

LIII.

TORNATA DEL 22 MAGGIO 1872

Presidenza TORREARSA.

SOMMARIO. — Congedo. — Omaggio. — Messaggio del Ministro delle Finanze — Interpellanza del Senatore Caccia al Ministro dei Lavori Pubblici intorno alla riforma delle tariffe delle ferrovie Calabro-Sicule — Risposta e dichiarazioni del Ministro dei Lavori Pubblici — Replica del Senatore Caccia — Presentazione di tre progetti di legge. — Urgenza dichiarata pel progetto riguardante la proroga al pagamento delle tasse in favore dei gravemente danneggiati dal Vesuvio — Proposta del Senatore Vacca, approvata — Approvazione per articoli del progetto di legge per proroga di termine per le rotture catastali — Relazione di petizioni — Dichiarazioni del Ministro delle Finanze alla petizione num. 4819 bis, cui risponde il Senatore Chiesi, Relatore — Sospensione della Relazione sulle petizioni — Relazione della Commissione di Finanza, ed approvazione dei cinque articoli del progetto di legge per proroga dei termini al pagamento delle tasse per contribuenti danneggiati dal Vesuvio — Seguito della Relazione di petizioni — Dichiarazioni del Ministro delle Finanze alla petizione num. 4820, e del Ministro di Grazia e Giustizia alla petizione num. 4832 — Raccomandazione del Senatore Larussa, e dichiarazioni dei Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici a proposito della petizione n. 4832.

La seduta è aperta a ore 3.

Sono presenti il Ministro dei Lavori Pubblici, ed il Ministro di Grazia e Giustizia, e più tardi interviene il Ministro delle Finanze.

Il Senatore, Segretario, MANZONI T. dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, il quale viene approvato.

Il Senatore Acquaviva, domanda un congedo che gli viene dal Senato concesso.

Fa omaggio al Senato:

Il sindaco di Bergamo d'una *Relazione d'una Commissione intorno all'eventuale costruzione di un tronco di ferrovia fra Treviglio e Cologno.*

Si dà lettura d'un messaggio dell'onorevole Ministro delle Finanze, riguardante alcuni schiarimenti domandatigli da varii Senatori nella tornata del 18 aprile.

Roma, 22 maggio 1872.

« Allorchè nel Senato del Regno venne in discussione il progetto di legge per provvedimenti finanziari, nella tornata del 18 aprile ultimo è stata fatta la raccomandazione al Governo di prendere in esame il procedimento usato dagli istituti di emissione allorchè si presentano ad essi biglietti falsi o falsificati, giacchè sembrava che fosse opportuno di adottare qualche misura, la quale offrisse guarentigie più efficaci a tutela degli interessi del pubblico.

« Il sottoscritto, che assunse l'impegno di occuparsi di siffatta questione, non ommise tosto di informarsi del sistema in uso presso gl'istituti d'emissione nei casi surriferiti e delle disposizioni che fossero state impartite dagli Uffici competenti su tale materia.

» Egli dunque venne a conoscere che la Banca nazionale dopo l'emanazione del Decreto legislativo del primo maggio 1866, N. 2873, che impose il corso forzoso ai suoi biglietti, appoggiandosi al disposto negli articoli 327 e 300 del Codice penale italiano, ed a quello negli articoli 235 e 241 del Codice penale toscano, prescrisse a tutte le sue sedi e succursali che presentandosi un biglietto supposto falso od alterato, fosse immediatamente trattenuto per sottrarlo alla circolazione, e venisse inviato alla competente autorità per l'ordinario procedimento.

» Importando però che il possessore non fosse pregiudicato nelle ragioni che riputasse di poter far valere, la Banca nazionale quindi dispose che all'atto della scoperta, il biglietto supposto falso o falsificato venisse sottoscritto dal cassiere dello stabilimento e dall'esibitore per guarentirne l'identità, e che fosse ad esso rilasciata una dichiarazione di ricevimento contenente tutti i dati caratteristici del biglietto, la quale avesse a valergli compiuto il giudizio penale, o per riavere il corrispondente valore dalla Banca, se il biglietto fosse stato giudicato genuino, o per ripeterne i danni dai rei qualora ne venisse constatata la falsità.

» Successivamente anche la Direzione generale del Tesoro colla sua circolare del dieci ottobre 1867, N. 49692-8131 prescrisse il procedimento analogo a quello stato adottato dalla Banca nazionale, nel quale però non venne compresa la cautela di far sottoscrivere i biglietti sospetti di falsità dal cassiere dello stabilimento, e dall'esibitore.

» Alle disposizioni impartite dalla Banca nazionale nella massima parte adottate anche dalla direzione generale del Tesoro si uniformarono tutti gli istituti d'emissione, ed attualmente esse servono a tutelare gli interessi tanto degli istituti stessi quanto degli esibitori dei loro biglietti.

» Raccolte siffatte notizie, importava di riconoscere se l'adottato sistema provvedesse sufficientemente a garantire gli interessi del pubblico, o se fosse necessario, siccome venne fatto presente nella tornata del 18 aprile ultimo del Senato del Regno, di escogitare qualche misura che offrisse garanzie più efficaci.

» A tale effetto il sottoscritto sottopose la vertenza all'esame del Consiglio di Stato, con in-

vito di manifestare il suo avviso intorno al valore del sistema in atto.

» Ed esso nell'adunanza del 15 maggio stante, ha osservato che le due firme del cassiere e dell'esibitore che si appoggiano al biglietto sospetto, sono sufficienti per accertarne l'identità, senza che occorra la apposizione di alcun bollo che annulli il foglio o lo dichiari falso, che gli atti che si compiono col consenso o almeno senza l'opposizione da parte dell'esibitore cioè: trattenimento del biglietto, rilascio di ricevuta, compilazione di processo verbale, escludono la necessità dell'intervento d'un Delegato governativo, o d'un Ufficiale di polizia giudiziaria il di cui ricorso sarebbe da riserbarsi solamente nel caso di opposizione.

» Inoltre il Consiglio di Stato ha considerato che non si possa in alcun modo contestare negli istituti di emissione l'interesse ed il diritto non solo d'impedire che il biglietto comparso alla loro cassa, falso od anche semplicemente sospetto, rientri in circolazione, ma anche di trattenere il corpo del reato perchè l'autorità proceda alla scoperta del reo.

» Ed in virtù delle suesposte osservazioni e considerazioni, il Consiglio di Stato espresse il suo avviso che nulla sia da innovare in un sistema che mentre non presenta alcuna cosa contraria alla legge, provvede al fine al quale esso intende senza offesa di alcun interesse.

» Laonde il sottoscritto appoggiandosi alle accennate conclusioni, ritiene che sia il caso di mantenere il sistema usato. Egli però, in ossequio alle raccomandazioni fatte dall'alto consenso presieduto dall'Eccellenza Vostra, ha l'onore di farlo l'esposizione del sistema stesso e dell'avviso dato dal Consiglio di Stato intorno alla sua efficacia, affinché, qualora lo creda, possa servire ad illuminare gli onorevoli Senatori che in quella occasione ebbero ad occuparsi di siffatta vertenza.

» Q. SELLA. »

Interpellanza del Senatore Caccia al Ministro de' Lavori Pubblici.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta l'interpellanza del Senatore Caccia sulla riforma della tariffe delle ferrovie Calabro-Sicile.

Essendo presente l'onorabile signor Ministro dei Lavori Pubblici, do la parola al Senatore Caccia per isvolgere la sua interpellanza.

Senatore CACCIA. Non avrei dato luogo a questa interpellanza, se in me non fosse la convinzione che danno notevole, vuoi all'interesse dello Stato, vuoi a quello dei cittadini, arreca il ritardo, se non la mancanza, di un pronto provvedimento per la riforma alle tariffe relative all'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule.

