

LVI.

TORNATA DEL 2 LUGLIO 1883

Presidenza del Presidente TECCHIO.

Sommario. — *Sunto di petizioni — Congedi — Risultato della votazione per la nomina di due Commissari per la fillossera — Votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge; 1. Contratti di vendita di beni demaniali a trattativa privata; 2. Convenzione colla Svizzera per relazioni di servizio doganale; 3. Convenzione colla compagnia Eastern Telegraph per comunicazioni telegrafiche sottomarine; 4. Modificazioni al testo unico delle leggi sul reclutamento del regio esercito; 5. Provvedimenti pei danneggiati politici delle provincie Napoletane e Siciliane; 6. Modificazioni alla legge sull'Amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato; 7. Disposizioni concernenti i certificati ipotecari; 8. Facoltà al Governo di applicare magistrati di appello alla Corte di cassazione di Palermo; 9. Disposizioni per agevolare nei territori danneggiati dalle piene del 1882 il credito alle Provincie, ai Comuni, Consorzi e privati — Svolgimento dell'interpellanza del Senatore Majorana-Calatabiano al Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno, ed ai Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, intorno alle tariffe ferroviarie ed alla migliore attuazione in Italia del servizio cumulativo delle merci e dei viaggiatori sulle ferrovie e sui piroscafi anche in relazione alle esigenze delle classi lavoratrici — Risposta dei Ministri — Annunzio di una interpellanza del Senatore Pantaleoni al Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno intorno alle disposizioni per l'andamento delle amministrazioni in rapporto specialmente alla nuova legge elettorale politica — Presentazione d'un progetto di legge sul bonificamento dell'agro romano — Risultato delle votazioni fatte in principio di seduta.*

La seduta è aperta alle ore 2 1/2 pom.

Sono presenti i Ministri delle Finanze e dell'Agricoltura, Industria e Commercio; più tardi intervengono il Presidente del Consiglio ed i Ministri della Guerra, dei Lavori Pubblici, della Giustizia e della Marina.

Il Senatore, *Segretario*, CHIESI dà lettura del processo verbale della tornata antecedente, il quale è approvato:

Atti diversi.

Sunto di petizioni.

14. Il Consiglio agrario di Treviso fa istanza

onde ottenere che si proceda sollecitamente al riordinamento del catasto ed allo sgravio della imposta fondiaria per le provincie maggiormente caricate.

15. Il Consiglio comunale di Prizzi domanda che venga respinto il progetto di legge sulla perequazione della imposta fondiaria.

16. Il Comizio agrario di Verona fa istanza perchè vengano sollecitamente attuate le misure riguardanti il riordinamento della imposta fondiaria.

17. Il Consiglio comunale di Castel di Lucio domanda che sia ritirato il progetto di legge sulla perequazione fondiaria.

18. La Giunta municipale di Casacalenda

fa istanza onde ottenere che col progetto di legge sulla perequazione dell'imposta fondiaria non vengano maggiormente aggravate le condizioni della proprietà fondiaria nelle provincie meridionali.

19. La Camera di commercio di Catania fa istanza perchè venga respinto il progetto di legge sulla perequazione della imposta fondiaria.

20. Il Consiglio comunale di Burgio fa istanza onde ottenere che col progetto di legge sulla perequazione della imposta fondiaria venga tenuto conto del maggior aggravio della proprietà in quella provincia.

21. Il Consiglio comunale di Frosolone
(Identica alla precedente).

22. Il Consiglio comunale di Alimena domanda che non venga approvato il progetto di legge sulla perequazione dell'imposta fondiaria.

23. Il Consiglio comunale di Piazza Armerina

(Identica alla precedente).

24. Il Consiglio comunale di Castellammare del Golfo

(Identica alla precedente).

25. Il Consiglio comunale di Catania sottopone al Senato alcune considerazioni e proposte circa il trattamento verso i danneggiati politici delle provincie siciliane.

26. Il Consiglio comunale di Camastra domanda che non venga maggiormente aggravata la proprietà fondiaria della Sicilia.

27. Il Consiglio comunale di Ficcarazzi
(Identica alla precedente).

28. Il Consiglio comunale di S. Angelo in Grotte

(Identica alla precedente).

29. Il Consiglio provinciale di Catania
(Identica alla precedente).

30. La Camera di commercio ed arti di Messina, ecc.

(Identica alle precedenti).

31. La Deputazione provinciale di Siracusa
(Identica alle precedenti).

32. Il Consiglio agrario di Torino fa istanza perchè venga sollecitamente discusso il progetto di legge sulla perequazione dell'imposta fondiaria, facendo voti per l'adozione di alcune disposizioni in proposito del progetto medesimo.

I Senatori Berteà, Rossi Alessandro e Migliorati domandano un congedo di un mese per motivi di salute, il Senatore Ranco di venti giorni, ed il Senatore Scarabelli di giorni quindici pure per motivi di salute.

Questi congedi vengono dal Senato accordati.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione per la nomina di due Commissari giusta il prescritto della legge sulla fillosera:

Senatori presenti . . .	70
Votanti	60

Il Senatore Griffini ebbe voti 53

» Todaro » 33

» Pasella » 15

» Borelli » 6

Voti spersi. 8

Furono quindi eletti i Senatori Griffini e Todaro.

Ora, secondo l'ordine del giorno, si procederà alla votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:

Contratti di vendita di beni demaniali a trattativa privata;

Convenzione colla Svizzera per relazioni di servizio doganale;

Convenzione colla compagnia *Eastern Telegraph* per comunicazioni telegrafiche sottomarine;

Modificazioni al testo unico delle leggi sul reclutamento del regio esercito;

Provvedimenti pei danneggiati politici delle provincie napolitane e siciliane;

Modificazioni alla legge sull'amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato;

Disposizioni concernenti i certificati ipotecari;

Facoltà al Governo di applicare magistrati di appello alla Corte di cassazione di Palermo;

Disposizioni per agevolare nei territorî danneggiati dalle piene del 1882 i credito alle provincie, ai comuni, consorzi e privati.

(Il Senatore, Segretario, Chiesi fa l'appello nominale).

Interpellanza

del Senatore Majorana-Calatabiano.

PRESIDENTE. Le urne rimarranno aperte a comodo dei Senatori che non hanno ancora votato.

Si procede all'interpellanza del signor Senatore Majorana-Calatabiano al Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno, ed ai Ministri dei Lavori Pubblici e d'Agricoltura, Industria e Commercio, intorno alle tariffe ferroviarie ed alla migliore attuazione in Italia del servizio cumulativo delle merci e dei viaggiatori sulle ferrovie e sui piroscafi anche in relazione alle esigenze delle classi lavoratrici.

Il Senatore Majorana-Calatabiano ha la parola.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Signori Senatori, signori Ministri. Pria di dare, nel più breve modo che potrò, lo svolgimento alla mia interpellanza, io devo rendere ragione del fatto di averla alquanto allargata, rispetto alla sua antica prima forma.

Allora pendeva, parlo del mese di febbraio ultimo, nella Camera elettiva, con parvenze d'imminente discussione, il progetto di legge sull'esercizio privato delle ferrovie dello Stato. Era corsa pertanto la domanda per la proroga del termine fissato al riscatto delle Meridionali. Si conoscevano, approssimativamente almeno, gli intendimenti dell'Amministrazione d'allora.

Oggi, in presenza di un nuovo Ministro dei Lavori Pubblici, seguito il diniego della proroga al riscatto da parte della Società delle Meridionali, rimandata ad altra stagione parlamentare la discussione del progetto di legge sull'esercizio privato, mi pare che, pure non dichiarandolo espressamente, il Governo abbia riconosciuto il dovere di ristudiare largamente la questione; e perciò io, considerando che il tema gravissimo dell'esercizio cumulativo, al quale era principalmente rivolta la mia prima interpellanza, non è che un episodio del grande problema dell'esercizio delle ferrovie, ho creduto dovere allargare la prima formola, e comprendere così nella interpellanza stessa ciò che si riferisce al servizio cumulativo, come la ricerca del miglior modo di riforma e attuazione delle tariffe.

E poichè taluno dei Ministri che interpellò, si è mostrato giustamente tenero delle sorti delle classi lavoratrici, così m'imposi di guardare il problema anche rispetto alle esigenze delle classi medesime.

Fatte queste avvertenze per ispiegare l'ordine delle mie idee, ne devo aggiungere un'altra.

Nel 1875 il campo amministrativo, parlamen-

tare, ed anche politico, rispetto alle ferrovie, era diviso in due. Una parte propugnava la onnipotenza dello Stato. Un'altra parte l'onnipotenza della privata attività, da svolgersi però in vista e in armonia del maggiore interesse del paese.

Fu sempre mia personale opinione che dovesse il problema risolversi in uno di codesti termini, cioè: o accogliere in modo assoluto il concetto autoritario, o adottare l'opposto. Ragioni molteplici, indipendenti anche in gran parte dalla volontà di coloro che assunsero nel 1876 il governo della cosa pubblica, menarono ad una conclusione, che mi affretto a definire ibrida, cioè ad una specie di eclettismo tra il principio dell'azione dello Stato, e il principio dello svolgimento dell'attività privata: vale a dire, alla conclusione che lo Stato sia proprietario delle ferrovie, e l'attività privata s'incarichi di condurne l'esercizio.

Soluzione codesta, a parer mio, non del tutto felice, ma abbastanza ragionevole; perchè c'era almeno il mezzo di raggiungere, con prestabiliti congegni e guarentigie, in massima parte, il vero fine del problema delle ferrovie, cioè la massima utilizzazione, a pro di tutto il paese e dello Stato, di questo grande motore di civiltà.

Sono inutili i sistemi, io penso, sono nocivi i partiti, i quali non hanno di mira che l'attuazione di un'idea più o meno artificiale o la prevalenza di un qualche concetto prestabilito, discordante, anche in piccola parte, col beninteso e durevole pubblico bene.

Sono per contro veri principî, sono rispettabili partiti quelli i quali, per indole loro e per le circostanze nelle quali si svolgono, guarentiscono il conseguimento del maggiore utile.

Ora, se coloro che nel 1875 e '76 propugnavano di attribuire all'industria privata la proprietà e l'esercizio delle ferrovie, avevano di mira la massima utilizzazione, replico, di questo grande motore di civiltà; se a ciò pur mirava il Governo e la maggioranza, che nel 1876 votò la legge del riscatto e dell'esercizio privato, sventuratamente quel fine, a giudicare dalle apparenze, in gran parte è stato frustrato. Imperocchè, qualunque sia la scuola che possa trionfare, al punto in cui ci troviamo, ci è da credere che fra qualche anno si risolverà forse mediocrementemente il problema amministrativo; si

crederà con ciò di migliorare il problema finanziario; ma il fine della massima utilizzazione in pro della generalità del paese, del grande motore delle ferrovie, a me pare assolutamente impossibile che si possa conseguire col presente indirizzo. E credo non sarà possibile di conseguirlo, finchè non si appor-teranno profonde e salutari innovazioni al medesimo; finchè almeno non saranno fatti novelli studi, e adottati divisamenti i quali modificchino in massima parte, e per quanto ha rapporto alle tariffe, le basi della legge che pende innanzi all'altro ramo del Parlamento.

Ecco l'altra ragione per cui all'allargamento del campo della mia interpellanza dovetti aggiungere l'invito all'onorevole Presidente del Consiglio, il quale ci entra per la così detta questione sociale nella sua qualità di Ministro dell'Interno, ossia per ciò che si riferisce alla utilizzazione delle ferrovie, principalmente rispetto alle classi lavoratrici.

Il Presidente del Consiglio ci entra altresì perchè, se questione vi fu mai di indirizzo governativo sulla quale la solidarietà di tutti i membri di un Governo dev'essere indiscutibile, io credo sia propriamente quella del miglior esercizio delle ferrovie.

Fatte queste avvertenze io entro difilato nello studio del tema.

Servizio cumulativo:

La configurazione della penisola in sè stessa, gl'interessi e le relazioni di traffico che si svolgono da una parte e dall'altra del continente, spesso fra le parti della stessa regione, e soprattutto le esigenze del traffico fra le isole ed il continente, richiedono dal Governo una particolarissima attenzione ed uno studio speciale, per risolvere felicemente il problema del servizio cumulativo.

Il Governo è in diritto di risolverlo.

Leggi dello Stato, a proposito di Convenzioni marittime e ferroviarie, decreti del Governo, e precisamente quello del 28 settembre 1880, gliene fanno un solenne dovere.

Ciò nondimeno, su cotesto grave tema non è stata impellente la ressa della pubblica opinione; imperocchè, sventuratamente, in Italia siamo governati dall'istinto dell'imitazione, e quando per i più gravi interessi ci mostriamo indifferenti, possano essi venire notevolmente dan-

neggiati, è quasi impossibile che vi si provveda opportunamente: anni ed anni inutilmente decorrono con pubblico disdoro e iattura.

Ora, del servizio cumulativo l'opinione pubblica non si è mostrata grandemente preoccupata; anzi la stampa stessa ne ha taciuto fino al punto di rendere possibili le pretensioni dell'attività privata; la quale in nome di un principio di libertà, che colla materia non ha nulla a vedere, ed in nome di un principio di giustizia immaginario, ha creduto e crede di poter contestare allo Stato il diritto ed il dovere di attuare il servizio cumulativo.

E ciò perchè?

Perchè - come avrebbero potuto dolersi i vetturali rispetto ai carrettieri, e più tardi i trasportatori sui carri, rispetto alle ferrovie - così gli agenti e gli spedizionieri dicono: « lasciate che noi facciamo questo servizio »; od in altri termini, benchè lo Stato, a procurare alla generalità dei cittadini le più pronte ed economiche comunicazioni, abbia fatto spese per miliardi, dicono: « non utilizzate coteste spese, ma lasciate che i nostri agenti ferroviari e marittimi non rimuovano gli ostacoli dei viaggi e dei trabordi, ne creino, anzi, con la loro inerzia di più, sicchè perfino le merci del più piccolo volume riescano notevolmente gravate; pochi saranno i traffici, ma le loro molte spese anderanno divise fra intermediari che saranno resi necessari ».

