

LXVIII.

TORNATA DI SABATO 3 MARZO 1883

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Il deputato Napodano chiede sia dichiarata urgente la petizione portante il n° 3018. — Il presidente propone che lunedì discutasi l'elezione contestata di Sondrio. — Solgimento d'interpellanze e d'interrogazioni, al presidente del Consiglio, ai ministri dei lavori pubblici, di agricoltura e commercio e delle finanze, dei deputati Di San Giuliano, Carnazza-Amari, Crispi, La Porta ed altri sulle tariffe ferroviarie applicate alla rete sicula — Parlano i deputati Di San Giuliano, Carnazza-Amari, Crispi, La Porta, Di Rudinì, il presidente del Consiglio, il ministro dei lavori pubblici, il ministro delle finanze, il ministro di agricoltura e commercio, i deputati Bonajuto, Picardi e Fil-Astolfone.*

La seduta comincia alle ore 2 15 pomeridiane.

Capponi, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato, indi legge il seguente sunto di

Petizioni.

3018. Alcuni segretari delle cessate direzioni dei rami riuniti delle provincie napoletane, ricorrono al Parlamento chiedendo che il servizio da essi prestato nell'indicata qualità, sia dichiarato tempo utile a conseguire la pensione di riposo.

3019. Gli abitanti di Favignana in Sicilia, rappresentato che la popolazione di quell'isola vive pressochè tutta dell'industria delle tonnare, invocano dalla Camera, a tutela della medesima, un dazio proibitivo sullo scabeccio confezionato all'estero.

3020. Il presidente della deputazione provinciale di Messina rassegna un voto a nome della medesima, affinchè il progetto relativo ai danneggiati politici del 1848, venga modificato ed approvato in guisa che i danneggiati delle provincie siciliane sieno trattati, pur mantenendovi le conve-

nienti proporzioni, con la stessa stregua dei criteri adottati per quelli delle provincie napoletane.

Napodano. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Napodano ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

Napodano. Prego la Camera di voler inviare la petizione portante il n° 3018 alla Commissione la quale esamina il disegno di legge sulle pensioni civili e militari, secondo prescrive l'articolo 90 del Regolamento della Camera, e di dichiararla d'urgenza.

(L'urgenza è ammessa.)

Presidente. Questa petizione farà il corso regolamentare.

Napodano. Grazie.

**Osservazioni del presidente
intorno all'elezione contestata di Sondrio.**

Presidente. Avverto la Camera che si trovano depositati in segreteria la relazione e i documenti riguardanti un'elezione contestata del collegio di Sondrio, e propongo che s'isciva nell'ordine del giorno di martedì in principio di seduta.

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

mercantile, alla quale poi con altri provvedimenti si studia di venire in aiuto.

Questo giuoco di togliere con la mano sinistra quello che si dà con la destra sarebbe comico, se non lo rendessero serio i gravissimi interessi pubblici che compromette.

Infatti io ritengo, che questo non può essere o non è lo scopo, per il quale fu stabilita e si mantiene (anzi corre voce che si voglia aggravare) la tariffa di privilegio sulla linea da Catania a Messina.

Questo scopo altro non è se non quello di giovare al commercio della nobile città di Messina, a danno del commercio di Catania.

Questo, signori, lo confessò l'autore stesso della tariffa attualmente in vigore, il signor Cheronnet, direttore della Società Vitali-Charles-Picard, nel seno della Commissione, che nel novembre del 1871 stabilì l'attuale tariffa, dicendo di aver proposta questa tariffa di 6 centesimi, per render "possibile a Messina di partecipare anch'essa al commercio degli zolfi, in condizioni non eccessivamente inferiori a Catania."

Il commendatore Borgnini, direttore generale delle ferrovie Meridionali, nella relazione trasmessa alla Commissione d'inchiesta delle ferrovie, e che ciascuno di voi può legger nella nostra biblioteca, dice che questa tariffa sulla linea Bicoeca-Messina fu concessa (sono sue testuali parole) per "ispeciale condiscendenza a favore di quest'ultima città."

Ma c'è di più: tra le loro molte virtù, i Messinesi hanno quella della lealtà; ed infatti gli stessi Messinesi lo riconobbero nella seduta della Commissione d'inchiesta del 3 ottobre 1879 in Messina.

Il cavaliere Atanasio, presidente di quella Camera di commercio, disse, che "per appianare le difficoltà erodette di dover fare eccezione per Messina," e la stessa Camera di commercio nella risposta scritta al questionario della Commissione d'inchiesta aggiunse che in tal modo "si era creduto che Messina e Siracusa avessero potuto partecipare al commercio degli zolfi che per l'esagerazione della tariffa si è concentrato *al presente* tutto a Catania." L'avverbio *al presente* si poteva per lo meno risparmiare, poichè tutti sanno che Messina non ha mai fatto commercio degli zolfi, neppure nel tempo nel quale godeva maggiori privilegi.

Questo commercio è stato sempre fatto da Catania per cui costituisce il principale cespite di ricchezza o rappresenta la metà del valore della annua esportazione. Ed è questo commercio appunto che si teme possa con artificiose tariffe venir tolto a Catania forse per compensare la nobile città vi-

cina dei privilegi che ha perduti, dei sacrifici patriottici che ha affrontati e della miseria in cui si vuole che essa si dibatta.

Signori, se i privilegi perduti debbono esser compensati, lo siano, ma dallo Stato, non da un'altra città.

Ed in quanto ai sacrifici patriottici, innanzi ai quali io m'inchino riverente, essi non si pagano in tonnellate di zolfo: (*Bene!*) loro premio è la gloria, e questa nessuno contesta in larga copia a quella nobile città.

Nè i sacrifici patriottici sono in Italia specialità d'alcuna città, poichè tutta l'ammiranda epopea del risorgimento nazionale non è che una serie continua di atti di eroismo e di abnegazione, e, io lo dico con legittimo orgoglio, credo che neppure la mia città nativa sia stata ultima in questa nobile gara.

In quanto alle asserite miserie, per grazia di Dio, non esistono; e siccome in quest'aula si è detto che l'aritmetica non è un'opinione (su di che io faccio le mie riserve, poichè in alcuni casi anche l'aritmetica è un'opinione, e fra le più discutibili e dibattute), ricorrerò all'aritmetica.

Nel 1871 il tonnello delle navi entrate ed uscite dal porto di Messina era di 1,109,191, nel 1881 è stato di 2,735,195; differenza in più 1,626,404.

Questa non mi pare decadenza. Per l'anno 1881 la direzione generale delle gabelle ha raccolto per la prima volta un altro elemento importante, quello cioè del tonnello delle merci imbarcate e sbarcate. Ebbene, Messina ne dà 410,443, mentre Catania non ne dà che 295,109.

Se dunque vi ha città che soffra, per quanto ciò possa essere contrario alla comune opinione, è piuttosto la mia, poichè mentre la città vicina ha ottenuto giustamente e meritamente non pochi favori dal Governo, fra i quali mi basterà citare i magazzini generali che per 200,000 lire sono a carico degli enti locali, e per un milione a carico del Governo, Catania sta sacrificando tutte le sue risorse per un porto che costerà 20 milioni, e che, sebbene iscritto ingiustamente fra i porti di terza classe, non potè ottenere che il Governo contribuisse nelle proporzioni dalla legge determinate per la 3^a classe, poichè il Governo altro non dà che 1,600,000 lire, ed il commercio di Catania da alcuni anni in qua, appunto per gli zolfi, incomincia a decadere.

L'esportazione di questa merce, che nel 1880 ascendeva a 112,788 tonnellate, è discesa nel 1881 a 96,653, e nel 1882 a 81,686 tonnellate: e questa enorme differenza si è avverata per effetto dell'a-

apertura del tronco Caltanissetta-Licata. Di questo fatto però Catania non si è mai lagnata, perchè trattavasi d'un provvedimento giusto; e Catania non si lagna mai delle cose giuste, ma riserva le sue energiche proteste soltanto nei casi, in cui si trova minacciata da una patente ingiustizia. È quindi ben naturale che la mia città abbia sempre resistito energicamente contro tutte le proposte tendenti a scemare il vantaggio che ha Catania di fronte a Messina, che trovasi ad una distanza maggiore di ben 95 chilometri dai centri di produzione dello zolfo.

E questo vantaggio può benissimo essere attenuato, mediante artificiose tariffe, poichè, se la differenza del prezzo di trasporto tra Catania e Messina discende al disotto di un certo limite, può benissimo accadere che, per altri vantaggi che ha quel porto, una gran parte del commercio degli zolfi si svii da Catania in favore di Messina.

Per tranquillare l'animo dei catanesi si è detto che la merce va sempre al porto più vicino, o che la differenza di distanza non si può interamente cancellare. Io ritengo però che questa affermazione sia inesatta: perocchè la merce non si dirige sempre al porto più vicino, ma è vero piuttosto che vi *tende* come *tende* altresì al porto che offre maggiori agevolezze.

E secondo che l'una o l'altra di queste due tendenze è più forte, il commercio l'uno o l'altro preferisce di questi due porti. Da un pezzo, o signori, la meccanica si è emancipata da un errore, nel quale tuttora incorre la maggior parte delle scienze, e che soprattutto si rinvieno nei giudizi volgari sui fenomeni sociali; alludo alla confusione, allo scambio delle tendenze coi fatti. Questa verità è stata espressa dalla meccanica nella nota teorica del parallelogramma delle forze, che in logica e in tutte le altre scienze prende il nome più generoso di composizione delle cause.

Di tutti questi fattori diversi bisogna tener conto quando si vuole dare un giudizio serio, quando si vogliono fare delle previsioni esatte in questioni di tariffe.

Infatti, il commendatore Lanino, direttore dell'esercizio per le ferrovie Calabro-Sicule, così si esprime in un suo rapporto: " Siccome le piazze di imbarco più lontane dai centri di produzione possono offrire vantaggi nei noli, nei magazzini e nelle operazioni bancarie, è possibile trovare una base tale di tariffe, per cui il costo di un trasporto più lungo può essere compensato dagli altri vantaggi che offre la piazza più lontana. Lo stesso risultato si ottiene colle tariffe differenziali. "

Difatti, o signori, senza andare a cercar molto

lontano gli esempi, Catania istessa ne offre uno quotidiano. Una parte dello zolfo, che per ragione di distanza dovrebbe essere esportato da Licata, è esportato invece da Catania, appunto perchè il porto di questa città presenta vantaggi che non offre il porto di Licata.

E qui sarebbe facile il fare pompa di erudizione, dimostrando quante e quante volte le tariffe hanno prodotto spostamenti considerevoli: ma io me ne asterrò per non annoiare la Camera, e per non suscitare suscettibilità, poichè dovrei citare molti esempi che in Italia si sono verificati. Ma, per evitare che qualcuno chieda di parlare per fatto personale, ne citerò due soli accaduti in Gallizia; per la Gallizia credo che nessuno chiederà di parlare per fatto personale. (*Si ride*)

Nel 1873 l'Ungheria ebbe bisogno dei grani della Polonia russa. Ebbene, a cagione delle tariffe, questi grani, invece di avviarsi pel breve tronco della Carl-Ludwigsbahn Podwolocyska-Lemberg facevano il lungo giro della Prussia. E nel 1875 accadeva ancora nella Gallizia l'inconveniente seguente, al quale non so se si sia provveduto più tardi, cioè, che, siccome vi erano le tariffe differenziali per i grani che andavano in Prussia, gli abitanti della città austriaca di Oswiecim, non ostante il diritto doganale, avevano interesse a comprare i grani austriaci sul mercato della vicina città prussiana di Neu-Berun.

È quindi naturale che aspra sia stata sempre la lotta fra le due città sorelle, Catania e Messina, intorno al coordinamento delle tariffe. Ed uno dei periodi più aspri di questa lotta si verificò appunto dal maggio 1870 al novembre 1871, quando furono introdotte le tariffe che ora sono in vigore.

Allora dopo vari mutamenti e rimutamenti di tariffa nel giro di pochi mesi, il Ministero sollecitato dai reclami di vari comuni, che rappresentavano opposti interessi, nominò una Commissione chiamando con savio e liberale concetto a farne parte i rappresentanti delle Camere di commercio di Catania, Messina, Siracusa e Palermo. Nel seno di questa Commissione si discussero a lungo le opposte domande di Messina e di Catania; di Messina che voleva che la tariffa della linea litorale scendesse a 4 centesimi, di Catania che voleva che rimanesse ad 8.

Si adottò il mezzo termine tuttora vigente di 6 centesimi, coll'osservazione che al di sotto di sei centesimi la spesa di trasporto non sarebbe stata compensata.

Contro questa deliberazione reclamò il Consiglio comunale di Catania, e reclamò, se non m'in-

ganno, anche Messina, la quale ha di poi sempre tenuto acceso il fuoco di Vesta della questione delle tariffe; fuoco che a momenti si è un tantino spento ed a momenti si è ridestato con maggior vigore. Nel maggio scorso questa questione sembrava così vicina alla sua soluzione, che appena appena col tempo indispensabile per far le valigie, dovette partire da Catania una Commissione, della quale io faceva parte. La Commissione parlò coi ministri, e, se non m'inganno (non potrei dirlo con certezza, ma mi pare di ricordarmelo), l'onorevole ministro dei lavori pubblici promise che, prima di introdurre modificazioni alle tariffe, avrebbe, almeno privatamente, consultati i deputati di quella regione per conoscere le loro osservazioni.

Chechè ne sia, la Commissione tornò a Catania abbastanza soddisfatta; e, per qualche tempo, non si parlò più di tariffe, forse perchè intervenne quella causa massima di sospensione di tutte le questioni irritanti, che sono le elezioni generali. Quando, ad un tratto, pochi giorni or sono, mi pervenne, mentre era qui nell'aula ad assistere alla discussione del bilancio dei lavori pubblici, una lettera della Camera di commercio di Catania, la quale dava l'allarme sulla probabilità di imminenti modificazioni nelle tariffe ferroviarie. In quel momento l'onorevole Baccarini parlava con la consueta eloquenza e competenza e si divincolava come poteva sotto la valanga di raccomandazioni che il capitolo 119 gli aveva fatto piombare sul capo; l'onorevole Del Giudice pendeva dalle sue labbra col più legittimo compiacimento. (*Si ride*) Mi avvicinai perciò all'egregio commendatore Valsecchi, direttore generale delle strade ferrate, il quale gentilmente mi assicurò che una Commissione studiava sulle tabelle annesse al disegno di legge per l'esercizio ferroviario, presentato il 18 gennaio, e che, in pendenza di questo disegno di legge, non si sarebbero introdotte modificazioni nelle tariffe delle ferrovie Siciliane.

Io scrissi in questo senso alla Camera di commercio di Catania, dove intanto voci opposte si diffondevano, e dove si commentava, con una certa amarezza, la seguente lettera diretta dal ministro dell'interno al prefetto di Messina:

“ In risposta alla sua lettera del 3 corrente, sono in grado di assicurarla che la questione delle tariffe ferroviarie, la quale tanto interessa codesta cittadinanza, è pervenuta a maturità. Essa è stata studiata con grande benevolenza, di concerto, dai ministri dei lavori pubblici, delle finanze e di agricoltura, industria e commercio; e nel prossimo Consiglio dei ministri sarà decretata la riduzione

delle tariffe sicule. Sia pur sicuro che i desideri dei messinesi, entro i limiti del possibile, saranno secondati al più presto. „

Io confesso che non partecipo alla cattiva impressione che nell'opinione pubblica catanese produsse questa lettera, forse perchè sono un po' ingenuo, come si addice alla mia acerba età: in questa lettera non veggio che la conferma delle assicurazioni datemi dal commendatore Valsecchi; infatti per me questa lettera significa che il Consiglio dei ministri ha approvato le tabelle annesse al disegno di legge sull'esercizio delle ferrovie, contenenti le nuove tariffe, e che con ciò credo di aver soddisfatto ai desideri dei messinesi, porgendo loro l'occasione di farli valere in quest'aula, in occasione della discussione del disegno di legge stesso.

Ma, mi duole il dirlo, a Catania questa lettera è stata interpretata altrimenti. Quella *grande benevolenza* verso i desideri di una delle parti contendenti è stata interpretata come una manifestazione di sentimenti opposti verso i desideri opposti.

Nè quest'impressione è stata modificata (forse a torto) dal successivo inciso *nei limiti del possibile*, poichè ben si capisce che la soddisfazione di ogni desiderio trova un limite dove finisce la possibilità di soddisfarlo, a meno che l'onorevole Depretis non voglia vincere in galanteria il De Calonne e dire ai messinesi come quegli disse a Maria Antonietta; *se è possibile è fatto, se è impossibile si farà*.

Ma, a dire il vero, questa lettera non è stata la sola causa della concitazione degli animi dei catanesi; giacchè vi ha molto contribuito il mistero in cui il Governo ha voluto chiudersi, nonchè tante circostanze, tante apparenze, senza dubbio fallaci, le quali hanno fatto nascere nell'animo dei miei concittadini il dubbio, che l'esperienza dimostrerà, spero, infondato, che il Governo metta, è vero, in un piatto della bilancia il legittimo interesse di Catania, a cui non vuole nuocere di proposito deliberato, ma metta nell'altro piatto considerazioni di ordine parlamentare.

Ora, con queste convinzioni che, ripeto, io deploro e a cui non partecipo, è ben naturale che l'opinione pubblica si sia commossa, e, sebbene non spetti a me fare l'elogio dei miei concittadini, pure non posso non considerare che è dipeso dall'indole loro eccezionalmente pacifica, ordinata e tranquilla, se inconvenienti gravissimi non si sono avverati, e se in tanti giorni di pubblica sovraeccitazione non è avvenuto un solo reato comune, non un borseggio, non un furto, non un ferimento, non una contusione.

Se veri e gravi inconvenienti fossero accaduti, nessun interesse elettorale mi tratterrebbe dallo

stigmatizzarli energicamente in quest'aula; poichè sono convinto che alle popolazioni che si stimano e si amano, e da cui si vuol essere amati e stimati, bisogna dir sempre la verità, tutta la verità, niente altro che la verità. La verità a forti dosi; ecco uno dei migliori rimedi contro l'anemia italiana. (*Mormorio*)

Ma questi gravi inconvenienti non si sono avvertiti; ed io ne sono lieto, perchè così la causa che sostengo viene in quest'aula scovra da qualsiasi pressione di piazza, e forte solo delle salde ragioni del diritto.

Del resto io faccio completamente astrazione dalla questione di Catania; per me, lo ripeto, è una questione generale di non poca importanza per la Sicilia tutta.

Innanzi ai gravi dubbi, innanzi ai seri esami che sono indispensabili per una buona soluzione del grave problema delle tariffe ferroviarie siciliane, io ritengo che sarebbe giusto ed opportuno che niuna modificazione venisse in esse introdotta, fino a quando in questa Camera non si potrà ampiamente discutere l'arduo tema, fino a quando, in altri termini, non venga in discussione il disegno di legge già presentato, relativo a quest'argomento.

Io son sicuro che tale sia l'opinione del Ministero; son sicuro che sono infondate le opposte voci, e mi aspetto dall'onorevole presidente del Consiglio una assicurazione in questo senso, assicurazione ben degna dell'illustro uomo di Stato che presiede il presente Ministero, il quale è "maestro e donno di color che sanno", nella conoscenza e nell'osservanza delle convenienze parlamentari. In verità, pare a me che dovendosi presto discutere e convertire in legge il progetto delle nuove tariffe per tutto il regno, non si dovrebbe pregiudicare ora con un decreto ministeriale l'ordinamento definitivo delle tariffe siciliane, tanto più che la città di Messina chiede che esse siano pareggiate a quelle di tutto il regno, non considerando lo stretto come una soluzione di continuità.

Allora la questione si potrà non già risolvere con un tratto di penna, nella solitudine silenziosa dei gabinetti ministeriali, bensì potrà essere maturamente discussa in quest'aula, dopo un lungo periodo di pubblicità, ascoltando la voce di tutti gl'interessi, facendo tesoro dei pareri di tutte le persone competenti e vagliando le ragioni del commercio, e dei diversi centri che vi sono interessati.

Ci serva in ciò d'esempio la savia pratica della libera e prudente Inghilterra.

Nè vale il dire che il Parlamento potrà modificare in seguito lo stato delle cose, che ora si potrebbe introdurre; poichè noi sappiamo che il com-

mercio vive di stabilità, ed un doppio mutamento di tariffe a pochi mesi d'intervallo, sarebbe nocivo non solo agli interessi locali di Catania e di Messina, ma eziandio agli interessi generali del commercio.

Lo stato attuale dura da 12 anni; parmi quindi che possa senza gravi inconvenienti durare ancora un anno o poco più. Nè manca certamente modo al Governo di ottenere, con la sua influenza, che quel disegno di legge sia votato il più presto possibile.

Basterà per ottenere questo scopo che l'onorevole presidente del Consiglio ci metta un po' di quella fretta e di quell'impazienza, che l'onorevole Cavallotti desidera che egli adoperi per la riforma della legge di pubblica sicurezza. La questione delle tariffe è intimamente collegata con quella dell'esercizio, perchè, come volete che l'industria privata possa assumere l'esercizio se le tariffe non sono remuneratrici? E come potrete stabilire il loro limite se non le mettete in relazione con tutto l'assieme delle condizioni, degli oneri e dei vantaggi che voi farete all'industria privata?

La cosa è così chiara, così evidente che, qualunque decisione debba pigliarsi quando sarà discussa la legge, io non posso minimamente dubitare che il Governo vorrà dare formali assicurazioni e smentire le opposte dicerie; dicerie alle quali, per verità, io presto ben poca fede, appanto per la loro esagerazione.

Secondo queste dicerie infatti si pretende che il Governo voglia introdurre in Sicilia le tariffe differenziali. Ora, quand'anche fosse vero che il Governo avesse l'intenzione di modificare le tariffe ferroviarie in Sicilia, è chiaro che queste modificazioni non potrebbero mai farsi che sulle basi del sistema vigente; e non posso credere che alla vigilia, si può dire, della discussione di un disegno di legge, che mira a riformare questo sistema, il Governo voglia d'un tratto abolirlo e sostuirne un altro radicalmente diverso: e l'inverosimiglianza si aggrava se si considera che è passato da molti anni l'entusiasmo per le tariffe differenziali, e che adesso si comincia a manifestare dappertutto una viva reazione contro di esse.

Fin dal 1843 in Francia ne fu chiesta l'abolizione, perchè si sono verificati spostamenti ed inconvenienti di ogni sorta, tanto che il ministro Freycinet con circolari 29 agosto 1878, e 17 aprile 1879 ha raccomandato di evitare di alterare artificialmente gli sbocchi naturali del commercio.

In Germania, poichè si cita sempre quel paese, noi sappiamo che il congresso economico di Posen nel 1878 fece poco buon viso alle tariffe differen-

ziali, ed il primo congresso commerciale di Berlino si preoccupò specialmente dei danni che esse possono recare ai luoghi intermedi.

In Inghilterra, in America, dappertutto si nota un vivo malcontento contro le tariffe differenziali; e potrei citare un economista di moda, il Wagner, che dice, che le tariffe differenziali dovonsi applicare nei soli casi necessari per sostenere una lotta di concorrenza.

Chechè ne sia, sul continente italiano, attesa la sua forma allungata, io riconosco che le tariffe differenziali sono opportunissime ad agevolare l'endosmosi e l'esosmosi dei prodotti da un capo all'altro della penisola.

Ma in Sicilia, dove il movimento dalla periferia al centro è scarsissimo, dove il percorso medio delle merci è di circa 50 chilometri e dove la distanza media dai centri di produzione alle ferrovie è inferiore al limite d'applicabilità delle tariffe differenziali, queste tariffe non hanno ragione di essere e non riescono se non a quello che giustamente disse il presidente della Camera di commercio di Girgenti, cioè ad una pirateria commerciale.