Fu determinato a porre mente a questa questione dai molti reclami che Cittadini, Consigli comunali, Camere di commercio e Consigli Provinciali han levato senza dar tregua; ed era questa la ragione per la quale io affacciava il vivo desiderio di vedere al Banco dei Ministri il Ministro di Agricoltura e Commercio, come quegli cui sono stati indirizzati tutti questi reclami, ripetutamente rinnovati, e che da lui sono stati riscontrati con promessa di tenerne serio conto.

Ebbi anche per altro occasione di avere ingerenza in questioni che riguardavano una specialità delle anzidette tariffe, e così venni nella persuasione che il ritardo delle riforme delle tariffe costituisca un impegno mancato dal Governo, costituisca un danno incessante alle aziende dello Stato, costituisca poi un marasma ed una perturbazione allo sviluppo degli scambi ed all'incremento dei commerci di ben dieci provincie.

E sarà mia opera insinuare negli animi vostri, Signori Senatori, la mia convinzione, così che per la interpellanza che svolgo, verrà fatta abilità a cadauno di noi di trovare nelle risposte del Ministro quanto occorra per dimostrarci la necessità che egli provveda agli impegni presi dal Governo, ed alla salvezza degli interessi dello Stato e dei cittadini. Mi auguro pure che il Senato non lasci quest'occasione per prendere in seria considerazione l'andamento di uno dei più importanti servizi dello Stato.

Un illustre nostro Collega diceva alla sua volta, che il Senato rispetta se stesso, quando fa rispettare la sua autorità. E non è tempo troppo lontano, che il Senato volle conoscere l'andamento dei servizi pubblici, e specialmente quelli che interessano altamente le amministrazioni dello Stato.

Il Senato rammenta, come dopo le meno felici vicende della Società Vittorio Emanuele, fu, per la legge 31 agosto 1868, data opera alla costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule a spese dello Stato, e per 640 chilometri, di

cui 311 nelle Calabrie, e 329 nelle provincie della Sicilia.

Per altra legge del 28 agosto 1870 fu determinata la costruzione di altri chilometri 630, cioè, 436 nelle Calabrie e 194 nella Sicilia: in tutto saranno 1270 chilometri di ferrovia di cui per le Calabrie 747, e per la Sicilia 523.

Voi, Signori, conoscete che la questione dell'esercizio di una ferrovia non solo è una questione amministrativa e finanziaria, ma è ancora altamente una questione economica, e fa mestieri considerarla rispetto all'influenza che esercita sul movimento della produzione e degli scambi.

Percorsa l'Italia da un punto all'altro da ferrovie, sarebbe poco prudente e poco sagace quegli che vorrebbe studiare il problema dell'esercizio di una ferrovia isolatamente e con calcoli tecnici e speciali, ommettendo d'intendere con ben divisati raggruppamenti d'interessi e con unità di reggimento quanto cospira a svolgere il movimento generale ferroviario della Penisola.

Così l'esercizio delle Ferrovie Calabre non potrà non venire considerato siccome avente solidarietà ed unità di reggimento con quello delle Ferrovie Meridionali.

E le Ferrovie Siciliane non potranno neppure esse venire studiate per ciò che concerne il loro esercizio isolatamente e separatamente, dalle Calabro-Meridionali, e non venir preparate ad unificarsi con la grande rete della terra ferma. E niuno meglio ha saputo esprimere questo concetto, che l'attuale Ministro dei Lavori Pubblici, quando alla Camera elettiva presentando la convenzione per il novello esercizio da affidare alle Meridionali, diceva:

« Le Ferrovie Calabre sono la continuazione delle Meridionali: le Sicule ne sono la naturale appendice. »

Un plauso generale si levò in favore del Governo, quando affidò alle Meridionali l'amministrazione e l'economia della gestione del gruppo ferroviario Calabro-Siculo, mercè la convenzione del 28 ottobre 1871 convertita in legge nello scorso dicembre.

I principii che testè ho esposti fanno la più bella giustificazione di quell'operato del Governo. E il Ministro che presentava questa convenzione al Parlamento, non solo la dimostrava ricca di tutti i pregi che da me sono stati accennati poco avanti, ma pure assicurava che

dessa intendeva essenzialmente ad un gran risultato, quello, cioè, di diminuire nel Governo l'onere delle sovvenzioni chilometriche verso alle Meridionali; e le sue parole non possono essere più concise e più precise.

Egli diceva:

« Altra non meno grave considerazione indusse il Governo a preferire la Società delle Ferrovie Meridionali per lo accollo dell'esercizio delle linee Calabro-Sicule, ed è quella che la Società stessa, essendo evidentemente interessata a sviluppare il traffico delle nuove linee per accrescere il provento della propria rete, farà cosa utile anche allo Stato, perchè tale aumento d'introito renderà più lieve l'onere del Governo per le sovvenzioni chilometriche dovute alla Società. »

Queste ragioni erano evidenti; ebbero la forza di fare, alla quasi unanimità dai due rami del Parlamento, approvare celeramente la convenzione.

Mi giova pure, o Signori, ricordare a me stesso le belle parole che in una Relazione si dicevano a proposito dell'avvenire di questa operazione del Governo:

« Nel trasporto dei cereali l'aumento fu ancor più notevole. Difatti nel 1850 questo trasporto dall'Adriatico al Tirreno non raggiunse che 28 mila quintali ed ascese nel 1870 a ben 650 mila quintali.

» Risultati così sorprendenti, se in parte sono dovuti alla congiunzione non interrotta di Napoli colle ferrovie dell'Adriatico, debbono ascrivarsi in buona parte alla *mittezza della tariffa di trasporto*. Difatti un quintale di grano è trasportato da Foggia a Napoli per 75 centesimi. Napoli poi è approvvigionato di bestiame non soltanto dalle Puglie e dagli Abruzzi, ma eziandio dalle Romagne e dalla provincia di Ravenna, malgrado l'enorme loro distanza da quella popolosa città.

» Questi rapidi cenni sul movimento proprio della rete meridionale ci danno a sperare che lo stesso sviluppo prenderanno i trasporti sulla rete Calabro-sicula, soprattutto quando sarà compiuta la linea che da Napoli scende al mar Jonio per Potenza, attraversando la vasta provincia di Basilicata.

» Cespiti importantissimi di produzione delle provincie Calabro-sicule sono gli agrumi, le frutta fresche ed i legumi. Il commercio degli

agrumi si fa ora difficilmente e con grave spesa per via di mare, e quello delle frutta fresche e dei legumi è pure ristrettissimo. Da qualche tempo si tentarono spedizioni di legumi freschi da Torre Annunziata e Napoli a Vienna con buon successo.

» Compiuta la rete Calabro-sicula, questo ramo di commercio prenderà una grande estensione coll'estero e noi vedremo, mercè ben combinate tariffe, i frutti prelibati di cui son ricche la Calabria e la Sicilia attraversare a gran velocità il nostro continente per figurare sui mercati di Vienna, Berlino e Pietroburgo ove saranno posti a disposizione delle borse più modeste.

» Noi quindi dobbiamo dall'incremento attuale della produzione nelle provincie meridionali trarre lieto augurio per l'avvenire, giacchè esso ci dà buon fondamento a sperare che i sacrifici a cui si sottopone il paese saranno fra breve compensati da un proporzionale aumento delle forze produttive delle provincie che verranno successivamente dotate della nuova rete di ferrovie. »

E per compimento della mia dimostrazione debbo ricordare gli articoli 16 e 18, che il Ministro, seppe con sagacia inserire nella Convenzione pattuita colla Società delle Meridionali. L'articolo 16 è così testualmente concepito:

« L'esercizio della rete Calabro-Sicula sarà fatto cogli stessi regolamenti, e norme in vigore sulla rete Meridionale in quanto vi possono essere applicabili come se la nuova rete facesse parte integrante della rete propria di quella Società. »

E coll'articolo 18 il Governo si riservava il diritto di stabilire le tariffe dei trasporti si a grande come a piccola velocità.