Io credo, o Signori, che la libertà e la giustizia possano essere offese nell'ipotesi che il Governo non s'interessi della più pronta e larga attuazione del servizio cumulativo. Ed è bene si noti che, a renderlo veramente proficuo, gioverà sempre il concorso della privata attività, a mezzo delle agenzie di spedizioni, le quali, in quanto per economia, prontezza e diligenza, possano fare concorrenza agli uffici ferroviari e di navigazione, presteranno pur sempre la loro opera utile.

So peraltro che, per l'attuazione del servizio cumulativo, si sono fatti studî; però con mio rincrescimento debbo notare che gli abbozzi delle convenzioni concordate sono lontanissime dal risolvere il problema. A parte che da tali convenzioni sono lasciate fuori molte parti d'Italia e dei centri marittimi importantissimi, esse non accordano tutte quelle agevolezze che risolverebbero il problema nel più largo signi-

ficato della parola: per raggiungere, cioè, la massima utilizzazione del servizio. In conseguenza io prego il Governo, e segnatamente gli onorevoli Ministri del Commercio e dei Lavori Pubblici, di preoccuparsi di questo gravissimo tema, e cercare di migliorare seriamente ed estendere le proposte di convenzioni, prima di sanzionarle.

E per chiudere le mie brevi avvertenze in ordine al servizio cumulativo, io richiamo l'attenzione del Ministero sopra un punto importante.

Credo che sia davvero un errore il supporre che la Sicilia abbia da essere perpetuamente considerata come un'isola da essere servita con mezzi di trasporto affatto suoi particolari; credo che sia un errore il pensare che le ferrovie in Sicilia si sarebbero dovute costruire in modo diverso da quello del continente, e senza possibile rannodamento alle medesime. Imperocchè, se non erro, in un tempo, che voglio augurare non abbia a riuscire molto lontano, si ha pur da risolvere il problema del passaggio dello Stretto, vale a dire si ha pur da riunire, con un tunnel sottomarino o con un ponte, la Sicilia al continente.

Ed a questo proposito io faccio presente ai signori Ministri ed al Senato che la Sicilia, con voto altamente italiano, anela la più pronta realizzazione di così importante unione.

Catania anzi ha preso l'iniziativa del movimento e ha rassegnate al Parlamento e al Governo del Re le sue istanze, e quelle di Palermo, Caltanissetta, Girgenti, Nicosia, Caltagirone, Piazza Armerina, Acireale, Militello, Val Catania, Troina, Regalbuto, Randazzo, Biancavilla e altre, in tutto ben 63 grosse città, molte delle quali capoluoghi di provincia e capoluoghi di circondari.

La legge stabilì un fondo per questo studio; desidererei che essa non rimanesse lettera morta: imperocchè, se mezzi di comunicazione possono avere dell'importanza, io credo che, così dal lato economico, come dal lato morale e dal lato politico, nessuno potrà averne altrettanta quanto quello del passaggio sottomarino, o mediante un ponte, dello Stretto di Messina.

Intanto però, è bene che il Governo metta almeno attenzione all'attuazione di un sistema di comunicazione marittima alquanto meno in-

felice dell'attuale: a tale scopo fo brevissime osservazioni.

Esiste un contratto colla Società Florio per il passaggio dello Stretto in coincidenza dei treni delle ferrovie, per viaggiatori e merci. Quel contratto nelle condizioni presenti lascia una passività al Governo.

Ora - poichè ci ha da essere una passività - perchè, domando io, non vorrete, non dirò annullare, ma ridurre notevolissimamente la tassa del passaggio dello Stretto per i viaggiatori e per le merci?

Una volta che la garanzia del minimo di reddito deve essere sempre sborsata, per la ragione che manca il traffico necessario per liberare lo Stato dal suo concorso, perchè, nei limiti almeno di questo concorso, non si ribassa il pedaggio e la tariffa delle merci?

Nel 1871, quando si studiavano nel Parlamento le penultime convenzioni marittime, l'Amministrazione di allora aveva promesso che avrebbe attuato nello Stretto il passaggio dei treni mediante la creazione di barche a vapore adatte a riceverli senza necessità di trasbordo. Questo pensiero finora non è stato attuato, mentre pur so che vi è stato taluno il quale ha fatto delle proposte per la costruzione di qualche nave adatta a realizzare il passaggio integrale del treno da un capo all'altro dello Stretto. Ora, se la spesa non è grave - e al fine cui verrebbe destinata non può essere gravissima - perchè non risolvere anche questa parte del problema?

Queste brevi osservazioni mi bastano per la parte della mia interpellanza relativa al servizio cumulativo.

Verrò ora ad un altro punto di molta maggiore importanza.

A che gioverebbe il servizio cumulativo senza che si rivedessero e notevolmente si abbassassero le tariffe? Se le tariffe hanno da restare nei termini in cui si rivelano nel progetto di legge, presentato all'altro ramo del Parlamento, ritengo che il problema ferroviario, in quanto riguarda il pubblico bene, riuscì pessimamente risoluto.

E qui mi permetto di rilevare un mio pensiero. Si è affacciata in Inghilterra, in Germania, in Austria l'idea della tassa unica ferroviaria per i viaggiatori, entro il perimetro dello Stato. In Inghilterra è d'impossibile attuazione

per la natura della proprietà delle ferrovie in mano di grandi e svariate Compagnie, salvo che si accennasse alla grande e contestabile operazione del riscatto e al conseguente monopolio governativo.

Non è per altro di facile attuazione in Germania, e nemmeno in Austria; nè io oso affermare che, nei termini di una tariffa mitissima come quella proposta dal Brandon per l'Inghilterra e la Scozia di sole lire 1 28 per la prima classe, centesimi 64 per la seconda, e centesimi 32 per la terza, sarebbe mai possibile per l'Italia. Ma, utilizzando cotesto pensiero, intorno a cui si affaticano le menti di coloro che si occupano degli interessi dei popoli, non si potrebbe tentare d'attuarlo in Italia, dove abbiamo, potenzialmente, tutto il monopolio ferroviario in mano dello Stato, e lo è in atto in maggior parte fin da ora, determinando una mitissima tassa unica, applicandola entro date zone, lievemente aumentativa per ogni altra zona di percorrenza?

Indagate, per esempio, quale sia la somma minima necessaria per pagare le spese d'esercizio di un tratto di ferrovia, supponiamo di 200 chilometri, e se vi pare troppo una zona a tanta distanza, restringetela a soli 100.

Ora, che male ci sarebbe, dappoichè nell'Italia il movimento di uomini e di merci è così scarso, che, entro 100 chilometri si stabilisse una tassa unica, tale, peraltro, da non aggravare la tassa per le percorrenze più brevi ragguagliata al sistema vigente, e da abbandonare o notevolmente alleggerire la tassa più grave per le percorrenze più lunghe? Che male ci sarebbe, ammesso ciò, che si adottasse un coefficiente per le zone doppie o triple, e perfino si esigesse una piccola indennità pel cumulo dei diversi servizi che si fanno fra le diverse Società ferroviarie, ed anche fra le marittime?

Quale ne sarebbe la conseguenza? La conseguenza non sarebbe l'attuazione della tassa unica per qualsiasi percorrenza; ma, eliminata la stretta proporzionalità in ragione chilometrica, la tassa ordinaria dei primi quindici o venti chilometri sarebbe quella della prima zona dei cento, con aumento proporzionalmente decrescente per le altre zone: in tal modo, nel più grande movimento dei viaggiatori, si avrebbe il mezzo di rifare la perdita della tariffa più cara, ossia esattamente proporzionale, pagata

da un numero di viaggiatori infinitamente minore.

Se per accogliere siffatto pensiero noi dobbiamo trovarlo attuato in altri paesi, io mi affretto a dire che esempio somigliante non troveremo esattamente in alcun luogo. Ma indirettamente, in più paesi, ne troviamo gli effetti, mediante le tariffe miti, e mediante le differenze, delle quali mi occuperò più tardi.

Ho voluto manifestare questo pensiero perchè lo credo degno degli studi del Governo, onde esso veda come meglio si possa risolvere il problema di attirare sulle ferrovie nazionali il maggior numero di viaggiatori col loro minor possibile dispendio.

Ma un lato gravissimo della questione, e che io reputo di facile e giovevolissima attuazione, è quello della unità della tassa dei piccoli colli.

Noi abbiamo l'unità della tassa per le poste; l'abbiamo felicemente sperimentata coi pacchi postali; l'abbiamo trovata tanto giovevole che ora si cerca di aumentarne il peso ed il volume; ed ove null'altro si facesse di meglio, sarebbe pur sempre un bene che s'ingrandisse il peso dei pacchi postali.

Ora, io domando ai signori Ministri, e segnatamente al Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio: si può negare che in Italia vi siano moltissimi prodotti i quali a non molta distanza, si vendono, fra un luogo e l'altro, a prezzi favolosamente diversi? Prenda, onorevole Ministro, i diligenti lavori del suo ufficio, e vedrà che perfino sulle materie di prima necessità, per esempio sul pane e sul frumento, pareggiate le differenze di qualità, vi è la differenza talvolta del 30 e del 35 per cento.

A Sassari, per esempio, nella settimana dal 21 al 26 maggio il frumento da pane di prima qualità è segnato a lire 31,10 il quintale, mentre a Noale (Venezia) è solo a lire 22,37. Le uve del Piemonte nel 1881 hanno avuto un prezzo medio di lire 30,944, mentre quelle della regione meridionale adriatica, dove la sostanza zuccherina e alcoolica è maggiore, appena raggiunsero la media di lire 17,440; e anche meno le uve ancor migliori della regione IX che comprende Foggia, Bari, Lecce; e nella meridionale mediterranea discende a lire 12,079; ed in Sicilia dove sono le più ricche uve, non

vi è alcun mercato per esse, e molto meno sono obbietto di esportazione dall'isola.

Ora, se fosse possibile di trasportare dall'un capo all'altro d'Italia, non dirò tutte le masse dei prodotti, perchè la questione si complicherebbe, ma almeno mostre notevoli dei medesimi, le quali, per esempio, si elevassero al peso massimo di un quintale; e ciò con un prezzo modico il quale potesse essere sofferto dal valore della merce stessa, io ritengo che si verificherebbe la più benefica rivoluzione in tutta l'economia del paese, non solo dall'aspetto della produzione, ma anche da quello della ripartizione, e soprattutto da quello del consumo.

Quanti prodotti non vanno fra noi perduti per mancanza di pronto ed economico trasporto nei luoghi che ne difettano o che li pagano caramente!

Io vorrei domandare ai miei concittadini siciliani, che dicano se, allorchè ci vien meno la ricerca degli aranci e dei limoni per parte dell'America del Nord dal porto di Trieste, non si è condannati a vedere deperire quei prodotti, mentre che, nei mercati del continente d'Italia nostra, di essi ci è tutt'altro che abbondanza e basso prezzo.

Ma se cento chilogrammi di cotesti prodotti, di altre frutta, di ortaglie, di vino, di olio di oliva, si potessero portare, con una somma massima di due lire da un punto all'altro d'Italia, (e con due lire vi sarebbe remunerazione larga di spesa d'esercizio e perfino rimborso di una parte del capitale), si verificherebbe davvero una rivoluzione sulla economia del paese; chè non solo si utilizzerebbe gran parte dei prodotti che vanno perduti, dei materiali importantissimi sui quali però non è possibile un forte aggravio di spese di trasporto, ma sorgerebbero ben pure industrie e intraprese nuove e svariatissime.

Io non oso peraltro determinare limiti di prezzo o di peso; ma sottometto la mia idea, che a me pare degnissima di considerazione; e, giacchè le ferrovie sono pressochè tutte dello Stato, e costruite quasi tutte col suo concorso, anzi con suoi ingenti sacrifici, io domando: perchè non utilizzarle in qualche modo?

Pare ardito cotesto concetto? Ebbene, fissate una tassa minima di una lira, per esempio, per i colli entro 25 chilogrammi e poi stabilite lievi coefficienti per le percorrenze di 300 chilometri

in su, e per le quantità superiori fino al quintale, fermando il prezzo massimo a lire due, e superandolo ancora ove si tratti di servizio celere.

Trovar modo di far avere in tutta Italia, con assai lieve spesa, qualsiasi produzione, importa un immediato miglioramento di tutte le classi e della convivenza, importa incremento di reddito delle ferrovie e delle finanze.

E perchè si dia la dovuta importanza al pensiero della necessità dei più pronti provvedimenti, io mi permetto richiamare all'attenzione del Senato alcune cifre.

La spesa totale impiegata in Italia per la costruzione e per il materiale delle ferrovie, dal Ministero dei Lavori Pubblici veniva calcolata nel 1881 in lire 2 miliardi e 678 milioni. Ma vi sono più centinaia di milioni di lire in ferrovie e materiali che non appartengono allo Stato; le ferrovie meridionali, però, le considero, fino a mutamento d'indirizzo, come di prossima appartenenza allo Stato; le altre indiscutibilmente private, in massima parte traggono la loro origine e la vita con aiuto dello Stato. Ad ogni modo, tra finanza pubblica ed industria privata, è indubitato che l'Italia ha patito la spesa in capitale, fin qui, di due miliardi e 678 milioni. Ora io penso che tale spesa, dal principio sino ad oggi, sia realmente costata, anche compensato lo scarso utile conseguito, 4 o 5 miliardi di onere allo Stato e al paese; ed in ciò dire intendo parlare di capitali e d'interessi raccolti insieme e capitalizzati, e credo bensì di tenermi nel meno anzichè nel più. Or bene, quale è il prodotto lordo annuale di cotesti ingenti valori, comprese anche le ferrovie private?