Tale infatti è il parere degli uomini più competenti, che hanno studiato questa questione; tale, ho ragion di credere, da private informazioni, che sia anche quello della Commissione di inchiesta sulle ferrovie; e l'onorevole La Porta, che mi ascolta con gentile attenzione, potrà far fede se non è vero, che in quella Commissione si fu, se non unanimi, almeno in massima parte, contrari alle tariffe differenziali. Leggete gli *Atti* della Commissione d'inchiesta, e vedrete che Messina è la sola che domanda le tariffe differenziali; Catania, Girgenti, Licata vi sono contrarie; Caltanissetta domanda una riduzione, e accetta le tariffe differenziali soltanto come una forma qualunque di riduzione.

Siracusa non domanda altro che la equiparazione del tronco Bicocca-Siracusa al tronco Bicocca-Messina. Palermo domanda anch'esso la riduzione delle tariffe siciliane, ma le tariffe differenziali non le domandano che pochi deponenti. I più autorevoli rappresentanti di quella cospicua provincia tra cui il presidente del Consiglio provinciale e quello della Camera di commercio riconobbero che in Sicilia le tariffe differenziali sono inapplicabili.

Ma non posso a meno di aggiungere una osservazione.

Per qual ragione dovrebbero mai chiedersi le tariffe differenziali? Non al certo per aumentare la massa dei trasporti, poichè coi mezzi ordinari si paga il quintuplo che colla ferrovia, e neppure

per agevolare la produzione e poter fare la concorrenza alle piriti, poichè la differenza fra le piriti, e lo zolfo posti a Marsiglia è di lire 41, mentre la spesa ferroviaria media è di lire 6 24.

E su questo punto io invoco l'appoggio dell'onorevole ministro delle finanze, il quale nella sua relazione premessa al disegno di legge sulla revisione delle tariffe doganali, disse essere inutile la riduzione del dazio di uscita, che ascende a lire 12 per tonnellata, oltre il doppio decimo, di guisa che *a fortiori* deve essere inutile la riduzione di una spesa di trasporto, la quale in media ascende alla metà del predetto dazio d'uscita.

Per tutte queste ragioni io ripeto che spero che il Governo vorrà dare le più chiare e tranquillanti assicurazioni. E mi permetto di fargli osservare, che se esso invece di aspettare che sia approvato il disegno di legge già presentato, avrà l'impazienza d'introdurre ora delle modificazioni nelle nostre tariffe, nascerà uno di questi due inconvenienti: o le nuove tariffe produrranno effettivamente degli spostamenti nell'attuale commercio, ed è facile prevedere quale ne sarà l'effetto; o non ne produrranno, ed allora coloro che si aspettano da codesti spostamenti un beneficio, si crederanno mistificati e non cesseranno di assordare il Governo coi loro reclami, che anzi questi si faranno più vivi, poichè sarà scemato in loro il rispetto, sarà scemata in loro la fiducia nel Governo.

Creda pure il Governo che il sistema di voler contentare tutti, non è un buon sistema (*Commenti*), e che è assai più savio, assai più accorto e soprattutto assai più decoroso partito quello di contentare unicamente ed esclusivamente, ma interamente, chi ha ragione. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. Ora viene l'interpellanza dell'onorevole Carnazza-Amari. Ne do lettura:

“ I sottoscritti intendono interpellare l'onorevole ministro dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri, in ordine alle dimostrazioni avvenute in Catania nei giorni 23, 24, 25 corrente. ”

L'onorevole Carnazza-Amari ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

Carnazza-Amari. Onorevoli signori. Non è senza un sentimento di vivo dolore che anch'io m'induco ad intrattener la Camera di una questione ardente, della quale già sotto un altro aspetto vi ha parlato l'onorevole Di San Giuliano. Nulladimeno io sento il dovere d'intrattenervi ancora sulle dimostrazioni avvenute in quella città, in nome della quale parlo ed in nome della quale io spero il vostro

compatimento e la benevola attenzione, di cui altre volte mi avete onorato; tanto più che voi ben conoscete come io d'ordinario sia sobrio di parole, ed oggi lo sarò più che per il passato.

Dappertutto si è parlato delle dimostrazioni di Catania, della bella e tranquilla città, della popolazione laboriosa, la quale in nessun tempo ha fatto parlare di sè, mentre oggi gli avvenimenti di quella nobile città hanno interessato tutta l'Italia.

Perchè questa deroga di Catania alle sue abitudini?

Catania, benchè città tranquilla, non ha mancato mai di muoversi, allorchando si è trattato di propugnare e difendere i diritti nazionali; e la storia è là per dimostrare come nel 1837, nel 1848, nel 1860 prima ed insieme alle altre città italiane, sia insorta, e, compagna alle medesime, abbia contribuito al risorgimento nazionale.

Quali benefici però ha ricevuto Catania dalla rivoluzione?

Uno solo, ma d'immenso valore, quello cioè, del risorgimento nazionale, quello di avere istaurato insieme alle città consorelle un nuovo ordine politico, proclamando l'unità della patria, elevata a grande nazione, e stabilendo il regime della libertà. Questo beneficio è sufficiente per tutti i suoi sacrifici, e nessuno ha mai domandato per essa speciali compensi.

Grande altresì è stata la sua soddisfazione nel vedere risorte a vita libera le città sorelle di tutta Italia, e soprattutto la vicina Messina, con cui, se fu compagna nelle cospirazioni, nelle rivoluzioni, nella sventura per le persecuzioni, per gli incendi e per le rapine borboniche, gode oggi di ogni vantaggio che alla nobile Messina stessa fosse diretto. E Catania gioì quando alla sorella Messina fu dallo Stato concesso il bacino di carenaggio che sinora è costato oltre i quattro milioni e quando alla stessa furono assegnati i magazzini generali.

Del resto, sotto l'aspetto economico, Catania non ha ricevuto altro che danni dal nuovo ordine di cose, ed eccone la dimostrazione:

Noi avevamo l'industria della seta molto estesa e fiorente, ed a quella lavoravano non meno di 20,000 operai con 5000 telai.

Le nostre stoffe si diffondevano per tutta l'Italia meridionale, ed i colleghi di Napoli ricorderanno i negozi di seta di Catania a Toledo in Napoli, ed i colleghi di Palermo quelli che esistevano a Palermo.

Questa industria fece grandi progressi presso di noi, ed io non ridirò ora tutti gli artifici adoperati dai nostri artisti per strappare allo straniero i pro-

gressi fatti da quell'industria ed i nuovi lavori dalla mente umana escogitati.

Ebbene, avvenuta l'unificazione italiana, congiunta la Sicilia al continente, le barriere, le dogane furono abolite; diventammo tutti una famiglia, e perciò le sete della Lombardia, e sopra tutto di Como, entrarono senza tassa, le imposte indirette sulle stoffe estere furono ribassate, e così la industria nostra dapprima languì, indi cessò interamente e sparirono i nostri magazzini di seta di Napoli e di Palermo.

Un fatto simile avvenne pei tessuti di cotone che da noi si producevano su larga scala; ma per le mutate condizioni daziarie anche questa industria sparì ugualmente.

Noi non abbiamo più industria tessile, e per questo ci siamo lamentati forse? No: abbiamo detto: è la sventura che ci ha percossi! E ciò appunto perchè era quello un fenomeno naturale, conseguenza del nuovo ordine di cose, e Catania non aveva il diritto di presentare alcuna lamentezza, e non la presentò.

Avevamo l'industria dei tabacchi, sia sotto l'aspetto agricolo, perchè coltivavamo questa pianta, sia sotto quello industriale. Ebbene, i nostri tabacchi si consumavano in tutta la Sicilia, e non vi era negoziante di Catania che non avesse nelle principali città dell'isola una succursale, in cui smaltiva i tabacchi catanesi. Anzi vi era di più, che dappertutto si spacciavano per sigari di Catania quelli che non eran tali, tanta era la fama della bontà di quel prodotto.

Ma venne una legge, la quale estese alla Sicilia la privativa, ed abbiamo avuti allora, non solo ai nostri buoni sigari sostituiti quelli pessimi che ci offre la Regia, ma, quel che è più, abbiamo dovuto perdere la nostra industria. I nostri tabacchi sono spariti, i nostri negozianti sono falliti, e gli operai sono rimasti senza lavoro. Eppure, Catania non ebbe un lamento, una parola, un accento per dolersi di questa sventura, da cui fu economicamente colpita.

Avevamo l'industria degli *alcools*, che si producevano in grande quantità con un numero considerevolissimo di lambicchi. Ebbene, l'on. Magliani propose alla Camera, e questa accolse (non però da me che votai contro), la legge della tassa sugli *alcools*; e le nostre distillerie furono distrutte. Si augurava l'on. Magliani che alle piccole distillerie sarebbero successe le grandi; ma questo rimase un pio desiderio: i lambicchi sono inoperosi, e l'industria degli *alcools* è sparita egualmente e con essi la tassa che sperava l'onorevole ministro delle finanze.

Ma come va che questa città, colpita in queste

tre industrie capitali, non mosse mai un lamento, non levò mai un grido, ed oggi solamente si agita per la tassa sugli zolfi? Quando fu tolta l'industria della seta, fu abolita quella del tabacco, furono chiuse le distillerie, era ciò per effetto di leggi e di considerazioni di ordine generale e ciò solo bastava per imporre quella giusta rassegnazione che deve avere un popolo civile. Pensammo invece a trovare il rimedio; e quale?

Quello di svolgere la nostra agricoltura da una parte, e dall'altra d'aumentare i nostri commerci, e principalmente quello degli zolfi. A tal uopo abbiamo costruito un porto, il quale, come disse poc'anzi un mio collega, costerà, quando sarà ultimato, la somma di 20 milioni, che ricadrà quasi interamente a carico del comune.

A che dee servire questo porto? Principalmente all'exportazione degli zolfi. Però quest'exportazione ci viene menomata perchè, aperta la linea ferroviaria per Licata e Porto Empedocle, una parte di questo prodotto, che prima andava a Catania, ora va a Licata ed a Porto Empedocle.

Ci è da lagnarsene? Niente affatto, perchè una ragione naturale di vicinanza spinge quella merce ad uscire dal suo sbocco naturale marittimo; e non chiediamo nè riduzioni di tariffe, nè differenziali, per attirarlo a noi. Ci contentiamo che escano dal nostro porto solo quei zolfi che la natura ci ha destinato.

Ma, strano a pensarci! Messina crede doverci togliere ancora questi altri, cioè gli zolfi che sono prodotti in gran parte nella provincia di Catania ed in quelle limitrofe, e che per necessità topografica, che impone la distanza e la geografia, si dirigono verso il porto di Catania, e chiese e le fu promessa una tariffa di favore per la quale veniva annullata la geografia, e cancellata la distanza.

Catania ne risentì una impressione vivissima, non solo pel danno economico che le toccava, ma eziandio pel trattamento non conforme a giustizia che le era fatto.

Questo sistema non comincia da ora. La Camera di commercio di Messina con una deliberazione, della cui lettura risparmierei alla Camera il fastidio, sebbene io l'abbia qui pronta, sostiene che attesa l'abolizione del porto franco e di non so quali altre guarentigie, bisogna che si abbia un compenso. Quale è questo compenso? Il presidente afferma il ribasso delle tariffe ferroviarie.

Questo desiderio giunse sino alle alte sfere del Governo; e, dopo tanto lottare da una parte e dall'altra, mentre per la Sicilia il trasporto degli zolfi costava 12 centesimi per ogni tonnellata-chilometro, per la linea Messina-Catania o Bicoocca-

Messina, invece, fu ridotto a 8 centesimi. Perchè questa riduzione? Si domandava al commendatore Borgnini, direttore generale delle ferrovie, ed egli rispondeva: " All'unico e solo oggetto di rendere un favore a Messina. "

Sono questi atti ufficiali. E Catania sopportò gli 8 centesimi. Ma non bastavano; perchè i 95 chilometri, sebbene a 8 centesimi, dovevano necessariamente essere pagati. Allora si tornò a rinuovare le stesse istanze; dall'una e dall'altra parte si lottò; si venne a una seconda riduzione.

Dagli 8 centesimi si giunse ai 6; e si vide lo spettacolo inesplicabile che, mentre in ogni linea di Sicilia si paga 12 centesimi, nella linea Catania-Messina si paga 6 centesimi. Si credette però, che, giunti a questo punto, si sarebbe trovato un termine per la diminuzione di questa tariffa. Ma non fu così. Poichè, Messina, dopo aver cancellato metà dei 95 chilometri coll'aver ridotto a sei centesimi la tassa di trasporto, chiese ed ottenne i magazzini generali e le corrispondenti banchine a spese dello Stato, coi quali ottiene la diminuzione della spesa del deposito degli zolfi e la maggiore facilità di trasporto, per la vicinanza dalla ferrovia al punto di caricazione e di scaricazione degli zolfi; e così quei 6 centesimi, con questo favore fatto per opera del denaro e dello Stato furono ancora diminuiti.

E fino a questo punto vi fu tranquillità, perchè si era arrivati all'ultimo limite sopportabile. Vero è che il commercio dello zolfo in Catania era scemato, sia per diminuzione delle tariffe, sia per le concessioni fatte a Messina, ma restava nella maggior parte in Catania, di guisa che lo spostamento del trasporto degli zolfi dal porto di Catania in quello di Messina non era sin allora riuscito che in minima parte.

Arrivati a questo punto, che era l'ultimo limite di ogni possibile riduzione, e mentre si stava nella massima tranquillità, tutto di un tratto, sia per la lettera testè citata dal mio collega, sia per la notizia erronea o vera di una nuova modificazione che si studiava dal Governo, con la quale si voleva assottigliare ancora la tassa di trasporto degli zolfi fra Messina e Catania, sacrificando il commercio che se ne faceva in questa città, si conturbarono gli animi, perchè si vide il deliberato proposito di distruggere in Catania il commercio dei zolfi; si osservò che ciò si faceva col danno dei contribuenti, perchè sarebbero diminuiti gli introiti ferroviari, e per ciò anche col danaro dei catanesi, che avrebbe dovuto servire a portare altrove il commercio dello zolfo prodotto nel territorio della nostra provincia; si notò come i 20,000,000 in parte spesi e da spendere nel nostro porto, erano buttati

inutilmente in mare, perchè lo zolfo non sarebbe più venuto nel nostro porto; e cominciarono quelle dimostrazioni imponenti, alle quali parteciparono tutti i cittadini di ogni classe e di ogni ceto, dimostrazioni puramente legali, almeno pel modo come cominciarono...

Depretis, presidente del Consiglio. Va bene; ma non seguitarono così; questo lo dirò io.

Carnazza-Amari. ... e pel modo come furono condotte. Però è necessario dire che queste dimostrazioni, le quali dalla generalità dei cittadini si cercò di mantenere nei confini legali, in qualche istante sorpassarono questi limiti. Io ciò deploro insieme a tutta la cittadinanza catanese, la quale non approvò mai gli eccessi che sorpassarono i limiti costituzionali delle manifestazioni popolari. Poichè sotto un Governo libero si ha il diritto di petizione, diritto di cui Catania si giovò inviando una petizione con 4000 firme, si ha il diritto di eccitare i propri deputati a sostenere le ragioni del proprio collegio dinanzi alla Camera, si ha anche il diritto di radunarsi e fare delle manifestazioni, ma sempre dentro i confini della legge.

Questi eccessi hanno se non altro una scusa, quando si pensa ad una città, commossa, che teme una grande sventura, che domanda notizie ed un silenzio di tomba risponde alle sue istanze, e nulla ha da dire ai suoi commercianti minacciati dalla banca rotta, e a 20,000 operai che vivono con l'industria dello zolfo.

Nè si creda eccessiva la cifra di 20,000 operai quando si pensa che il commercio dello zolfo vivono, barcaioli e marinai, molitori e facchini, carrettieri e cocchieri, sensali e speculatori e cento altri.

Però sono forse questi eccessi da confondersi colle dimostrazioni di gente onesta? Sono imputabili a quell' inclita cittadinanza? Niente affatto, o signori, poichè sebbene immensa quantità di popolo occupasse l'intera strada Stersicorea, che è lunga ben tre chilometri, e larga poco meno che la via Nazionale di Roma, e sebbene in mezzo a questo popolo si scorgessero dei malevoli che cercavano di fuorviare l'indole della dimostrazione, la gran maggioranza dei dimostranti combattè questi male intenzionati, e impedì, per quanto fu possibile, qualunque eccesso.

E tanto è vero questo, o signori, che voi potete vederlo dai giornali che ho qui pronti come la stampa catanese non facesse altro che disapprovare gli eccessi di piazza, e come tutti i cittadini cooperassero a restringere la dimostrazione nei

confini puramente legali, a respingere colla forza tutti i sediziosi, ed a ristabilire la pace.

Ciò è tanto vero che la condotta delle autorità politiche e militari giusta per se stessa, fu concorde colla cittadinanza catanese, a segno che l'autorità militare potè sedare la dimostrazione, facilmente e sollecitamente, ed anche prima della venuta del generale Pallavicini, cosa che sarebbe stato impossibile, qualora a tale ufficio non avesse concorso lo stesso popolo catanese. A prova di ciò aggiungo che il Consiglio comunale di Catania dava la cittadinanza catanese al generale Mosell, come risulta da un dispaccio che testè ha ricevuto l'onorevole Bonajuto.

Adunque, o signori, i dimostranti catanesi volevano l'ordine, e l'ordine mantennero, cooperarono colla forza pubblica a mantenerlo ed a ristabilirlo, e lodarono la condotta delle autorità politiche e militari.

Ho detto ciò, o signori, per iscagionare da qualunque censura la dimostrazione di Catania, e per non confonderla con eccessi accidentali a quella estranei; e, soprattutto, per escludere anticipatamente l'osservazione che potrebbe farsi, da parte del Governo, cioè che non si vuol cedere alla piazza. La piazza non fece la dimostrazione, anzi fu da questa combattuta.

Fatta questa dichiarazione, mi occorre farne un'altra, cioè che la contesa attuale è puramente fra Messina e Catania, e la Sicilia non ci entra affatto.

E di vero, la città di Messina, ben convinta o che sostenendo un interesse puramente personale, non sarebbe riuscita nello scopo, ha cercato, da una parte, di trovare degli alleati, dall'altra, di rivestire di ragioni meno ingiuste di quelle reali la sua pretesa. Ha sollevato in Sicilia la questione generale del ribasso dei trasporti sulle ferrovie, ed in questo senso ha trovato seguito, non in tutte, ma in alcune provincie siciliane.

E chi non vuole il ribasso dei trasporti? Lo vogliono tutti. Si pagano 12 centesimi per tonnellata pel trasporto degli zolfi; Messina desidera che questa tariffa sia ribassata, e le altre provincie accettano, appunto perchè c'è la convenienza in questa riduzione.

Da parte di Catania si dice: volete ridurre questa tariffa di 12 centesimi? Riducetela pure a 11, a 10, a 9; è una questione che interessa tutta la Sicilia; lo ammettiamo. Questa riduzione avrà un'efficacia sullo sviluppo economico, industriale e manifatturiero dell'isola: siamo d'accordo in questo con tutti i siciliani. Ma bisogna abolire la tariffa di favore fra Catania e Messina. Mettiamoci tutti alla

tariffa di 12. centesimi e da questa scendiamo a quella che credete, ma non già però da quella che la Sicilia paghi 12 centesimi e Messina e Catania 6, dimodochè riducendo sugli uni e sugli altri, per Messina e Catania venga una riduzione così eccessiva, così strana, che non giova allo sviluppo economico dell'isola intiera, ma serve unicamente a spostare il commercio da un punto all'altro dell'isola medesima.

Ho detto ciò per dimostrare come non sia vero che Catania si opponga ai desideri della Sicilia intera. La Sicilia non è unanime e credo che una buona parte delle sue provincie combatta in generale qualunque riduzione; ma quella parte che l'accetta intende che si parta sempre dalla base generale dei 12 centesimi. La tariffa di sei centesimi riguarda solamente Catania e Messina; la Sicilia non c'entra nè punto nè poco.

Messina presenta come ragione in sostegno della sua pretesa, cioè, il principio di eguaglianza e dice: giacchè ci sono le differenziali dappertutto, ci siano le differenziali anche per noi; e Catania risponde affermativamente: noi vogliamo pure l'eguaglianza; cominciamo per abolire la tariffa eccezionale; mettiamoci in condizioni eguali, poi applicate le differenziali.

Volete le tariffe del continente? Abbiatelo, ma ivi la differenziale si applica dopo i 200 chilometri, ed in Sicilia è impossibile perchè non c'è questa percorrenza, ed in conseguenza non vi è possibilità di applicare la tariffa differenziale. Questa è unicamente applicata alle grandi percorrenze, e quando queste mancano, manca la base su cui si vuole stabilire questa tariffa. Dunque col principio dell'eguaglianza voi dovete partire solamente dalla tariffa di 12, non da quella di sei centesimi, e non potete parlare di differenziali.

Le differenziali hanno per iscopo semplicemente di dar movimento a quelle merci le quali non possono muoversi da sè, e che senza la diminuzione della tariffa non potrebbero uscire dal luogo di produzione per andare a quello di consumazione, ed è perciò che le tariffe differenziali sono applicate per le lunghe percorrenze, solo a quelle merci che ne sentono bisogno. Ma lo zolfo si esporta naturalmente, ed è appunto per questo che non ha bisogno di una tariffa molto ridotta per essere esportato. Prima che ci fossero le ferrovie il suo trasporto costava una lira ogni tonnellata-chilometro; eppure si esportava. Questa riduzione dunque non avrebbe nessuna ragione di esistere per l'indole della merce che si vuole aiutare.

La tariffa differenziale ha per iscopo anche di facilitare l'esportazione di taluni prodotti, i quali non

hanno l'immediata uscita, ma quando si tratta di un'isola, la quale ad ogni punto trova un porto donde lo zolfo può essere esportato, che scopo ha questa tariffa di favore? Quale è l'ultimo fine a cui può giungere? A questo solo, che la merce invece di uscire da un porto, esce da un altro; e lo stesso commendatore Borgnini ha dichiarato che l'unico e solo suo scopo è quello che la merce, invece di uscire dal porto di Catania, venga ad uscire dal porto di Messina; la qual cosa è ingiusta e condannevole.

Il Governo francese di recente inculcò alle società ferroviarie di quella nazione che non avrebbe ammesse riduzioni di tariffe differenziali, che quale ultimo effetto avessero in alcun modo spostato il commercio da una piazza in un'altra.

A ciò si aggiunga che le tariffe differenziali non sono mai applicate alle linee litoranee, per la grande ragione che le ferrovie lungo il lido, ad ogni istante trovano la possibilità di uscita alle merci verso il mare. In vista di ciò la Camera dei signori dell'impero Austro-Ungarico stabilì, fra le condizioni da imporsi alle società ferroviarie, quella che non potevano ridurre le tariffe delle linee ferroviarie dirette verso i porti di mare.

Però l'onorevole ministro dell'interno telegrafò al prefetto di Catania, che alcuna modificazione non si sarebbe fatta, nel senso di danneggiare il commercio di Catania, a favore di Messina; ed io son certo, che nè lui, nè il Governo...

Depretis, presidente del Consiglio. Ne ho la convinzione.

Carnazza-Amari. ... volessero questo spostamento con modificazioni alle tariffe. Ma la Camera di commercio di Messina dimostrò in una sua deliberazione, che in un momento in cui funzionò una tariffa a 5 centesimi, il trasporto dello zolfo da Catania a Messina da 117 tonnellate salì a 2224 tonnellate. L'esperienza dunque depone in senso opposto.