Tutto questo, come avete inteso, o Signori, è un fatto che ha cominciamento dal 28 ottobre 1871. Siamo pervenuti quasi alla fine di maggio, e nessuna delle provvidenze che pareva doversero celeremente venir fuori è stata messa alla luce del giorno.

Alle rimostranze, ai voti così unanimi, non si dà soddisfazione, non si volge attenzione — le linee sono aperte — i bisogni degli scambi sono flagranti — tutti si affidano, e tutti confidano nell'opera del Ministro, questa flata anche reclamata dall'interesse dello Stato. Ma silenzio, e forse indifferenza, o la risposta.

Mi è facile prevedere come il Ministro m'incalzerà dicendo che da me si vuole che le tariffe delle Meridionali si adattino per una operazione macchinata all'esercizio delle ferrovie Calabro-sicule, e così sarebbe attuata la uniformità.

Prego il Ministro, se ciò avesse in mente di rispondermi, di non darsi la pena di farlo. — Avvegnachè mi è noto, e so che le tariffe sono proporzionali, cioè intese ad apprestare il compenso delle spese di esercizio, o differenziali perchè inteso a progressivo ribasso secondo la distanza che percorrono le merci, o sono speciali quando intese a vincere la concorrenza de' trasporti, per fiumi o per mare. Conosco anch'io che le ferrovie Calabro-sicule dal lato della spesa dell'esercizio, sia ordinario, sia straordinario, hanno qualche differenza colle ferrovie meridionali.

Conosco che nel percorso di 175 chilometri in Sicilia vi sarebbe forse poco da attuare le tariffe differenziali. Conosco pure che il percorso sulle ferrovie nelle Calabrie e nella Sicilia non ha concorrenza fluviale, ma soltanto marittima.

Ma tutto ciò conoscendo, non mi azzardo troppo nel dire che due mesi al più sarebbero stati sufficienti per fare questo lavoro di applicazione di tariffe dall'uno all'altro esercizio. Vi spingevano a farlo, signor Ministro, e la legge, e le vostre promesse come pure lo interesse soprattutto dello Stato, e quello dei particolari.

Ma, signori Senatori, ancora io v'ho detto poco su quanto riguarda la mancanza, l'indifferenza di provvedimenti su questa materia informata da tanta urgenza. Credo far chiaro il Senato di un altro antecedente più serio e più grave.

Le tariffe delle ferrovie Calabro-Sicule hanno avuto delle vicende, e specialmente per il trasporto degli zolfi, ebbero due variazioni dal febbraio 1868 al 30 maggio 1870. E quel Ministro di Agricoltura e Commercio, che tanto desiderai fosse presente a questa interpellanza (quando funzionava da Ministro dei Lavori Pubblici), crede opportuno con Decreto del 20 maggio 1871 venire a fare altra modificazione delle tariffe calabro-sicule, soltanto per la parte che riguardava gli zolfi. Appena pubblicata la riforma la tariffa levò alte grida una città siciliana, reputandola nociva ai suoi particolari interessi.

Il Governo, a cui debbo professare la più gran lode, seppe adoperarsi in siffatta congiun-

tura colla più matura prudenza, o il Ministro dell'Interno cui ho l'onore di riconoscere la più austera lealtà, seppe egli principalmente in questa faccenda così bene regolare gli atti del Governo, così bene assegnare un legale indirizzo, che ben meritò gli elogi di tutti. Avvegnachè, o Signori, il Ministro dell'Interno, cui le varie Commissioni delle città siciliane si presentarono, credè dar loro assicurazione che, se con novello Decreto venne revocato quello del 20 maggio, non sarebbesi frapposto lungo indugio per adottare provvedimenti di vera giustizia.

E difatti dopo qualche mese, il Ministro dell'Interno ed i suoi Colleghi, fermi nel concetto che bisognava risolvere sotto un profilo generale ogni richiamo relativo alle tariffe attuali, veramente insopportabili, avvisarono di far emettere dal Ministro dei Lavori Pubblici un decreto informato dalla più grande pubblicità, o per il quale chiamarono a convenire in Roma i Presidenti delle Camere di Commercio di Sicilia, tre Ispettori del Genio civile, due Capi di divisione dei Ministeri dei Lavori Pubblici e dell'Agricoltura e Commercio, ed il Direttore delle costruzioni delle ferrovie in Sicilia, acciocchè, riuniti in Commissione, dessero opera a proporre quelle riforme che occorressero alle tariffe delle ferrovie Calabro-Sicule.

E nel mese di novembre si è costituita a Roma questa Commissione, e nella prima seduta fu dal Presidente invitata a proporre le modificazioni che crederebbe occorrere nell'interesse dell'Isola nelle tariffe ferroviarie attualmente in vigore.

E quando alcuno affacciò la domanda, se il Ministro avesse degli impegni, il Presidente della Commissione rispose, non averne alcuno, e che il Governo attendeva che dalla Commissione si manifestassero i di lei voti per adottare un finale provvedimento.

Ebbene, tutti i convocati trassero a Roma, e compirono il loro dovere, mercè le più assidue cure, ed in ripetute sedute.

E fu il frutto di questi lavori e delle ampie discussioni avvenute in questa congrega di uomini speciali, di funzionari governativi, quello che non poche proposte di ribasso alle tariffe generali vennero indicate.

Si propose il ribasso delle tariffe del carbone, della lignite, dello carrubo, del cercati, delle granaglie e delle farine, del sal-gemma,

del gesso, delle lane, del riso, delle macchine anche agrarie, delle fave, delle semenze di canape, delle pietre di costruzione ed altre. Si propose il ribasso della tassa fissa sul vino, o sulle fave.

Nè restavano segreti i verbali delle sedute della Commissione, avvegnacchè il Ministero ne faceva eseguire la più larga comunicazione.

Ma quel Ministro, il quale aveva già col suaccennato decreto invitato tutte le notabilità Siciliane a dare quel loro parere sulle riforme delle tariffe; che aveva veduto compiere siffatta opera nella sede del Governo, sotto i suoi occhi, che era appoggiato dai risultati di profonde discussioni e dai voti emessi da funzionari governativi chiamati a quella Commissione, dava fondata ragione a ritenere che, delle loro proposte avrebbe fatta quell'estimazione che meritavano e che, se non in via definitiva avesse adottato i provvedimenti proposti dalla Commissione quasi all'unanimità, avrebbe per lo meno dato fuori provvedimenti transitorii, per non far durare il marasma, l'inceppamento attuale, ed avrebbe rimesso al momento di attuare le patruzioni racchiuse negli articoli 16 e 18 della succennata Convenzione del 28 ottobre 1871, le definitive modificazioni.

Niente di tutto questo è avvenuto, o Signori; distiamo già per setto o otto mesi da quel giorno in cui la Commissione chiuse le sue sedute, e le tariffe delle ferrovie Calabro-Sicule sono nello stato in cui erano.

Nella fiducia che, dalle nozioni che ho presentato al Senato, sorgano abbastanza giustificati i motivi per cui io mi sono mosso a questa interpellanza, dichiaro che aspetto dal Ministro tale una risposta che tranquillerà Voi e me; e mi riservo, udita questa risposta, di proporre al Senato le opportune deliberazioni.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il Ministro dei Lavori Pubblici ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Onorevoli Senatori, io mi affretto a dire, come io creda che l'onorevole Senatore Caccia verta in un equivoco, in un'opinione non perfettamente vera, verta in un convincimento, che non può essere il mio, e spero che non sia il vostro.