Nel 1881 - poichè di quell'anno abbiamo la statistica - non è stato che di 191 milioni, ossia 21,688 lire per chilometro di ferrovia.

Su questi 191 milioni, quale è stata la spesa? 134 milioni, ossia 15,246 lire per spese di esercizio e di manutenzione a chilometro, onde il prodotto netto raggiunse appena annui 57 milioni.

È pertanto indiscutibile che le nostre ferrovie non producono; esse non possono sostenere il confronto con alcune delle grandi nazioni, pur serbate le proporzioni della estensione delle reti e della rispettiva popolazione.

Siamo padroni, non di meno, di reputarci

lieti degli effetti, se consideriamo il presente rispetto al passato!

E veramente un qualche effetto utile, apparentemente utile, ci ha da essere; ma l'effetto reale delle nostre ferrovie è pur sempre quello: cioè non producono.

Io non nego per ciò che i miliardi spesi sieno indirettamente produttivi per il paese; non potrei commettere tanto errore; chè in fatto di comunicazioni la massima parte dei loro effetti utili in senso economico, morale e politico, sono invisibili, ma non meno reali. Però, quando noi vediamo che le ferrovie di tutti gli altri Stati, di certo non tutti più ricchi dell'Italia, perchè io non parlo solo dell'America o dell'Inghilterra, o della Francia, ma di tutti, e anche della Germania e dell'Austria-Ungheria, danno risultamenti finanziariamente assai maggiori, perfino dov'è l'esercizio governativo: dobbiamo tutti riconoscere che qualche cosa vi ha da essere di specialmente, di organicamente erroneo e vizioso fra noi; onde è chiaro che l'esempio di ciò che avviene di fuori, è del tutto malamente invocato.

Che significa infatti il dire che le tariffe nostre non sono più alte dalle altre, se con quelle tariffe la potenza motrice delle ferrovie rimane inattuata?

Che si direbbe di quell'impresario che, in confronto di altre piazze, giudicasse miti i prezzi d'ingresso, i quali però, perchè non a portata dei mezzi degli spettatori, non impedissero che resti vuoto il teatro?

Tra il conseguire un lieve guadagno con tariffe bassissime, e il tenerle elevate a perdita, non è dubbia la scelta.

A che far trascinare vetture e carri a vuoto?

Si oserà obiettare che, anche coi notevoli ribassi, non verranno i viaggiatori, nè si spediranno le merci? Ma come si spiega dunque che nei casi non sempre lodevoli di pubbliche feste, di divertimenti, di esposizioni, ecc., riducendosi notevolmente le tariffe accorrono uomini e si mandano cose? Come si spiega il prodigioso sviluppo dell'istituzione dei pacchi postali fra noi?

Si vorrà dire sul serio che l'Italia sia in uno stato d'estrema miseria, e tale che manchi di uomini che vogliano e debbano per loro tornaconto muoversi, e di merci da trasportare

da un punto ad un altro dello Stato, ed anche da produrre per essere trasportate?

Dirò invece, che le condizioni del trasporto non sono rispondenti alle esigenze economiche delle nostre popolazioni, delle nostre economie ed industrie: in altre parole: il governo delle ferrovie fallisce tra noi ai suoi fini; esse perciò non sono fatte pei traffici, ma esigono che questi si sacrifichino alle medesime.

Io non mi dilungo su questo tema, parendomi bastevoli le fatte avvertenze. Son venuto alle fatte considerazioni, perchè veramente mi ha prodotta una stretta di cuore il vedere le proposte delle nuove tariffe che si vorrebbero consegnare agli appaltatori dell'esercizio delle ferrovie. Se per sventura d'Italia, con le designate condizioni, non dirò per sessant'anni, ma solo per vent'anni, si dovesse incatenare la vita e il movimento italiano, io, acerrimo nemico d'ogni ingerenza dello Stato, direi: continuiamo pure a danneggiare la nostra azienda ferroviaria, lasciamola in mano dello Stato, ma attuiamo, prima ancora di trasmetterla alla attività privata, attuiamo le buone leggi economiche, le quali c'insegnano che col caro nulla si ottiene, attuiamo dunque il buon mercato: attuiamolo soprattutto conformandoci alle contingenze nostre, alle esigenze delle classi e delle popolazioni tutte della patria, peninsulare e insulare!

Vengo ad un terzo punto, per il quale invoco più specialmente l'attenzione dell'onorevole Ministro del Commercio e del Presidente del Consiglio.

Nelle nostre città principali, sia per la difficoltà degli alloggi, sia, come in Roma, per le difficoltà atmosferiche, non è facile che viva con tutta comodità una numerosa classe lavoratrice. Quindi è necessario che o viva male, o rinunci al suo svolgimento. Ora, domando io: che male ci sarebbe, poichè le ferrovie toccano nonchè le sole città principali, anche le secondarie, che si stabilissero, come il Governo inglese ha potuto richiedere dalle Società private per Londra, si stabilissero, dico, dei treni in servizio degli operai, o questi si facilitassero a servirsi dei treni ordinari mattutini e serali, con un prezzo ridotto di molto, entro una zona di dieci, quindici o venti chilometri al più? Ove questo si facesse, ed in conseguenza si rendesse possi-

bile di far gravare sulla giornata del salario la spesa del trasporto, il quale non dovrebbe costare che qualche decina di centesimi (come di dieci centesimi è per Londra per un tragitto di undici e più chilometri in sola andata, ed altrettanti in ritorno) quanti vantaggi non si otterrebbero?

Adesso parlo di Roma; ma il concetto è generico, e poi ne verrebbero le applicazioni: orbene, quanto a Roma, l'agro romano si potrebbe facilmente coltivare, restituendo sempre, nel luogo salubre donde si muoverebbero, i lavoratori. E trasportandomi da Roma a Catania, io veggo che, nella così detta *piana*, travagliata dalla malaria, e nella quale non vi è principio di bonificazione, vi sono più stazioni site in aperta campagna: Bicocca, Motta S. Anastasia, Passo Martino. Ora, che male ci sarebbe che si facessero muovere gli operai il mattino e ritirare alla sera, con treni speciali ove si avessero numerosi operai da condurre, o in coincidenza di treni ordinari al minimo possibile?

Io faccio riflettere agli onorevoli Colleghi ed al Governo che la più notevole inferiorità che, in fatto di ferrovie, presenta l'Italia rispetto agli altri paesi, consiste nello scarsissimo movimento delle terze classi; che cosa vuol dire ciò?

Contraddicendoci intorno alle esagerate apprensioni sulla nostra miseria, diremo forse che fra noi è più numerosa la classe ricca e agiata che in altri paesi?

Vuol dire che il movimento veramente produttore è sparuto. Noi troviamo sulle ferrovie germaniche su 10 mila viaggiatori appena 104 nelle prime classi, 355 nelle seconde, e 9541 nelle terze classi!

Questo è il movimento essenzialmente produttore! Invece in Italia che cosa abbiamo?

Le ferrovie costruite ed esercitate col concorso e col sudore del popolo, sono quasi un privilegio di poche classi, e la grande maggioranza, precisamente delle campagne, non sa, nè saprà che farsene.

In atto abbiamo che nelle ferrovie dell'Alta Italia le prime classi danno il 2 e 95 per cento di tutto il movimento; il 12 e 75 per cento le seconde classi; il 31 e 14 per cento soltanto nelle terze classi, mentre il 53 per cento non rappresenta che il movimento di militari e di altri per conto dello Stato!

Nelle ferrovie Romane il rapporto è peggiore. Ne abbiamo 4 e 70 per 100 di prima classe, 19 e 55 di seconda.

Nelle Calabro-Sicule ne abbiamo 3 e 23 per 100 di prima classe, 20 e 75 per 100 di seconda.

Il percorso medio è sempre in danno delle terze classi, imperocchè nell'Alta Italia è di 106 chilometri per la prima classe, di 60 per la seconda e di soli 39 per la terza; nelle Romane il rapporto è peggiore, cioè di 170 chilometri per le prime classi, 87 per le seconde, 44 per le terze; il quale si tiene a 40 per le Meridionali e a 39 per le Calabro-Sicule, nelle quali ultime però la prima classe non raggiunge che 72 chilometri di percorso.

Ora è certo che per divertimento il popolo non si può, nè si deve mettere in viaggio, ma chi è che può negare che non vi sia un grandissimo bisogno di movimento in Italia? Possiamo ammettere che le condizioni economiche del lavoro in Italia sieno identiche dappertutto; che vi sia dappertutto equilibrata attitudine, bisogno, offerte, dimande di lavoro colla relativa tendenza, come dovrebbe essere sempre, al miglioramento delle classi lavoratrici?

Si può negare anzi che, ad esempio, alla Sicilia, in dati mesi dell'anno, non faccia d'uopo delle braccia di altre regioni?

I poveri lavoratori della Calabria vi vanno con mezzi di trasporto costosi o preadamitici!

Possiamo negare che in Sardegna non vi sia difetto di lavoratori in alcune stagioni?

Possiamo negare che gente di lavoro, perita nelle arti e nei mestieri, non vi sia nell'Alta Italia, la quale, ove avesse buone condizioni di trasporto, si porterebbe facilmente, in date stagioni almeno, nelle altre parti d'Italia?

Possiamo negare che i lavoratori di campagna delle contrade più alte delle Alpi non avrebbero disponibile qualche mese della stagione invernale, che potrebbero benissimo impiegare, anche portandovi le loro speciali attitudini, in taluni punti del territorio meridionale?

Qual'è quell'operaio che possa voler intraprendere un viaggio da un punto all'altro d'Italia per tentare di trovar lavoro, se il solo trasporto di sé gli deve portar via gran parte di un anno intiero di salario?

Che si è fatto, che si tenta di fare per liberare le classi lavoratrici da tanta iattura?

Quali sono gli argomenti di più reale e indiscutibile utilità di quelle classi? Che cosa è la questione sociale? Quali i temi dei quali si preoccupano gli uomini di Stato? A che meneranno le leggi, quali si vogliono, sugli infortuni, sulle pensioni della vecchiaia, e simili, fuorchè a indebolire il principio della responsabilità individuale, a favorire l'imprevidenza, a fomentare artificialmente lo sviluppo del principio della popolazione, a creare illusioni che possono divenir fatali? Perchè, invece, fin da ora non si utilizzano le spese già fatte, mettendo a portata di tutti le ferrovie? Perchè preferiamo di rimandare alle calende greche ogni miglioramento?

V'è grande e giusta preoccupazione nel fenomeno fra noi, in gran parte morboso, dell'emigrazione. Ma una delle più forti ragioni dell'emigrazione in Italia è lo squilibrio del lavoro. Imperocchè la sua merce è spesso, in talune contrade, più offerta che richiesta, onde la bassezza e l'incertezza della mercede. Ma nego che, in senso assoluto, vi sia vero disquilibrio di offerta e domanda, ritengo anzi che questa vinca quella. Non si può ammettere che in Italia non vi sia bisogno di lavoro per quante sono tutte le braccia disponibili; ma bisognerebbe almeno che a buon mercato si potessero trasportare i lavoranti da un punto ad un altro. Allora, aiutati dallo spirito di associazione, e un po'dalla educazione, l'eccesso dei lavoranti di una contrada facilmente potrà recarsi dove è difetto: ma se è interdetto, a causa dell'ignoranza e del caro delle comunicazioni, di andare facilmente da un punto all'altro dell'Italia, chi non può vivere in casa sua, adescato e illuso preferirà portare la sua miseria all'estero.

Vengo al quarto tema, il quale riguarda l'entità delle tariffe. Non vi è dubbio che mediante le tariffe eccezionali si possa correggere il male delle tariffe generali e delle tariffe speciali; ma per tentare di migliorare le condizioni economiche dell'Italia, tenuto conto che gli interessi delle ferrovie sono in massima parte in mano dello Stato, bisogna fare uno sforzo per la modifica sostanziale in ribasso delle tariffe generali e delle tariffe speciali.

Testè dicevo, dunque, che i confronti in cifre atinte da altri paesi, non ci devono imporre. Trovo infatti in uno dei pregevoli volumi dell'inchiesta

sull'esercizio delle ferrovie, che le tariffe italiane sono portate, poco meno che come modello di bassezza; imperocchè si accenna in quel volume, che, nella piccola velocità, le tariffe russe sono di lire 7 e 68 per tonnellata-chilometro; le spagnuole 7 65, le austriache 7 33; 7 32 le bavaresi, 6 38 le prussiane, 6 88 le olandesi, mentre che sono di 6 69 le italiane, le quali sono vinte solo dalle francesi perchè queste scedono a lire 6 03, e dalle belghe che sono a lire 5 12. Quantunque, riguardo a queste ultime, si rifletta che la loro bassezza maggiore sia dovuta alla media con quelle assai basse di ritorno e di concorrenza.

Io non so veramente se questi calcoli siano fatti in ragione dell'entità reale e totale del trasporto, fatto con l'applicazione delle varie tariffe; ovvero in ragione della tariffa unitaria aritmeticamente raccolta per tutte le sue specie, e ridotta in una somma media per ciascuna di esse.

Io non lo so; però presumo che sieno fatti nel secondo senso, poichè, se così non fosse, sarebbe impossibile la somma di trasporti che negli altri paesi si verifica, quantunque le condizioni della ricchezza non siano notevolmente migliori o diverse dalle nostre.