Posso poi aggiungere, che il commercio di Messina ha la convinzione che, ribassata la tariffa, gli zolfi se ne andranno a Messina. Il commercio di Catania ha pure la stessa convinzione; e l'uno e l'altro che ben possono intendersi di cose locali, hanno questo profondo convincimento, che per la grande loro esperienza, ha la massima autorità.

Ma se qualunque rimaneggiamento delle tariffe speciali (ed io non parlo che di quelle di Catania e di Messina) non potesse riescire a spostare il commercio dello zolfo da Catania a Messina, allora a quale scopo si vorrebbe fare questa modificazione? Non si contenta Messina perchè essa non giunge alla meta anelata; si scontenta Catania, o almeno la si turba fino a quando non

abbia la convinzione di non essere dannoso quel provvedimento; e frattanto si fa perdere allo Stato una entrata di circa 500 mila lire. Ora io domando quale sia l'effetto pratico, la conseguenza utile di tal provvedimento? Io credo dunque che nessun mutamento debba essere fatto in queste dolorose e disastrose circostanze.

D'altronde noi siamo alla vigilia della discussione sulle tariffe generali del regno d'Italia; e dunque perchè non aspettare questa discussione? È allora che si potranno portare tutte le ragioni possibili, che si potrà riesaminare la tariffa, che le rappresentanze locali daranno tutti gli elementi di fatto, i quali potranno portare a convincimenti differenti.

Perchè dunque non aspettare il giudizio autorevole della Camera che in quell'occasione discuterà fra tutte le tariffe anche questa che riguarda la Sicilia?

C'è poi tanta urgenza di venire oggi a queste variazioni? Ma noi abbiamo in Sicilia, come nel rimanente d'Italia, la più parte dei problemi amministrativi in sospenso. Chi non sa che i tribunali circondariali sono in buona parte una superfluità, che molte preture dovrebbero essere soppresse, vario preture abolite, qualche Corte di appello congiunta con altre?

Eppure si rimette la soluzione di quelle questioni alla questione generale, e questa urgenza di decidere immediatamente tali alte questioni non si sente! Invece si sente l'urgenza per questa sola delle tariffe fra Catania e Messina? Ma rimettiamola alla discussione del Codice delle tariffe; ed io credo che sia conveniente anche al Ministero di non assumere questa grande responsabilità, di cui nessuno può in questo momento misurare le conseguenze! È meglio adunque che la questione sia decisa dalla più grande autorità dello Stato, cioè dal potere legislativo. In tal modo, qualunque sia il giudizio che emetterà il Parlamento, si riuscirà meglio a convincere coloro, ai quali questa determinazione dovrà essere imposta, e dai quali dovrà essere eseguita.

Per conseguenza, qualunque possano essere gli apprezzamenti della cittadinanza catanese o di quella di Messina su questo minimo di sei centesimi, a cui si è arrivati, è mestieri che questa questione sia rimessa alla discussione della legge generale e che sia decisa dall'autorità della Camera; perchè decidendola in questo momento non se ne potrebbero misurare le conseguenze.

Tenga poi il Governo presente che per essere una legge o una disposizione eseguita, non occorre soltanto la forza legale, di cui lo Stato dispone, ma

ci vuole ancora la forza morale, vale a dire il profondo convincimento in coloro che sottostanno a questa legge, che la medesima sia giusta, cioè, conforme alla equità, agli interessi e ai diritti di chi vi è interessato. Senza ciò qualunque atto, da chiunque derivi, potrà essere imposto dalla forza, ma giammai accettato. Sarà sorgente perenne di lamenti, i quali tosto o tardi finiranno per ottenerne la revoca, lasciando un'indelebile e dolorosa traccia di dolore, che non si cancellerà giammai.

È per questo che io attendo dal presidente del Consiglio e dai signori ministri, se non altro la risposta che nel presente stato di cose non sarà in nessuna guisa pregiudicata la questione fin a quando la discussione della tariffa non venga dinanzi al Parlamento.

Presidente. Ora viene un'altra interrogazione, che è la seguente:

“ I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e di agricoltura e commercio sulla tariffa ferroviaria applicata alla rete Sicula.

“ Crispi, Picardi, Fulci, Sciacca Della Scala, Di Sant'Onofrio, Indelicato, Maurigi, Pugliese-Giannone, Corleo, Di San Giuseppe, Finocchiaro e Riolo „

L'onorevole Crispi ha facoltà di parlare.

Crispi. Io non intratterrò molto la Camera. La questione delle tariffe ferroviarie non è una questione, che interessi una sola città. Duolmi quindi che i due oratori, che hanno parlato prima di me si siano messi sopra un terreno molto sdrucchiolo, nel quale è facile scivolare in altre questioni, le quali non devono ora dalla Camera esser trattate.

Parlando, ne sia convinto l'onorevole Carnazza-Amari, non sono alleato di Messina, come non lo sarei di Catania in questa occasione. Abbiamo dovuto interrogare gli onorevoli ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e commercio, spinti, gran parte di noi, dai più grandi municipii della Sicilia, i quali si commossero alla notizia dei moti di Catania. Ho qui i telegrammi dei rappresentanti di parecchie grandi città della Sicilia, di Palermo, di Siracusa, di Caltanissetta e di altre.

Le nostre città, il giorno in cui si immedesimarono nell'Italia una ed indivisibile, ebbero tale e tanta copia di benefizi nella libertà, che mal ricorrerebbero ai privilegi ed ai monopoli; imperocchè nella libertà c'è tanto spazio per tutti, che tutti, nella lotta feconda delle industrie e dei commerci, troveranno il loro tornaconto.

La questione delle tariffe in Sicilia è venuta più volte in Parlamento, e se ne è discusso, tanto in Senato come in questa Camera, da uomini competenti. È venuta anche la questione speciale delle tariffe nella linea ferroviaria, che chiamerò orientale, nelle sue relazioni coll'interno dell'isola.

Ora io domando una risposta categorica dagli onorevoli ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e commercio, i quali sono i veri interessati in questa questione. Credete voi che la Sicilia debba restare nelle condizioni eccezionali, in cui è, o che per le ferrovie debba essa entrare nel diritto comune nazionale? Questa è la vera questione.

Noi abbiamo l'inchiesta della Commissione reale sull'esercizio delle ferrovie, che sventuratamente ritarda a venire innanzi a noi per essere discussa.

L'esercizio delle ferrovie in Italia non dà ancora quei vantaggi che tutti ce ne attendevamo. Vi è difformità di tariffe, in conseguenza delle autonomie delle quattro reti, anzi delle cinque; tanto che i produttori ed i consumatori di tutto il regno non godono eguali ed identici benefizi.

Il sistema delle tariffe differenziali è applicato sul continente, ma non è applicato in Sicilia; nè sul continente questo sistema dà tutti i benefizi che i commerci ne attendono; imperocchè esso non si estende in tutta la periferia della penisola, non dà in conseguenza per ragione di distanza, quei benefizi che dovrebbe dare. Tutto questo è male, e bisogna che si corregga. Le tariffe differenziali inoltre sono una necessità anche per le isole, ed è male tener la Sicilia in un regime eccezionale.

Queste tariffe, credetelo, signori, non sono stabilite per giovare all'una od all'altra città, ma, al contrario, per giovare al commercio ed all'industria di tutto il paese.

Le tariffe differenziali hanno un doppio scopo. Coloro che si occupano di questioni sociali dovrebbero anch'essi saperlo.

Il primo scopo è quello di portare le merci in tutti i punti del territorio, in guisa che i cittadini possano provvedersene a prezzi quasi identici. È un bisogno, signori, che la merce vada con facilità sui vari mercati in cui si consuma, e che tutti possano averla a buoni patti. Non è necessario provare questa tesi; la si comprende facilmente da tutti.

Le ferrovie sono costruite a spese dello Stato, cioè, col denaro di tutti i contribuenti; è necessario, dunque, che tutti i contribuenti ne abbiano i vantaggi medesimi. Voi avete stabilito pel telegrafo e per le poste la unità del prezzo a qualunque distanza; e avete fatto bene. Ma che, forse,

non ci sarebbe un modo, non dico di venire alla unità del prezzo, ma a certe facilitazioni che mettano il produttore e il consumatore in istato l'uno di poter vendere facilmente e bene; e l'altro di poter comperare a buon prezzo la merce di cui abbisogna?

Il prezzo di trasporto sulle ferrovie non dovrebbe superare le spese dell'esercizio e gl'interessi del capitale impiegato per costruirla. Il servizio delle ferrovie è un servizio pubblico come qualunque altro, e tutti i cittadini hanno diritto a goderne in ugual modo.

È questa una delle prime ragioni della tariffa differenziale. Ma ve ne ha un'altra, o signori, che è più grave.

Quando è stabilita una tariffa singolare, quando la tariffa differenziale è negata, si è costretti dalla forza delle cose a costituire dei monopoli, perchè il produttore è obbligato a mandare in un unico mercato la merce; ed allora il vantaggio non è del consumatore, bensì dello speculatore.

Ha ricordato l'onorevole Di San Giuliano che Caltanissetta non si occupa di tariffe differenziali. L'onorevole nostro collega è stato tratto in inganno. Ho qui un telegramma del sindaco di Caltanissetta abbastanza esplicito; si esprime così:

“ La rappresentanza municipale di Caltanissetta prega di appoggiare le tariffe differenziali... ”

Di San Giuliano. Chiedo di parlare per un fatto personale.

Crispi. ... dipendendo dalla applicazione delle medesime lo sviluppo della industria mineraria e del commercio agricolo del centro dell'isola, facilitando l'accesso dei prodotti alle piazze marittime. ”

Questo dispaccio è un programma. Caltanissetta è nel centro dell'isola. Da qualunque parte escano i suoi prodotti, il suo interesse è che escano. Ma ciò per lei non basta; ed ha ragione.

Se Caltanissetta è obbligata a mandare i suoi prodotti in unico luogo, allora là si costituisce il monopolio, ed è contro questo monopolio che essa protesta, e chiede in conseguenza le tariffe differenziali.

Chi non sa come i fallimenti avvenuti in quella piazza e le sventure patite da molti proprietari sian derivati appunto dal monopolio d'ingordi speculatori che avevano attirato in un sol punto lo smercio dei prodotti agricoli e minerari? Se costesti prodotti avessero avuto facile sbocco sui vari porti dell'isola, i monopoli non si sarebbero costituiti, e i produttori non avrebbero sofferto il danno del quale oggi si lagnano.

La tariffa differenziale che si chiede, non vuolsi

come un privilegio, ma perchè sia applicato alla Sicilia ciò di cui si gode nel continente, e per tutte le merci.

È strano come moltissime delle merci nostre paghino sulle ferrovie della Sicilia più di quello che pagano le merci sulle Meridionali, quantunque la società delle Meridionali abbia l'amministrazione delle Calabro-Siculo. Questa disparità di trattamento non colpisce gli zolfi soltanto, ma tutti i principali prodotti che la Sicilia esporta sul continente o che manda all'estero: gli agrumi, gli zolfi, i vini, i grani, il riso, le farine, tutto. Ebbene, in Sicilia sulle ferrovie si paga più di quello che si paga sul continente.

E v'ha di più. Per certe merci, l'amministrazione delle Meridionali ha stabilito un privilegio speciale. In conseguenza di un regolamento sulle tariffe ferroviarie, quando le merci dalla rete sicula passano sul continente, gl'interessati hanno il vantaggio del rimborso delle spese di trasporto pagate in Sicilia.

Lo so, signori, uno dei prodotti principali trasportati nelle ferrovie siciliane e di cui l'isola ha quasi il monopolio, è lo zolfo.

E diceva benissimo l'onorevole Di San Giuliano che il solo zolfo rappresenta il 65 per cento delle merci che ivi si trasportano.

Ma lo zolfo ha i suoi porti naturali, ed anche col l'introduzione della tariffa differenziale io credo che Messina poco ne possa fruire. I porti naturali per lo zolfo in Sicilia sono quattro: Catania, Palermo, Porto Empedocle e Licata.

Il giorno in cui la linea di Vallerlunga sarà terminata, e che Palermo sarà messa in più diretta comunicazione col centro dell'isola, uno dei porti che toglierà a Catania una parte delle merci che oggi vi affluiscono, sarà Palermo: ed allora forse i miei amici di Catania si convertiranno alle tariffe differenziali.

Signori, io non devo qui ricordarvi quello che per l'Italia ha fatto Palermo; essa ha fatto il suo dovere, come l'abbiamo fatto tutti. Nè dirò ciò che quella città ha sofferto, e non solo sotto la tirannide, ma anche sotto il regno d'Italia; ma si doveva soffrire; nei mutamenti politici i sacrifici sono necessari, sono anzi, direi pure, il cemento che congiunge i vari cittadini e che ci fa amare questa patria più e meglio di quello che l'amino coloro che nulla hanno fatto per lei.

Nei rivolgimenti politici il danno a chi tocca; il beneficio a tutti. Non c'è che fare.

Catania ha perduto nel commercio degli zolfi colla ferrovia di Licata, e dovrà perdere ancora di più il giorno in cui il porto di Licata sarà

compiuto; ed in conseguenza sarà più sicuro, perchè certamente tutto il prodotto di quella regione e che dal circondario di Terranova va a Catania, andrà a Licata, e voi non lo potrete impedire, nè lo potrà impedire nessuno.

Aggiungete che questo commercio degli zolfi non si fa tutto colle ferrovie. Se esaminate le statistiche, troverete che il porto che si giovi più delle ferrovie è Palermo; ma Porto Empedocle e Licata la più parte dell'esportazione degli zolfi la fanno con i mezzi ordinari. Ed è logico. Non tutte le ferrovie sono ancor costruite. Andate a Licata, andate da Girgenti alla valle del Platoni, recatevi a Cammarata; molte di quelle miniere non possono valersi delle ferrovie perchè ancora non ci sono, quindi questa questione delle tariffe differenziali è in gran parte per gli zolfi una questione dell'avvenire. In genere però, per tutti i commerci, quella delle tariffe differenziali è una questione di giustizia, giustizia che non si può ritardare a chiedere e che il Governo non può mancare di accordare e presto.

Già più volte se ne è parlato in Parlamento di questa questione, e il Governo ha sempre promesso di studiarla e di risolverla.

Il 21 marzo 1881 ne parlò in Senato l'onorevole Maiorana; anch'egli accettava le tariffe differenziali, però in teoria, signori, perchè voleva le tariffe differenziali dopo 400 chilometri, cioè a dire su di una distanza che non esiste in Sicilia, perchè da Messina a Palermo non vi è che una distanza di 394 chilometri!

Qui alla Camera se ne parlò sovente; l'onorevole mio amico, il deputato Piccardi, fermò l'attenzione del Ministero su questa questione tanto nel 1881, quanto nel marzo 1882. Anche allora erano avvenuti i moti di Messina! E qui mi sia lecito dire che è ormai tempo che le nostre popolazioni ci diano l'esempio della calma e della tranquillità, che lascino ai poteri costituiti di risolvere tali questioni (*Benissimo! Bravo!*), perchè la piazza non fa che invelenirle e renderle crudeli. (*Benissimo!*) E questa mia parola va a Messina come va a Catania, come andrebbe a Palermo se mai la popolazione di quella città coi moti di piazza usasse immischiarsi in questioni di questo genere.

Fin d'allora il ministro dei lavori pubblici rispose che quella delle tariffe era per la Sicilia la questione vera, la questione importante che bisognava studiare, e ch'egli l'avrebbe studiata. Signori, è passato un anno; vennero qui Commissioni da tutte le parti della Sicilia, di Trapani, Caltanissetta, Siracusa, Palermo; tutte le Camere di commercio scrissero e mandarono le loro rap-

presentanze per spingere il Governo a risolvere questa grave questione. Se c'è dunque da accusare il Governo è di avere esitato e di avere ritardato; questa volta la massima di *Fabius cunctator* è colpevole; comprendo che qualche volta giovi l'applicazione di questa massima; l'amico mio, il presidente del Consiglio ne sa usare, e qualche volta anch'io ho dovuto approvare i suoi ritardi; ma ci sono questioni che non si può attendere a risolvere senza pregiudicare i legittimi interessi del paese

L'attendere per attendere è un peccato!

Quando una questione è stata studiata, quando le opinioni sono già conosciute, quando i dubbi sono dissipati, non c'è che venire ad una risoluzione completa e pronta.

Io attendo dai ministri del commercio e dei lavori pubblici una risposta che conforti noi, ed assicuri i commerci dell'isola nostra, e sono convinto che essi si ispireranno a sentimenti di giustizia e di buon diritto, e che non ci obbligheranno a ritornare altra volta alla Camera per discutere la stessa questione. (*Benissimo!*)

Presidente. Un'altra domanda di interpellanza è la seguente:

“ I sottoscritti desiderano interpellare gli onorevoli ministri dei lavori pubblici, agricoltura e commercio, e delle finanze sui loro intendimenti in ordine alla revisione delle tariffe ferroviarie della rete Sicula.

“ La Porta, Fili-Astolfone e Di Belmonte. ”

Do facoltà all'onorevole La Porta di svolgere la sua interpellanza.

La Porta. L'onorevole Crispi diceva che la questione delle tariffe ferroviarie riguarda unicamente i ministri dei lavori pubblici e del commercio. Io ho aggiunto anche il ministro delle finanze, e dai miei quesiti la Camera ne intenderà le ragioni.

Da tre anni di studio della questione ferroviaria, facendo io parte della Commissione d'inchiesta, ho appreso l'insegnamento che la questione più complessa, la questione più difficile, quella sulla quale non si può improvvisare, è la questione delle tariffe ferroviarie. Io, quindi, non seguirò pel momento l'onorevole Crispi nelle sue teorie sulla unificazione delle tariffe, sull'unità di prezzo che egli ha desiderato per tutte. Io non mi faccio a discutere ipotesi, di maniera che invece di un discorso, non farò che domande categoriche agli onorevoli ministri dei lavori pubblici, del commercio e delle finanze.

La prima è: È vero che voi intendete provvedere ad una revisione delle tariffe ferroviarie in Sicilia? Su quali basi? Si tratta solamente di riduzioni, o si tratta di differenzialità? Mantenete tariffe di favore? Ne accrescete? Come intendete provvedere a questa revisione?

Per decreto reale, oppure nel modo con cui intendete di procedere per tutte le tariffe ferroviarie dello Stato? Col disegno di legge presentato il 19 gennaio che dopo 43 giorni nessuno di noi ha letto?

Quindi sono costretto a domandarvi se in quel disegno di legge voi intendiate comprendere la base delle tariffe ferroviarie di tutte le altre reti dello Stato.

Un'altra domanda:

Qual'è l'obbiettivo della revisione delle tariffe per il trasporto degli zolfi?

L'ultima mia domanda è questa:

Qual'è l'onere complessivo che può derivare al bilancio dello Stato da questa revisione delle tariffe che voi vi proponete di fare?

Io aspetterò le risposte degli onorevoli ministri, riservandomi poi di dichiarare se sarò o no soddisfatto delle loro dichiarazioni.

Presidente. È stata pure presentata un'altra domanda d'interrogazione... (*Rumori*)

Se non trovano un rimedio modificando il regolamento, chi sa quante ne avverranno di queste discussioni. (*Si ride*)

Do lettura adunque dell'altra domanda d'interrogazione:

“ Il sottoscritto intende interrogare il ministro dei lavori pubblici sugli effetti della nuova tariffa ferroviaria della Sicilia.

“ Di Rudini. ”

Onorevole presidente del Consiglio, acconsente che sia svolta oggi anche questa interrogazione? (*Segni di assentimento del presidente del Consiglio*)

Onorevole ministro dei lavori pubblici, ella pure acconsente? (*Segni di assentimento del ministro dei lavori pubblici*)

Se la Camera lo consente, do facoltà di parlare all'onorevole Di Rudini per isvolgere la sua interrogazione.

Di Rudini. Il nostro Regolamento è vizioso come osservava il nostro onorevole presidente. Si aprono discussioni nelle quali si agitano interessi importanti e non tutti quelli che avrebbero diritto a parlare possono chiederne la facoltà. Ora io ho presentata la mia domanda d'interrogazione a solo fine di acquistar diritto a parlare; ma di

questo diritto non intendo di usare in questo momento.

Io aspetterò che gli onorevoli ministri abbiano parlato, e quando essi ci avranno esposti i fatti i quali finora non sono ben chiari, io allora vedrò se mi tornerà conto di tacere o pure di usare del mio diritto.

Io non abuso più oltre, per ora, della pazienza della Camera.

Presidente. Ha chiesto di parlare durante la discussione, per un fatto personale, l'onorevole Bonajuto. Siccome però egli non è stato neppure nominato, così io lo prego, a maggior ragione, di volere indicare il fatto personale.

Bonajuto. Io veramente desidererei di parlare dopo l'onorevole ministro dell'interno per fare una dichiarazione come deputato di Catania.

Presidente. Dunque ella non ha ragione di fatto personale per ora.

Bonajuto. Il mio nome fu pronunziato dall'onorevole Carnazza, il quale mi ha citato riguardo alle dimostrazioni di Catania...

Presidente. Allora parli.

Bonajuto. ...dimostrazioni che io potrei giustificare, ma siccome vorrei prima udire la parola del presidente del Consiglio, così pregherei l'onorevole nostro presidente e il venerando ministro dell'interno (*Viva ilarità*) di permettermi di parlare dopo di lui.

Presidente. Onorevole Bonajuto, se ella ha dato uno sguardo al regolamento, avrà veduto che in questo caso io non potrei darle facoltà di parlare: non posso dargliela se non che per fatto personale; quindi se ella ha occasione di fatto personale per la discussione fin qui fatta, svolga ora il suo fatto personale; se poi dopo i discorsi degli onorevoli ministri si presenterà altra occasione di fatto personale, ella potrà domandare facoltà di parlare dopo; ma intanto svolga il suo fatto personale e favorisca di indicarlo.

Bonajuto. Onorevole presidente, spero che la cortesia del ministro...

Depretis, presidente del Consiglio. Cho cosa c'entro io?

Bonajuto. ... mi darà occasione ad un fatto personale. (*Ilarità*)

Onorevoli colleghi, io dichiaro che ho domandato di parlare per un fatto personale appunto per interloquire in questa discussione. Gli è perciò che ho pregato il presidente del Consiglio e lo riprego di darmi occasione di parlare, altrimenti sarò ossequente alle disposizioni del Regolamento.

Presidente. Io noto che ella riconosce non esservi ora occasione di parlare per fatto personale.

Ha chiesto pure di parlare per molti fatti personali, e l'ha mandato a chiedere anche per iscritto, l'onorevole Di San Giuliano. Ora, siccome ella, onorevole Di San Giuliano, sarà invitata dopo, a dichiarare se sia, o no, soddisfatta delle risposte degli onorevoli ministri, così la pregherei di voler rispondere a questi molti fatti personali dopo che avranno parlato gli onorevoli ministri.

Di San Giuliano. Acconsento pienamente a questo desiderio dell'onorevole presidente e confido nella sua indulgenza!

Presidente. A questo ci penseremo poi! (*Ilarità*)
Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Depretis, presidente del Consiglio. Pur tenendo conto delle parole cortesi dell'onorevole deputato Bonajuto, io sono nella spiacevole circostanza di dovergli dichiarare, che farò il possibile per non dargli ragione di chieder di parlare per un fatto personale! (*Ilarità*)

Bonajuto. Chiedo di parlare per un fatto personale. (*Viva ilarità*)

Presidente. Prego di far silenzio.

Depretis, presidente del Consiglio. Verrò senz'altro e brevemente alla questione.