Egli vi disse, che il Governo ha avuto nelle sue mani una questione riguardante le tariffe delle ferrovie di Sicilia: tale questione

(ho scritto le parole dell'onorevole Caccia, imperocchè mi son sembrato gravissimo) poteva essere risolta in un mese, ed al più in due; ed invece la lasciò giacente cinque o sei mesi, quanti ne corrono da dicembre a maggio, senza prendere alcuna decisione. E l'onorevole Senatore Caccia è così convinto di questa sua opinione, che giunse fino a censurare aspramente il Governo, perchè ritarda le desiderate disposizioni con nocumento dei cittadini e delle stesse finanze dello Stato; che arriva fino a dire, che il Governo, ed in questo caso si intende il Ministro dei Lavori Pubblici, si rende responsabile dell'indifferenza mostrata per provvedimenti, i quali sono della massima urgenza.

Io, a dire il vero, se potessi dividere l'opinione ed il convincimento dell'onorevole Senatore Caccia, esiterei a prendere la parola davanti a Voi per difenderlo in questo caso l'operato del Governo: e tanto più esiterei, in quanto che la questione delle tariffe delle ferrovie di Sicilia, sorta, dirò quasi, dalle piazze, e passando per gli ordini rispettabilissimi dei Consigli comunali, dello Camere di Commercio, e dei Consigli provinciali, è arrivata fino al Governo, ed ora viene elevata al Senato del Regno.

Cosicchè io, o per i gravi appunti che faceva l'onorevole Senatore Caccia, o per l'attitudine presa dall'opinione pubblica e dai diversi Corpi costituiti dello Stato riguardo a questa questione, ed aggiungerò ancora per l'importanza della stessa materia, debbo domandare al Senato, che mi permetta di parlare piuttosto lungamente per chiarirla perfettamente sotto i varii suoi aspetti.

Il Governo non può restare sotto questa censura; fa d'uopo che esso spieghi chiaramente quello che ha fatto, ed i suoi intendimenti.

L'onorevole Caccia mi faceva l'onore, ed io gliene son grato, di ricordare i miei concetti, i miei principii in fatto di strade ferrate, e citava quanto io ho scritto e quanto io diceva nell'altro ramo del Parlamento, quasi per mettere in contraddizione il Ministro di ieri col Ministro d'oggi. Concludeva poi col dire: *per altro nulla si è fatto*; e commentava questa sua conclusione colle parole di *indifferenza*, di *ritardi* ed altre simili. Ora vediamo, se veramente le cose siano in questi termini.

L'onorevole Senatore Caccia sa, e questo è la sola parte in cui sono perfettamente d'accordo con lui, che la questione delle tariffe

non è solamente questione amministrativa, non è solamente una questione finanziaria, ma è questione altamente economica; dirò anzi che l'influenza delle tariffe ferroviarie è così grande, che da essa viene determinata l'utilità delle strade ferrate per le popolazioni e per il commercio, perchè le tariffe sono in certo modo l'essenza di questo nuovo mezzo di comunicazione.

E siccome non esito a dire che la vita o il deterioramento delle Nazioni moderne si collega strettamente collo sviluppo delle strade ferrate, così dall'ordinamento delle tariffe dipendono essenzialmente il commercio non solo, ma il benessere delle Nazioni e degli Stati. Tanto è importante ai miei occhi la materia delle tariffe, che non so se economicamente ed anche politicamente ve ne possa essere una maggiore; e questa stessa importanza avrebbe dovuto far comprendere all'onorevole Senatore Caccia, che non bisogna corrervi sopra, ma bisogna maturar o lungamente ogni modificazione, e che non basta bene spesso, per prendere una decisione, l'avviso di una Commissione, per quanto autorevole essa sia.

Io tengo in gran conto gli studi fatti dalla Commissione, che noi abbiamo chiamato dal seno della Sicilia; io do grandissimo peso a quello che ha detto, ed apprezzo immensamente i suoi consigli; ma i consigli di una Commissione non sempre sono valevoli a risolvere una questione. Chi sia a capo dell'amministrazione, chi deve prendere la responsabilità, e la grave responsabilità di una risoluzione, certamente non può essere addebitato, se non ha seguito il parere di una Commissione consultiva; e quante volte non è intero il convincimento, che vi lasciano nell'animo i lavori di una Commissione, non è forse un dovere quello di proseguire le indagini per altra via? Dimodochè il non aver seguito immediatamente l'avviso di questa Commissione, non si deve per verun modo addebitare al Governo nè come ritardo nè come indifferenza.

Mi duole veramente, che l'onorevole Senatore Caccia nel gettare censure così aspre contro il Governo, non abbia pensato alle conseguenze tanto più grandi, quanto più le sue parole sono autorevoli e perchè pronunziate in quest'aula, e per la persona donde derivano.

E bisogna che il Senato si penetri di tutta l'importanza della questione, e sia ben per-

suaso che il Governo in questa, come in tutte le altre, credrebbe di mancare al suo debito, se per pressioni o per altre ragioni si allontanasse da quella calma e serenità di giudizio, che chi ha il peso gravissimo della cosa pubblica deve sempre serbare.

Prego adunque il Senato di permettermi di discutere colla massima calma questa questione e di permettermi un po' di storia. Però, per togliere fin da principio quella impressione che potesse fare nell'animo vostro, o Signori, l'asserzione dell'onorevole Caccia, che bastava un mese, o al più due mesi per applicare le tariffe delle ferrovie Meridionali alle Calabro-Sicule, io ricorderò che l'Alta Italia, vecchia società, la quale ben pondera tutto ciò che debba fare in materia di tariffa per migliorare i proventi della sua rete, l'Alta Italia, dico, avendo voluto apportare l'ultima riforma, che io stesso ho approvato alcuni mesi or sono, ha impiegato due anni di tempo, di studi, di ricerche per vedere quali fossero le modificazioni da fare alle sue tariffe.

L'Alta Italia ha prima mandato i suoi ufficiali a percorrere tutte le provincie, ove si estendono le sue reti, per riconoscere quali fossero i bisogni del commercio, quali fossero le necessità, quali fossero le modificazioni da introdurre nelle tariffe, acciòche favorissero lo svolgimento del suo traffico. Ma se l'Alta Italia, regolarmente costituita com'è, ha impiegato due anni, solamente per fare delle modificazioni ad una tariffa in vigore da tanto tempo, domando io, se un Governo debba in quest'aula sentirsi muovere censure così gravi, perchè in un mese, o al più in due, non è giunto a compire ciò che quella Società appena ha raggiunto in due anni.

Dirò di più: che la stessa Società delle ferrovie Meridionali, dopo gli studi per le modificazioni delle tariffe, studi lunghissimi, studi coscienziosissimi, ha dovuto ritornare al Governo, confessando di essersi ingannata: e di ravvisare la necessità d'introdurre nuove modificazioni, e di rifare in alcune parti il cammino già percorso.

L'onorevole Caccia, per quanto mi parve, volle mettere il Governo in contraddizione con se stesso, dicendo che emetteva un decreto per abbassare alcune tariffe, di cui parlerò più tardi, e successivamente lo teneva prima ancora che avesse effetto. Ma questo fatto ap-

punto avrebbe dovuto persuadere l'onorevole Caccia, quanto sia delicato il toccare le tariffe.

Quindi, io credo, o Signori, che voi, uomini prudentissimi, anziché incitare il potere esecutivo ad essere corrivo in questa materia di tariffe, siate per dirgli, di esaminare ed esaminare seriamente tal sorta di questioni, perchè ufficio del Governo non è di far presto, ma di far bene.

E dico l'ufficio del Governo non essere di far presto ma di far bene, specialmente quando si tratta di una materia tanto importante e complicata come quella delle tariffe ferroviarie.

Le tariffe ferroviarie debbono considerarsi nei loro effetti come le tariffe doganali; le tariffe ferroviarie hanno sopra lo svolgimento economico delle nazioni la stessa grande influenza che possono avere le tariffe doganali; ed io sono anzi di parere che sia molto più difficile l'argomentare con sicurezza, ed il decidere intorno ad un sistema generale di tariffe ferroviarie che non lo sia intorno alle tariffe doganali.