Ora tra noi, tranne il piccolissimo movimento dovuto ad una specie di tollerato monopolio, sia per trasporto di carbone, sia a mezzo di vagoni refrigeranti, e tranne l'equo prezzo di alcune tariffe speciali, è positivo che il movimento in base alle tariffe generali è meschino, e per le lunghe percorrenze è quasi nullo.

La massa dei trasporti, in molta parte delle ferrovie italiane, è così esigua che non risolve il problema non solo nel senso di valere a far pagare una parte del capitale investito nella costruzione delle ferrovie, ma nemmeno in quello di pagare le spese di esercizio.

Beninteso che parlo delle medie: imperocchè in alcuni punti, come nell'Alta Italia, la cosa è diversa; comechè anche quivi si sia ben lontani dall'avvicinarci allo sviluppo che dovrebbe attendersene.

Io credo che in Italia si debbano applicare criteri particolari per ben regolare la materia delle tariffe.

Noi vediamo che l'Alta Italia, che è la parte in cui il servizio è meno inadeguatamente remunerato, non dà che 12,163 lire per viag-

giatore-chilometro, mentre le Romane ne danno lire 9773: anche cotesti sono dati statistici sul movimento del 1881. Le Meridionali danno 7495, le Calabro-Sicule 4146, le Sarde 2222, le Sicule occidentali 5547.

Ora, domando io: questa scarsezza di movimento è dovuta veramente alla mancanza di volontà e di bisogno di viaggiatori, o al difetto di convenienza economica, a causa dell'elevatezza della tariffa e della configurazione d'Italia? Io credo quest'ultima causa sia la maggiore.

Ma giacchè le forti spese s'impiegarono alla costruzione, le fortissime s'impiegano per l'esercizio e la manutenzione, perchè non si facilita il movimento, mediante notevoli scemamenti di tariffe?

Nelle Calabro-Sicule, sopra lire 13,890 di spese totali di esercizio e di manutenzione, vi sono lire 1292 di spese generali, e ben 7313 lire di spese di sorveglianza e di manutenzione. Ora, come si può temere che il ribasso, fosse pure del 40 o 50 per cento sulla tariffa dei viaggiatori e delle merci, possa recare notevole danno all'amministrazione?

Su 13,890 lire, 8605 di spesa fissa, pressochè tutta indipendente dal movimento; ora queste 8605 lire - le quali vanno perdute, ancorchè non vi camminassero treni del tutto vuoti - perchè non utilizzarle, incoraggiando così un maggiore movimento col ribasso delle tariffe?

Abbiamo veduto che la percorrenza media dei viaggiatori è la più bassa nelle Calabro-Sicule; e pure essendo esse già rannodate alle grandi linee continentali la percorrenza dovrebbe essere più elevata: ma non può sperarsi, chè gli affari non trovano convenienza nelle alte tariffe, e i pochi indispensabili prendono, con tutte le spese e i disagi relativi, la via del mare.

Il Ministro di Agricoltura, quando ci rifletta, può dire che varietà e che quantità di merci - di basso valore se vogliamo - vi hanno nell'Italia meridionale, nelle Calabrie, nella Sicilia in specie?

E quante altre merci, quanto materiale non si è impediti di porre a profitto o produrre solo per l'esorbitanza delle tariffe?

Ma contro il mio assunto è l'opinione invalsa, per la quale si è creduto di affermare che occorrono 5 o 6 centesimi per chilometro e per

tonnellata o per viaggiatore, affinchè si rimborsi la spesa media occorrente per l'esercizio e la manutenzione, e si abbia un qualche residuo per l'ammortizzazione del capitale.

A me invece sembra questa una cosa assolutamente inesatta; perchè, per esempio, nel viaggio di ritorno, anche colla tariffa abbassata poco più di un centesimo per chilometro, tonnellata, o viaggiatore, ci sarebbe ancora una qualche remunerazione, giacchè la spesa di trazione in parte è fatta.

Noi vediamo che negli altri paesi, in Inghilterra specialmente, i viaggi detti di piacere, che sono numerosissimi, si trovano abbastanza remunerati colla spesa di un centesimo e mezzo, o due.

Ora, quando abbiamo tanta latitudine di ribasso, perchè non provocare l'aumento del trasporto delle merci e del movimento dei viaggiatori collo scemare le tariffe, invece di mantenere inerte questo costosissimo istrumento che sono le ferrovie?

Perchè impegnarci, se non sappiamo o non vogliamo trarne il profitto possibile, in nuove costruzioni, colla spesa di miliardi di lire, se quelle che già abbiamo e, per la loro giacitura, di suprema importanza, con tanti stenti costruite, solo per distrazione o per oblio noi le lasciamo così improduttive?

E perchè il mio pensiero non sia inapplicabile a qualcuna delle grandi reti delle ferrovie italiane, io rilevo che anche quelle dell'Alta Italia, mediante un beninteso congegno di tariffe, si potrebbero grandemente avvantaggiare.

Difatti, anche per l'Alta Italia abbiamo il 6.26 0/0 di spesa d'amministrazione generale; abbiamo il 24.44 0/0 di sorveglianza e di manutenzione. Ora, quando ci è tutto il margine quasi del 33 0/0 di spese fisse, indipendenti dalla quantità del movimento, io non vi dico che si abbia a discendere del 60 o dell'80 0/0 dalle tariffe attuali, ma bensì credo che dal 20 al 30 0/0, o in ogni caso quanto basti almeno a distruggere le sovratasse governative, si può immediatamente abbassarle, perchè è irrazionale il non ammettere che col maggior movimento non si accresca il reddito totale che si ottiene colle tariffe elevate.

Che diremo poi delle ferrovie Romane dove abbiamo 8,52 di spesa di amministrazione, 33,89 di manutenzione, e solo 28,62 di movi-

mento e servizio commerciale, e 28,97 di trazione e materiale mobile? Sopra questo 42 e più per 100 di spese fisse, non si può attenuare il gravissimo carico che rende economicamente quasi più distante Napoli da Roma, di quanto non siano distanti due porti di mare fra loro assai più lontani?

Relativamente alle Meridionali noi abbiamo ancora il 41 per 100 di spese fisse; quanto alle Calabro-Sicule le tariffe hanno agito nel senso di far compiere una continuata spoliatura degli interessi dello Stato; imperocchè abbiamo 9,30 di spese di amministrazione e 52,67 di spese di sorveglianza e manutenzione. Ora coteste sono pressochè spese immutabili; mettete il movimento decuplo e questo 62 per cento di tutta la spesa d'esercizio non cresce o crescerà assai poco: crescerà bensì la spesa di trazione materiale mobile, di movimento e servizio commerciale, ma giammai nelle proporzioni del maggior utile che potete attendere. Anzi non bisogna dimenticare che nelle Calabro-Sicule, come in parte nelle Meridionali, il difetto di treni merci, rende artificialmente più costoso, a mezzo dei treni misti, il trasporto di poche merci, di quanto lo sarebbe quello di una quantità assai maggiore.

Io non intendo di scendere ad altri particolari intorno a questo punto; ma credo che le esposte considerazioni debbano persuaderci che le tariffe generali, e anche le speciali comuni, quali sono proposte nell'altro ramo del Parlamento come base di future condizioni, debbano essere rivedute sostanzialmente.

Ora, brevi parole sull'ultima parte della mia interpellanza, cioè sulle tariffe differenziali. In tanto io ho insistito sul bisogno dell'attuazione del miglior servizio cumulativo e sul bisogno della revisione delle tariffe generali e delle tariffe speciali comuni, in quanto che mi sono prefisso che bisogna trarre profitto dell'enorme massa di spese state fatte, e delle altre non lievi che si faranno ogni anno per la manutenzione ed esercizio delle ferrovie. Ora non si deve negare che il più grande ostacolo dell'utilizzazione delle ferrovie in Italia, viene appunto dalla configurazione dell'Italia stessa. Io fo plauso al divisamento del Governo che vuole ripartire le linee in modo longitudinale. Bisogna associare l'un capo all'al-

tro dell'Italia, e farne in quanto è possibile, un sol tutto economico: ma questo non produrrà mai i suoi effetti se non quando economicamente si attenui grande parte della distanza mediante le tariffe decrescenti in ragione della distanza stessa. Io ripudio il pensiero che nelle lunghissime percorrenze la tariffa ridotta, dell'ultimo tratto, debba servire di norma del pagamento per tutti i tratti antecedenti.

Per questo importerebbe creare delle correnti di traffico artificiali, destinate cioè a fare scomparire quelle che sono essenzialmente perturbatrici producendo degli spostamenti nelle correnti naturali; non può essere senza grave danno il procurare col bilancio dello Stato l'effetto che il luogo il quale è più lontano deve attirare a sè il commercio del più vicino.

Dunque trovo ben fatto negli studi preliminari, stati concordati fra le diverse rappresentanze ferroviarie, di eliminare il concetto che il punto più lontano abbia a pagare meno caro del punto più vicino. Ma, fatto omaggio a cotesto pensiero, soggiungo che è una vera delusione il veder discendere così omeopaticamente la tariffa per tratti di 200 chilometri, od anche di 100 in 100. Nelle distanze di qualche migliaio di chilometri, quali merci e quali viaggiatori potranno trovare il tornaconto di muoversi? Il concetto, invece, delle tariffe differenziali dovrebbe attuarsi in guisa che nel calcolo totale del pagamento della tariffa, delle centinaia intere di chilometri debbano sparire, cioè debbano essere assorbiti nella tassa notevolmente decrescente.

Ma chi fa cotesto studio? Se ce ne rimettiamo alle Società esercenti, siccome esse tengono conto dello *statu quo*, e preferiscono attenuare il lavoro tenendo immobile il profitto, anzichè accrescerlo col buon mercato, c'è poco da attendersi. Se invece seriamente, come di cosa di gravissima importanza, se ne occupa il Governo, il buon successo dipenderà dalla maggiore larghezza di vedute da cui si farà guidare. Esso, il Governo, deve tener conto delle statistiche, le quali, per imperfette che siano, mostrano abbastanza chiaramente che nelle ferrovie non vi è affatto movimento in senso di viaggiatori e di merci per lunghe percorrenze, e molto meno in senso longitudinale; difatti è infinitamente meno di un centesimo della popolazione italiana, quella che una volta

nella sua vita è potuta andare da un capo all'altro d'Italia; la massima parte delle merci trova comodo di abbandonarsi ai piroscafi - non quelli delle Società sovvenzionate - ma ai piroscafi stranieri, i quali, sotto alcuni riguardi, sono stati di grande beneficio per il commercio e la produzione. Il Governo quindi tenterà, col l'aiuto degli enti interessati, di risolvere il problema di un buon sistema di tariffe differenziali, con applicazione veramente generosa per le lunghe percorrenze; così richiamerà ad esse correnti di traffico giammai esistite.

Io mi era imposto di non scendere ad alcuni particolari; ma dal poco che ho osservato fin qui voglio augurarmi che il pensiero mio, esclusivamente ispirato al sentimento del bene pubblico e del dovere del mio Ufficio, sia stato reso chiaro. Con questa fiducia io mi affretto ad una breve conclusione che farò seguire da alcuni quesiti che io fo agli onorevoli Ministri.

Io credo che il problema economico non vada bene in Italia, perchè l'attenzione pubblica si suole perdere nei particolari e dimentica lo studio e l'applicazione dei grandi principî.

Una volta vi erano alti pensatori, vi erano uomini di Stato che tenevano fisso lo sguardo sopra i principî; e, nell'interesse esclusivo del pubblico bene, tentavano di attuarli largamente.

Pur troppo al dì d'oggi il regime parlamentare non sempre corretto ha distratte le menti nonchè dalla pratica, perfino dallo studio scientifico dei grandi principî; anzi si può dire che essi sono messi in disparte, e non vi sono che interessi visibili e sensibili, alimentati o rappresentati da codesti pregiudizî popolari, o da monopolî, mi si tolleri l'espressione. E, quando gli uni o gli altri ingrossano la voce, trovano la stampa, trovano una opinione pubblica poco ben disposta a cercare il bandolo della matassa, a vedere il vero e tutto il vero; e noi pur troppo ci affrettiamo, trascinati dall'istinto dell'imitazione, a fare ed a distruggere leggi sopra leggi; a smarrire i grandi e generali interessi, a dar corpo alle ombre o inconsapevolmente soddisfare illegittime esigenze del privato o del locale egoismo.

E restando nel nostro tema, io chiedo: si può egli negare che l'Italia non abbia spesi miliardi nelle sue ferrovie? Si può negare che

al confronto di altri paesi il prodotto che l'Italia ne ricava sia minimo?

Si può provare che l'Italia sia miserabile al punto da non potere avere uomini e cose per cui vi fosse convenienza di muoversi e da essere mossi, utilizzando così i non larghissimi mezzi di comunicazione ferroviari, fin qui creati nel suo territorio? Si può negare che non vi sia un rincaro opprimente secondo le attuali tariffe, e però un ostacolo insormontabile perchè uomini e merci si muovano da un capo all'altro d'Italia? E a questo non fa dolorosa corona il sistema di privilegiata navigazione che, nei traffici interni, affama le isole ed il continente con prezzi enormi e superiori a qualunque convenienza economica? Sono veri o no tutti cotesti fatti?

Ed è davvero un miracolo se con tutto ciò non si vada indietro e si conservi tuttora la potenza produttiva; ma un vero e solido progresso, secondo me, è davvero impossibile!

E di fatti, volete una prova del cattivo andamento del servizio ferroviario? Osservate per un momento l'attività privata, e vedrete che essa invade il campo che avrebbe dovuto essere più utilmente occupato dall'industria delle già costrutte ferrovie ordinarie: essa fa costruire a tutte sue spese linee di tramvie parallele alle linee ferroviarie, le esercita in concorrenza delle medesime, e queste vince anche col buon mercato.