La questione che si agita è, o signori, principalmente tecnica, e però il compito di rispondere agli oratori che hanno o interpellato od interrogato i ministri, spetta principalmente a quelli dei miei onorevoli colleghi che, per il loro ufficio, possono conoscere e trattare queste questioni con maggiore competenza. Ma sfortunatamente v'è anche una questione che mi riguarda, perchè è di ordine pubblico, e sulla quale si è trattenuto l'onorevole Carnazza-Amari.

Io dirò brevemente di questa questione; e nell'intendimento soltanto di chiarire alcuni fatti, toccherò alcuni incidenti, i quali non si connettono necessariamente alla questione delle dimostrazioni fatte nella città di Catania.

Io credo che ognuno debba essere persuaso, essere veramente cosa dolorosa, dirò di più, cosa sconfortante, per chi ha la cura e la responsabilità del Governo, e coi suoi atti si sforza di corrispondere alla fiducia del Parlamento, all'aspettazione del paese, alla soddisfazione dei giusti bisogni delle varie provincie dello Stato, il vedere interrotta, e, quasi direi, impedita la sua legittima azione da agitazioni di piazza, da moti, da dimostrazioni più o meno inconsulte.

E dico quasi impedita, perchè un Governo che si lasciasse dominare da influenze simili, quasi non potrebbe assecondare nemmeno le domande legittime, senza perdere tutta la sua autorità per l'a-

dempimento dell'ufficio che gli fu affidato. (*Bravo! Benissimo!*)

Mi duole ancora di dover dichiarare che, pur professando una grandissima stima, dirò di più, un'aperta simpatia per l'onorevole Carnazza-Amari, io fui dolorosamente impressionato dal suo discorso. Egli ha detto che nel risorgimento nazionale Catania non ha ricevuto che danni.

Ha bensì soggiunto che la libertà ed i vantaggi derivanti dall'unità nazionale l'hanno largamente compensata; ma non per ciò ha tralasciato di fare una specie d'inventario di tutti questi danni; da ultimo, dopo avere parlato dei danni passati, parlò anche dei danni avvenire per questa benedetta tariffa; dirò di più, anche pel solo sospetto dei danni avvenire in conseguenza dell'applicazione della tariffa.

Io comprendo i sentimenti che mossero l'onorevole Carnazza-Amari a tentare, poichè non mi pare che vi sia riuscito, una specie di giustificazione di ciò che è avvenuto nella città di Catania. Egli ha detto che da principio le dimostrazioni erano ispirate da savî, da legittimi intendimenti, e che non si voleva uscire dalle vie legali. E sarà così; ma, onorevole Carnazza-Amari, chi imprende tal sorta di moti deve sapere, poichè è cosa elementare, che si sa come cominciano, e non si sa come finiranno. (*Bravo!*)

È nella natura delle cose, ed è agevole capirlo, che quando i cittadini, invece di valersi dei mezzi che sono largamente forniti dalla legge e di profittare delle libertà che la costituzione ha sancito, trascendono ad altri mezzi, non si sa dove si possa finire. E le dimostrazioni non furono piccola cosa, come ha detto l'onorevole Carnazza-Amari.

Infatti quando l'autorità politica chiede al Governo truppe e navi per poter assumere la responsabilità del mantenimento dell'ordine pubblico e del rispetto alle leggi, è facile argomentare che la condizione delle cose non sia così di poco momento, come ha creduto l'onorevole Carnazza-Amari, che volle attenuarla. Egli dice che la grande maggioranza dei cittadini voleva l'ordine. Certo, il sentimento dell'ordine sarà stato nel loro cuore; ma egli è pur vero che si sono messi per una via per la quale, senza l'intervento d'una forza pubblica di grande importanza, si doveva giungere inevitabilmente al più grave disordine.

L'agitazione cominciò presto; cominciò quando ancora non si avevano che semplici e vaghi sospetti. Fin dal ventidue febbraio si pubblicarono avvisi e manifesti per esortare il paese a salvare il paese. Era il 22. La deliberazione ultima del

Consiglio dei ministri, il quale più volte ha trattato di questo affare, non fu presa che la sera del 20, lo stesso giorno in cui l'onorevole ministro dei lavori pubblici è partito per la ispezione dei lavori nelle provincie meridionali. I disordini poi, massime nei giorni consecutivi, se guardiamo ai fatti principali, non sono stati tanto piccola cosa. Chiusi tutti i negozi, impedita la circolazione delle vetture pubbliche, si voleva tentare, triste imitazione di quel che si è fatto altrove, di distruggere il gazometro. Lo stesso giorno, il 24, si tentò d'impedire il transito sulla strada ferrata.

Si era già cominciata l'opera di distruzione in due luoghi differenti, l'uno dopo l'altro, e fu solo impedita dalla truppa. Si fecero alcuni pochi arresti, e gli arrestati furono deferiti alla autorità giudiziaria.

Si è pure tentato di far chiudere la dogana e la fabbrica dei tabacchi. Si è tentato di violare un domicilio, la prefettura, e si dovette impedirlo con la forza.

Le cose si fecero ancora più gravi negli ultimi giorni, quando gli sforzi, che io non nego essere stati molto lodevoli, delle autorità locali e della cittadinanza, impedirono che si andasse molto più avanti nella via dei disordini, poichè uno degli ultimi atti è una specie di invasione della dogana; si giunse fino a gettare alcuni (pochissimi, a dir vero) alcuni *colli* in mare. I disordini pertanto non furono così lievi, come fu detto.

E basta. I deputati catanesi che si trovarono sul posto sanno molto bene che si è dovuto mandare colà una forza ragguardevole, senza la quale tutta la buona volontà degli uomini egregi che stanno alla testa dell'amministrazione locale e della ottima cittadinanza di Catania non avrebbe potuto impedire gravi calamità.

Gli onorevoli deputati ben sanno che negli ultimi giorni si erano introdotti nelle fila della cittadinanza, e certo con cattive intenzioni, alcuni malviventi: io dico questa parola perchè essi furono riconosciuti tali e perchè framezzo a loro si trovarono alcuni latitanti.

Questo riguardo ai fatti: e questi gravi fatti perchè? Perchè era corsa voce che si volesse modificare una tariffa, che il Governo, il quale da molti anni riceveva le più vive istanze in proposito, e con memoriali presentati direttamente al presidente del Consiglio e con discussioni fatte in questa Camera e con domande presentate da parecchie Camere di commercio, aveva creduto di non poter più a lungo differire un provvedimento per una equa modificazione delle tariffe ferroviarie.

È singolare, onorevole Crispi, che in questo

caso, nel quale non c'è stata lentezza di provvedimento, si venga ora ad accusare il Governo di avere adottato il provvedimento stesso.

Si è citata una mia lettera mandata, credo, al prefetto di Messina; ma domande simili mi pervennero numerosissime; bisognava pure rispondere qualche cosa. (*ilarità*)

Ho detto in quella lettera che avrei fatto il possibile; e l'onorevole Di San Giuliano ha detto che io avrei potuto, per un caso strano, mettermi nella posizione di chi prometteva anche l'impossibile; ma per un ministro, per un uomo di Governo, il possibile è quello che è dettato dalla giustizia e dall'interesse generale; perchè qui, è necessario tenerlo presente, non si tratta di un provvedimento speciale, ma di un provvedimento generale, ispirato dal sentimento e dalla convinzione di fare una cosa giusta per tutta l'isola di Sicilia, adottando un provvedimento lungamente reclamato.

Io tengo per certo che se non fosse questa benedetta questione speciale della tariffa speciale fra Catania e Messina, di cui parlerà poi il mio onorevole collega il ministro dei lavori pubblici, i rappresentanti di Catania provvederebbero molto male agli interessi della loro città, della loro provincia e del loro porto, se non accettassero il criterio generale delle tariffe differenziali che fu adottato dal Governo.

Carnazza-Amari. Chiedo di parlare per fatto personale.

Depretis, presidente del Consiglio. Ho detto che questa è una questione di giustizia, e già sotto un punto di vista lo ha dimostrato l'onorevole Crispi. E ancora non è antica un'altra discussione su questo stesso argomento, nella quale io ho manifestato un'opinione che ora non posso contraddire. L'anno scorso, quando si è fatta, non ricordo bene, se un'interpellanza o un'interrogazione dall'onorevole Picardi, e dal suo collega, che mi dispiace di non vedere presente, il deputato Pellegrino, io ho parlato delle tariffe differenziali, e mi sono mostrato favorevole al principio che le consiglia.

Io ho qui le poche parole che ho detto, esse esprimono questo concetto di giustizia, di buon diritto di chi lo reclama. Ho detto:

« È un principio logico e di equità quello che si manifesta coll'applicazione delle tariffe differenziali, giacchè il trasporto di una merce a grandi distanze, costa a chilometro assai meno che il trasporto per un breve tragitto. »

Ora, uno dei criterî che debbono regolare la determinazione delle tariffe, è certamente il costo

dei trasporti. Del resto di questo argomento tratterà, come dissi, il mio onorevole collega; e credo che sarà molto difficile combattere la giustizia del provvedimento.

Bisogna che io dia uno schiarimento anche su di un fatto che può fare una certa impressione, voglio dire, su di una specie di mistero nel quale questo provvedimento è stato involto. Amo io pure che si dica la verità, tutta la verità, niente altro che la verità, (*Si ride*) ma allora soltanto che il provvedimento è stato preso in modo concreto e in tutte le parti definitivo.

Ora, di quest'argomento si è trattato parecchie volte nel Consiglio dei ministri; esso fu oggetto di lunghi studi e di replicate discussioni tra i miei colleghi dei lavori pubblici, dell'agricoltura e commercio, e delle finanze; nell'ultimo Consiglio dei ministri si sono risolte le questioni di massima, come si fa sempre.

Ma il provvedimento non era ancora formulato in un decreto. Quel giorno stesso partiva il mio onorevole collega, il ministro dei lavori pubblici, che in questa materia di tariffe ferroviarie era il ministro più particolarmente interessato; e avrei io dovuto propalare *urbi et orbi* tutto questo, senza essermi inteso prima coi miei colleghi; propalare un provvedimento del quale erano state decise soltanto le massime? Che arte di governo sarebbe questa? Già troppe sono le cose che passano nell'amministrazione di ciascun dicastero, e che si fanno prima del tempo, perchè il presidente del Consiglio debba farsi egli stesso a propalare risoluzioni e decisioni non ancora interamente formulate.

Fino a questo segno non arriva la mia semplicità! (*Si ride*)

Quando fui interrogato dal prefetto di Catania, all'incominciare dei primi moti, e fui richiesto del mio parere, mi pare che io non abbia risposto più di quello che doveva essere la mia convinzione, poichè non potevo averne una diversa. Io ho sempre riconosciuto che bisognava riformare le tariffe ferroviarie dell'isola di Sicilia, che non solo bisognava riformarle diminuendole, ma che bisognava anche aggiungervi il criterio della differenzialità. A me pare che questo principio sia equo, sia conforme a giustizia, sia nell'interesse, non solo dell'una o dell'altra città, ma, in genere, di tutta l'isola. Se facendo un provvedimento generale avessi creduto di fare un atto ingiusto per la città di Catania, certo mi sarei opposto ad una simile deliberazione, ed avrei negato il mio voto; ma io ho l'intima convinzione che questo

provvedimento, se non varrà a soddisfare tutti i desiderî, sarà utile però alla intera Sicilia.

Porrò termine alle mie dichiarazioni dicendo io pure una parola su di un argomento che già fu detto e ripetuto. Si dice: voi avete un disegno di legge sull'esercizio delle ferrovie, al quale va annessa una tariffa ferroviaria; perchè dunque non aspettate a prendere questo provvedimento sino a quando quel disegno di legge sarà sanzionato?

Veramente è cosa difficile e pericolosa giudicare un disegno di legge prima di averlo veduto. E di più tutti sanno come sia difficile comprendere le reti ferroviarie delle nostre grandi isole nello stesso provvedimento che regoli la rete ferroviaria del continente. La Commissione d'inchiesta ha fatto benissimo esaminando tutto; io non ricordo bene tutte le sue deliberazioni, ma non mi pare che abbia espresso il voto che con una sola e medesima legge si provveda alle ferrovie del continente e insieme alla rete sicula, alla rete sarda, a tutte le ferrovie, insomma, in qualunque parte esse si trovino. Egli è evidente che principale oggetto dell'inchiesta era l'ordinamento della rete del continente, il quale era pure stato il principale oggetto della legge per la convenzione ferroviaria presentata nel 1877, che la Camera non ha poi creduto di discutere, e che ha invece sottoposto ad un'inchiesta parlamentare, affidandola ad una Commissione, che rispose al mandato con un lungo e sapiente lavoro.

La questione delle tariffe potrà pertanto farsi generale; ma nel disegno di legge, di cui si è parlato, la questione delle tariffe riguarda soltanto la rete del continente e non quella della Sicilia.

La rete della Sicilia dovrebbe formare oggetto di un'altra convenzione, per la quale, se si vorrà dare l'esercizio di quella rete all'industria privata, bisognerà esaminare nuovamente la questione delle tariffe, come la si dovrà esaminare per la rete del continente.

Ma, ripeto, cotesta non è una questione che sia strettamente connessa colla legge di cui si parla.

E pertanto io non credo che si possa rimandare la deliberazione di cui ci occupiamo alla discussione di quel Codice, con uno di quei metodi che i Francesi chiamano *fin de non recevoir*.

Io non lo credo, perchè la presente questione non è necessariamente connessa con le questioni di esercizio delle ferrovie del continente, e perchè questa questione è oramai abbastanza vecchia, e abbastanza aspettata è la sua soluzione, perchè il Governo possa ancora ritardarne lo scioglimento senza mancare al proprio dovere.

Queste sono le poche dichiarazioni che io credo di fare alla Camera; e trattandosi di una questione

essenzialmente tecnica, sono persuaso che i miei onorevoli colleghi, persuaderanno i deputati che difendono gli interessi della nobile città di Catania, ed anche gli altri deputati che hanno preso parte a questa discussione, che il provvedimento che il Governo intende di sancire è conforme agli interessi generali dell'isola, e soprattutto ai sentimenti di giustizia, e non pregiudica gli interessi legittimi di nessuna parte dell'isola.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Onorevoli colleghi! Molte volte accadde di sentire in questa Camera i rintocchi troppo discordi di campane messinesi e di campane catanesi. Io non me ne sono mai meravigliato, perchè comprendo benissimo come i rappresentanti delle due illustri città non possono non occuparsi vivamente di ciò che ne concerne gli interessi; ma voi, onorevoli colleghi, non approvereste un ministro il quale mantenesse le sue considerazioni e le sue deliberazioni nella cerchia di uno o dell'altro paese invece di seguire l'esempio che ci ha dato anche oggi molto nobilmente l'onorevole Crispi, rappresentante pur esso di una delle illustri città della Sicilia, portando la questione sul terreno proprio del Governo, quello degli interessi generali. Io spero di riuscire a provare all'evidenza, anche a quelli tra i miei onorevoli colleghi coi quali non mi trovo interamente d'accordo nelle conclusioni, quanto sia giusto il verso:

Di che lieve cagion che crudel guerra!

Convengo perfettamente nella chiusa del discorso dell'onorevole Di San Giuliano; egli disse ch'è un cattivo sistema di governo quello di voler contentar tutti, e che invece bisogna contentare soltanto chi ha ragione.

Convengo perfettamente in ciò; ed infatti il suo discorso, e quello dell'onorevole Carnazza-Amari, sono la prova migliore che il Governo segue ben altra via di quella di voler contentar tutti; giacchè essi si mostrano malcontenti, non delle disposizioni, ma delle intenzioni del Governo medesimo.

Da tre indizî, a parer mio, si può indurre che il Governo coi provvedimenti che si propone di prendere rispetto alle tariffe ferroviarie in Sicilia, intende di contentare la parte che ha ragione.

Primo: le manifestazioni degli interessati, non affatto scevre da spirito di passione e di interesse in contrasto; secondo: le manifestazioni molto più calme e per conseguenza molto più imparziali, dei colleghi in questo Parlamento; terzo: le convinzioni che il Governo si è fatto dopo maturi studi,

non soltanto propri ma di coloro che sono chiamati a consigliarlo in tale materia.

Quanto al modo di vedere degli interessati nella patriottica isola di Sicilia, abbastanza fu detto da diversi oratori; ma meglio apparirà dal confronto dei centri principali che considerano diversamente la questione. Da un lato noi abbiamo le antiche e ripetute domande di Messina, Palermo, Siracusa, Caltanissetta, Trapani, Castrogiovanni ed altri luoghi minori; dall'altro Catania, Licata, Termini-Innese e Porto Empedocle, o Girgenti che la rappresenta più direttamente. L'onorevole Di San Giuliano ed i suoi colleghi non possono quindi negare che la parte preponderante dei paesi interessati sarebbe in favore dell'opinione del Governo.

La stessa cosa accade per la rappresentanza politica. La Camera avrà sentito, anche dalla lettura delle interpellanze, come in assai maggior numero siano quelli che interpellano coll'onorevole Crispi nel senso delle disposizioni attese dal Governo, di quelli che interpellano nel senso di opposizione alle disposizioni medesime.

Ma tutte queste sono, infine dei conti, ragioni estrinseche e bisogna che il Governo giustifichi la propria condotta per ragioni intrinseche. Proverò di farlo; e risponderò innanzi tutto ai vari punti dell'interrogazione dell'onorevole La Porta.

La sua prima domanda è questa: è vero che il Governo voglia proporre una revisione delle tariffe ferroviarie sulla rete Siciliana? Io rispondo: è verissimo, e già il discorso del presidente del Consiglio ha posto quel divisamento fuori di dubbio. Ma soggiungo che il Governo non intende già di *proporre*, sibbene di *attuare* disposizioni per le tariffe della rete Sicula. Faccio notare questa differenza perchè la parola *proporre* è del tutto impropria e deve essere certamente sfuggita all'onorevole La Porta. Ora, siccome io non sono abituato a lasciar sussistere equivoci di nessuna sorta, dichiaro che il Governo intende non già di proporre, ma di porre in atto disposizioni concernenti la rete ferroviaria della Sicilia, perchè la legge dei lavori pubblici dà questo diritto al potere esecutivo.

Onorevoli colleghi, sarebbe supfluo che io riandassi tutte le discussioni che sono state fatte in quest'assemblea (perchè la maggior parte di voi ne sente ancora l'eco) per giustificare il provvedimento del Governo. Non vi fu, si può dire, discussione di bilancio, nella quale non si sia trattato delle tariffe ferroviarie della Sicilia, nella quale non si sia invocata l'applicazione delle tariffe differenziali, e non si sia lamentato che la Sicilia sia trattata in modo diverso da quello con cui è trat-

tata la parte continentale, o non si sia detto che alla Sicilia non si fa il trattamento della Sardegna, isola come quella, dove pure sono applicate le tariffe differenziali.

Tutti lo ricordate, nessuna voce è mai sorta a contrastare i voti ed i desiderî, per l'applicazione delle tariffe differenziali e per un abbassamento di tariffe per la Sicilia. Una sola volta, per incidente, l'onorevole Carnazza-Amari interruppe l'onorevole Picardi, il quale trattava appunto questa questione, e fu nella seduta del 24 marzo dell'anno scorso.

Mi risparmio di leggere alla Camera ciò che diceva l'onorevole Picardi, lagnandosi dei ritardi che il Governo frapponneva nel dare soddisfazione all'isola, rispetto alla diminuzione e alla differenzialità delle tariffe. Solo, come ho detto, l'onorevole Carnazza-Amari, interrompendo l'onorevole Picardi, accennò ad un'opinione diversa, ma non isperse neppure una parola per dimostrare come fosse contrario all'interesse della Sicilia ciò che l'onorevole Picardi chiedeva.

Ricordo queste cose, non tanto per rammentare quello che gli onorevoli colleghi nostri chiedevano, quanto per ricordare alla Camera l'impegno preso dal Governo, per mio mezzo, di occuparsi della questione, allo scopo di risolverla e non di rimandarla alle calende greche.

Io dissi in quella tornata del 24 marzo 1882 queste precise parole riguardo alle tariffe ferroviarie:

“ Io non so se varranno i miei deboli sforzi per riuscire a mantenere la promessa di fare l'esame completo, ma almeno voglio constatare che non è vero che il Governo non si occupi di questa cosa.

“ E ripeto che in quanto all'argomento delle tariffe lo credo il più degno di tutta l'attenzione del Governo, perchè verissimo quello che espone la società (delle Meridionali) che la riduzione delle tariffe, vuol dire un ribasso d'introito netto; ma questa non è una ragione per me perchè non si debbano trattare tutte le parti d'Italia nello stesso modo. Ma vorrei anche che l'onorevole Picardi facesse attenzione che in materia di trasporti ferroviari, differenze ce ne sono in tutte le parti, perchè non fosse altro, le tariffe speciali sono tutte diverse secondo i casi e secondo i luoghi di produzione. In tutte le strade ferrate del mondo, ella trova un paese in cui, per esempio, la produzione prevalente è il ferro con una tariffa speciale per i trasporti, ecc., ecc. Io ripeto dunque all'onorevole Picardi la promessa di continuare e di non lasciarmi interrompere per nessuna considerazione

dallo studio per definire la questione delle tariffe. »

Io presi allora molto categoricamente questo impegno. Se abbia fatto male a mantenerlo, mentre nessuno ha fiutato per impedire che io lo prendessi, lo giudichi la Camera. Ma ho voluto leggere quella parte del mio discorso, perchè la Camera stessa sappia che non faccio che adempiere ad un impegno solennemente preso dal Governo innanzi ad essa.

Vengo ora alla domanda seconda dell'onorevole La Porta. Egli chiede: quali sarebbero le basi di questa riduzione della tariffa ferroviaria, e come e quando si intenderebbe di attuarla?

Quanto alle basi, le esporrò senza reticenze, perchè non c'è ragione alcuna di farne un mistero.

Per ciò poi che concerne il *come* si intenda di attuarla, devo fare una distinzione. Se l'onorevole La Porta intende riferire quel *come* al *proporre*, ho già risposto che il Governo intende di attuarla perchè ne ha il diritto ed anche il dovere senza bisogno di ricorrere a nessuna proposta legislativa. Tutti i giorni si fanno riduzioni di tariffe senza che non solo non vi faccia un decreto reale, ma molto meno si pensi di ricorrere all'approvazione legislativa. Se vi fosse questa necessità, tanto varrebbe rinunciare all'esercizio ferroviario, sia privato che governativo.

Il *quando* non posso precisarlo matematicamente. Dichiaro tuttavia che, per conto mio, non si ritarderà certamente di molto, perchè tutto è pronto. Nè credo che sia nemmeno intenzione del Governo di ritardare quel provvedimento.

Direi più chiaramente il mio pensiero su questo proposito se non ci fossero di mezzo quelle questioni, e quelle considerazioni alle quali ha alluso l'onorevole presidente del Consiglio, le quali non so se lo indurranno a ritardare, o ad affrettare.

Depretis, presidente del Consiglio. Non ritardare. (*Si ride*).

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Ma per quello che singolarmente mi concerne non occorre aspettare nulla. E lo dico, non perchè a me faccia meraviglia di vedere moti, commovimenti (anche intorno a questa materia, mi sono già spiegato abbastanza un'altra volta in occasione somigliante), ma perchè io non posso che associarmi a quello che ha ripetuto oggi molto più autorevolmente di me l'onorevole presidente del Consiglio.

Io mi compiacerei, se vedessi grandi od anche piccole città commuoversi per la difesa, per la tutela dei propri interessi; ma me ne compiacerei, se il movimento provenisse o fosse diretto da coloro, i quali sono in grado di giudicare queste cose.