Le tariffe doganali possono far ricco o povero uno Stato, possono essere giuste od ingiuste; esse sono anzi la vera esplicazione o dei principii della libertà del commercio, oppure degli interessi del protezionismo. Dove questi ultimi sono postergati ai primi, come fra noi, le tariffe doganali non possono avere che uno scopo finanziario, determinato però sempre da un giusto apprezzamento economico, affinché l'imposta sia contenuta in quella misura, che non impedisce alle industrie ed ai commerci nazionali di vivere e di prosperare, e le une e gli altri non siano messi in condizioni inferiori in paragone dell'estero.

Come le tariffe doganali non devono servire al protezionismo dello Stato fra Stato e Stato, così anche le tariffe ferroviarie non devono intervenire per alterare le condizioni delle industrie e dei commerci interni.

E non fatto me lo dimostra meglio dell'origine stessa di questa questione, niuna cosa me lo dimostra maggiormente che le circostanze accennate dall'onorevole Senatore Caccia. Quanto egli vi ha detto, mostra quali difficoltà s'incontrino ogni qualvolta vogliansi mutare le tariffe ferroviarie, ed offre una prova luminosissima, che le tariffe ferroviarie non hanno altro effetto se non quello che hanno le tariffe doganali.

L'onorevole Caccia disse, che la Commissione,

chiamata dal Ministero, aveva proposto riduzioni di tariffe per molti articoli e aveva tolte alcune altre categorie di tariffe, ed anche senza necessità; ma specialmente si era fermata a discutere intorno al trasporto dello zolfo. Ora io intendo, o Signori, di sviluppare appunto tale argomento, perchè dalle difficoltà di un caso particolare, voi, o Signori, possiate agevolmente dedurre le infinite difficoltà di un riordinamento generale delle tariffe ferroviarie. Bene spesso colla più buona intenzione del mondo si possono rovinare intere provincie; si possono distruggere le industrie di un territorio, insino si possono produrre mali gravissimi coll'affrettare le risoluzioni.

Ognuno sa che la principale esportazione della Sicilia è quella dello zolfo, e che gli zolfi costituiscono la ricchezza principale di quell'Isola; ma le miniere da cui si estraggono, sono ripartite in modo, che, differentemente possono essere affetto dai provvedimenti che ora si prendessero intorno alla tariffa. Vi sono due città (mi dispiace il dover discutere di cose locali, ma sventuratamente se ne è discusso anche di troppo in pubblico, e quindi è meglio che si sappia tutto, acciocchè ce ne possiamo fare un giudizio esatto), vi sono, dico, due città vicine, Catania e Messina, le quali possono avere un diverso punto di vista nel considerare la questione della tariffa degli zolfi: Catania, siccome più prossima alle miniere di zolfo, naturalmente esporta annualmente all'estero una maggior quantità di questo prodotto; e quindi può sopportare una tariffa elevata; Messina invece trovandosi molto più distante dalle miniere, ne esporta una minore quantità, e quindi ha interesse di veder ridotto le tariffe per accrescere la sua esportazione.

Il commercio degli zolfi in Sicilia dai documenti ufficiali risulta ripartito in questo modo. Il primo porto di esportazione degli zolfi è Girgenti, che ne esporta annualmente oltre 800 mila quintali; quindi viene il porto di Licata, che ne esporta circa la metà: in terzo luogo viene il porto di Catania, che nell'ultimo quinquennio, 1866-70, ne esportava in media 200 mila quintali all'anno, quantità questa che si è notevolmente accresciuta in seguito all'apertura della linea di Leonforte.

Tien dietro al porto di Catania, quello di Terranova che ne esporta circa 140 mila quintali all'anno; quindi vengono i due porti prin-

cipali della Sicilia, Palermo e Messina, che ne esportano soltanto 50 mila quintali all'anno.

Come, e perchè si fa questa esportazione dal porto di Messina?

Il porto di Messina naturalmente per la sua giacitura e per la lontananza dalle miniere, è meno acconcio degli altri al commercio degli zolfi: non di meno, siccome Messina commercia grandemente coll'America in frutti, impiega lo zolfo per zavorra, e siccome lo zolfo siciliano è ricercatissimo in America, così tanto si esporta di zolfo quanto è necessario per farne zavorra.

Diro di più, che i negozianti di Messina hanno in mano gran parte del commercio degli zolfi, ma ne fanno la spedizione dai porti originari.

Ora, la questione che ha tanto agitato una parte della Sicilia, se non la Sicilia tutta, è la seguente. Quelli di Messina hanno detto: ribassate quanto più potete le tariffe per il trasporto degli zolfi. L'impresa, che nello scorso anno esercitava le ferrovie di Sicilia propose di portarla a 6 centesimi per il percorso da Catania a Messina per tonnellata-chilometro, in luogo dei 12 stabiliti dalla tariffa generale; il Governo accordò invece la tariffa speciale di otto centesimi; in seguito la Commissione ripropose la tariffa di centesimi 6 circa; ma la Camera di Commercio di Messina, non contenta di quest'ultima proposta, reclama una tariffa ancora più bassa, cioè di quattro centesimi per tonnellata-chilometro.

Il commercio di Catania se ne è allarmato (giustamente o ingiustamente non so; ora accenno i fatti: parlerò poi dei miei convincimenti), temendo che uno speciale trattamento per il percorso Catania-Messina potesse trasferire il commercio degli zolfi proprio del porto di Catania, a quello di Messina.

In questo stato di cose, che provvedimento avrebbe dovuto prendere il Governo, anzi dirò meglio, che cosa ha fatto il Governo?

Il Governo ha fatto solamente quel che doveva e che poteva fare; il Governo ha voluto studiare questa questione in tutta la sua ampiezza.

Perchè il Senato si faccia un concetto dell'importanza di questa questione, sappia che annualmente escono da Sicilia da 170 a 200 mila tonnellate di zolfo, che rappresentano un valore di oltre 20 milioni.

Se io fossi non il Ministro dei Lavori Pubblici, ma il direttore di una Società ferroviaria, mi farei il quesito: qual è il maggior utile che posso ritrarre dalle mie ferrovie? E crederti aver compiuto il mio dovere, quando avessi fatto entrare la maggior quantità di denaro nella cassa della Società. Ma come Ministro dei Lavori Pubblici, mi debbo invece proporre due scopi: il primo, cioè, che le strade ferrate riportino al bilancio delle finanze quanto più è possibile di ottenere; ma in secondo luogo, che contemporaneamente non ne sia danneggiata, anzi ne sia favorita l'economia del paese.

La questione degli zolfi vuol essere poi considerata sotto un aspetto più ampio, cioè, non soltanto nel rispetto dell'utilità per la Sicilia, ma anche sotto quello della sua importanza industriale, importanza che si estende ben oltre ai confini d'Italia.

Mi ricordo che tre anni fa, a Parigi, due uomini rispettabilissimi e notissimi in Europa per i loro studi, specialmente intorno agli zolfi, mi invitarono ad una riunione. L'uno era l'Hofmann, professore di chimica in Berlino, uno dei primi chimici viventi, l'altro il signor Kuhlmann, il grande industriale francese; che anni sono mandò a bella posta l'unico suo figlio in Sicilia per studiare la questione degli zolfi. Dopo lunga discussione, la conclusione a cui vennero quei signori, partendo da profonde ragioni e da fatti importantissimi si fu, che fra non molti anni, o lo zolfo ammazzerà la pirite, o la pirite ammazzerà lo zolfo.

Quindi tale questione è assai più grave che non possa essere quella di poche tonnellate di più o di meno da esportarsi da un porto; è questione di vita per tutta la Sicilia, perchè lo zolfo è il prodotto suo principale.