Ebbene, uno strumento così perfetto, così costoso, quali le ferrovie ordinarie, quante volte fosse bene utilizzato, potrebbe rendere mai possibile la concorrenza della nuova industria, che è costosa alla sua volta, nè è per propria indole così largamente remuneratrice come alcuni la suppongono? Perchè non stabilire nelle ferrovie ordinarie prezzi mitissimi per tutti, e precipuamente per il trasporto degli operai, soprattutto dai centri più popolati?

Ci sarà una legge sulle tramvie; ma io non vorrei una legge di restrizione. Migliorate il servizio ferroviario; diminuite notevolmente le tariffe; determinate delle corse operaie; attuate un sistema differenziale notevolissimo, non artificiale, non in pregiudizio di un luogo, e in servizio ingiusto di un altro: e vedrete che si ridurranno ai minimi termini i surrogati, i quali dovrebbero raccogliere solo quella parte che deve sfuggire al movimento ferroviario.

Imperocchè, io penso che nello stato attuale le tranvie prendono la parte che spetta alle ferrovie, meno per la comodità, che pel basso prezzo.

Si parla degli ostacoli esistenti fra noi allo svolgimento della ricchezza pubblica; e si oblia di trarre profitto delle copiose ricchezze che abbiamo. Ma domando io: l'America del Nord, l'Inghilterra, la Francia, hanno inventato processi nuovi per isvolgersi in ricchezza? Sono le ferrovie principalmente che in quei paesi hanno operato il miracolo.

La Francia, per consenso di statistici molto accurati, qualche ventina di anni fa, si considerava non producesse, tutto compreso, che un valore di 15 o 18 miliardi all'anno.

E per consenso di altri si arriva a supporre che ora dopo un ventennio, malgrado i disastri del 1870-1871, la produzione annuale della ricchezza della Francia si avvicini ai 30 miliardi all'anno.

Saranno effettivamente 24 o 25; ma ad ogni modo colà si è raggiunto un sorprendente progresso.

Ora, a qual punto si crede che arrivi la miseria d'Italia? Toglietene i 2½ e poco più di territorio che le manca rispetto alla Francia; toglietene la parte minore di popolazione, tenete conto delle sue foggie più modeste di vita e di consumo, della minore capitalizzazione, di sistema tributario peggiore; e con tutto ciò non vedo come in Italia si abbia ad avere un reddito lordo minore del 50 0/10 del reddito francese! Ora, se l'Italia avesse (e credo non si possa aver di meno, perchè altrimenti non solo non vi si progredirebbe, ma vi si morirebbe di fame), se, dico, l'Italia avesse 12 miliardi all'anno di creazione di quei valori dei quali vivono i suoi 28 o 29 milioni di abitanti, e dai quali si trae il miliardo e mezzo e più di spesa pubblica: domando io sopra un ammasso di prodotti di 12, di 14 miliardi all'anno, uno svolgimento di comunicazioni, una larga utilizzazione di ferrovie ove non spingerebbe la ricchezza pubblica?

Qual meraviglia che sopra qualche centinaio di milioni, che dovrebbe aversi in più e fra non molto, del reddito lordo delle ferrovie, sorgesse mezzo miliardo annuo di maggiore ricchezza privata?

Chi si fa a riflettere come vuole esser pre-

parata la ricchezza da tutte le forze di produzione, lavoro, capitale, terreno, prima che la si metta in traffico, capirà che a produrre un maggiore reddito lordo di 100 milioni di lire con l'esercizio ferroviario, concorre tal massa d'industrie da dover procurare un contemporaneo svolgimento di potenze produttive di terreni, di capitali e di lavoro, che certamente deve più volte superare la semplice indennità del viaggio e del trasporto. Ebbene, noi siamo in prospettiva di trarre utilità dal grande fattore che sono le ferrovie che abbiamo; siamo alla vigilia di spendere ancora centinaia di milioni che fra qualche decennio ascenderanno a miliardi, e vi siamo così rassegnati, indifferenti ed inerti da accettare limitazioni od abbandono delle forze che abbiamo, senza tentare di sollevare almeno la questione ai veri principî, ai veri e grandi interessi della economia di tutto il paese e dello Stato?

Se ne verrà, in vista di un notevole scemamento delle tariffe ferroviarie e di una assai larga applicazione del principio delle differenziali, se ne verrà forse, l'onorevole Ministro delle Finanze nella sua sapienza, a dire che si diminuirà il reddito, quando avrà veduto che in certe linee il 62 per cento è spesa fissa che di poco si altera, ancorchè il movimento fosse decuplo, quando avrà veduto che movimento non c'è, che il peso lordo è quadruplo, quintuplo, sestuplo del peso utile che si trasporta?

Io non aggiungo altre parole, e voglio confidare che questa stagione estiva riesca produttrice di buone idee e sopra tutto di eccellenti frutti.

Ora leggerò la mia conclusione che raccomando ai signori Ministri.

Io desidero che la risposta degli onorevoli signori Ministri possa rivolgersi benigna sopra questi punti:

1° Attuare largamente il servizio cumulativo colla più mite tariffa, e all'infuori di ogni monopolio; affinchè quel servizio riesca giovevole a tutte le provincie dello Stato.

Promuovere lo studio e l'intrapresa del passaggio dello stretto di Messina mediante traforo o ponte.

Vedere se intanto non si possa attuare un mezzo di comunicazione per il passaggio dei treni sullo Stretto.

2° Studiare l'applicazione di una tassa unica, entro date zone, e lievemente aumentativa con dei coefficienti, pei viaggiatori; ed applicare una mite tariffa unica al trasporto delle merci in piccoli colli per tutto il territorio dello Stato, incluse le isole.

In attesa di più semplice e uniforme tariffa, stabilire pei piccoli colli dei coefficienti lievemente aumentativi della tariffa medesima, in ragione del servizio celere o no, del peso, della percorrenza.

3° Sulle zone determinate dalle esigenze dei luoghi applicare una tariffa unica sulla terza e quarta classe, in un treno mattutino e serale, che possa trasportare i lavoranti e le loro famiglie nel luogo del loro lavoro, e possa farli tornare a casa.

4° Indipendentemente dalle maggiori agevolanze mediante le tariffe speciali e locali, ridurre le categorie delle merci e notevolmente le tariffe generali, e quelle speciali comuni, per guisa da attrarre il massimo concorso di viaggiatori, e la massima quantità di merci, conseguendo la remunerazione alla spesa dell'esercizio, e possibilmente al capitale di costruzione, ed anche il maggior traffico dovuto al buon mercato, anzichè alle alte tariffe, che agiscono al contrario in senso di rendere impossibile lo sviluppo dei traffici e poco produttivi quei pochi indispensabili.

5. Raggiungere lo scopo della massima utilizzazione del capitale investito nelle costruzioni e nella manutenzione, e delle spese tutte indipendenti dalla quantità del traffico, e l'altro scopo della sempre minor proporzione fra il peso utile ed il peso lordo nei treni, soprattutto mediante un congegnato sistema di tariffe differenziali; in cui, serbato il principio che si debbano evitare gli artificiali spostamenti delle correnti di traffico, e quelle che in verun caso per la maggior percorrenza si abbia a pagar meno, o altrettanto della minore, applicare una tariffa notevolmente decrescente, in guisa che riescano possibili i movimenti di uomini e di merci nelle più lunghe distanze, contro lievi spese, giammai inferiori a quelle d'esercizio, con tendenza a remunerare il capitale investito, mercè la sempre crescente attività della linea.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Per rispondere adeguatamente alle molte e gravi questioni poste e largamente toccate dall'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano certamente non basterebbe un lungo discorso, e io dovrei inoltre recare oggi dinanzi al Senato, la discussione prematura di un progetto di legge che fu dall'onorevole mio predecessore presentato all'altro ramo del Parlamento, e che oggi viene esaminato da una Commissione parlamentare eletta dagli Uffici. Comprenderà quindi il Senato e l'onorevole interpellante, le riserve che sono imposte a me, che desidero di dare nondimeno una più larga risposta alle interrogazioni che egli mi ha fatte.

Il servizio cumulativo marittimo è in piccola parte, è vero, ma già da molto tempo, attuato fra le Società delle strade ferrate, e le Società di navigazione.

Esiste un servizio cumulativo marittimo fra la Società delle strade ferrate Meridionali e le Società di navigazione per traversare lo stretto di Messina. Esiste parimenti un servizio cumulativo fra la Società generale di navigazione, e le strade ferrate Romane per l'isola di Sicilia.

Dall'isola vengono spedite le merci a Napoli, donde sono trasportate a destinazione con le strade ferrate.

Nondimeno parve al Governo che un tal servizio non fosse sufficiente, e seguendo i desiderî generalmente espressi dal commercio in più tempi ed in più luoghi ed in diverse forme, fu pensato fino dal 1877, stipulandosi una Convenzione marittima con la Società Florio e Rubattino, di porre come obbligo alla Società, quando fosse dal Governo richiesto, di fare il servizio marittimo cumulativo col servizio ferroviario.

In esecuzione di cotesto obbligo convennero insieme a Milano, or son parecchi mesi, i delegati delle amministrazioni delle strade ferrate con quelli delle Società Florio e Rubattino, allora non ancora unite insieme.

Le trattative furono dapprima un po' difficili solo perchè le Società Florio e Rubattino erano lì per essere fuse insieme e già stava innanzi alla Camera il relativo progetto di legge. Per la qual cosa nessuna delle due Società voleva incorrere in un obbligo assoluto, mentre pen-

deva cotesta trasformazione della loro esistenza giuridica.

La trasformazione venne fatta; e allora furono riprese le trattative, fu conchiusa una convenzione, base della quale era il servizio diretto cumulativo delle strade ferrate col servizio marittimo, e dirò più esattamente fra i due grandi porti di Venezia e di Genova e le isole. Questa convenzione si estende tanto ai viaggiatori come al trasporto delle merci e porta un ribasso delle tariffe cumulative.

Contro questa proposta di convenzione si sollevarono grandi difficoltà. Si levarono in armi, direi, gli spedizionieri di Venezia e quelli di Genova, soccorsi gli uni e gli altri dalle Camere di commercio; di guisa che il Ministero, trovandosi di fronte a molte osservazioni di diversa natura, economiche le une, finanziarie le altre, credette opportuno di far ristudiare la cosa. Per lo che, d'accordo i tre Ministri del Commercio, delle Finanze e dei Lavori Pubblici, fu quella proposta portata innanzi al Consiglio superiore del commercio perchè l'esaminasse. E l'onorevole mio collega Ministro della Agricoltura sarà in grado di dire all'onorevole interpellante a qual punto si trovi oggi questo esame.

L'onorevole Majorana, accennando al servizio cumulativo marittimo, che si fa per lo Stretto di Messina, ha espresso l'idea che venga ribassato il prezzo di trasporto.

Ribassare i prezzi è cosa molto facile a dire, lo comprendo; ma non è facile sempre di prevedere tutti i risultati economici e finanziari che un ribasso dei prezzi può produrre, ed è necessario di considerarli nel loro complesso.

Guardandoli solamente rispetto al passaggio dello Stretto di Messina, conviene considerare che oggi il commercio attraverso lo Stretto è scarso, specialmente per ciò che riguarda i viaggiatori, poichè i viaggiatori in servizio cumulativo attraverso lo Stretto, sono in media 4 o 5 al giorno, e le merci non sono molte.

Il Senatore Majorana-Calatabiano, dice, che ribassare significa aumentare il movimento. Ma la tariffa dello Stretto è poca cosa di fronte a ciò che merci e viaggiatori debbono pagare al di qua e al di là dello Stretto; anche ribassando, e direi anche sopprimendo ogni tassa, io credo che non si aumenterebbe per nulla il

movimento attraverso lo Stretto dei viaggiatori e delle merci in servizio cumulativo.

L'onorevole interpellante poi ha convenuto che lo Stato perde centomila lire all'anno, perchè nessuno ha voluto assumere il servizio marittimo dello Stretto, senza che fosse garantito un *minimum* di lavoro, che stesse a compensare la spesa dei piroscafi destinati esclusivamente a collegare il servizio delle strade ferrate fra la Sicilia ed il Continente.

È vero che noi abbiamo una perdita di 100,000 lire all'anno; ma non credo che colla diminuzione della tariffa diminuirebbe questa perdita, credo invece che aumenterebbe. Nondimeno l'onorevole Majorana-Calatabiano ha soggiunto se non convenga studiare il modo di far costruire delle navi apposite per ricevere e trasportare tutto un treno. Infatti fu presentato il progetto di una nave capace di ricevere e trasportare 24 vagoni in una volta.

Il Senato comprende la gravità di una proposta di questa natura e della spesa per la sua attuazione, e comprenderà pure come per riuscire pratica e remuneratrice converrebbe che vi fossero parecchi treni di 24 vagoni da trasportare, e comprenderà infine che fino a tanto che il commercio rimane limitato sarebbe un ardire eccessivo il farvi sopra troppo fondamento.

Nondimeno io non voglio con queste mie parole pregiudicare menomamente l'esame della proposta recentemente fatta al Ministero dei Lavori Pubblici, come è anche lontano da me il pensiero di pregiudicare l'altra più grave questione toccata dall'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano riguardo al sottopassaggio dello Stretto di Messina.

In verità il Parlamento stabilì già una somma per iniziare gli studi. La somma fu già votata l'anno scorso e gli studi certamente verranno fatti. E quando noi avremo davanti qualche studio concreto, allora potremo misurare l'importanza della spesa coll'importanza economica, militare e politica che ne può venire da un sottopassaggio dello Stretto.

Quanto allo studiare contemporaneamente, come vorrebbe l'onorevole Senatore Majorana, anche un ponte sullo Stretto, questo, coi mezzi che io ho, non lo potrei fare se non con molta difficoltà, perchè in quella legge del 1882 è tassativamente detto che i fondi debbono es-

sere adoperati per studiare il sotto passaggio dello Stretto e non già per studiare un ponte.