Per esempio, io vedrei volentieri un'assemblea fatta da persone intelligenti e capaci di esaminare il pro ed il contro, e di giudicare spassionatamente.

Ma, al contrario, i moti di piazza non conducono ad altro risultato che a questo, che, ciò che si intende di porre in atto in un mese, si effettua più tardi, se non altro perchè alcuno non pensi che il Governo sia alla discrezione del primo che grida o strepita.

Dunque, in quanto al tempo, nel quale saranno applicate disposizioni relative alle tariffe ferroviarie, io dichiaro che ciò avverrà appena il Governo lo trovi conveniente.

Ora vengo alla terza domanda dell'onorevole La Porta.

L'onorevole La Porta, quasi fosse d'accordo con me, e non lo era di certo (*Si ride*), ha tracciato la via alla mia risposta. Quale sarebbe, domanda egli, l'obiettivo della riforma pel trasporto degli zolfi? Non comprendo interamente il senso preciso della domanda, ma, per quello che io intendo, risponderò che per la facilitazione di questo trasporto il Governo non ha alcuno obiettivo speciale. Lo scopo unico di quelle modificazioni è di favorire in generale i commerci; sebbene si sia parlato particolarmente degli zolfi, la modificazione concerne molte altre merci; oltre degli zolfi, comprende il trasporto dell'aceto in botti, dell'acciaio in lastre, degli spiriti, degli agrumi, del carbone di legno, del catrame, dei cereali, del cotone greggio, delle erbe filamentose, della farina di cereali, dei vini comuni, paste da vermicellaio, delle teraglie e delle vetrerie.

Questi ed altri sono i prodotti compresi nelle modificazioni, ed ai quali non si applica già una nuova tariffa, ma il sistema del declassamento, vale a dire, si fanno passare da una classe superiore ad una inferiore.

Queste disposizioni sono in armonia colle proposte unite al disegno di legge che spero sarà fra poco distribuito, che riguardano l'unificazione delle tariffe in Italia.

Si parlò però più specialmente degli zolfi perchè, come fu detto qui, lo zolfo rappresenta il 38 per 100 del prodotto ferroviario della rete sicula, il 68 per 100 dei trasporti sulla rete stessa.

Dunque non v'è alcun obiettivo determinato, e lo scopo delle nuove disposizioni è semplicemente quello di facilitare il trasporto degli zolfi, per quanto può essere facilitato con un ribasso di trasporto ferroviario.

E qual'è questa facilitazione?

Non ho alcuna difficoltà d'esplicita; soddisfacendo

così al desiderio dell'onorevole La Porta di conoscere le basi delle riforme. Ma mi permetto prima di esporre qualche considerazione intorno al concetto direttivo del Governo in tale faccenda.

Il concetto del Governo è quello di pareggiare più che sia possibile il trattamento della Sicilia a quello del continente. Ho detto più che sia possibile, perchè il monte non è il piano; ed una ferrovia che ha, nella massima parte del suo percorso il 30 per mille di pendenza, non può avere una tariffa uguale a quella di un'altra che sia, della medesima lunghezza, in pianura.

Spero di convincere la Camera che le tariffe (pigliando quella degli zolfi, perchè è la più importante), ridotte, come starò per accennare, su per giù equivalgono a quelle che possono essere applicate anche sul continente. In Sicilia, di presente lo zolfo paga 12 centesimi e quattro millesimi per tonnellata-chilometro, quando trattasi di spedizioni senza condizioni di peso e di percorrenza. Vi è, poi, una tariffa speciale (non è vero che non ve ne sia nessuna), che è appunto quella che è in contestazione, da Siracusa a Catania, da Catania a Messina; ed è della metà: 6 centesimi e 2 millesimi; più 10 centesimi di diritto fisso.

Si è detto che la ragione di questa differenza è quella di far concorrenza alla navigazione, di attirare sulla ferrovia una parte dei trasporti che precedentemente andavano per mare. E questa si è chiamata, dall'onorevole Carnazza e dall'onorevole Di San Giuliano, una ingiustizia. Ma, onorevoli signori, di queste ingiustizie ce n'è per tutto il mondo; e ce ne sarà finchè ci saranno strade ferrate.

Ecco un esempio: la tariffa di trasporto per le derrate alimentari del Cirio, alla stregua dei ragionamenti dell'onorevole Carnazza e dell'onorevole Di San Giuliano, non sarebbe che una permanente ingiustizia per i produttori dei paesi che quelle derrate attraversano. Ma se uno, che ha 50 chilogrammi di cavoli da trasportare a qualsiasi distanza, deve pagare, a mo' d'esempio, 10, è giusto che Cirio, il quale ne trasporta 50 mila con una distanza maggiore, abbia una tariffa più bassa; l'ingiustizia sarebbe di far pagare per la stessa percorrenza un prezzo diverso, ma quando si fa una differenza per una percorrenza più lunga, non solo non si commette alcuna ingiustizia (purchè per la prima zona si mantenga la stessa tariffa), ma si adotta una disposizione, senza la quale i trasporti ferroviari riuscirebbero infecondi.

Ma ho detto che si attribuisce la differenza da Messina a Catania, alla concorrenza che si voleva fare alla marineria mercantile.

Ebbene, o signori, può essere anche così e non vi trovo niente di strano; perchè una società ferroviaria è sopra tutto una società industriale ed è naturale che essa cerchi di attirare sulle ferrovie quello che l'armatore cerca di attirare sulle navi; in questo modo soltanto è possibile l'industria ferroviaria. Se non la si vuole così, si adotti un esercizio per conto dello Stato molto pedantesco, il quale distribuisca quello che ha un po' per tutti e non pensi a ravvivare niente.

Ma quella tariffa speciale può essere stata determinata da un'altra ragione, da quella, cioè, che quel tratto di linea di 160 chilometri è tutto sul litorale, è una linea in piano, mentre per tutto il resto dell'isola abbiamo fino il 30 per mille di pendenza; da Palermo a Porto Empedocle, per esempio, abbiamo il 30 per mille, da Catania a Caltanissetta al di là del 25 per mille.

Niente di più naturale che per cento chilometri in piena pianura si possa applicare una tariffa ridotta; ma bisogna por mente che la riduzione non si fa per Messina, nè per Catania, ma per tutti coloro che hanno bisogno di trasportare merci lungo questo tratto.

È un ragionamento curioso quello per il quale si conclude che questa facilitazione è un beneficio per Messina! Essa giova, non solo poi trasporti a Messina, ma anche per quelli che da Messina o da altro punto qualunque, anche del continente, sono diretti nell'interno dell'isola.

Di speciali facilitazioni e riduzioni ce ne sono ben altre nel continente. Io mi permetto di ricordare alla Camera che nel continente, nelle stesse linee del Governo, nelle linee Calabre la tariffa degli zolfi è come per la linea Catania-Messina di 6 centesimi e 2 millesimi per tonnellata chilometro, sempre per spedizioni senza condizioni di peso e di percorso, perchè anche là si tratta di una linea litoranea tutta in piano. È poi di 5 centesimi e un millesimo, per spedizioni a vagone completo e per 200 chilometri. Si va infine a 4 centesimi la tonnellata per spedizioni di 10 tonnellate per percorsi superiori a 200 chilometri. Ma non basta, si fanno ancora facilitazioni maggiori dove la tariffa è elevata a 7, 8, a 9 o 10 centesimi. Per esempio, nelle ferrovie Meridionali la tariffa normale è di 0,067 proprio come da Messina a Catania. Parlo sempre degli zolfi, e tutti ricorderanno che vi sono miniere di zolfo nelle Romagne e specialmente nel Cesenate dove se ne fa un certo trasporto, non così in larga scala come in Sicilia, ma, pure di una qualche importanza. Poi c'è una tariffa speciale la quale è di soli 5 centesimi ed un millesimo per 200 chilometri, e poi per altri 200

chilometri si riduce a 4, 1, senzachè però possa andare mai nel complesso al disotto di lire 10, 20; perchè col sistema attuale si fa l'applicazione del prezzo minimo all'intera distanza.

Ma non basta. Si fanno ancora facilitazioni molto maggiori di queste, ma in ragione della distanza. Nel servizio cumulativo, per esempio, prendendo insieme le reti delle Meridionali, dell'Alta Italia e delle Romane, una merce che parta da un punto della rete delle Romane, attraversi la rete delle Meridionali, e finisca al confine d'Italia, od in una città dell'Alta Italia, paga circa la metà del prezzo; di maniera che, per 300 chilometri di percorrenza sopra ciascuna delle tre reti non si pagano che 3 centesimi e mezzo. E precisamente per gli zolfi di Cesena accade che, per godere il beneficio di questa riduzione di tariffa, quando si devono, ad esempio, trasportare a Torino, il commerciante paga, per 300 chilometri, gli 80 che percorre sulle Meridionali, per godere il beneficio della riduzione sulle altre reti. Non so se io renda bene il concetto. (Sì, sì) Col servizio cumulativo, si finisce col pagar 9 per gli 80 chilometri sulle Meridionali, e 3 per gli altri 600 chilometri. Dunque l'applicazione a Messina ed a Catania non è una novità, ma è un trattamento che si verifica in tutte le strade ferrate, e che ha il suo fondamento nella distanza.

È evidente, come disse benissimo l'onorevole presidente del Consiglio, che una merce può essere trasportata per 3 centesimi quando percorre 1000 chilometri, trattandosi di 20 o 30 vagoni, ed invece deve pagare il doppio quando non ha da percorrere che 30 o 40 chilometri. Perocchè molte sono le spese le quali gravano costantemente anche i trasporti, perchè non possono mantenersi eguali per tutte le distanze. Da ciò ne avviene che il prezzo di 4 centesimi applicato ad una distanza, come dissi, di 700 o di 800 chilometri, ha lo stesso valore del prezzo doppio applicato a brevi distanze, quindi se si vogliono fare confronti, bisogna considerare i due termini: prezzo di trasporto e distanza.

Premessa questa digressione che era necessaria per dar ragione, non solo del mantenimento, ma della riduzione della tariffa speciale di 6 centesimi, sul tronco Messina-Catania, verrò a spiegare l'intendimento del Governo, che è quello di applicare il sistema delle nuove tariffe generali, per le voci concernenti i trasporti di Sicilia, in conformità di quello che si propone colla nuova legge. Ben inteso in proporzione della percorrenza, perchè non è possibile discendere fino a 3 centesimi e mezzo dove non si ha uno sviluppo longitudi-

nale di 300 chilometri, ed in proporzione delle spese effettive, perchè nessuno vorrà domandare che si discenda fino al disotto di quello che si spende per trascinare i treni.

L'applicazione che si farebbe dei concetti su-
espressi, vale a dire di cercare l'unificazione possibile, almeno allo stato delle cose, delle tariffe della Sicilia con quelle del continente in condizioni identiche, ci conduce prima di tutto a ridurre la tariffa normale degli zolfi, che è di 12 centesimi e quattro millesimi, a dieci centesimi per tutte le distanze indistintamente; poi ad applicare la tariffa differenziale, ossia la distanza differenziale, tenendo conto dell'altimetria delle strade (perchè tutti sanno che 100 metri colla pendenza del 30 per mille ne valgono 150 nel piano orizzontale), di guisa che le distanze in Sicilia bisogna intenderle ridotte all'orizzontale, e per conseguenza più lunghe di quello che possono calcolarsi nella tabella. Tale distanza differenziale sarebbe di settantacinque chilometri (che rappresenterebbero un cento metri almeno, che è la distanza che si propone per le differenziali); per settantacinque chilometri adunque si pagherebbero 10 centesimi, per la seconda percorrenza di 75 chilometri 9, per la terza 8, per la quarta sette, e così via; dimanierachè una merce che da Palermo andasse a Messina verrebbe a pagare forse da sei a sette centesimi per chilometro; ciò che corrisponde al prezzo che si pagherebbe per la maggior parte dei trasporti sul continente.

Siccome però, trattandosi specialmente di zolfi, sarà difficile che percorrano la rete da Messina a Palermo, e piuttosto si irradieranno dal centro di produzione nella massima quantità, così ne deriveranno quelle differenze di prezzo che sono inerenti alla natura delle cose e che nessuno può cambiare, a meno di cambiare la geografia.

Per gli agrumi, ad esempio, che sono un'altra parte importante dei trasporti della Sicilia, per gli agrumi in casse alla rinfusa la tassa ferroviaria si riduce da centesimi 12 a 10, in casse condizionate da 10 a 8. Così i vini passerebbero da 10 alla classe che ne paga 8, e pressochè lo stesso avverrebbe degli altri prodotti che ho accennato. Si avranno 2 centesimi di ribasso per i primi settantacinque chilometri, e 5 centesimi per ogni successiva zona di 75 chilometri in tutte le ferrovie che hanno forte pendenza.

Nella ferrovia da Siracusa a Messina, che è in pianura, siccome c'è già applicata la tariffa di centesimi 6 e 2 millesimi, si farebbe il ribasso di un centesimo, per mantenere il rapporto che esiste ora tra il trasporto su quelle e le altre linee.

Ed è qui che cominciano i timori degli onorevoli Carnazza-Amari e Di San Giuliano; timori che io credo assolutamente infondati. Ma quando anche essi avessero qualche fondamento, io non potrei rispondere che con le parole dell'onorevole Crispi: se la miniera è più vicina a Licata, una volta che è compiuta una ferrovia, ed i mezzi di trasporti sono uguali, è evidente che il prodotto che prima andava a Catania, finirà per andare a Licata.

Questa eventuale diversione però non ha nulla a che fare col problema dei trasporti ferroviari ed è una conseguenza naturale della costruzione di ferrovie nelle direzioni di tutti i porti; nè si può dire ora se il miglioramento del porto di Licata o di Porto Empedocle potrà attrarre merci a pregiudizio di Catania e di Palermo o viceversa, perchè la merce andrà sempre dove trova il miglior tornaconto: E disse bene l'onorevole Di San Giuliano che la merce va spesso non dove è più mite la tariffa, ma dove sono più facili i mezzi di carico e scarico.

Siamo d'accordo onorevole Di San Giuliano; ma ciò avverrà a condizione che i mezzi di carico e scarico rappresentino tale risparmio da diminuire la spesa complessiva.

Ed io non credo che possa esser questo il caso di Catania; me lo prova un fatto semplicissimo che potrà persuadere tutti.

Nel porto di Catania, nel triennio 1861-63, si ebbe un movimento di 244,000 tonnellate; esso andò sempre crescendo fino ad arrivare, nel triennio 1876-78, a 892,000 tonnellate. Era quindi quasi quintuplicato. Nell'ultimo triennio 1879-81 siamo arrivati ad un milione e 704,000 tonnellate! Ora questo enorme e felicissimo progresso del movimento commerciale e marittimo di Catania, dimostra che le facilitazioni di carico e scarico che presenta Catania, debbono valere, per lo meno, quanto quelle di Messina; perchè io non comprendo come la riduzione di una lira per tonnellata, sopra 100 chilometri di distanza, possa sviare un movimento commerciale sì imponente. La distanza che corre fra Catania e Messina è di 94 chilometri. La tariffa d'oggi è di 6 centesimi; riducendola a 5 (considero la cifra tonda lasciando i millesimi) rimane sempre una differenza di 5 lire invece di 6, e queste 5 lire costituiranno sempre un dazio protettore a beneficio di quelle merci che sono tratte ad imbarcarsi a Catania piuttosto che a Messina. Se qualche merce dovrà andare a imbarcarsi a Messina, ciò avverrà per altre considerazioni che non sieno quelle della tariffa ferroviaria.

L'onorevole Di San Giuliano e l'onorevole Car-

nazza-Amari, sempre impensieriti dal timore della concorrenza che Messina possa fare a Catania, addussero un argomento che a me ha fatto meraviglia, quello cioè, che le importazioni di zolfo a Messina sono accresciute.

Io sarei curioso di sapere d'onde abbiano dedotto un tale aumento. Dai risultati, che ho qui sott'occhio, delle importazioni negli ultimi anni, vedo che ben poca differenza presentano le importazioni da un anno all'altro. Lo zolfo caricato a Catania nel 1881 è stato di 100,000 tonnellate; quello caricato a Messina si limita a 893 tonnellate. Dunque dove è questo aumento d'importazione di zolfi a Messina? Sarei curioso di saperlo!

Di San Giuliano. Non l'ho detto.

Presidente. Prego di non interrompere.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Come non l'ha detto? L'ho notato io.

L'onorevole Carnazza ha detto che le statistiche provano essere i trasporti degli zolfi aumentati a Messina; l'onorevole Di San Giuliano ha detto che diminuiscono a Catania per effetto del tronco Caltanissetta-Licata, e che si vuole aggravare la tariffa a favore di Messina e a danno di Catania.

Dunque, se non è zuppa, è pan bagnato. (*Si ride*) Ma certo l'onorevole Carnazza disse chiaro e tondo che la statistica provava essere aumentati i trasporti di zolfi a Messina.

Saranno aumentati, ma io prego la Camera di considerare che una volta dovevano essere 20 o 30 tonnellate, per chiamare aumento di importanza quello di 800 tonnellate, rispetto ad uno di 100,000. Ma comunque fosse dell'accesso di zolfo od altre merci a Catania o a Messina, il Governo non può occuparsene nè deve fare nessun atto che turbi lo stato naturale delle cose.

E nemmeno deve farlo coll'intendimento di fissare irrevocabilmente in un posto anche ciò che per natura dovesse andare altrove.

Nè parlo di ciò per lo zolfo, perchè, ripeto, essere mia convinzione che esso andrà sempre a Catania più che a Messina, perchè avrà sempre il vantaggio di 100 chilometri meno da percorrere, ed a questo risparmio un commerciante non rinuncierebbe mai.

E se un giorno o l'altro lo zolfo di Sicilia dovesse essere trasportato a Bari o Potenza, traversando lo stretto e pagando tutte le tariffe più basse corrispondenti alla maggiore distanza, dovrebbe forse il Governo fare una tariffa apposita, perchè non potesse venire avanti? E dovrebbe lo Stato fare una tariffa perchè i vini di Barletta non andassero al di là di Milano? O perchè gli oli delle Puglie non si imbarcassero al porto di Bari

per esser trasportati in Germania? Certo che quattro o cinque botti d'olio, che prendessero la via del Brennero o del Gottardo con una tariffa speciale o convenzionale, andrebbero a detrimento dell'armatore di navi, che suoleva caricarle e portarle altrove. Ma il Governo deve forse impedire questo movimento? Nemmeno pensarlo! Ma, ripeto, non è questo il caso per gli zolfi di Sicilia; le cose sono quelle che sono, e nessuno è capace di cambiarle, anche volendo.

Ho dunque esposto quali siano gl'intendimenti del Governo, e quali i limiti di queste riduzioni di tariffe, ripeto sempre, non per lo zolfo solamente, ma per tutte le merci.

Ora, l'onorevole La Porta desidera di conoscere ancora, in quarto luogo, quale sia l'onere complessivo che, in conseguenza delle nuove tariffe, si prevede nel bilancio dello Stato. Ed anche qui è difficile rispondere. Io, per esempio, dovrei appellarmi alla teoria cotanto sostenuta, e così di frequente, in questa Camera, che la riduzione delle tariffe, di qualunque natura sianó, non solo è un beneficio per lo svolgimento del commercio e delle industrie, ma ancora una fonte di maggiore introito per il bilancio dello Stato. Quante volte non si è discusso in questa Camera che bisogna abolire dei dazi per introdurre o esportare una maggiore quantità di merci, che bisogna ridurre la tariffa postale e quella telegrafica perchè s'incassi anche di più col maggiore numero delle lettere e dei telegrammi? Così io debbo concludere *a fortiori* che accordando facilitazioni di tariffa nei trasporti ferroviari, dovrà accadere in Sicilia quello che accadde già nell'alta Italia, e nel suo centro; ossia che, per alcune riduzioni, si sono aumentati di molto i trasporti.

Nei quattro anni, dacchè ho l'onore di sedere su questo banco, io ricordo di avere fatto di queste riduzioni a dozzine sul carbone, sul ferro e sopra una quantità di cose; non mi è mai accaduto di vedere diminuire la quantità non solo, ma invece l'ho vista aumentare di tanto da recuperare la differenza che si verificava per il ribasso delle tariffe. E così spero accadrà anche in Sicilia.

Ma, ad ogni modo, se intende che io dica quale è la cifra che corrisponderebbe al prodotto netto dato dal movimento dell'anno passato, allora è un altro conto. Il che non vorrà però dire che sarà il prodotto degli anni futuri.

Preso per base il movimento degli zolfi e di tutte le altre merci verificatosi l'anno scorso, la perdita (dato che non si producesse alcuno sviluppo ulteriore) ascenderebbe, secondo i calcoli fatti, a circa 460,000 lire, delle quali 166,000 lire

costituirebbero la perdita relativa alle varie qualità di merci, mentre il resto della perdita stessa proverrebbe dagli zolfi. Da ciò debbo ricavare un argomento di più contro gli allarmi assolutamente infondati della città di Catania.

Infatti, sopra una somma di 460,000 lire e più, che rappresenta la perdita che può verificarsi, preso per base il movimento dell'anno scorso, 174,000 lire andranno a beneficio del porto di Catania.

Ad ogni modo questa credo sia una perdita ipotetica, poichè confido che ricupereremo una gran parte, se non altro, di tale somma col maggiore sviluppo degli interessi e delle esportazioni locali. Ripeto ancora quanto ho detto molte altre volte, cioè che, anche senza ricevere un compenso sotto la forma di un maggiore introito, ci sarà sempre il vantaggio generale pel quale si farà la riduzione delle tariffe.

Resta che dica una parola agli onorevoli di Catania, i quali hanno concluso i loro discorsi col dire che nulla dovrebbe toccarsi sino a che per legge siano approvate le tariffe unificate per tutte le ferrovie dell'Italia. Ora, o signori, tutto ciò è tardivo. Per l'amministrazione ferroviaria non solo sarebbe di niun danno l'aspettare, ma, credo, ne trarrebbe il vantaggio di non esporsi neppure alla perdita di un centesimo.

Ma non si danno ad intendere ad intero popolazioni promesse, quando non si può, o non si vuole mantenerle. Io ho preso impegno davanti al Parlamento di condurre a fine, al più presto, lo studio, sotto tutti gli aspetti, delle modificazioni e riduzioni delle tariffe in Sicilia; ed ho adempiuto a questo mio compito. Il Governo ha creduto di dover adottare le proposte fatte dall'amministrazione ferroviaria; e ormai non so se il Governo medesimo, anche trovandosi in condizione di poterlo fare, farebbe atto di buona amministrazione col venire a dichiarare che aspetterà ancora un anno, o due, o tre, per aver il gusto di fare una applicazione, modellata sopra un solo regolo, delle tariffe nuove di tutta Italia.

Se si trattasse di introdurre una modificazione che creasse una condizione di cose diversa da quella che esiste, potrei comprendere l'obbiezione; ma, siccome con questa modificazione non si fa altro che quanto si fa ogni mese, ora per una tariffa, ora per un'altra, quando si crede di farlo nell'interesse del paese, così non vedo la ragione per la quale si debba arrestare un beneficio da così lungo tempo e così vivamente invocato dalla massima parte della patriottica isola di Sicilia. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Mi pare che potremmo rimandare il seguito di questa discussione.

Voci. No, no! Finiamo!

Presidente. Sta bene. Allora rimane inteso che staremo qui finchè non sia finita.

Voci. Sì, sì!

Presidente. Io mi affido, per conseguenza, alla sobrietà degli oratori.

L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

Magliani, ministro delle finanze. Io veramente non avrei nulla da aggiungere al completo discorso del mio egregio collega il ministro dei lavori pubblici, il quale non ha ommesso di rispondere anche alla domanda puramente finanziaria dell'onorevole La Porta.