Verrà un giorno in cui si dibatterà questa questione, e la esamineremo ampiamente per vedere che cosa debba fare il Governo, quali concessioni dovrà stabilire sia relativamente alle strade ferrate, sia relativamente alle dogane, sia con altri provvedimenti, per far vivere e prosperare questa grande industria, per far sì che non si verifichi quella parte del vaticinio testè riferito, che è sfavorevole a noi. E a quest'uopo gioverà particolarmente il concorso dei proprietari delle miniere a cui deve tornar conto il migliorare coi nuovi mezzi suggeriti dalla scienza il sistema di produzione dello zolfo per diminuirne il prezzo del costo.

Ma nelle condizioni in cui ci troviamo attualmente, quale è il nostro debito? Quello di non fare alcuna cosa, la quale possa pregiudicare la produzione degli zolfi.

Ciò che propone l'onorevole Caccia, ciò che propongono talune Camere di commercio ed altri, sarebbe funesto alla produzione degli zolfi.

Si dice: ma perchè non modificate voi le tariffe, in modo da render possibile di portare questi zolfi, non solamente da Leonforte a Catania, ma da poter ancora andare agevolmente al porto di Messina per essere esportati?

Prima di tutto dirò, che se mai questa modificazione di tariffe potesse portare realmente un abbassamento nel prezzo degli zolfi, e potesse giovare alla produzione degli zolfi in Sicilia, la si potrebbe fare.

Ma la riduzione delle tariffe sulla linea da Leonforte a Catania sarebbe a beneficio di pochi possessori di miniere.

Ora, la maggior parte delle miniere degli zolfi è disgraziatamente lontana dalla ferrovia Leonforte-Catania; quando col compimento delle altre linee tutte le miniere principali si troveranno a portata di una strada ferrata, sarà il caso di vedere quali radicali modificazioni convenga introdurre nelle tariffe dei trasporti. Ma siccome attualmente poche miniere si possono vantaggiare dalla strada ferrata da Leonforte a Catania, egli è chiaro che se abbassassimo le tariffe da Leonforte a Catania in modo da dare un gran beneficio ai produttori delle miniere che sono vicine a questa linea, ne verrebbe uno di questi due fatti; o i prezzi degli zolfi ribasserebbero, o non sentirebbero alcuna riduzione. Nel secondo caso noi toglieremmo i denari dalle casse dello Stato per dare un guadagno, per fare, dirò così, un regalo a pochi produttori. Se invece i prezzi degli zolfi si abbassassero di modo che le miniere prossime alle ferrovie potessero fare più seria concorrenza alle miniere meno favorite, ne verrebbe naturalmente, che non metterebbe più conto, lavorare nelle miniere lontane dalle ferrovie; e quindi in luogo di far cosa utile alla industria degli zolfi in Sicilia, se ne paralizzerebbe lo svolgimento.

Posta così la questione, non solo essa è molto ardua, ma dirò che sia insolubile per ora, e fino a che la rete ferroviaria nell'Isola non sia compiuta; giacchè ne possiamo togliere il denaro dalle casse dello Stato per darlo a pochi produt-

tori, nè possiamo danneggiare menomamente lo sviluppo di questa grande industria.

Laonde, intendimento del Governo si è di maturare seriamente la questione, per cercare tutti i temperamenti necessari per risolverla; ma per risolverla nel senso dell'onorevole Caccia, bisognerà aspettare che siano completate le strade ferrate di Sicilia, perchè dobbiamo badare alle condizioni economiche generali di quel paese, ed evitare il pericolo che con tariffe poco calcolate si favoriscano gli uni a danno degli altri.

Considerando poi la questione sotto diverso aspetto, il Governo ha anche dovuto porsi un altro quesito.

Nel costruire le strade ferrate nella Sicilia, come in altre provincie italiane, non dobbiamo noi evitare che il loro esercizio riesca oneroso alle finanze dello Stato? Il principale dei prodotti, di cui si può nutrire il movimento ferroviario nella Sicilia, è lo zolfo: per farvene un concetto, considerate, o Signori, che ogni centesimo di ribasso di tariffa, compiuto che saranno le ferrovie, e questo avverrà fra due o tre anni, corrisponderà a centomila lire di minor prodotto.

La cosa è ancora più grave, perchè il commercio dello zolfo è in progresso, e sempre più lo sarà dopo l'apertura della ferrovia, e facilmente questa perdita di 100 mila lire potrà essere doppia.

Io non so che cosa direbbe il Collega delle Finanze, qualora noi non temessimo il debito conto degli effetti di queste modificazioni di tariffa pel pubblico erario.

Dunque se anche noi non temessimo di recare un turbamento nell'industria degli zolfi, ribassando radicalmente le tariffe su tutte le linee siciliane, troveremmo sempre dannoso questo ribasso per la diminuzione dei prodotti e così per le finanze dello Stato, le quali, dopo i sacrifici fatti per la costruzione, devono sostenere le gravi spese di esercizio di queste ferrovie.

E avendo consultato uomini competentissimi in questa materia, mi accertai che nella Sicilia lo zolfo non può, senza pericolo di perdita per lo Stato, essere trasportato allo stesso prezzo, che è in vigore sulle ferrovie continentali, perchè nell'Isola si hanno brevi percorrenze, ed il movimento delle merci ha luogo quasi interamente dal centro dell'Isola ai diversi porti in cui lo zolfo viene imbarcato, cosicchè i va-

goni ritornano in gran parte vuoti dai porti alle miniere, per essere poco notevole il movimento d'importazione nell'Isola in confronto di quello dell'esportazione. Si aggiunge la difficoltà che quelle linee presentano per le pendenze ed altre condizioni di tracciato, le quali aggravano pur esse le condizioni dell'esercizio.

Queste mie osservazioni per altro riguardano la linea da Leonforte a Catania, che è linea interna. Quanto alla linea da Catania, o per dir meglio da Siracusa per Catania ed Acireale a Messina, che è linea litorale, abbiamo adottato provvedimenti diversi.

Quando si tratta di tariffe, per quanto agevole ad altri sembri il comprenderne il meccanismo, pure vi sono tante considerazioni a fare, e tante ragioni che possono indurci a modificarle in un modo o nell'altro, che non tutti se le immaginano.

Sulla linea da Siracusa a Messina, noi necessariamente abbiamo dovuto ridurre le tariffe pel trasporto dello zolfo, acciocchè il mare non facesse concorrenza alle ferrovie.

Questa è una delle principali ragioni che ha indotto anche la Società delle Meridionali a ribassare grandemente le sue tariffe continentali: altrimenti le sue linee non avrebbero potuto lottare col cabottaggio, e quindi senza tariffe tenuissime, non avrebbero dato che uno scarso prodotto.

Ma questa ragione, che vale per le linee litorali, noi non la troviamo per le linee interne, per cui vede l'onorevole Senatore Caccia che se il Governo non ha ancora risolta la questione, non è stato per indifferenza, per negligenza, o per mancanza di desiderio di fare il bene delle finanze e della Sicilia, ma per le gravi considerazioni che ho avuto l'onore di esporre, e dalle quali appare che questa questione non potrà essere maturamente risolta sino a che altri elementi non sorgano, sino a che altri tronchi ferroviarii non siano completati.

Quanto poi all'applicazione generale delle tariffe delle Meridionali alle Calabro Sicule, io dirò, che questo studio certamente non è leggero ne richiede un solo mese, come è stato asserito; però dai dati già raccolti pare che ci convenga estendere alla parte continentale, senza alterazioni, le tariffe generali delle meridionali; quanto alle linee di Sicilia, spero che quasi tutte le modificazioni proposte da quegli onorevoli uomini, che compo-

nevano la Commissione ricordata, potranno essere adottate; quanto allo zolfo, non mi dilungo di più a parlarne, perchè ho espresso diffusamente quali sono i nostri divisamenti.