Nondimeno, ripeto, non voglio pregiudicare nulla perchè ho molta fede nell'avvenire economico dell'Italia, ed io credo che molte cose che ora sembrano di difficile o forse d'impossibile attuazione verrà il giorno che si potranno compiere felicemente.

L'onorevole Majorana è poi entrato a parlare delle tariffe da applicarsi alle strade ferrate.

E questo è certamente uno di quei temi, che, sotto un certo riguardo, sono molto aridi, ma sotto certi altri aspetti sono bellissimi. Hanno così profonde, così svariate attinenze con tutta la vita economica di un paese, che più ci si addentra e più ci si diletta. Ed io ci ho speso parecchio tempo nello studio delle tariffe e temerei di essere trascinato un po' troppo su questo tema; se non mi trattenesse dal parlarne il progetto di legge che trovasi davanti alla Camera e che oggi non posso qui nè discutere, nè giudicare.

Ora dunque io mi limiterò alle due semplici osservazioni fatte dall'onorevole Senatore Majorana.

Egli desidererebbe una tassa unica per i viaggiatori al disotto di una certa percorrenza.

Se ho bene afferrato il suo pensiero, egli vorrebbe che al disotto, per esempio, dei 400 chilometri si prendesse la tariffa media rispondente alla percorrenza di 200 chilometri e si stabilisse per tutti quelli che viaggiano nella zona al di qua dei 400 o dei 500 chilometri la spesa dei 200. Così si avrebbe una tariffa unica invariabile benchè fosse varia la distanza. È giusta questa norma? Agevola veramente il traffico? Risponde a quegli intendimenti ai quali mirava l'onorevole Senatore Majorana? Io ne dubito molto. Le strade ferrate italiane, e lo ha detto benissimo l'onorevole Majorana stesso, hanno una formidabile concorrenza nelle tramvie cresciute grandemente in questi ultimi anni. Ma le tramvie fino a quale distanza fanno concorrenza alle strade ferrate? Fino alla distanza di 20, 30 a 40 chilometri. E perchè?

Perchè le strade ferrate in Italia non hanno ancora trovato il modo di fare un servizio economico come si sa fare utilmente in altri paesi.

L'industria ferroviaria in Italia è stata come

colpita da paralisi dal 1874 in poi, da quando cioè incominciò la politica dei riscatti. Da quel tempo nessuno aveva più interesse di migliorare, di tentare forme nuove di esercizio, di intraprendere gravi spese per materiali nuovi, locomotive e vagoni, mancando la speranza di utile avvenire; perchè si sa che tutti gli spostamenti nel primo tempo recano danno economico, e prima di compierli si guarda all'avvenire, che in questo caso era precluso.

Dunque essendosi irrigidita l'Amministrazione, si vide d'altra parte quel fervido propagarsi dei tramvai.

Ma se noi mettiamo una tariffa unica, il cui prezzo minimo sia commisurato ai 200 chilometri, sarebbe lo stesso che allontanare dalle ferrovie tutti coloro che debbono fare una percorrenza minore, i quali perciò si serviranno delle tramvie. Tale tariffa nuova gioverà a coloro che vanno al di là dei 200 chilometri e non oltre i 400; ma questo è ben lungi, mi pare, onorevole Majorana, dal rispondere al suo concetto economico, e al suo concetto sociale. Non risponde al suo concetto economico perchè non è questo certamente il grande traffico fatto a grandi distanze; non al concetto sociale perchè in tal modo tutto il piccolo commercio, rappresentato da coloro che si recano ai mercati o vanno con frequenza ai capoluoghi della regione propria, verrebbero colpiti da una tassa enorme ed ingiusta. E perchè dovrebbero pagare essi una tariffa di 200 chilometri, se ne percorrono solamente 50?

Quindi non troverei che questa tassa unica applicata in tal modo...

(*Senatore Majorana-Calatabiano fa segni di denegazione*).

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*... Se l'onorevole Senatore dice che non ho ben inteso il suo pensiero, chiedo venia dell'errata interpretazione, e passo subito alla tariffa delle merci.

L'onorevole Senatore Majorana applicherebbe la unità di tassa del pacco postale anche al piccolo pacco che va per istrada ferrata. In questo concetto c'è molto più del vero. Io adesso non voglio precipitare, nonchè un giudizio, nemmeno un voto su questo argomento. So che la materia è troppo ardua, so che questo sarebbe un concetto che si allontana dal concetto ordinario delle tariffe, le quali pren-

dono per base il peso, la percorrenza e il valore della merce. Qui invece un peso unico, una percorrenza che si supporrebbe invariata, almeno dentro una determinata zona, (perchè l'onorevole Senatore Majorana mi pare che, leggendo le sue conclusioni, dicesse, che poteva anche essere leggermente aumentata di zona in zona) senza badare al valore della merce.

Io credo che studiando bene questo concetto, forse in una certa parte e misura, esso potrà anche essere adottato; ripeto però che non espongo un giudizio, ma esprimo una possibilità. Non di meno conviene andare molto cauti, perchè si potrebbe correre incontro al pericolo che non si facciano più per una grande quantità di merci i trasporti a tariffa ordinaria, tornando maggiormente il conto di dividere i trasporti in tanti piccoli pacchi. Laonde conviene pensare non solamente a quei trasporti che naturalmente per l'indole della merce, e del commercio attuale vengono spediti a piccoli colli; ma anche a quelli che artificialmente si potrebbero spezzare a piccoli colli, per godere della tariffa unica, come ad esempio le sete, ciò che potrebbe produrre un grave perturbamento nelle altre tariffe e nei proventi del traffico, perturbamento che è necessario di ben considerare prima di entrare in questa nuova via, la quale per altro, ripeto, merita di essere studiata.

L'onorevole Senatore Majorana ha inoltre detto che per le strade ferrate italiane si è spesa una somma ingente, 2 miliardi e 700 milioni; e che noi siamo sulla via maestra per ispendere chi sa quante centinaia di milioni ancora. Il reddito di fronte a questo è scarso; 191 milioni, mentre la spesa è di 134. Egli dice adunque, confrontando questi dati nostri con quelli di talune nazioni straniere, che non si può uscire da questo dilemma: o in Italia mancano merci ed uomini; o le merci e gli uomini non viaggiano a cagione delle troppo alte tariffe. Io credo che studiando meglio le tariffe, appropriandole meglio a vari commerci si potrà agevolare il movimento.

Lo studio delle tariffe speciali soprattutto ha un'importanza massima, poichè, mediante talune tariffe speciali l'Italia è riuscita a muovere delle merci che prima rimanevano giacenti, inoperose, o non erano ancora prodotte

economicamente perchè non trovavano il mercato.

Mancava per talune il produttore ed il consumatore, per altre c'era il produttore ma il consumatore era troppo lontano. Con ribassi appropriati di tariffe, le quali debbono essere dominate da un concetto supremamente industriale, si può smuovere la merce e portarla sul mercato anche lontano, ed allora le si dà un valore economico che prima non aveva. Sotto questo aspetto quanto più si potrà fare di ribassi e di agevolanze, sarà cosa utile per chi produce, per chi consuma, per chi esercita e per lo Stato, e la nazione in generale. Ma vi sono altri ribassi, i quali sono a pura perdita. E quando avviene? Quando si faccia un ribasso per una merce che non c'è, o per un viaggiatore che non c'è, di guisa che il ribasso non produce incremento di traffico, ma cagiona per lo contrario perdita dell'entrata.

Noi abbiamo pur troppo - e l'onorevole Senatore Majorana l'ha detto con autorevole parola - alcune strade dell'Alta Italia in cui il trasporto dei viaggiatori produce 12,500 lire al chilometro, altre in cui ne produce 4000, ed altre in cui ne produce solamente 2000. Ma questo proviene solamente dalle tariffe?

Se l'onorevole Senatore Majorana osserva attentamente, vedrà che laddove produce 12,500 lire, le tariffe sono più alte che non sulle linee dove si produce soltanto 4000 o 2000.

Da che deriva ciò?

Deriva da questo: che nell'Alta Italia si ha una popolazione densa, una maggiore agiatezza, un commercio molto più vivace. Andate nelle linee Jonie e troverete il nome della stazione, ma non trovate il paese, pel quale la stazione è fatta, perchè il paese è ancora lontanissimo; traversate plaghe poco o punto popolate; industria ancora non vi è; ma che dunque il ribasso della tariffa avrà la magica forza di far nascere dal nulla la popolazione o la merce? Io ne dubito assai.

Invece sotto questo aspetto credo di grande importanza l'altra idea espressa dall'onorevole Senatore Majorana, nell'ultima parte del suo importante discorso, quella cioè, relativa alle tariffe differenziali.

Più che dei ribassi momentanei che non produrrebbero alcun beneficio, bisogna occuparci del modo pel quale quelle poche o molte merci

che si vanno producendo in cotesti luoghi, possono essere portate lontane. L'ufficio principale della tariffa differenziale è appunto questo di ribassare la tassa man mano che la distanza cresce. Si tratta in altre parole di una tariffa il cui criterio informativo sta in ragione inversa della distanza; e sotto questo aspetto potrei dire che la tariffa differenziale avrà una influenza economica immensa in Italia, e la avrà maggiore di quanto oggi non l'abbia allorquando sarà approvato il concetto contenuto nel nuovo progetto di legge.

Noi oggi abbiamo dei rincari grandi perchè la tariffa differenziale è applicata soltanto nell'interno di ciascuna rete, e quando la merce è arrivata al termine di tale rete ed incomincia il percorso dell'altra, questo percorso non può sommarsi con quello della prima; sicchè spezzandosi a questo modo, il vantaggio della lunga percorrenza viene in gran parte perduto.

Criterio del nuovo progetto di legge si è quello di sommare i chilometri, indipendentemente affatto dalla divisione delle reti. E se anche le reti non fossero longitudinali, le somme di tali percorsi verrebbero fatte lo stesso; e quindi applicata sempre e in qualunque caso la tariffa differenziale.

Ognuno vede adunque, quale grande vantaggio darà questa applicazione.

All'onorevole Majorana pare che la base di tariffa tenuta, sia ancor troppo alta, e che questo criterio delle tariffe differenziali non scenda tanto, quanto a lui parrebbe opportuno. E ciò io ora non lo voglio giudicare; perchè essendo tale questione trattata in un progetto di legge, è necessario venga esaminata nel suo complesso.

L'onorevole Majorana ha fatta poi una giusta osservazione intorno al trasporto degli operai e dei coltivatori.

Convieni però che io premetta, in linea di fatto, che oggi noi abbiamo già nelle tariffe alcune disposizioni intese ad agevolare il trasporto degli operai. Gli agricoltori che vanno in massa al lavoro hanno un ribasso grandissimo di tariffa tanto per quando vanno, quanto per quando tornano. Così pure si fanno dei ribassi coi biglietti di andata e ritorno. In talune reti abbiamo anche la quarta classe

che è fatta appunto per gli operai che vanno al lavoro.

Nondimeno credo anch'io che convenga allargare molto più questa applicazione, e convenga studiare (segnatamente in alcune parti, in talune isole, come per esempio nella Sardegna, ed in talune parti anche del continente e della Sicilia) di fare molto meglio il servizio pensando anche a questi coltivatori.

L'attivare dei treni appositi non so se possa convenire, perchè ciò dipende dalla massa degli operai che si recano sul luogo.

Nondimeno potrebbe anche darsi che là dove gli operai lavorano in paese di malaria, ove non possono pernottare, ma dove possono lavorare senza grave pericolo durante la giornata, possa essere di grande utilità che il treno li porti al mattino e che li riporti via la sera.

Ma non conviene però esagerare su questo riguardo, perchè noi abbiamo alcune strade ferrate che possono prendere questo servizio, ma alcune soltanto; e appena l'operaio si allontana, è troppo difficile che ritorni alla città. Il tempo che egli spende nell'andare e nel venire può essere tale e tanto da far venir meno l'utile. E a codesto io credo che sarebbero più adatti i tramvia che non le strade ferrate. Nondimeno anche le strade ferrate possono rendere in parte questo servizio; e quindi io a mia volta accolgo molto volentieri la preghiera e la sollecitazione rivolta al Ministero dall'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano per studiare maggiormente questo punto.

Anzi dirò che in generale io credo che l'amministrazione delle strade ferrate italiane pensi troppo ai grandi traffici, ai grandi percorsi, e troppo poco ai piccoli traffici, ai piccoli percorsi; mentre tutto sommato sono molto più utili all'economia pubblica ed all'esercizio delle strade ferrate i piccoli che non i grandi percorsi.

E non creda l'onorevole Majorana-Calatabiano che in ogni caso le spese di esercizio rimangano su per giù identiche; ma le spese d'esercizio, anche quelle che si chiamano fisse, vale a dire il mantenimento del materiale fisso, mutano immensamente secondo che il traffico cresce o non cresce; secondo che il numero dei treni aumenta, la velocità loro si fa maggiore; quindi ragionando di tutto questo materiale è necessario d'andare molto cauti, e con

queste cautele io mi propongo di procedere, pur accogliendo di buon animo, e ringraziando di avermele poste innanzi, le considerazioni dotte e larghe che ha presentato al Senato ed al Ministero l'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano. (*Benissimo, bravo*).

PRESIDENTE. La parola è al Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio.