L'onorevole La Porta domandava spiegazioni intorno alla perdita che l'erario subirebbe dall'applicazione de' divisati provvedimenti. Egli ha già udito dal mio collega, che la perdita consisterebbe in una somma di circa 400 mila lire di fronte all'introito delle ferrovie calabro-sicule, dell'anno scorso; ma nessuno oserà predire che questa perdita sarà realmente sostenuta dall'erario; imperocchè l'onorevole La Porta ben sa che la tariffa ferroviaria non è un puro e rigido strumento fiscale, ma è principalmente un istrumento economico e che stimolando l'attività dei traffici e quindi l'attività della produzione riesce allo scopo d'accrescere i proventi stessi dell'industria ferroviaria.

È noto, infatti, che anche quando si tratta d'imposte, non rare volte la diminuzione non nuoce, ma giova alla percezione finanziaria. Ond'è che sarà ognora vera l'antica massima che " non sempre, in finanza, due e due fanno quattro. "

Ad ogni modo, non potendo ora prevedersi se vi sarà perdita per l'erario e quanta parte della perdita potrà essere gradatamente recuperata per la maggiore attività dei traffici, rimarrà sempre vero che essa, limitata in proporzioni assai modeste, sarebbe in ogni caso largamente compensata dal grande beneficio economico che riceverebbe tutta la diletta isola nativa dell'onorevole La Porta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

Berti, ministro di agricoltura e commercio. Mi rimetto completamente a quello che ha detto l'onorevole ministro delle finanze.

Presidente. L'onorevole Di San Giuliano ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto delle risposte degli onorevoli ministri.

Di San Giuliano. Se piace all'onorevole nostro

presidente, risponderò dopo che avrà parlato l'onorevole La Porta.

Presidente. Allora darò facoltà all'onorevole La Porta di dichiarare se sia soddisfatto o no delle dichiarazioni degli onorevoli ministri.

Prima però, non tanto per l'onorevole La Porta, quanto per gli altri che debbono parlare dopo di lui, debbo ricordare che, data l'anomalia di più interrogazioni e interpellanze che si succedano, bisogna che non si accenda una discussione tra i vari interroganti o interpellanti, ma invece che ciascuno di essi si limiti a dichiarare se sia o no soddisfatto delle risposte del ministro.

Onorevole La Porta, parlo a lei, affinché gli altri intendano. (*Si ride*)

La Porta. Duolmi di dover parlare alla Camera a quest'ora. Mi limiterò soltanto a fare alcune domande, appunto perchè tengo in grandissimo pregio il tempo per i nostri lavori. Debbo però fare anche una dichiarazione alla Camera e pregare i miei onorevoli colleghi di prestarmi la loro benevola attenzione, perchè la questione trattata dall'onorevole ministro è complessa e delicata, e merita tutta la considerazione della rappresentanza nazionale.

Io faccio distinzione, onorevoli miei colleghi, di due questioni che non possono confondersi insieme, una delle quali è quella della dimostrazione di Catania.

Il Governo, reprimendo i disordini, ha esercitato il suo diritto, ha compiuto il suo dovere; i cittadini hanno il mezzo legale di rivolgersi a noi.

Tale questione è esaurita, e ora ne comincia un'altra. Sono i ministri che rendono conto ai rappresentanti della nazione dei loro fatti, ne ascoltano le osservazioni e i consigli, e all'occorrenza, accettano ed eseguono gli ordini del giorno della Camera.

Qui trattiamo tranquillamente di una questione di tariffe ferroviarie senza alcuna preoccupazione.

La questione delle tariffe ferroviarie ha due parti essenziali; una riguarda la riduzione, l'altra la differenzialità. Nella differenzialità bisogna fare un'altra distinzione; differenzialità per alcune voci delle quali ha parlato l'onorevole ministro dei lavori pubblici; differenzialità pel trasporto degli zolfi.

Io ho fatto una domanda speciale sugli zolfi. Ora però inverto l'ordine delle mie domande; se prima esso armonizzò cogli intendimenti dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, ora debbo invertirlo per le mie dichiarazioni.

Qual'è l'obbiettivo del Governo nella riduzione della tariffa e nell'adozione della differenzialità

pel trasporto degli zolfi? È quello di aiutare la industria ed il commercio degli zolfi? No, non lo posso credere, poichè il Governo non si limiterebbe a questo provvedimento per far fronte ad una crisi, che non mai come l'attuale pesò sull'industria e sul commercio degli zolfi. Noi abbiamo a Porto Empedocle 80,000 tonnellate di zolfo che non si possono vendere perchè il prezzo è a 75 lire la tonnellata, e non havvi domanda dei mercati stranieri; altre 40,000 tonnellate si trovano a Licata; non so quante ve ne siano a Catania, ma la quantità deve essere ingente.

Io percorsi l'isola, ed esaminai la questione relativa agli zolfi insieme ai miei colleghi della Commissione d'inchiesta sull'esercizio ferroviario, e permettetemi che vi dia lettura d'un brano della relazione di questa Commissione d'inchiesta. Essa dice, a pagina 117: " come sperare la riduzione della tariffa dei trasporti per gli zolfi, mentre lo Stato li colpisce d'un dazio d'esportazione fortissimo? „

E devo ricordare che nella seduta del 12 aprile 1878, discutendosi la revisione della tariffa doganale, l'onorevole relatore della Commissione, l'onorevole Luzzatti, rispondeva all'onorevole Saladini ed a me sulla questione del dazio d'uscita sugli zolfi con queste parole:

" Io credo che noi dobbiamo ammonire solennemente il Governo che il momento s'avvicina, perchè compiuta, come io desidero che si compia al più presto, la rete stradale e ferroviaria della Sicilia, saremo molto vicini al giorno in cui questo dazio di uscita sarebbe l'ultimo impedimento a che il nostro zolfo possa sostenere vittoriosamente la concorrenza colle altre specie di zolfo. Nel qual caso io credo che non vi sarà nessuna fiscalità, per quanto esigente e per quanto sospettosa, che non disarmi di fronte alla possibilità d'impedire la concorrenza ad una delle principali industrie minerarie d'Italia. „

Poichè la questione degli zolfi è sollevata, io non esito a dichiarare che questo momento è venuto, ed io sono certo che l'onorevole Luzzatti, che fa parte della Commissione incaricata di riferire sul nuovo disegno di legge per la revisione della tariffa doganale, si ricorderà dell'impegno solennemente assunto a nome di un'altra Commissione parlamentare per l'abolizione del dazio di uscita sugli zolfi.

L'industria degli zolfi non può più sostenere la concorrenza estera delle piriti, o quindi non è la questione dei due centesimi di più o di meno sul trasporto, ma è questione di provvedere pel dazio di uscita che pesa per oltre 12 lire sopra ogni tonnellata. Questo è il vero punto della questione. Il

Governo non fu di questo avviso nel disegno di legge, che sta innanti alla Camera, per la nuova revisione della tariffa doganale.

Vediamo ora quale origine e quale obbiettivo abbia la proposta della differenzialità che vuole adottarsi pel trasporto degli zolfi. Qual'è? Non lo dirò con parole mie, mi servirò di dichiarazioni e documenti ufficiali consegnati negli Atti dell'inchiesta sull'esercizio ferroviario.

A pagina 294, parte 2ª, Riassunto degli atti dell'inchiesta, si legge una relazione del valente ingegnere commendatore Lanino, al direttore generale delle ferrovie Meridionali. In essa tra le altre cose si afferma:

" Se a percorsi diseguali si applicano prezzi unitari, uguali quanto più questi sono bassi, tanto minore è la differenza tra i due costi integrali del trasporto. Ora, siccome le piazze d'imbarco più lontane dai centri di produzione (Messina e Palermo) possono offrire vantaggi nei noli, nei magazzini e nelle operazioni bancarie; è possibile di trovare un ribasso tale di tariffa, per cui il costo del trasporto più lungo si riduca a tanto da poter essere compensato da altri vantaggi che offre la piazza più lontana. Tali effetti si otterrebbero pure colla differenzialità. „

E soggiunge " che la rivalità dei porti è il solo movente delle domande che vengono fatte per la riforma delle tariffe. Sotto l'aspetto ferroviario, bisognerà subordinarle alla condizione sopra espressa (cioè alle spese di esercizio) sotto l'aspetto economico e politico ai riguardi per gli interessi di tutti. „

Signori, è forse un'affermazione senza prova questa? Io ne darò una prova alla Camera.

Nel movimento degli zolfi, nel 1881, noi troviamo:

Messina 893 tonnellate.
Catania 100,000.
Porto Empedocle 80,000.
Licata 31,000.
Palermo 14,000.
Termini 7000.

Sapete, signori, quale sia la differenza chilometrica che passa fra Termini e Palermo? Essa è di 37 chilometri; e perciò colla tariffa attuale di dodici centesimi, questi 37 chilometri importano una spesa per tonnellata-chilometro di lire 4 44.

Ora, malgrado questa importante differenza nel prezzo del trasporto, delle 21,000 tonnellate di zolfo che passa per Termini, sette mila solamente rimangono per quest'ultima piazza, e le altre 14,000 sono esportate da Palermo.

Il porto di Palermo quindi, havvi luogo a cre-

derlo, compensa 37 chilometri di maggior percorrenza, e la maggiore spesa di trasporto ferroviario di circa lire 4 50.

E ciò è naturale, perchè la condizione di un grande porto come Palermo (porto d'importazione, di grande risparmio nel carico e scarico, di forti Case bancarie), è tale da esercitare la più grande concorrenza ai porti più vicini ai luoghi di produzione.

Ma esaminiamo le nuove tariffe e prendiamo le cifre come le ha messe fuori l'onorevole ministro; prendiamo una stazione di concorrenza pel trasporto degli zolfi: Acquaviva-Palermo, Acquaviva-Porto Empedocle.

Da Acquaviva a Palermo abbiamo 99 chilometri, che con la tariffa attuale di 0,12 per tonnellata-chilometro importano una spesa di lire 10 ed 88 centesimi, non compreso il diritto fisso, il quale non porta differenza pel confronto che mi propongo.

Da Acquaviva a Porto Empedocle la distanza è di 45 chilometri e la spesa di lire 4 e 40 centesimi.

La differenza tra le due percorrenze è di 44 chilometri, quella della spesa è di lire 6 e 38 centesimi.

Applichiamo invece la nuova tariffa a 10 centesimi con le differenzialità a 75 chilometri, e vediamo che cosa ne venga: la spesa pel trasporto dello zolfo da Acquaviva a Palermo risulta di lire 8 e centesimi 36; da Acquaviva a Porto Empedocle, di lire 4,05; cioè, la differenza in lire 4,31. Così è ridotto quel margine che può essere compensato dalle condizioni naturali, dai vantaggi enormi del porto di Palermo.

Così, signori, mi parlate di 5 o 6 lire di differenza tra Messina e Catania; 5 o 6 lire di differenza? Ma sapete voi quale sia il margine di compenso che può offrire un gran porto di fronte ad un porto che non ha le sue condizioni?

Ricordatevi che vi sono porti che non esportano che zolfi; per esempio, Porto Empedocle e Licata non sono porti di importazione; se così non potessero attirare la grande quantità di zolfi che sempre hanno esportato, non avrebbero più ragione di essere; vi sono due municipi che rasentano la catastrofe di un fallimento per affrontare la spesa, che hanno dovuto sopportare, e che sopportano, per i loro porti ancora in costruzione.

Il Municipio di Girgenti ha dovuto ricorrere al Ministero dell'interno per ottenere provvedimenti in aiuto del suo bilancio a causa del suo concorso alla spesa per le opere di costruzione del Porto Empedocle. La città di Licata, forse lo saprete,

avendo preso una grande iniziativa per costruire un porto a spese proprie, dovette abbandonare questo porto al Governo, ed il Governo ora continua le opere; ma il municipio è in istato di fallimento.

Poi, o signori, l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi calcola la distanza sulle linee esistenti, ma dimentica le parole opportune dell'onorevole Crispi, cioè che la linea di Valledlunga, compiuta la sua grande galleria, va ad aprirsi ad un regolare esercizio; e che questa linea non ha altra ragione di essere che quella di metter Palermo in più diretta comunicazione col centro dell'isola.

Ma dimentica egli la differenza che viene a produrre l'attivazione della linea Valledlunga? Gliela dirò io: Palermo-San Cataldo con la linea di Valledlunga avrebbe 107 chilometri e la spesa con la tariffa vigente in lire 12 84, mentre Porto Empedocle la percorrenza di 67 chilometri o la spesa di lire 8 04 (con la differenza cioè a favore di Porto Empedocle in lire 4 80). Ora con la nuova tariffa, da San Cataldo a Palermo la spesa si ridurrebbe a lire 10 38; e quella da San Cataldo a Porto Empedocle a lire 6 70, e la differenza in favore di Porto Empedocle avrebbe il limitato margine di lire 3 68.

Quando sia aperta la linea di Valledlunga il porto di Palermo farà, mercè anche la nuova tariffa, una concorrenza incontrastabile per la esportazione degli zolfi ai porti di Catania, di Licata, e di Porto Empedocle.

La questione non si risolve così su due piedi, dicendo: ma non c'è sempre un margine per coprire? Chi lo può dire? Chi ha la misura del compenso fra i grandi ed i piccoli porti?

L'onorevole Ministro dei lavori pubblici, seguendo anche l'onorevole Crispi, parlò della teorica della differenzialità. Ma differenzialità a 75 chilometri, dove? In Sardegna?

In Sardegna esiste per una sola voce, quella dei cavalli e bestiami a vagone completo ad oltre i 100 chilometri; e vi ha il limite della spesa, che non deve esser meno di una data cifra per vagone e chilometro.

Quella tariffa pei primi 100 chilometri è di centesimi 44 per vagone e chilometro; per i percorsi dai 101 a 200 chilometri di lire 0 33 per vagone e chilometro, senza che la tassa, dal punto di partenza a quella dell'arrivo, possa essere inferiore a lire 44 per vagone.

Per i percorsi a 200 chilometri lire 0 27 per vagone e chilometro, senza che la tassa, dal punto di partenza a quello di arrivo, possa essere inferiore a lire 66 per vagone.

E noti la Camera che questa tariffa differen-

ziale, tutta diversa da quella che si vuole adottare pel trasporto degli zolfi in Sicilia, si applica ai treni a grande velocità. Se il trasporto ha luogo a piccola velocità la tariffa è in ragione di lire 0 30 per vagone e chilometro, qualunque sia la percorrenza.

Ma l'onorevole ministro dei lavori pubblici parla di distanze virtuali e di distanze reali.

Comprendo la sua distinzione di fronte alle spese di esercizio, non di fronte al prezzo dei trasporti.

Il prezzo del trasporto si differenzia per tutte le linee oltre i 75 chilometri; la spesa è maggiore sopra alcune linee, perchè la spesa di trazione è maggiore dove vi sono grandi pendenze.

Voi non tenete conto della differenza nella spesa di esercizio quando stabilite per tutte la stessa tariffa differenziale. Il vostro argomento torna quindi contro di voi.

E qui vengo alla difficile e dibattuta teorica delle tariffe ferroviarie, alla questione, cioè: se la tariffa deve rappresentare il corrispettivo di un servizio pubblico, come per le poste e i telegrafi, o deve invece rappresentare qualche cosa che è il corrispettivo del prezzo di esercizio, e, almeno in parte, della spesa di costruzione.

Voi sapete al certo che una linea a brevi percorrenze, come è quella di Sicilia, che dal centro ai porti ha il raggio medio di 100 chilometri, indipendentemente dalle sue pendenze, sopporta una grave spesa di esercizio, per la grave quota della spesa generale che pesa su quella proporzionale all'esercizio stesso.

Si deve fare qualche cosa per le tariffe siciliane, ma che pure compensi almeno le spese di esercizio.

Affermate che la merce vada dove trovi il suo tornaconto? Ma il tornaconto non deve essere creato da tariffe differenziali. Le tariffe differenziali voi le avete per le grandi distanze, dove lo spostamento non è possibile, dove la merce ha necessità di trovare un mercato lontano, cioè, nell'interesse del produttore e nell'interesse del consumatore; ma in una rete insulare, circondata dai porti con un raggio di 100 chilometri dal centro ai vari porti, quando mi ammettete una differenzialità, voi mi create spostamenti, deviazioni artificiali del commercio non nell'interesse dei produttori e dei consumatori, ma a vantaggio e a svantaggio di alcuni determinati porti. Lo zolfo specialmente non richiede tariffa differenziale per essere spinto ai porti; esso è stato sempre esportato dai porti più vicini alla produzione.

Gli spostamenti avvengono a centesimi a centesimi, ma moltiplicati per le centinaia di migliaia

sono quelli che oggi decidono delle sorti del commercio. Che cosa sono i centesimi? Sono centesimi che diventano centinaia di migliaia di lire e poi milioni.

E sono appunto queste le considerazioni che troverete a pagina 116 della relazione della vostra Commissione d'inchiesta sull'esercizio ferroviario. Essa così si esprime:

“ Le tariffe, essendo il corrispettivo di un servizio economico, devono essere determinate da criteri economici e con avvedutezza commerciale. Vi è un limite, che non si deve oltrepassare mai, e ve n'è un altro al disotto del quale non deve discendere mai; sono ambedue indicati dalla natura e dal valore della merce, dalla concorrenza interna ed estera dalle condizioni speciali in cui si fa il trasporto, dalle spese vive dell'esercizio.

“ I criteri sono complessi, debbono mirare allo scopo altamente commerciale di trasportare la massima quantità di viaggiatori e di merci con la tariffa remuneratrice più mite possibile. Le industrie e i commerci moderni si alimentano con tenuissimi guadagni; moltiplicati per un numero grandissimo di operazioni.

“ Nelle altre industrie è la larga concorrenza che conduce a questo risultato; in quella delle ferrovie vi contribuisce e l'interesse vero dell'esercente e lo Stato che mediante le leggi di concessioni e i decreti di emologazione, fissa e modifica le tariffe e le varie condizioni dei trasporti. ”

Ciò ho detto e rammentato, non perchè io presumo di avere esaminato così improvvisamente la nuova tariffa delle ferrovie siciliane: sarebbe impossibile.

Io ricordo altresì che la detta Commissione d'inchiesta nella sua relazione raccomandava al Governo, per l'avvenire del nostro esercizio ferroviario, che, fatte le concessioni alle società private, quando le società private proponessero una tariffa entro il limite massimo fissato per legge nei loro capitoli, prima che il Governo le omologasse, avesse questa tariffa una pubblicità. E perchè questa pubblicità? Perchè la materia delle tariffe non può essere giudicata dal Governo o da una sola società; bisogna pur sentire l'opinione pubblica; bisogna sentire il parere dei vari industriali e commercianti, di tutti gl'interessati che possono pronunziare in materia di tariffe. Una delle ragioni per cui la Commissione d'inchiesta fu contraria all'esercizio governativo, fu appunto questa delle tariffe.

Io vi leggerò un breve periodo della sua relazione a pagina 118:

“ Un altro pericolo dell'esercizio governativo va segnalato.

“ Le tariffe diverrebbero l'oggetto degli sforzi dei protezionisti, che, aumentandone o sopprimendone alcune, per esempio, le internazionali cumulative, opporrebbero alle merci straniere una barriera non ottenuta mediante la tariffa doganale o i trattati di commercio, danneggiando al tempo stesso i consumatori e gli esportatori italiani. Diverrebbero l'oggetto degli sforzi degli uomini politici, che per favorire certi interessi e certi luoghi a loro più cari, metterebbero sulla bilancia il peso della loro influenza politica, in certi momenti decisiva. ”

“ Per conseguenza, le tariffe sarebbero esposte alle influenze burocratiche, fiscali, protezioniste, politiche, tutte contrarie ai veri criteri che le devono ispirare e determinare, e per giunta in ragione del numero e della natura di coteste influenze, verrebbero troppo spesso variate, e quindi perderebbero quel pregio di relativa stabilità, che è indispensabile tanto nell'interesse del commercio e dell'industria, quanto in quelle di chi esercita la strada. ”

È singolare, o signori, la situazione in cui noi ci troviamo rispetto all'esercizio ferroviario! Si nomina una Commissione d'inchiesta composta dei rappresentanti dei due rami del Parlamento e del potere esecutivo; questa Commissione lavora tre anni, e si attendono per oltre un anno dal Governo i provvedimenti; questi provvedimenti sono presentati alla Camera; ed in pendenza di questi provvedimenti per tutto lo Stato, si vuole adottare una revisione generale delle tariffe della Sicilia.

Io domando: perchè questo sistema eccezionale per le tariffe della Sicilia?

Baccarini, ministro dei lavori pubblici (Sorridendo) È un sistema!

La Porta. Già; è un sistema! o un metodo, se meglio le piace. E perchè mentre per la revisione delle altre tariffe...

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Sono dieci anni...

La Porta. Un momento. Io non vi dico che quelle della Sicilia debbano essere regolate con gli stessi criteri delle tariffe continentali; ma domando: perchè per la revisione delle tariffe delle altre reti italiane voi aspettiate di sentire il giudizio della Camera, mentre per la revisione delle tariffe della Sicilia non seguite lo stesso metodo? Perchè l'adozione preventiva di queste ultime tariffe? Questo io domando. Certamente chiedendomi se la revisione

di alcune voci sia utile, rispondo che non è da mettersi in dubbio.

Ove poi mi chiediate se questa diminuzione possa essere compensata dallo sviluppo del traffico, vi dico che per gli zolfi ciò non sarà possibile, poichè il mutamento dell'indirizzo da uno ad un altro porto non ne altera lo sviluppo, e potrà accrescere mercè la riduzione e la differenzialità della tariffa la spesa dell'esercizio, non l'utile chilometrico dell'esercente.

Nel complesso poi, e in conseguenza delle tariffe annunziate, non credo ad un grande sviluppo economico per l'isola e ad una maggiore produttività della rete. Vi devono essere ben altri criteri per le tariffe insulari, ed è perciò che la Commissione d'inchiesta propone per la rete siciliana una concessione speciale ad una società autonoma; perchè è impossibile di condurre l'esercizio di una rete insulare coi criteri propri dell'esercizio di una rete continentale. Voi avete nell'isola piccole percorrenze, enormi pendenze, e quindi grave spesa di esercizio pel trasporto delle merci; ma avete in corrispettivo un vantaggio di fronte alle linee continentali. Le arterie sono sul mare e le vie marittime, specialmente per merci di grande volume e peso in confronto al loro valore, sono immensamente più economiche della strada ferrata. Le nostre farine non possono andare sul continente?

Ho sentito questa voce levarsi a me vicino.

Ma non sarà per la tariffa ferroviaria; perchè questa merce non preferirebbe la ferrovia al mare.

Questo è il movimento attuale delle merci, e lo sarà almeno finchè non ultimata la grande ferrovia tirrena, non sia possibile con la differenzialità applicata alle grandi percorrenze, rendere possibile alla via ferrata almeno in parte una efficace concorrenza alla via del mare.

Quando ho sentito parlare della nuova tariffa, fui contento della riduzione del trasporto sugli agrumi, perchè questa voce ha importanza nell'isola; merci industriali noi non ne abbiamo in considerevole quantità. Possiamo trarne dalla importazione, non avviarne per la esportazione.

La Sicilia è paese eminentemente agricolo e minerario.

Io ho fatte queste osservazioni, signori, perchè desidero una revisione della tariffa, a condizione però ch'essa sia fondata su criteri di giustizia distributiva e sia ispirata ai bisogni economici dell'isola.

Ma non credo che la tariffa proposta dal ministro debba essere pubblicata senza quelle garanzie di discussione, che possono far riconoscere la sua giustizia, la sua equità e la sua convenienza, che

del resto io non metto in dubbio almeno negl' intendimenti del Governo che lo propone.