L'onorevole Caccia ci parlava pure di uniformità di tariffe. Anche questo è un concetto cui io non potrei sottoscrivere, perchè in nessun paese del mondo trovo quell'uniformità ideale di tariffe che egli immagina; nella stessa Russia, dove tutte le strade ferrate sono sotto le mani del Governo, vi ha varietà di tariffe. E necessariamente bisogna che le tariffe siano varie per le diverse condizioni dei luoghi. Se si imponesse all'Alta Italia di uniformarsi, per la tariffa dei cotonei, alle Romane, quella società risponderebbe, che appunto per la differenza della tariffa può trasportare il cotone dell'Egitto da Genova a Trieste. Questo fatto al pari di moltissimi altri, che potrei citare, dimostra la necessità che le tariffe siano differenti. Come un cappello solo non si adatta a tutte le teste, così una tariffa sola non può convenire a tutte le ferrovie.

Alcune tariffe possono essere utili nella valle del Po e dannose in altre parti del Regno, e viceversa. Ed è appunto la difficoltà di adattare le tariffe ferroviarie ai bisogni delle diverse località, che ci ha finora impedito di estendere le tariffe delle Meridionali alle linee Calabro-Sicule.

Spero di essere stato abbastanza esplicito per aver fatto comprendere al Senato le molteplici difficoltà che si sono incontrate e che esistono tuttora, nonché l'importanza e la gravità dell'argomento.

Senatore CACCIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CACCIA. Dirò ancora poche parole che possano esprimere la disperazione che ha invaso l'animo mio nell'aver inteso dal Ministro, che bisogna studiare; nel non aver avuto da lui una sola promessa, ma vaghe manifestazioni di altri bisogni, di chiarimenti, ed infine nell'aver sentito, che quando finirà i suoi studi, li applicherà allorchè la rete sarà compiuta.

Ciò davvero mi ha costernato. Per avventura studi così profondi come il Ministro ha enunciato, io credeva che non fossero necessari in questa materia, e dopo che il Ministro dei Lavori Pubblici era entrato pienamente nelle più sode e più belle teoriche che reggono la materia delle tariffe.

Il Ministro ha già impiantato, ha già attuato nelle tariffe delle ferrovie della Sicilia, come altrove, la grande distinzione di tariffe proporzionali e di tariffe speciali. Infatti nel cuore della Sicilia, da quel *Leonforte* di cui vi ha fatto parola a Catania, la tariffa è di 12 centesimi la tonnellata di zolfo, per ogni chilometro, e da Catania a Messina e da Catania a Siracusa è di otto centesimi per chilometro ad ogni tonnellata.

Dunque la teoria delle tariffe generali e delle tariffe speciali, il Ministro l'ha accettata ed è in esecuzione.

Dunque la questione non ha menomamente quella grande importanza teorica che il Ministro ha cercato di darle, come se tutto si dovesse laggiù creare. Aggiungo poi che quando il Ministero rievocò il Decreto per cui le tariffe speciali da Messina a Catania erano state ribassate a sei lire per l'intero percorso, e vi surrogò la tariffa di otto centesimi per chilometro, proclamò anch'esso altamente che una tariffa speciale bisognava adottare tra le due città, e bisognava farlo perché trattavasi di vincere la concorrenza marittima.

Il Ministro ha pensato farci coprire da terrore, come se la mia interpellanza, le mie insistenze portassero un cataclisma nella produzione degli zolfi: è andato fino a vedere che le pirati faranno concorrenza agli zolfi: ha parlato di perdite gravissime e per lo Stato e per il paese: ha rammentato le dottrine di uomini sommi, ha voluto sollevare il suo vicino Collega Ministro della Finanza, mostrandogli la perdita de'dazi di esportazione. Signori, nulla di tutto questo: il Ministro è uscito dalla carreggiata; la questione si riduce a sapere se la differenza tra il costo dello zolfo pronto ad essere imbarcato in Catania, su quello che sarebbe pronto ad essere imbarcato in Messina, è tra le cinque e le otto lire per tonnellata.

La questione si riduce, se fosse caso adottare il voto quasi unanime della Commissione che proponeva la tariffa degli zolfi si riducesse a centesimi 6 per tonnellata, ed a due millesimi di diritto fisso.

Ora io domando, o Signori, se per risolvere una questione di 5 lire in faccia a 8 corre pericolo la produzione degli zolfi; se seriamente tale risoluzione vi mette al rischio di essere sopraffatti dalle pirati.

Il Ministro non ha voluto onorarmi di una

graziosa attenzione; io non ho toccato la questione della speciale tariffa dello zolfo, tra Catania e Messina, ed il Senato è testimone se io mossi parola per accennare a tale speciale circostanza. Io non domandai giustizia parziale, domandai misure generali, domandai al Ministro di provvedere a tutti gli articoli della tariffa generale, e speciale. Vi sarà lo zolfo: e deve perciò il Ministro lasciar inascoltate le altre domande legalmente sporte? Ma mi viene alla mente che nel verbale del 4 luglio 1871, redatto in Napoli per l'inchiesta industriale sotto la presidenza del nostro Collega Scialoja, fu detto e sostenuto che nel 1870 il Governo Ottomano domandava 500 mila quintali di sal gemma, e che, non ostante ne' Comuni prossimi a Lercara abbondasse quel minerale, non poté venir tratto al porto di Palermo per lo speso di trasporto, comprese quelle volute delle tariffe ferroviarie.

Vi ho detto che per voto della Commissione si ribassano le altre tariffe per il trasporto degli agrumi, delle pietre da costruzione, dei cereali, del carbone fossile, ed altro. Or bene! cosa hanno di comune i gravissimi discorsi del Ministro sulla trazione degli zolfi con gli articoli testè citati? Togliete, Signor Ministro, questi ostacoli uno per uno, studiate pur quanto volete la questione degli zolfi, adagiate in tal congiuntura le tariffe meridionali, adoperando i criteri che tutti conosciamo. Ammirai nel Signor Ministro la buona fede di ripetere ciò che io avea detto intorno alle gravi difficoltà che si offrono per estendere una tariffa da un paese ad un altro, nella qual congiuntura egli ci ha regalato l'esempio dello stesso cappello per vari uomini. Io invero, forse con frasi diverse, avea detto che non si posa una tariffa sopra di un'altra: io conveniva, prima che il Ministro lo dicesse, che questo adagiamento delle tariffe richiede degli studi, perché lo speso di esercizio devono essere tenute in considerazione, e devono essere tenute in considerazione le concorrenze marittime e fluviali.

Il signor Ministro ha creduto tacermi d'inesattezza quando ho detto che si poteva svolgere questa bisogna al più in due mesi. Ma i due mesi da me citati fan parte di ben 7 mesi dacché la bisogna è nelle vostre mani; di voi che avete fatta nel 28 ottobre 1871 la Convenzione con le Meridionali; di voi che pattuiste i due articoli 16 e 18, i quali vi obbligano a mettere l'e-

esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule in pareggio coll'esercizio delle ferrovie Meridionali, ed a stabilire le novelle tariffe dei trasporti su quelle linee.

So sono 7 mesi dacchè la Convenzione è stata fatta, come è che non poteasi in due mesi compresi nei sette, venire alla non grave opera delle novelle tariffe? Il Ministro con i suoi talenti, e come maestro, qual'è, in questa materia, ha portato la questione in un vasto campo dove io non lo posso seguire; oltrechè per me la questione è troppo povera, troppo misera; per me è questione di tariffe già in esercizio, e da modificare, sia per l'avvenuta congiunzione di trouchi, sia per soddisfazione di novelli bisogni; per me le modilleche sono meramente degne di studi di quegli uomini pratici di cui ha dozzina il Ministero, e nulla più.

Inoltre avete a tale scopo costituita, avete chiamata in Roma una Commissione composta di uomini in tal materia autorevolissimi. Ebbene, questi hanno riconosciuto che non è questione da studiare in quelle vaste proporzioni da voi additate, e con chiarissimi sviluppi vi hanno mostrato le ordinarie applicazioni, e le riduzioni che sarebbero da fare in quelle tariffe.