BERTI, *Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio*. Dopo le parole dell'onorevole mio Collega, Ministro dei Lavori Pubblici, ben poco mi resta a dire. Incomincerò il discorso dal servizio cumulativo. Questa questione, come ben disse il mio Collega, venne deferita al Consiglio superiore di commercio, il quale la discusse ampiamente. Furono esaminate tutte le ragioni messe avanti nelle loro petizioni dagli spedizionieri di Genova, da quelli di Chiavenna e di Venezia; venne nominata una Commissione composta di persone autorevoli e competenti. Questa Commissione riprese in esame il tema; credo che abbia terminato il suo lavoro, e stia per presentarne le conclusioni. Queste, se non sono male informato, sono favorevoli con certe condizioni al servizio cumulativo, non ostante gli svantaggi che ne possono derivare agli spedizionieri.

Quanto a rendere agli operai meno costosa la loro dimora trasportandoli a prezzi ridotti e con orari comodi alle case che essi abitano a poca distanza dai centri ove lavorano, mi pare ottima cosa. E ci si è pensato parecchie volte. Se non abbiamo ancora potuto attuare i sistemi di trasporto che vi sono a Parigi e Londra, egli è precisamente perchè non vi sono da noi città che contengano grande agglomerazione di operai, e per conseguenza non si è ancora sentito propriamente il bisogno di stabilire treni speciali a prezzi minimi, i quali conducano gli operai alle loro case alla sera dalla città e all'indomani li riportino sul luogo del lavoro. E meno ancora si sente questo bisogno nella capitale stessa dove esso si potrebbe applicare.

Credo tuttavia utilissimo quello che ha detto l'onor. Senatore Majorana-Calatabiano, e stimo che bene ha fatto a suscitare questa questione.

Convieni a parer mio non solo avvisare allo studio dei mezzi che possono favorire il trasporto degli operai, non solo di quelli delle città, ma anche dei contadini. Questi ne

abbisognano grandemente, perocchè le spese per recarsi nei luoghi di lavoro, scemano immensamente lo scarso guadagno e li obbligano a straordinarie privazioni.

In alcuni luoghi ed in determinati tempi, le amministrazioni delle strade ferrate già si avvicinarono a questo scopo con l'applicazione di tariffe speciali bassissime.

Non entro per ora nell'argomento complicato delle tariffe. Io spero che al riaprirsi dei lavori parlamentari esse saranno tra i primi argomenti a discutersi.

Mi pare però che tutti i ragionamenti dell'onorevole interrogante si fondassero specialmente sui prezzi massimi e non sui minimi, procedenti dall'introduzione di una quantità di tariffe speciali. Fu con queste che si promosse la esportazione. Le tariffe speciali non sono in fondo più alte di quelle che sieno le tariffe della Francia e della Germania. Quando queste tariffe speciali saranno perfezionate dalle tariffe differenziali, credo che potremo dalle medesime ricavare altrettanti vantaggi quanti ne ricavano le nazioni sovraccennate.

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio*. Ringrazio io pure l'onorevole mio amico il Senatore Majorana-Calatabiano delle osservazioni che ha fatto su di un argomento che sarà oggetto di studio pel Governo. E poichè egli ha rivolto la sua interpellanza anche al Presidente del Consiglio, risponderò anch'io: ma dirò una sola parola, perchè dopo le risposte date dagli onorevoli miei Colleghi i Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura Industria e Commercio, poco, quasi nulla, rimane a dire.

Io ringrazio l'onorevole Majorana di aver sollevato queste quistioni, le quali hanno ora un'occasione di accurati studi e di imminente soluzione dal disegno di legge che, secondo gli impegni presi, abbiamo già presentato alla Camera dei Deputati.

L'onorevole mio Collega ha già assicurato che la questione sarà risolta in breve, ed io non posso che confermarlo, come confermo che il Ministero intende di ispirare le sue risoluzioni - e d'altronde lo ha già dimostrato con atti oramai antichi - non al solo criterio finanziario, ma principalmente all'economico, e al-

l'intendimento di fare con questa legge quanto sia da noi a fine di vantaggiare la condizione delle classi lavoratrici, delle quali così giustamente si è dato cura e ha parlato il Senatore Majorana. Il Ministero studierà questo argomento, e io spero che, nei limiti del possibile, la risoluzione sarà tale da soddisfare l'onorevole Senatore Majorana.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Io ringrazio l'onorevole Presidente del Consiglio, e gli onorevoli Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio, e dei Lavori pubblici, delle benigne risposte che mi hanno favorito; e mi limiterò ad aggiungere poche parole, piuttosto rivolte a schiarimento di qualcuno dei miei pensieri, in risposta all'onorevole Ministro dei Lavori pubblici.

Io temo che l'onorevole Ministro dei Lavori pubblici abbia, intorno ai pericoli e all'importanza delle tariffe miti, contro il suo solito, teorizzato da pessimista; imperocchè a me pare impossibile che sulle merci di piccolo valore, le quali sovrabbondano (e l'onorevole Genala che scrisse o concorse a scrivere la bella Relazione della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie, lo ha espressamente rilevato), nell'Italia meridionale e segnatamente in Sicilia e Calabria, a me pare impossibile, dico, che il prezzo delle tariffe, che nello stato presente riesce spesso più volte superiore al valore della merce, non abbia ad avere influenza nel senso d'impedire o di far perdere la produzione, di scoraggiare le intraprese.

Ora si può negare, sì o no, che indipendentemente dal servizio celere, del quale io non mi sono espressamente occupato, si può negare, dico, che pel servizio a piccola velocità vi sieno nell'Italia meridionale, merci voluminose, pesanti, e di non forte valore, le quali non possono sopportare affatto la spesa del trasporto secondo le tariffe vigenti? Ciò dev'essere assolutamente fuori di questione.

Si può negare che il peso lordo, specialmente nei treni della Calabria, non sia enorme rispetto al peso utile; e che perciò, non solamente le spese fisse, ma anche quelle di trazione e di movimento commerciale, vanno in gran parte consumate appunto per aversi la

vaghezza di volere far pagar caro ciò che così non si può pagare, e che appunto per ciò non si trasporta? Si può negare che i piccoli industriali, e tutta quanta la classe operaia, sieno nella impossibilità di andare da una regione ad un'altra, perchè il solo viaggio supererebbe qualunque modesto lucro, e assorbirebbe gran parte del salario di un anno di lavoro?

Ora, io raccomando all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici - e la mia avvertenza la limito a lui solo, perchè mi pare che l'onorevole Presidente del Consiglio abbia avuto la benignità di dargli carta in bianco - raccomando a lui, affinché colla sua sagacia si ponga a studiare il tema, e sul serio.

E a proposito dei piccoli colli a tariffa unica e mitissima, potrebbe egli veramente temere lo spettro, che le grandi masse di mercanzie si frazionassero in piccoli colli per fare una specie di frode a danno delle ferrovie, pagando complessivamente di meno?

Ciò è assolutamente inammissibile, perchè riuscirebbe di nocimento al falso speculatore. Il rischio crescerebbe in ragione geometrica dello sminuzzamento. Le spese, le difficoltà del movimento sarebbero assai maggiori.

Il servizio dei piccoli colli è giovevole quasi esclusivamente alle piccole industrie; e se può riuscire utile alle grandi, nol sarà che indirettamente, sia spronando la concorrenza, sia facendo servire le piccole spedizioni di merci come grossi campioni.

Il grande servizio dei piccoli colli è reso alla consumazione.

Di fatti le derrate alimentari, le frutta, le ortaglie offrono una notevole differenza di qualità e di prezzo fra mercato e mercato; con tutto ciò, meno le provviste dovute all'industrie in grande, non si è mai pensato di trasportare da una regione all'altra i prodotti il cui valore in ragione di quintali riesca assai basso rispetto al costo del trasporto per mezzo delle agenzie e della ferrovia.

Occorre pertanto attuare al più presto, oltre della tariffa unica pei piccoli colli, il servizio cumulativo nel più largo significato.

Ma l'onorevole Ministro disse, parlando di servizio cumulativo, che pel passaggio dello Stretto manca il traffico.

Certo è ben poca cosa il servizio cumulativo per le lunghe percorrenze a traverso lo Stretto

più Messina, tra la Sicilia e il continente: ma ciò, ripeto, non va attribuito alla mancanza di interesse e di possibilità di sviluppo di quel traffico, bensì al caro esorbitante della troppo lunga linea.

E per quanto sia limitato il commercio, forse per la via di mare non è imponente il movimento di uomini e di merci tra la Sicilia ed il continente?

Perchè l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, e dalla direzione generale delle poste, e dagli uffici dipendenti dal Ministero del Commercio e delle dogane non si accerta del numero e dell'entità del movimento dei vapori che fanno il tragitto tra la Sicilia e il continente?

Lo Stato ha costruito le ferrovie per comodo e utilità del pubblico. Se non che, quando si tratta di profittarne, non solo non fa nulla allo scopo, ma sovvenziona di proposito i piroscafi, perchè prendano essi le scarse merci e i viaggiatori che son costretti a fuggire dalla ferrovia, meno per la troppa distanza, che per il gran dispendio.

Però, rimossa la concorrenza della ferrovia, la navigazione sovvenzionata si vale dei suoi prezzi elevati, sicchè alla sua volta anch'essa agisce nel senso di deprimere il movimento dei viaggiatori e il trasporto delle merci, ai quali è fatto artificialmente oneroso l'elemento gratuito, il mare, e inaccessibile l'elemento conquistato dai contribuenti, la ferrovia.

Su tutto ciò io intendeva richiamare l'attenzione dell'on. Ministro, e mi ero astenuto dal precisare delle cifre circa alle riduzioni delle tariffe, e ad accennare in modo particolareggiato alle agevolanze che devono essere accordate e che sono indispensabili.

Quando il concetto mio si riconoscerà teoricamente inappuntabile, non fa d'uopo che di svolgerlo in tutte le sue parti, cioè dal riguardo del servizio cumulativo, della riduzione delle tariffe, e di quelle differenziali, con piena armonia.

Così fa d'uopo evitare un equivoco sopra un altro punto. Quando insisto per l'unità della tariffa pel viaggiatore in una delle zone di percorrenza, o per l'unità della tariffa dei piccioli colli, escludo espressamente che quella tariffa possa riuscire maggiore della tassa ordinaria dal luogo di partenza o spedizione a quello più vicino entro la zona; perchè altrimenti si cadrebbe in una vera contraddizione; sarebbe la teoria di Napoleone III,

che col sistema della compensazione poneva il prezzo artificiale al pane, elevandolo al tempo dell'abbondanza per poi abbassarlo nei tempi di carestia: se io avessi sostenuto ciò, sarei inciampato in un grave errore scientifico, giuridico, ed economico, e l'on. mio amico, il Ministro dei Lavori Pubblici, non può farmi il torto di credere che cotesto assurdo sia passato per la mia mente.

Dunque, uomo o merce non deve pagar mai, in alcuna ipotesi e per qualsiasi percorrenza, di più di quanto pagherebbe senza il sistema della tariffa unica o a zona, il quale sostanzialmente sarebbe differenziale; chè, sebbene non ne abbia il nome, nè tutte le apparenze, avrebbe l'unità non nociva alle più brevi percorrenze, notevolmente giovevole alle più lunghe; e se attuate a zone, l'unità sarebbe, a mezzo di coefficienti, lievemente aumentativa; ma in sostanza la tariffa riuscirebbe differenziale.

Stabilite, pertanto, per i viaggiatori zone di cento chilometri (non è necessario sieno duecento), si potrà fissare la stessa tariffa che occorrerebbe per 15 o 20 chilometri, applicando ai viaggiatori per le ancor più brevi percorrenze la tariffa inferiore. Sicchè in tal modo se ne avvantaggeranno tutti i viaggiatori, non si nuocerà mai a quelli delle più piccole percorrenze, e sarà impossibile la temuta concorrenza dei tramvia; che invece la fanno ora a causa del caro, ma non la faranno più tardi se vi sarà il buon mercato nel servizio delle ferrovie. Però, oltre alla tassa unica o per zone dei viaggiatori, creando quella sui piccoli colli, verrà notevolmente esteso, senza maggiore spesa, il campo del movimento dei viaggiatori e delle merci; e nella più grande estensione del mercato, mentre si avrà il mezzo di utilizzazione delle forze del lavoro, del capitale, del terreno, si svolgerà notevolmente la produzione e si miglioreranno i consumi; nelle quali cose non potrà non essere causa ed effetto un grande incremento del lavoro utile ferroviario, e perciò un miglioramento del suo reddito.

Onde io penso non faccia bene il Ministro dei Lavori pubblici allarmandosi del fatto che in molti punti del paese non vi ha che un piccolissimo traffico: ciò si manifesta appunto sotto l'azione di un sistema depressivo del movimento di uomini e di merci, e non si tratta che di correggere il presente stato di cose.

Non deve poi obliarsi nelle relazioni della parte centrale del continente con la Calabria e la Sicilia, che una strada molto più breve è in corso di costruzione tra Napoli e Reggio-Calabria, e in continuazione con la Sicilia tra Messina e Palermo per la marina. A tale proposito anzi pregai, ma invano, l'antecessore del Ministro dei Lavori Pubblici di consentire almeno che, finchè quelle linee non fossero ultimate e aperte all'esercizio, si applicasse per i viaggiatori e per le merci la tassa del percorso della strada più breve; così vi si sarebbe attirato un traffico maggiore, e senza dispendio, chè precisamente nelle Calabrie i treni in massima parte camminano vuoti.

Una lacuna enorme nell'amministrazione ferroviaria che si cerca di colmare, ma non vi si è ancora riuscito, è quella del difetto di miti tariffe di ritorno.

Accenno su ciò particolarmente alla Sicilia, che conosco meglio di ogni altra regione.

A Messina, ma soprattutto a Catania, arrivano a centinaia i carri che trasportano lo zolfo.

Orbene, se a Messina, Catania, e altrove, fosse lecito di caricare a prezzi assai ridotti i carri, i quali ritornano sempre vuoti per ricaricarvi lo zolfo, facendo pagare solo qualche centesimo o due per tonnellata-chilometro, quanta merce di assai basso valore non potrebbe essere trasportata in ritorno?