Ma, una discussione fatta alla Camera varrà con migliori spiegazioni, con un esame delle sue basi, a rimuovere i dubbî e gli equivoci, a calmare le inquietudini, a determinare il vero carattere del provvedimento.

E non volete voi che la Camera esamini questa tariffa nelle sue basi, come esaminerà col disegno di legge presentato dal Governo le norme fondamentali delle tariffe per le altre reti ferroviarie?

Risponderò all'onorevole presidente del Consiglio: ma non sarò io che domanderò di andare alle calende greche! Tutt'altro; venga subito la discussione; ma non è conveniente sottrarre alla Camera le basi di questo sole tariffe.

Diligentemente studiate, esaminate ed approvate. Quando dalla Camera fossero approvate queste basi, allora tutti gl'interessi delle provincie siciliane si saranno manifestati qui per mezzo dei loro rappresentanti legali.

Perchè, o signori, io comprendo che il Governo deve fare rispettare le leggi di ordine pubblico, ma comprendo pure che i cittadini hanno diritto di essere garantiti dai loro rappresentanti nell'aula legislativa per questi grandi interessi dai quali dipende la loro vita economica.

Voi sapete, o signori, che, in materia di tasse, il Governo non può nè accrescerle, nè toglierle senza il voto della Camera. Ora, le tariffe, nella condizione attuale, rappresentano nelle mani del Governo una specie di tassa: non dovrebbe essere così, ma rappresentano quasi una tassa. Date al Governo la facoltà assoluta di rivederle, di accrescerle qua, di diminuirle là, di porre tariffe differenziali; ma vedete che è cosa grave la estensione delle sue facoltà e della sua responsabilità. Io non guardo alla questione costituzionale, non guardo al Ministero presente; il Ministero non abuserà di questa facoltà, non ho diffidenza nel Ministero, ma io faccio una questione di convenienza parlamentare. Mi si dice, la legge delle opere pubbliche l'autorizza.

Ma intendiamoci; nella legge delle opere pubbliche il fatto normale contemplato è quello delle Società concessionarie di esercizio, rappresentanti dei capitali privati. Ed allora vi è una grande garanzia, il *maximum* delle tariffe stabilito per legge nei capitolati non si potrà eccedere senza una nuova legge, e quando si tratta di diminuzione vi è la concorrenza dell'interesse privato, che meglio, dopo avere studiato la convenienza di un ribasso di tariffa, lo propone al Governo. Noi abbiamo al-

lora degli enti che esaminano, il Governo che vigila ed omologa, e ci è un limite alle concessioni.

Ma io domando: che limite possono porre i cittadini al Governo? E se domani, per esempio, nella rete dell'Alta Italia, passata nelle mani dello Stato, se il Governo volesse venire a fare forti diminuzioni di tariffa senza consultare la Camera, nemmeno annunciando nei bilanci una grave diminuzione prevedibile nell'entrata dello Stato, ma credete che il Parlamento troverebbe conveniente questo sistema, pur ammettendone la legalità?

Dunque, sia per ragioni di convenienza, poichè una questione così grave, che involge tanti interessi economici, deve essere trattata nell'aula legislativa, sia perchè questo metodo è già adottato dal Governo, per le tariffe delle altre reti ferroviarie, con la presentazione del disegno di legge sull'esercizio ferroviario, io propongo la seguente mozione: " La Camera, confidando che il Governo sottoporrà al Parlamento le basi per la revisione della tariffa ferroviaria nella rete sicula, passa all'ordine del giorno: „ sia perchè infine sarebbe un precedente pericoloso che una riduzione di tariffe che può influire sullo stato economico del paese intero, che influisce sul bilancio dello Stato, venisse ad essere attuata senza essere sottoposta al Parlamento.

Per queste considerazioni e non volendo più oltre abusare del tempo della Camera, propongo il seguente ordine del giorno:

" La Camera confidando che il Governo vorrà sottoporre all'approvazione del Parlamento le norme per la riduzione delle tariffe ferroviarie sulla rete sicula, passa all'ordine del giorno. „

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Depretis, presidente del Consiglio. Io lascerò al mio onorevole collega il ministro dei lavori pubblici di rispondere all'onorevole La Porta; ma non posso tralasciare di esprimere il mio parere su due punti del suo discorso.

Noi discutiamo una riforma di tariffe, che il Governo intende di attuare. L'onorevole La Porta dice: non le applichiamo senza averle prima sottoposte alla discussione del Parlamento. Io rispondo che non posso aderire alla domanda dell'onorevole La Porta, perchè abdicarei ad una prerogativa, che le nostre leggi danno al potere esecutivo. (*Bravo!*)

Secondo le nostre leggi, quando si tratta...

Presidente. Dovremo poi fissare il giorno per discutere questa mozione dell'onorevole La Porta.

Depretis, *presidente del Consiglio*. Va bene, ma io...

Presidente. Allora ella vuole dirlo fin d'ora.

Depretis, *presidente del Consiglio*. Faccio una riserva e dico che quando si tratta di una diminuzione di tariffe, la competenza spetta per le leggi nostre al potere esecutivo.

Quanto alla questione del dazio d'uscita degli zolfi, essa è estranea alla presente questione e potrà trattarsi quando verrà in discussione la tariffa doganale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Baccarini, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole La Porta, da abile parlamentare qual'è, ha invertito l'abitudine delle interpellanze; egli ha, vale a dire, premesso categoricamente la domanda ed ha fatto la discussione dopo la risposta del ministro. Un'altra volta prenderò lezione da lui e farò l'inverso. (*Si ride*) Per rispondere categoricamente aspetterò di farlo dopo sentito lo svolgimento in base al quale si fanno le domande. (*Harità*) Questa volta la lezione l'ho avuta e me ne ricorderò per un pezzo.

Son costretto a riprendere la parola per aggiungere qualche spiegazione. Quanto alla questione costituzionale, il presidente dei ministri mi ha prevenuto; e lo ringrazio, perchè riguarda più il Governo, che il ministro dei lavori pubblici; ma, per parte mia, dichiaro che, ridotta la questione alla mia sola funzione, io assolutamente respingo di accettare la discussione su questo terreno.

È impossibile ammettere che si debbano assoggettare a preventiva risoluzione le disposizioni che il potere esecutivo intende di prendere in base alla legge scritta. Il diritto parlamentare è quello di chiedere conto al ministro degli atti suoi; e se io oggi ho manifestato alla Camera quali sono i provvedimenti che intendo di prendere per modificare le tariffe pel trasporto ferroviario in Sicilia, l'ho fatto per un sentimento di alta deferenza verso il Parlamento. (*Interruzione a sinistra*)

Presidente. Prego di far silenzio.

Baccarini, *ministro dei lavori pubblici*. Io non ho misteri verso nessuno; ma non intendo di assoggettare ad alcun giudizio le provvidenze che il Governo intende di prendere. (*Bene!*) Pubblicato le tariffe, chiunque è padrone di discuterle qui; e, se la Camera troverà opportuno di non approvare il fatto del ministro, potranno cadere di per se stesse; perchè un voto, che rovesci il Governo o il ministro sopra uno degli atti suoi, annulla evidentemente l'atto medesimo, giacchè obbliga il Governo o il ministro seguente a cancellarlo. Non si

può, però, convertire una discussione di interpellanze in una legge che equivalga alle leggi scritte.

L'onorevole La Porta ha detto: ma se si trattasse di società concessionarie, si capirebbe ancora; però si tratta di ferrovie esercitate per conto dello Stato; e allora abbiamo diritto di saper prima quello che si vuol fare. Ma è un diritto equivalente a quello che ricordai qualche tempo fa, senza aver nessun intendimento di eccepire o biasimare il modo di fare degli altri; vale a dire quello di impedire ad un ministro, in forza di considerazioni di ordine amministrativo o non so che, di fare una promozione prima del bilancio definitivo, o di pigliare uno scrivano straordinario nel Ministero. Ora, io tutte queste ingerenze parlamentari (lo dichiaro francamente) non credo di poterle in nessuna maniera accettare nell'interesse pubblico; non perchè la ingerenza parlamentare non debba servir di remora agli atti del Governo, ma perchè deve esercitarsi in conformità della legge e non a seconda dei desideri che un deputato possa avere nell'interesse della prevalenza di un'idea o di un'altra. (*Bene! Bravo!*)

Io non intendo affatto di assoggettarmi a certi procedimenti e per conseguenza rifiuto, in modo assoluto, di sottoporre a preventiva approvazione le modificazioni alle tariffe (*Bravo!*) e ciò in base alla legge.

La legge sui lavori pubblici all'articolo 276 dice:

“ Nei casi in cui il Governo avesse coi concessionari di ferrovie pubbliche pattuito assicurazione d'interessi e compartecipazione sugli utili, le facilitazioni e ribassi di tariffe di cui ai tre articoli precedenti, non potranno senza il suo consenso accordarsi. ”

Siamo già nel caso, perchè abbiamo dato ad una Compagnia esercente le ferrovie Calabro-sicule ed essa non può far nulla senza l'approvazione del Governo, come è appunto il caso presente, e per conseguenza tocca al Governo e non al Parlamento di approvarle.

Ma v'è di più: è evidente che se il Governo può approvare delle riduzioni di tariffe a Società concessionarie, a più forte ragione lo può fare quando le ferrovie sono in sue mani, perchè allora è raggiunto interamente quello che la legge prescrive.

L'articolo 3^o della legge stessa sui lavori pubblici parla anche più chiaramente:

“ Le tariffe per le strade ferrate esercitate o garantite dallo Stato e i canoni per l'uso e i prezzi

di vendita delle acque pubbliche, vengono determinate dal Ministero dei lavori pubblici di concerto con quello delle finanze. »

Dunque qui non v'è niente da fare e; finchè non sarà abolita la legge sulle opere pubbliche io non sottoporro le modificazioni alle tariffe, all'approvazione preventiva; e fino a quel giorno per conto mio non accetto neppure la discussione.

Ora vengo al merito della questione:

L'onorevole La Porta, parlando sempre molto abilmente, ha fatto una questione intorno al trasporto degli zolfi dalle solfate a Palermo e a Termini, ed ha detto: guardate che cosa vuol dire l'importanza di un porto fornito di agevolazioni, di un grande centro di commercio, di fronte a quella di un piccolo porto come Termini Imerese! Ad onta che ci siano 37 chilometri di meno, Palermo ha 14 mila e tante tonnellate di zolfo, e Termini ne ha 6 o 7 mila.

Ma, onorevole collega, a Termini c'è un porto come a Palermo? Colui che ha da caricare un bastimento evidentemente va a caricarlo dove il bastimento si trova; in un luogo dove un battello a vapore va con pericolo, è evidente che nessuno va a fare carichi.

Questi non sono paragoni da farsi; il paragone si potrebbe fare tra due porti della stessa importanza, a distanze diverse.

Ed io domando poi: una grande città come Palermo non può consumare nel suo interno tre o quattro mila tonnellate di zolfo senza avere bisogno di esportarlo?

Dunque, tutto ciò non val niente, perchè per fare paragoni bisogna trovare termini equivalenti.

Non si devono perciò ridurre le tariffe perchè vadano 2000 tonnellate di più a Palermo; il Governo non può prendere di mira Termini o Palermo, ma deve regolarsi nell'interesse generale; queste merci andranno poi dove l'interesse le tira e le trasporta.

Ma l'onorevole La Porta ha detto poi esservi tre lire di maggior prezzo; finchè egli non prova che noi colla nostra disposizione risparmiando questa distanza colle tariffe differenziali, egli non proverà mai nulla contro le disposizioni del Governo.

Ma giacchè ha voluto entrare in questo argomento, io dirò ancora più chiaramente le cose come sono.

La nuova tariffa porta alle seguenti conseguenze, spoglie da qualunque ragionamento; così ciascuno potrà giudicare quale sia l'importanza dei ragionamenti relativi a Porto Empedocle, a Licata,

a Messina, a Palermo, a qualunque porto. I punti da cui partono le spedizioni più importanti di zolfo sono Imera, Xirbi, Caltanissetta ed altri. Colla nuova tariffa (parlo sempre in cifra tonda, lasciando andare i millesimi) si pagherebbe per tonnellata, tutto intero il trasporto, lire 8 50, per andare a Porto Empedocle; per andare a Palermo, lire 18 05; per andare a Licata, lire 8 70. Dunque, per lo meno, ci rimarrà abbastanza differenza tra Palermo, Licata e Porto Empedocle, per far vedere a luce meridiana che nessuna riduzione potrà spostare un movimento, dovendo pagare il doppio e più. Questo è per Imera.

Veniamo a Xirbi. .

Da Xirbi, lire 7 90 per Porto Empedocle; da Caltanissetta a Porto Empedocle, lire 7 50; per Palermo, lire 17 55 e 19 65. E così per tutte le altre distanze, perchè, vistane una, basta, essendovi poca differenza, che dipende dalla distanza tra una cava e l'altra.

Queste cifre dunque mostrano che le tariffe non sposteranno mai nulla; e nessuno pagherà mai, non 10 lire, ma nè 4, nè 5 lire per andare ad imbarcare in un luogo piuttostochè in un altro.

Ma poi sarebbe curioso che non si potesse fare alcun trasporto senza lasciare intatte le tariffe attuali; bisognerebbe dire che proprio lo spirito tanto ha fatto trovare quel giustissimo mezzo che non si possa mai variare senza che ne vonga la rovina universale.

Finora in questa Camera non s'era sentita altra voce che di biasimo contro il Governo perchè non applicava la tariffa differenziale alla Sicilia, perchè non ribassava le tariffe delle merci in Sicilia: ora che il Governo intende far ciò, ci sono ancora lagnanze. La Camera sa che tre quarti, o due terzi, certo, della Sicilia si mostrano soddisfattissimi di questo, che trova un'eco nella Camera stessa; se poi l'altro quarto, o l'altro terzo trova, non dico lesi i suoi interessi, perchè nessuno questo può dirlo, ma trova che c'è un pregiudizio per questo spostamento di qualche tonnellata in più od in meno, in una direzione piuttostochè in un'altra; allora apprezzerà la cosa la Camera come meglio crede, e vedrà essa se per questo si debba desistere dal pensiero di fare un beneficio che è invocato da dieci anni da tutte le Camere di commercio, da tutti i municipi o almeno da quelle città e provincie che io ho già indicato.

Se il Governo si sarà sbagliato io ringrazierò per parte mia l'onorevole La Porta di avere presentato una mozione.

Il curioso poi è questo, che l'onorevole La Porta, oltre all'aver tirato in mezzo a tale questione il

Parlamento più di quanto possa per avventura entrarvi, ha tirato in mezzo un altro genere di Mentore del Governo, la pubblica opinione. Egli dice che per fare delle tariffe bisogna pubblicarle, perchè l'opinione pubblica possa discuterle. Ma, onorevole La Porta, sono 10 anni che si domanda la riduzione delle tariffe; l'opinione pubblica della Sicilia la conosciamo tanto, che siamo colla gente in piazza; tant'è vero che i siciliani conoscono questa cosa perfino nei dettagli, che l'onorevole La Porta ha potuto discutere le tariffe per filo e per segno, per soldi e centesimi, benchè ufficialmente nulla sia stato pubblicato. Ripeto che lo seppero tutti fino dal primo giorno, ed anche prima che il Consiglio dei ministri avesse presa la sua risoluzione, imperocchè bisogna dirlo, sono i segreti di Pulcinella... (*ilarità*)

Una voce. È questo il male.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Non v'era nessun interesse di tenerlo segreto, anzi il mio interesse era quello di farlo conoscere per sentire le diverse campane, sapendo bene essere impossibile soddisfar tutti. Dopo quanto ho detto è inutile che soggiunga non poter io accettare quella specie di conclusione contenuta nell'ordine del giorno presentato dall'onorevole La Porta, vale a dire che la tariffa non possa pubblicarsi senza una discussione preventiva nella Camera. Se la Camera farà domani, o quando il presidente del Consiglio crederà anche lui di stabilire, questa discussione, essa arriverà prima della pubblicazione che potrò far io del decreto per l'applicazione di queste nuove tariffe, ma se questa discussione si rimandasse, non so, ad un tempo abbastanza lungo, io dichiaro che lo pubblico egualmente prima, perchè credo di fare un atto di ossequio al potere legislativo, quello di obbedire alle leggi che esso ha fatte per norma al potere esecutivo medesimo. (*Bravo! Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole La Porta.

La Porta. L'onorevole presidente più volte ha iniziato il sistema molto provvido di distinguere i fatti personali in urgenti e non urgenti lasciando svolgere subito quelli che hanno carattere d'urgenza, e rimandando gli altri.

Presidente. Pensi, onorevole La Porta, se proprio questo sia uno di quei fatti personali che richiedano un immediato svolgimento perchè includono qualche offesa!

Ai fatti personali urgenti ho altre volte creduto di dare la preferenza; ma questo non mi pare essere il caso suo.

Essendovi altri colleghi che hanno pur chiesto

di parlare per fatti personali, mi lasci procedere regolarmente e secondo l'ordine, affine di vedere se si possa finire stasera.

Prego l'onorevole Carnazza-Amari, secondo interpellante, di voler dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

Nello stesso tempo, avendo egli chiesto pure di parlare per fatto personale, lo invito a dichiararlo.

Carnazza-Amari. Mi pare che si potrebbe rimandare a lunedì.

Presidente. Ma, onorevoli colleghi, siamo già al 3 di marzo, e se qualcuno guardasse un po' l'almanacco vedrebbe la necessità di andare avanti. Intanto, onorevoli colleghi, devono ben comprendere essere impossibile dare a tale questione uno svolgimento più ampio di quello d'oggi; devono comprendere come, essendosi presentata una mozione dall'onorevole La Porta, sarà necessario svolgerla più tardi; debbono ben capire infine che tutta questa discussione è un'assoluta anomalia.

Non è questo certamente il sistema ordinario delle discussioni in materia di interpellanze. Infatti, se ogni volta che si solleva una questione, tutti i deputati di tutte le parti d'Italia che vi fossero interessati presentassero nuove interrogazioni od interpellanze, non la finiremmo più, e tutta la sessione si consumerebbe in interrogazioni ed interpellanze.

Li prego di riflettere se questo procedere sia conforme alle buone consuetudini parlamentari, ed al buon andamento delle discussioni. (*Benissimo!*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Carnazza-Amari.

Carnazza-Amari. Dirò pochissime parole poichè l'ora inoltrata e l'impazienza della Camera non mi permettono gli opportuni svolgimenti. L'onorevole Crispi disse che la presente questione deve essere ispirata a principî d'ordine generale e d'ordine nazionale: sono questi principî che noi invociamo, ed è perciò che noi abbiamo domandato l'uguaglianza di tutte le tariffe, e di conseguenza l'esclusione della tariffa speciale esistente tra Messina e Catania, l'unica e sola cosa che porta il disquilibrio e conduce alla ingiustizia, contro la quale nulla ha potuto e saputo dire l'onorevole Crispi. L'onorevole presidente del Consiglio si mostrava impressionato perchè io aveva accennato alle sventure economiche toccate a Catania, in seguito al nuovo ordine di cose. Io ho fatto storia; ed egli non ha potuto nè saputo smentirmi. In quanto alle dimostrazioni di Catania, io le ho approvate come manifestazioni legali. Del resto, non ho giustificato gli eccessi; questi li ho condannati, appunto perchè di-

stinti ed estranei alle manifestazioni legali che aveva fatto quella nobile città in tale congiuntura.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, a giustificare l'ingiustificabile eccezione per la tariffa ferroviaria Messina-Catania, ha detto che da ogni parte di Sicilia gli si domandava una riduzione delle tariffe. Ciò potrebbe essere vero in parte, ma nessuno gli ha detto, meno Messina, che fosse ridotta la tariffa speciale tra questa città e Catania. Catania è stata sempre attivissima nel combatterla, e quando nel 14 marzo 1882 l'onorevole Picardi chiedeva tale riduzione, io non parlai, perchè nel vietava il regolamento, trattandosi di una semplice interrogazione fatta dall'onorevole deputato di Messina; e, non potendo prendere a parlare, mi aiutai colle interruzioni per protestare contro quegli intendimenti. L'onorevole Baccarini si ricorderà come poco dopo avvennero in Catania altre dimostrazioni, e varie Commissioni di Catania si presentarono a lui protestando contro qualsiasi riduzione anche sotto forma di differenziale.

L'onorevole Baccarini dice che si ammise la tariffa speciale per esercitare la concorrenza col mare. Ma da Catania a Messina non c'è ragione alcuna, perchè per mare possono esser trasportati gli zolfi. Quando si muovono da Catania vanno direttamente all'estero, e non può mai la ferrovia fare la concorrenza coi trasporti marittimi, perchè, per otto lire, una tonnellata di zolfo si porta fino a Cetta, a Marsiglia, a Liverpool e fino alle più lontane regioni. Dunque, l'idea di concorrenza fra il mare e la terra non ci può essere.

Si dice che il ribasso della tariffa si fa perchè, trattandosi di un punto litoraneo in cui non ci sono forti acclività, le spese di trazione sono minori.

Ma saranno minori di un millesimo per chilometro, il che non può mai giustificare la riduzione nientemeno del 50 per cento.

In vista di queste ragioni, è naturale che io non possa rimanere soddisfatto delle dichiarazioni degli onorevoli ministri, e lasci su loro intatta la responsabilità che deriva da una riduzione qualsiasi che voglia introdursi nella linea Messina-Catania.

Presidente. Così è esaurita l'interpellanza dell'onorevole Carnazza-Amari ed altri.

Ora do facoltà all'onorevole Crispi, interrogante, di dichiarare se sia o no soddisfatto delle risposte degli onorevoli ministri.

Crispi. È stata proprio una tempesta in un bicchier d'acqua. Per pochi centesimi che si sono diminuiti si è commosso tutto il mondo; e questi miseri centesimi nemmeno si sa quando saranno ridotti sulle tariffe ferroviarie, perchè il ministro

dei lavori pubblici vi ha detto che è ancora incerto e che dipende dal presidente del Consiglio di fissarne il tempo...

Depretis, presidente del Consiglio. Anzi abbiamo detto: subito.

Crispi. La Sicilia paga sugli zolfi e sugli agrumi il 140 per cento al di sopra di quel che paga il continente: con la riduzione pagherà il 120, il 110 per cento.

Ecco il beneficio che ne avrà!

È così che noi ci avviamo a quel livellamento, a quella perequazione ferroviaria a cui i destini ci chiamano. Se è un principio di riforma, l'accetto, ma se è una riforma definitiva, la riduzione è tale che non può soddisfarmi. Ed è strano come della diminuzione siano dolenti gli altri interpellanti! (*ilarità*)

Si desidera un'ampia discussione sull'argomento; la discussione la desidero anch'io, e spero che verrà, quando sarà portato alla Camera il disegno di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici sull'esercizio delle ferrovie.

Dopo di ciò, in attesa di meglio, ringrazio gli onorevoli ministri delle risposte che mi hanno dato.

Presidente. Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole Crispi ed altri deputati.

Ora invito l'onorevole Di San Giuliano a dichiarare se sia, o no, soddisfatto delle risposte degli onorevoli ministri, e ad esaurire il suo fatto personale.

Di San Giuliano. Io non metterò alla prova la pazienza, o meglio l'impazienza, della Camera, e obbedirò scrupolosamente all'appello dell'onorevole presidente, e soprattutto all'appello continuo dell'orologio.

Però l'onorevole Crispi mi ha dato luogo a fatti personali, ed io non posso a meno di rispondere con la massima brevità, come non posso a meno di dire anche qualche cosa agli onorevoli ministri, ma, ripeto, con la massima brevità. (*Rumori*)

Comincio subito.

Capisco che per quanto possa, e voglia esser breve, bisogna che la Camera si ricordi un pochino del precetto di Giovenale: *maxima debetur puero reverentia*....

Presidente. (*Interrompendo*) Onorevole Di San Giuliano, se omettesse gli esordi sarebbe tanto di guadagnato. (*Si ride*)

Di San Giuliano. Se non mi dicessero ad ogni momento di essere breve, lo sarei di più.

L'onorevole Crispi ha detto che l'onorevole Carnazza ed io ci siamo messi in un terreno sdruc-ciolo che può condurre a questioni irritanti, ci ha

rimproverato di esserci preoccupati di interessi locali; e ha detto che egli ha sollevato la questione, come gli ha reso solenne testimonianza l'onorevole ministro dei lavori pubblici, a sfere più generali.

Mi permetto di osservare che, se le questioni irritanti non si vogliono trattare, bisogna non suscitare, ed uno dei principali mezzi perchè non diventino davvero irritanti è quello di portarle in quest'aula, dove l'ambiente stesso le purifica, e imprime loro un carattere di maggiore generalità.

Ora mi permetto di far notare che, se non l'onorevole Carnazza, io certamente ho trattato la questione dal punto di vista degli interessi generali, poichè se l'onorevole ministro crede aver dimostrato da un canto colle cifre, che Catania in apparenza, ma, a parer mio, non in realtà, trae maggior vantaggio, che altri porti dalle tariffe differenziali, io combattendole, prepongo gli interessi generali all'interesse speciale.

Un'altra osservazione dell'onorevole Crispi fu che noi, combattendo le tariffe differenziali, ci rendiamo avversari del principio giustissimo dell'eguaglianza. Secondo me, la buona, giusta e vera eguaglianza non consiste nell'imporre norme identiche a condizioni diverse, ma norme diverse a condizioni diverse.

Poichè se altrimenti fosse, il più grande apostolo dell'eguaglianza sarebbe Procuste; che col famoso suo letto eguagliava tutte le stature. E neppure posso accettare un'allusione dell'onorevole Crispi, che mi è parsa per lo meno inopportuna; là, dove ha detto che coloro, i quali hanno per la patria sofferto e combattuto, l'amano più e meglio di coloro, che non hanno nè sofferto, nè combattuto. Io m'inchino riverente dinanzi all'onorevole Crispi e a tutti coloro che hanno come lui contribuito alla rigenerazione nazionale; ma non posso nè a lui, nè ad altri riconoscere il monopolio del patriottismo. A noi giovani sono mancate le occasioni, poichè, quando per la patria si combatteva, andavamo a balia; ma se le occasioni si presentassero...

Presidente. Ma, onorevole di San Giuliano, le parole dell'onorevole Crispi non hanno nulla di personale per lei; altrimenti, capisce bene, non le avrei lasciate pronunziare!

Di San Giuliano. Finisco. L'onorevole Crispi ha pure detto che io aveva a sorte citata Caltanissetta, e questa, sarebbe formale smentita. Rispondo che io non mi credo obbligato a seguire tutte le variazioni dell'opinione pubblica di Caltanissetta; io ho parlato dei verbali della Commissione d'inchiesta e ho detto che allora Caltanissetta non chiese

le tariffe differenziali, ma solo diminuzioni. Tralascio ora altri fatti personali, non volendo più oltre annoiare la Camera; ma per la riputazione della mia città, non posso a meno di dire una parola all'onorevole presidente del Consiglio. Egli si è lagnato che l'azione del Governo venga ad ogni momento impedita dai disordini della piazza.

Depretis, presidente del Consiglio. Non ho detto questo!

Di San Giuliano. Vi ha fatto almeno allusione. Io mi permetto di dire, come l'onorevole Carnazza-Amari, che deploro gli eccessi avvenuti in Catania; ma che però non credo che il Governo ne sia interamente irresponsabile. Gli eccessi non sarebbero avvenuti se una deplorabile coincidenza (che credo non più di una coincidenza) non avesse dato a quegli eccessi occasione. E la coincidenza è questa, che la questione delle tariffe fu risolta l'anno scorso dopo i disordini di Messina. (*Movimenti*) Io non dico che fu risolta in seguito a questi disordini, ma che fu risolta dopo: *post hoc, non propter hoc*. Ora, questa circostanza ha influito in modo deplorabile sullo spirito pubblico della mia città. E di questi eccessi io non posso a meno di fare ricadere una porzione di responsabilità sopra il Governo. (*Movimenti*)

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Di San Giuliano. Io mi astengo dal fare altre osservazioni; molto, e molto potrei dire, ma, vedendo che la Camera è impaziente, me ne astengo. E, dichiarandomi non soddisfatto delle risposte del Governo, non mi resta che un rammarico ed un conforto: il rammarico si è di avere annoiata la Camera, il conforto di avere fatto il mio dovere, e questo non è poi così misero conforto come può parere a taluno.

Presidente. Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole Di San Giuliano.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Io aveva chiesto di parlare.

Presidente. Parli pure.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Chiedo un solo momento, perchè non posso lasciar passare un'osservazione dell'onorevole Di San Giuliano.

Io mi aspettava che non fosse soddisfatto delle dichiarazioni del Governo, perchè questo va coi suoi piedi (*Harità*); non potrebbe essere diversamente; ma non posso lasciar passare in quest'aula la sua dichiarazione, che la questione delle tariffe sia stata risolta dopo la discussione di un anno fa, intorno ai moti di Messina.

Io ho letto testè un brano del discorso dell'ono-

revoles Picardi, il quale si riferiva alla stessa questione sollevata nella discussione del bilancio.

Ho poi dichiarato che, per non annoiare la Camera, non rileggeva le molte altre istanze e le molte dichiarazioni fatte da questo banco in diverse occasioni, e sollevate specialmente nella discussione del bilancio.

E, per quanto io possa condonare all'onorevole Di San Giuliano, che per ragioni di età, e non per altro, arrivò ora soltanto dentro a quest'aula, pure perchè non facciano le sue parole un effetto diverso dalle sue intenzioni, non ho potuto lasciar passare questa sua dichiarazione.

La questione delle tariffe non ha nulla a vedere colla questione dei moti di Messina, altrimenti non sarebbe stata certamente da me sollevata.

Presidente. Ora toccherebbe all'onorevole Di Rudini di dichiarare se sia, o no soddisfatto.

Voci. Non è presente.

Presidente. Significa che è soddisfatto. (*ilarità*)

Ora prego l'onorevole Bonajuto, che ha chiesto di parlare per fatto personale, di volerlo indicare.

Bonajuto. Onorevole presidente, attesa l'ora tarda e l'impazienza della Camera, rinunzio a parlare pel fatto personale, ma dichiaro che non posso essere soddisfatto delle dichiarazioni del Governo che ledono i diritti di Catania con provvedimenti che sono per lo meno ingiusti, perchè ammettono un privilegio.

Presidente. L'onorevole Picardi ha chiesto di parlare per un fatto personale; lo prego di indicarlo.

Picardi. Guardo anch'io l'orologio: e tengo presenti le giuste osservazioni fatte testè dall'onorevole presidente. Il mio fatto personale sembrami troppo evidente.

Parecchi oratori hanno ricordato le mie precedenti istanze, che ho cominciato a fare anche prima del marzo 1882, come esattamente ricordava l'onorevole ministro dei lavori pubblici, e precisamente nel dicembre del 1881. Da altri oratori si è cercato di far supporre che, con quelle istanze, io avessi chiesto un privilegio a favore di una sola città.

Per giungere a questa conclusione si sono anche riferite molte cose poco esattamente, e in modo così evidente che le inesattezze furono anche rilevate e corrette dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. La principale è quella con cui si volle far credere essersi fatta una tariffa di favore per una sola città, mentre si tratta d'una tariffa litoranea per una linea che corre da Capo Pechino a Capo Peloro, congiungendo tre capoluoghi di provincia e parecchie altre città minori. Altre ine-

sattezze dovrei segnalare, ma tenendo presenti le considerazioni esposte dall'onorevole presidente, e cedendo alle cortesi preghiere, che per me sono comandi, fattemi dagli altri amici e colleghi che hanno con me sottoscritto la domanda d'interrogazione, che ci onorammo di presentare alla Camera, rinunzio ad ogni ulteriore svolgimento del mio fatto personale.

Presidente. L'onorevole La Porta ha facoltà di parlare per fatto personale. (*Conversazioni animate*)

Prego di far silenzio; non restano più che due fatti personali.

La Porta. È la seconda volta che l'onorevole ministro dei lavori pubblici trae argomento da una parola per avere ragione. In una questione di tariffa ferroviaria, egli ha parlato dell'ingerenza delle Commissioni che si vorrebbe esercitare sugli atti del Governo per la nomina degli impiegati straordinari. Ma finiamola una buona volta, onorevole ministro dei lavori pubblici! Quando mai si è voluto esercitare un'influenza riguardo alla nomina degli impiegati straordinari. A questo riguardo non s'è fatto altro che sindacare la spesa, e si è sindacato la spesa perchè per togliere alcuni impiegati straordinari l'onorevole ministro dei lavori pubblici presentò un disegno di legge organico sul Genio civile. Con questo disegno di legge si affermava la economia della spesa relativa agl'impiegati straordinari.

Ora perchè si è cresciuta la spesa pel personale organico? Perchè le sue considerazioni erano rivolte alla idea di risparmiare gli straordinari, mettendo al loro posto impiegati di pianta nel Genio civile. Perchè recar sempre in mezzo codesto esempio? Un'altra volta già lo ha citato, quando si parlò della istituzione del Ministero delle poste e telegrafi; ed io gli risposi. Credevo che si fosse persuaso una buona volta.

Veniamo alla questione delle tariffe. L'onorevole ministro mi ha fatto dire che io sono contrario alla riduzione delle tariffe. Non l'ho detto mai. Io non sono contrario alla riduzione delle tariffe ferroviarie sicule; e, se la sua tariffa fosse stata di riduzione generale e normale, io credo che nessuno avrebbe parlato.

Parliamoci chiaro: la questione si riferisce alla differenzialità applicata a 75 chilometri. Non è questo un mutamento sostanziale delle tariffe? Io so quel che dice la legge sui lavori pubblici; ma ho creduto che l'onorevole ministro, trattandosi di inaugurare la nuova politica ferroviaria nel nostro paese e uscire dalla presente poco felice condizione provvisoria, ha presentato col disegno di

legge del 18 gennaio le norme per la revisione razionale delle tariffe, perchè crede che sia una materia che meriti di essere discussa dal Parlamento. E perchè egli non crede che per le tariffe della rete siciliana, debba presentarsi una legge speciale che potrebbe sollecitamente discutersi ed approvarsi? È una questione lo ripeto, di convenienza parlamentare. L'onorevole ministro parlava della opinione pubblica.

Ma, io non intendeva la opinione pubblica per la revisione delle tariffe. In tutta Italia (ne abbiamo le prove nella inchiesta) tutti desiderano la revisione delle tariffe; la questione è sul modo come si fa.

La Commissione di inchiesta, quando parla delle tariffe, che cosa dice?

“ Il Governo ha il diritto di omologare ogni variazione di tariffa; e non la approva se prima non sono note al pubblico. Esiga rigorosa eguaglianza nell'applicarle. „ E perchè la Commissione di inchiesta chiede che, quando una società presenti un mutamento di tariffa, questo sia noto a tutti prima che il Governo lo approvi? Perchè, in materia di tariffe, vale a dire in materia di industrie e commerci, non vi può esser mai l'uomo onnisciente che dica: questo è ciò che conviene al paese. È bene essere illuminati da coloro che più direttamente conoscono una data industria, un dato commercio.

E, circa alle modificazioni delle tariffe, che cosa propone la Commissione di inchiesta? Perchè di questa Commissione di inchiesta non si tiene conto? La Camera, il Senato, il Governo la decretarono; ma poi si tiene conto di quel che ha scritto la Commissione di inchiesta? dei consigli, delle proposte da essa presentate? Senta la Camera per le norme generali delle tariffe che cosa dica la Commissione di inchiesta: “ Il Governo abbia la facoltà di diminuire, per proteggere qualche commercio, qualche industria dalla concorrenza straniera.... In ogni caso coteste modificazioni potendo cagionare nuovi oneri e turbare la politica economica dello Stato, ci pare che dovrebbero essere approvate dal Parlamento. „

È a pagina 119 della sua relazione.

L'onorevole ministro poi, contro le abitudini che si seguono nella discussione delle interpellanze, quando si propone una mozione, dichiarò che non avrebbe accettato che si aprisse una discussione: anzi, andò più avanti e disse: “ se la Camera rimanda questa mozione, io dichiaro che ciò malgrado decreterò la nuova tariffa. „ Ma allora è meglio che la Camera la respinga. Quando mai si è sentita una dichiarazione simile in un

Parlamento, dal Governo? Tra i mezzi per respingere una mozione vi è quello di rimandarla a un anno, a sei mesi; ma, allorchè la Camera rinviando a breve termine la discussione di una mozione, manifesta il serio proponimento di risolverla, io sfido il ministro a metter fuori il suo decreto, una volta che la mozione è così sospesa innanzi alla Camera. (*Mormorio*)

Il ministro può farlo, lo so, ma allora la Camera può valersi del proprio diritto e farsi rispettare. Ma qui non è questione del ministro; qui c'è una questione di convenienza; quando è presentata una mozione, o decidetela prontamente o aspettate per pochi giorni la decisione della Camera: prima di usare di questo vostro diritto, c'è la questione di convenienza verso il potere legislativo.

Il ministro può farlo sotto la sua responsabilità; ma anche la Camera ha diritto di provvedere; ha altri mezzi di risolvere la questione.

Ad ogni modo, siccome voglio essere conciliante, dirò; se la questione della tariffa speciale, e di quella della differenzialità, che è poi la sola che ci fa discutere, la sola che allarma le popolazioni di alcune provincie di Sicilia, il Governo consenta che si riservi alla questione della revisione generale delle tariffe; l'altra parte del provvedimento riferentesi a riduzioni e classificazioni normali si potrebbe attuare. Altrimenti vuol dire che il Governo tiene più alla specialità e differenzialità che alla questione della riduzione delle tariffe. E questo è ciò che allarma, e questo appunto è ciò che vorrei fosse deciso dalla Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Crispi per fatto personale.

Crispi. Avendo risposto per me l'onorevole presidente della Camera, rinunzio a parlare per fatto personale.

Presidente. Sta bene.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare per fatto personale; io lo pregerei di non sollevarne altri, diversamente diventerebbe una catena indefinita.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Non ne solleverò nessuno; ma non posso rimanere in silenzio dopo una dichiarazione dell'onorevole La Porta. L'onorevole La Porta si meraviglia che io una seconda volta faccia un'osservazione sopra gli scrivani straordinari, e parla come se questa raccomandazione, questa specie di suggerimento fosse stato indirizzato al ministro dei lavori pubblici. A me non è stato indirizzato niente, poichè ella deve comprendere che se questo suggerimento fosse stato dato al ministro dei lavori pub-

blici, io l'avrei puramente e semplicemente respinto. Poichè non riconosco in nessuna Commissione il diritto di dare ordini o suggerimenti al potere esecutivo. Dalla Camera tutto, ma nulla da nessuno individualmente.

L'onorevole La Porta ha parlato della legge sul Genio civile, e non ha avvertito che colle mie considerazioni ho accennato agli scrivani non solo ma anche all'altra cosa di impedire ai Ministeri per quattro mesi di fare avanzamenti, anche quando vi fossero posti vacanti, per dar tempo alla Commissione, non so se del bilancio o d'una legge speciale, di esaminare certe proposte di organici. Tutto questo per convenienza, per deferenza si può fare; ma io non ammetto questo metodo di volere che si obbedisca a tale specie di ingiunzioni di Giunte parlamentari. Ecco perchè dico che nemmeno a una proposta di un singolo deputato io intendo di essere obbligato per rispetto al Parlamento di aspettare a comodo lo svolgimento di una mozione, e ho soggiunto che se il Parlamento la discute ora, naturalissimamente io mi debbo ricordare dei riguardi che gli devo, ma se per esempio, come dice l'onorevole La Porta si rimandasse a sei mesi, io interpreterei questo rimando come un rigetto della sua mozione, e per conseguenza come giudicato ciò che egli potrebbe dire in una discussione qualunque.

Del resto io non domando che di affrettarla la discussione, non solo per l'applicazione delle tariffe in Sicilia nel modo che oramai intende il Governo di fare, ma perchè non intenderei rimanere lungamente sotto la specie di spada di Damocle dell'ordine del giorno dell'onorevole La Porta.

L'onorevole La Porta dice: com'è che l'onorevole ministro dei lavori pubblici pensa a modificare le tariffe della Sicilia solo alla vigilia della modificazione generale delle tariffe, e non ha mai pensato a fare ciò pel continente, od in altre reti d'Italia? Ecco, per esempio, una osservazione che ascolterei con grande pazienza da un deputato arrivato di fresco in questa Camera, ma non la so comprendere da parte dell'onorevole La Porta. Poichè io qui discutendo di bilanci, ed in occasione di leggi ferroviarie, ho fatto lunghe enumerazioni di modifiche e riduzioni di tariffe, fatte da me su tutte le reti, delle Romane, dell'Alta Italia, dipendenti dallo Stato, e di quelle fatte fare dalla società delle Meridionali. Adesso non ricordo la seduta precisa, ma mi rammento che tanto qui, quanto nel Senato, ho fatto questa lunga enumerazione di modificazioni e riduzioni; e tutti i giorni se ne fanno, d'accordo naturalmente col ministro delle finanze, e con quello di agricoltura e commercio.

È curioso poi che egli dica che le tariffe, secondo quello che dice la Commissione d'inchiesta, devono essere fatte note subito. Ma che? Forse si devono applicare nello stesso giorno in cui si pubblicano? Il Governo farà come ha fatto sempre, senza alcun bisogno di alcuna Commissione. Esso pubblica le modificazioni che sono necessarie. Nessuno intende poi di applicarle subito all'indomani.

Una voce. C'è un mese.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Un mese o quello che sia.

L'onorevole La Porta dice poi che, per essere conciliante, rimanderebbe la presentazione della sua proposta, se il Governo riservasse la questione della differenzialità a quando verrà la discussione delle tariffe che vanno unite alla legge. Ma è troppo esperto parlamentare l'onorevole La Porta per supporre realmente che un Governo, ed anche un ministrello della mia fatta (*Parità*) si possa lasciare indurre a questo: *latet anquis in herba*. Quando io mi adattassi a questo, sarebbe meglio che non avessi neanche parlato. Per parte mia, io ho nulla da detrarre, nulla da rimandare, nulla da sospendere. La Camera, al più presto possibile, discuta pure la mozione dell'onorevole La Porta e giudichi tra me e lui, e quelli che crederanno di poterlo seguire.

Presidente. Ha facoltà di parlare per fatto personale l'onorevole La Porta.

La Porta. Constato solamente che l'onorevole ministro dei lavori pubblici quando ha parlato di Commissioni, ricordava malissimo, perchè le Commissioni propongono ed hanno sempre proposto alla Camera, non mai ingiunto ai ministri.

Il proporre un ordine del giorno alla Camera è l'esercizio di un diritto, l'adempimento di un dovere, quindi le sue parole non colpiscono me.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Io ho parlato in genere, non ho parlato di lei.

La Porta. Ne prendo atto. L'onorevole ministro poi si meravigliava che io come antico deputato avessi sostenuto che le modificazioni di tariffe si debbano fare sottoponendole all'esame e alla discussione della Camera.

Ma onorevole ministro, quando è il tempo normale per presentare e far discutere una modificazione di tariffe?

Quando si presentano e si discutono i progetti di legge per le concessioni degli esercizi ferroviari, allora si fissa la norma delle tariffe e in base a queste, per le società esercenti reti dello Stato, si stabilisce la compartecipazione o il canone ai concessionari; allora soltanto è stabilita la tariffa con un solenne voto dato per legge, ma in questo caso

al contrario voi fate una modificazione per decreto reale, e una volta fatta non si muta più, non ci si torna sopra, e resta come una condizione già anticipata del nuovo contratto.

Depretis, presidente del Consiglio. Ma mai più!

La Porta. Mai più, dice l'onorevole presidente del Consiglio; ma siccome la convenzione di esercizio si dovrà fondare sulla tariffa, decretando la nuova tariffa ora, la muterete domani o le concessioni di esercizio saranno rimandate alle calende greche?

Del resto è inutile che io dica di più, io so di aver adempiuto al mio dovere; non intendo colla mia mozione di proporre una censura al Governo, ma bensì d'illuminare la Camera e l'isola di Sicilia con una discussione che avesse per risultato di dimostrare con incontrastabile evidenza l'equità e la giustizia della nuova tariffa. Oggi non possiamo completamente giudicare gli effetti di questa tariffa, il nostro sarebbe ungiudizio improvvisato, precipitato. E poi l'onorevole ministro dei lavori pubblici ci ha detto che, per quanto è possibile, le basi della nuova tariffa sicula corrispondono a quelle da lui proposte col disegno di legge presentato il 18 gennaio ultimo per la tariffa delle reti continentali.

Ora, conosciamo noi questo progetto di legge che ancora non ci fu distribuito?

Sono quindi costretto ad insistere nella mia mozione, perchè il Governo proceda per la revisione della tariffa sicula, come ha fatto per quello delle altre reti, presentandone le norme fondamentali in apposito disegno di legge.

Presidente. Ora la Camera deve, secondo il regolamento stabilire il giorno dello svolgimento della risoluzione dell'onorevole La Porta, così concepita: "La Camera, confidando che il Governo vorrà sottoporre all'approvazione del Parlamento le norme delle tariffe ferroviarie della rete sicula, passa all'ordine del giorno."

Fili-Astolfone. Chiedo di parlare.

Presidente. Su che cosa?

Fili-Astolfone. Sulla fissazione del giorno.

Presidente. Ne ha facoltà.

Fili-Astolfone. Dopo le dichiarazioni precise e crude, (me lo permetta l'onorevole ministro) che egli avrebbe egualmente, per decreto ministeriale, pubblicato le tariffe, importa che la questione sia

al più presto risolta e la mozione dell'onorevole La Porta, discussa; è convenienza parlamentare che tale questione non stia sospesa: così il paese sarà illuminato anche su questo punto.

Quindi io domando, se non altro, alla cortesia del Governo, che voglia dichiarare di affrettare, per quanto è possibile, questa discussione.

Depretis, presidente del Consiglio. Io domando, anzi prego la Camera di mettere nell'ordine del giorno di lunedì la mozione dell'onorevole La Porta.

Presidente. Invece, l'onorevole Colaianni ha mandato alla Presidenza la proposta, che questa mozione si discuta dopo i bilanci definitivi del 1883. (*Urarità*)

Domando all'onorevole Colaianni se la mantenga o la ritiri.

Colaianni. Una volta che il presidente del Consiglio ha dichiarato di accettare la discussione per lunedì, io ritiro la mia proposta.

Presidente. Allora, pongo a partito la proposta di rimandare a lunedì la discussione della mozione dell'onorevole La Porta.

(*È approvata.*)

La seduta è levata alle 7 30.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì:

1° Discussione della risoluzione del deputato La Porta, relativa alle tariffe ferroviarie della rete sicula.

2° Seguito della discussione sullo stato di prima previsione pel 1883 del Ministero della pubblica istruzione.

3° Svolgimento di una interrogazione del deputato Massari e di interpellanze dei deputati Crispi e Marselli, dirette al ministro degli affari esteri.

4° Stato di prima previsione pel 1883 del Ministero degli affari esteri.

Prof. AVV. LUIGI RAVANI
Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1883 — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).