Mancano nell'interno dell'isola molti materiali da costruzione che non possono essere trasportati a causa delle forti tariffe; in alcuni centri di commercio e d'esportazione, come Palermo, non possono alcune merci affluire per la grande distanza da Siracusa e da Catania, e il lavoro, la proprietà e il commercio si rassegnano talora a gravi perdite.

Dalla provincia di Catania, per esempio, alle stazioni di Valsavoia, Bicocca, ecc., potrebbero essere spediti a Palermo, oli, agrumi, sommacco, quando il mercato di Catania o di Messina non offrono buone condizioni. Il sommacco soprattutto, nel mercato di Palermo, dove si è riuscito ad accreditarlo di più, e dove si vende ad un prezzo più elevato, vi si spedirebbe dalle contrade di Militello che n'è precipuo produttore, se si ammettessero tariffe speciali di ritorno: invece colà e in molti altri siti si sperimenta poco remuneratrice la coltivazione del sommacco e non la si accresce, anzi talvolta la si abbandona.

In Sicilia, dove la coltivazione del fico d'India è quasi gratuita, si hanno i ficopali, in più luoghi di produzione, in generale, al costo, quasi, della sola raccolta, trasporto e vendita al mercato; terreni che poco o nulla fruttano, ne sarebbero degni della più ricca coltivazione, ma si abbandonano alle condizioni del più sterile pascolo: nel continente, di quel frutto se n'è quasi privi, chè, dovendo spendere 10 e più lire per quintale in solo trasporto, non è possibile che il consumo si diffonda; ma quando si stabilisse la tariffa unica pei piccoli colli e nelle tariffe si combinassero le differenziali e a tutte si apportasse una larga riduzione, quell'articolo di commercio, come cento altri, si diffonderebbe, con beneficio di tutti, in ogni parte del paese.

È inutile che io scenda ad altri particolari; io ho rilevato una lacuna gravissima, ed è che le tariffe di ritorno mancano, ed è bene che vi si provvegga; e quanto al tema più generale sulle tariffe, aggiungo un'osservazione.

E spero che l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici mi darà intiera ed assoluta ragione anche in quelle parti delle mie avvertenze che gli sono sembrate più ardite, allorquando metterà attenzione ai fatti.

Studi un po' cogli elementi statistici che abbondano nelle nostre amministrazioni, e specialmente nell'ufficio del suo collega il Ministro di Agricoltura, studi l'entità delle sorgenti di produzione dell'Italia rispetto alle sorgenti di produzione e allo sviluppo principalmente agricolo di altri paesi: e veda se quel miliardo e più che si ottiene in Germania coll'esercizio governativo, non si debba in gran parte alla bontà delle tariffe e all'agevolezza per i percorsi tanto lunghi che brevi, e non già all'esistenza quintupla di ricchezza più che in Italia, e nemmeno all'esistenza di reti ferroviarie per cinque volte maggiori di quelle dell'Italia, o almeno per cinque volte più importanti.

Si dica altrettanto rispetto alla Francia. Io non capisco perchè la media del reddito chilometrico in Francia abbia ad essere 41 o 42 mila lire, mentre per noi, compresa la rete dell'Alta Italia, trovasi al disotto di 22 mila.

Egli deve comprendere che la ragione principale sta nelle tariffe. È inutile che io gli dica che in queste questioni, e dell'aspetto dell'economia nazionale, e da quello delle relazioni internazionali, i migliori economisti, i più sagaci

amministratori, e i tecnici più illuminati hanno detto non esservi altro rimedio che di ribassare le tariffe. Noi non solo non sappiamo fare la buona amministrazione all'interno, ma sappiamo molto meno sostenere la concorrenza all'estero. Noi ci siamo fatta rubare la ricchezza gratuita della nostra posizione geografica.

La Francia, rispetto al mercato svizzero, colla sua abilità si è trovata più vicina di noi, benchè le merci abbiano da passare da Genova per andare a Marsiglia, dove giungono senza alcun aggravio per la maggior distanza da Genova, e benchè da Marsiglia rispetto alla Svizzera si sia notevolmente più lontani che da Genova.

Citerò alcuni dati.

Le merci che lasciano Genova e vanno a Marsiglia, pressochè tutte sono trasportate nei vari centri della Svizzera alle stesse condizioni che quelle di Genova, malgrado che da queste stazioni vi siano dove 200, dove 300 dove 400 chilometri in più.

Da Marsiglia ad Argovia per 757 chilometri di strada, la tariffa è di sole lire 32,94 a tonnellata, mentre da Genova ad Argovia è di lire 32,24 per soli 456 chilometri. Da Marsiglia a Cham per 793 chilometri si esige 29,64 lire, e proprio altrettanto da Genova per soli 415 chilometri; da Marsiglia a Pläffikon (Zurigo) lire 34,51 per chilometri 836, e anche altrettanta somma da Genova per soli chilometri 448; e così via via. Cosa vuol dire codesto? Che le amministrazioni ferroviarie malgrado la vigilanza, la diligenza, la sovrintendenza dello Stato, abbandonano ogni concetto di tariffa di concorrenza, e si fanno portare via il beneficio naturale della posizione geografica.

Amministrazione e Governo, del resto, guardano il risultato totale, e vedendo che il reddito del corrente anno, non è stato di molto inferiore del passato anno se ne mostrano paghi; non si preoccupano delle esigenze della vita e del progresso, si limitano a rassegnarsi a non andare indietro, il che nemmeno si verifica in tutti i casi.

D'altra parte, se l'esperienza prova che noi non siamo buoni a difendere la nostra posizione geografica, ad utilizzare le nostre risorse, a favorire lo sviluppo della nostra ricchezza,

come potremo essere buoni poi a progredire, non dico a superare il livello degli altri paesi?

Ecco sotto quale aspetto io portava la questione.

Ringrazio sentitamente l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici dei suoi buoni propositi intorno alle differenziali, per le quali ritengo che, - serbatasi la libertà di studiare il progetto pendente dinanzi alla Camera elettiva - non farà niente di bene ove non ne alteri e non ne modifichi sostanzialmente e radicalmente le basi; chè altrimenti avremo la pratica delle tariffe differenziali, - se lo noti il signor Ministro - in condizioni peggiori dell'attuale. Imperocchè, nello stato presente, per quanto possa essere ingiusto il principio di applicare alla totalità della percorrenza la tariffa dell'ultimo tratto, esso in fatto vale a qualche cosa.

Ma se lasciate la tariffa generale o la speciale nella elevazione proposta, e poi, per le lunghe percorrenze, accordate una diminuzione così lievemente percentuale da non alterare notevolmente la quantità della spesa, da non diminuirla grandemente, il risultato sarà intieramente perduto.

Relativamente alla parte che riguarda la tariffa speciale per gli operai, ringrazio anche gli onorevoli Ministri che mi hanno date in genere risposte soddisfacenti. Io ritengo che ci sia molto da fare, e l'applicazione potrà seguire in assai larga base, e per moltissime località; ma non pretendo che si stabiliscano dei treni appositi pur dove la strettezza del movimento non lo comporterebbe.

Un'ultima parola relativamente al passaggio dello Stretto di Messina.

Noterò che lo studio del mezzo stabile di definitiva comunicazione, non deve esser condotto con concetti finanziari, lo perdonino gli onorevoli Ministri, *aprioristici*. Io ritengo che un paese il quale ha speso centinaia di milioni per trovare dei mezzi di comunicazione internazionale, di contestabile utilità economica, e perfino di contestata utilità politica, non sia in diritto, quando la questione tecnica fosse risolta, solo per qualche diecina di milioni di più, di negare ad una parte notevole d'Italia di entrare nel consorzio anche geografico e fisico dell'Italia medesima.

Sotto l'aspetto dell'interesse poi sono convinto che non tanto la ricchezza presente quanto

la futura, dell'una e dell'altra parte dello Stretto, dovrà ricompensare molto largamente quella qualsiasi spesa, grande o piccola, che occorrerà per l'accennata impresa.

Del resto, siccome lo Stato è impegnato in una fortissima spesa, qual'è quella della costruzione della ferrovia Eboli-Reggio e dell'altra Messina-Palermo, parrebbe veramente cosa poco armonica all'obbligo assunto, il ritardare più oltre lo studio e la più pronta impresa della via stabile a traverso lo Stretto. Se poi la via dovrà consistere nel traforo sottomarino, com'io credo più probabile, o nella costruzione di un ponte; e se i fondi basteranno per l'uno e per l'altro studio o non basteranno, questa è cosa che lascio alla considerazione ed al patriottismo degli onorevoli Ministri che nuovamente ringrazio, confidando facciano presto e bene.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Sono certo che l'onorevole Senatore Majorana non richiedeva da me una risposta definitiva sopra le varie questioni da lui toccate; ed io non ho dato nessuna risposta definitiva sotto nessun punto di vista. Ho anzi preso l'impegno di studiare tutto quanto, colla riserva che deve a se stesso imporre un Ministro che ha già un progetto di legge dinanzi all'altro ramo del Parlamento.

Io mi sono permesso di fare qualche osservazione ad uno o due punti, forse perchè non avevo pienamente e chiaramente afferrato il pensiero dell'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano. Ma egli è certo che il pensiero del Governo, come di ognuno che abbia sopra di sé l'esercizio delle strade ferrate, gli è quello di far sì che l'esercizio stesso possa produrre nell'interesse generale del paese, e in particolare dei commerci e delle provincie, il beneficio maggiore.

Questo sarà l'intendimento nostro nello studiare e risolvere il problema ferroviario.

PRESIDENTE. L'interpellanza del Senatore Majorana-Calatabiano è esaurita.

Ora prego l'onorevole signor Presidente del Consiglio di voler ascoltare il testo di una interpellanza a lui diretta e presentata dal Senatore Pantaleoni:

« Il sottoscritto desidera d'interpellare l'onorevole Ministro dell'Interno e Presidente del Consiglio, *se e quali* cambiamenti intenda di introdurre nell'avviamento delle amministrazioni e delle istituzioni, onde meglio rispondano al pubblico servizio, e soprattutto dinnanzi le nuove condizioni loro fatte dall'applicazione e sviluppo della legge di riforma elettorale.

« Firmato: PANTALEONI ».

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno*. Io sono agli ordini del Senato e risponderò quando piacerà all'on. interpellante.

PRESIDENTE. Ora il signor Senatore Pantaleoni non è presente, quindi non si può prendere nessuna risoluzione in proposito.

Presentazione d'un progetto di legge.

BERTI, *Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BERTI, *Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio*. Ho l'onore di presentare al Senato il progetto di legge relativo al bonificamento dell'agro romano, già approvato dall'altro ramo del Parlamento.

PRESIDENTE. Do atto al signor Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio della presentazione del progetto di legge, sul bonificamento dell'agro romano, che sarà stampato e distribuito agli Uffici.

La votazione è chiusa. Prego i signori Senatori, Segretari, a voler procedere allo spoglio delle urne.

Risultato delle votazioni.

PRESIDENTE. Leggo il risultato dello squittinio segreto:

Contratti di vendita di beni demaniali a trattativa privata

Senatori votanti	73
Favorevoli	69
Contrari	4

(Il Senato approva).

SESSIONE DEL 1882-83 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 LUGLIO 1883

Convenzione colla Svizzera per relazioni di servizio doganale

Votanti	75
Favorevoli	71
Contrari	4

(Il Senato approva).

Convenzione colla Compagnia *Eastern telegraph* per comunicazioni telegrafiche sottomarine:

Votanti	75
Favorevoli	73
Contrari	2

(Il Senato approva).

Modificazioni al testo unico delle leggi sul reclutamento del regio esercito:

Votanti	75
Favorevoli	72
Contrari	3

(Il Senato approva).

Modificazioni alla legge sull'Amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato:

Votanti	75
Favorevoli	72
Contrari	3

(Il Senato approva).

Provvedimenti pei danneggiati politici delle provincie napoletane e siciliane:

Votanti	75
Favorevoli	49
Contrari	26

(Il Senato approva).

Disposizioni concernenti i certificati ipotecari:

Votanti	74
Favorevoli	69
Contrari	5

(Il Senato approva).

Facoltà al Governo di applicare magistrati di appello alla Corte di cassazione di Palermo:

Votanti	73
Favorevoli	67
Contrari	6

(Il Senato approva).

Disposizioni per agevolare nei territori danneggiati dalle piene del 1882 il credito alle provincie, ai comuni, consorzi e privati:

Votanti	73
Favorevoli	65
Contrari	8

(Il Senato approva).

Leggo l'ordine del giorno per domani:

Al tocco. Riunione degli Uffici per l'esame dei seguenti progetti di legge:

Disposizioni dirette a promuovere l'irrigazione;

Fondazione di una Cassa nazionale d'assicurazione per gli infortuni degli operai sul lavoro;
Bonificazione agrario dell'agro romano.

Alle ore due pom. Seduta pubblica.

I. Interpellanza del Senatore Pantaleoni al Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno, intorno alle disposizioni per l'andamento delle amministrazioni in rapporto specialmente alle nuove condizioni apportate dalla legge elettorale politica.

II. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Modificazioni alla circoscrizione militare territoriale del regno;

SESSIONE DEL 1882-83 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 LUGLIO 1883

Maggiori spese dell'anno 1882 da aggiungersi al bilancio di definitiva previsione per l'anno medesimo;

Convalidazione di decreti reali di prelevamento di somme dal fondo delle spese impreviste per l'anno 1882;

Convalidazione di un decreto reale di prele-

vamento di somma dal fondo delle spese impreviste per l'anno 1883;

Approvazione di contratti di vendita di beni demaniali a trattativa privata.

La seduta è sciolta (ore 5 e mezza).