Non è caso di studi, ma di volontà di esaudire voti legalmente rassegnati, di compiere promesso del Governo, di attuare sanzioni di legge.

Io, pieno di disperazione nell'animo, non posso non ascrivere a tale noncuranza una delle cause della condizione in cui quelle ferrovie si trovano. Soltanto pago di avere compiuto il mio dovere verso il Senato ed il paese, adotto il silenzio per ultimo partito.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. In questi sei mesi, che l'onorevole Senatore Caccia ci rimprovera trascorsi senza dell'aire le modificazioni delle tariffe, avvenne il passaggio del servizio della rete Calabro-Sicula da una Società ad un'altra; si è dovuto organizzare un personale per l'esercizio, e fu costituito un controllo efficace nell'interesse del Governo. Non si può dire quindi che abbiamo passato questo tempo senza occuparci delle ferrovie di Sicilia, quantunque non siamo stati in grado di prendere una decisione sulle modificazioni delle tariffe, che abbiamo ammesso in massima dover essere riformate.

Non mi pare quindi che fosse il caso di

formulare quelle aspre censure che mi sono sentito fare quest'oggi dal Senatore Caccia.

Vi si disse, o Signori, che, per causa delle tariffe ferroviarie, fu impedita l'esportazione del sal gemma dalla Sicilia in Turchia, con grande jattura del commercio. Ora, mi importa di dichiararvi che il sal gemma non era nemmeno specificamente classificato nella vecchia tariffa, e che non è venuta nessuna domanda in proposito; che se fosse venuta e si fosse riconosciuta la possibilità di aprire questo nuovo ramo di industria, saremmo stati ben lieti di prendere immediatamente, e secondo il progetto della Commissione, una disposizione speciale per il sal gemma.

Quanto alle altre modificazioni fatte, o che stanno concludendosi, giacchè si devono concordare fra la Società esercente ed il Governo, non si deve credere che sieno molto gravi. Pel carbon fossile, ad esempio, il ritardo della modificazione di tariffa non ha potuto essere causa di forte danno, perchè questa merce non paga ora 10 o 20 centesimi per tonnellata-chilometro, ma soli sette, e la Commissione propone di togliere un centesimo e ridurre la tassa a centesimi sei. Ugualmente per la lignite, se è stata proposta la tariffa a 6 centesimi, ora è in vigore la tassa di 7 centesimi.

Dunque non vi è tale urgenza di provvedimento da essere così severi con un'amministrazione. Negli uffici ministeriali per le strade ferrate, da molto tempo si sta studiando seriamente per riformare le tariffe; ma queste tariffe costituiscono dei volumi, poichè comprendono e classificano tutte le materie di cui si può far commercio, e non sono così facili a comprendersi ed a giudicarsi nei loro effetti, come sembra all'onorevole Caccia.

Convengo peraltro con lui che, fatta astrazione della questione dello zolfo, che è la principale, le altre proposte della Commissione si possono più facilmente accettare; ed anzi è intendimento, come è dovere del Ministero, di adottare un sistema complesso di tariffe per la Sicilia. Ma, quando l'onorevole Senatore Caccia vuole impieciolare tanto la questione della concorrenza che fanno le piriti allo zolfo, da portarla tutta sulla differenza di L. 3 75, che ne verrebbe dalla proposta tariffa, io debbo a mia volta osservare che l'economia sulla spesa di trasporto già fin d'ora arreolata dalla ferrovia

allo zolfo, che va a Catania, è di L. 30 per tonnellata.

Un egregio membro della Commissione, anzi uno dei più autorevoli nelle scienze mineralogiche, che abbiamo in Italia, l'ispettore Giordano, ci diceva, di considerare bene la questione della pirite rispetto allo zolfo, perchè se deve venir tempo in cui lo zolfo farà concorrenza alla pirite, è necessario, onde ciò avvenga, non un ribasso di due lire o 50 centesimi, o di lire tre, ma un ribasso sui prezzi, di 40 o 50 lire per tonnellata. Infatti attualmente si verifica questo fatto, che i pochi proprietari delle miniere, i quali si avvantaggiano della riduzione di L. 30, non vendono lo zolfo un centesimo di meno di quello che lo vendono quelli che debbono pagare 30 lire di più pel trasporto. Dunque, come io diceva, mi parrebbe inutile cosa di venire ad un ribasso di tariffe in questo momento, giacchè sarebbe lo stesso che far danno alle finanze senza recare vantaggio all'economia generale del paese, e ciò a solo beneficio di pochi produttori. Ora, il vantaggio non deve essere esclusivo a pochi produttori, ma deve essere generale per tutti, e deve tornare ad utile dell'industria nazionale. Questo era il tema che io mi proposi, e sul quale aveva interesse di esporre al Senato le ragioni, le quali avevano indotto il Ministro dei Lavori Pubblici a non prendere finora una risoluzione in proposito.

Presentazione di tre progetti di legge.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Ho l'onore di presentare al Senato tre progetti di legge adottati dall'altro ramo del Parlamento.

Il primo relativo alla proroga del pagamento delle imposte dirette dei comuni gravemente danneggiati dall'eruzione del Vesuvio, e di questo domando l'urgenza; il secondo relativo a disposizioni concernenti il pagamento di arretrati dovuti per la tassa stabilita dall'editto pontificio 7 ottobre 1854 e abrogazione dell'articolo 7 della legge 16 gennaio 1871, num. 260, allegato B; e finalmente il terzo, per cessione ai municipii di Milano, Torino e Parma dei teatri demaniali situati in quelle città.

PRESIDENTE. Do atto al Ministro delle Finanze della presentazione di questi tre progetti di legge, che saranno stampati e passati agli Uffici.

Senatore **VACCA.** Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore **VACCA.** Tra le leggi che presentava testè l'onorevole Ministro delle Finanze al Senato vi è quella che riguarda la proroga del pagamento delle imposte dirette dai comuni danneggiati dal Vesuvio; ebbene io credo che bisognerebbe tener conto adesso della condizione in cui versa il Senato.

Io dubito che oggi ci possiamo trovare in numero. Io allora indirizzerei all'onorevole Ministro delle Finanze questa domanda:

Credo esso che, ove per avventura il Senato non si trovasse in numero legale così presto per discutere e votare questa legge, ne potrebbe venire un imbarazzo per lui, tanto da non poter dare sfogo a questi provvedimenti, che certamente sono raccomandati da motivi d'urgenza?

Questa è la domanda che intendeva rivolgere al Ministro delle Finanze, e aggiungo che ove la posizione fosse questa, e motivo d'urgenza vi fosse, mi permetterei allora, ricordando le consuetudini del Senato, in caso di legge di vera urgenza, di pregarlo a volersene occupare oggi stesso, seduta stante.

MINISTRO DELLE FINANZE. Credo che questo sia uno dei progetti di legge che per la loro indole cadono sotto l'esame della Commissione di Finanza, poichè si tratta di una disposizione evidentemente assentita dall'opinione pubblica. Uso tenere per certo che abbia anche l'assenso morale di questo alto Consesso. Quanto alla materia, mi sembra che la stessa meriti d'esser trattata con ogni sollecitudine.

Senatore **VACCA.** Potrei questa stessa preghiera rivolgere alla Commissione di Finanza, poichè il Ministro è di questa stessa opinione.

Senatore **DES AMBOIS.** Se il Senato credo inviare questo progetto di legge alla Commissione di Finanza per urgenza massima, posso dire che la Commissione è pronta a riunirsi per prenderlo in esame e riferire senza indugio.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'urgenza domandata dal signor Ministro.

Chi l'approva, sorga.

(Approvato.)

Viene ora la seconda proposta del Senatore Vacca, che la Commissione di finanza abbia ad occuparsene e riferirne seduta stante.

Chi l'approva, sorga.

(Approvato.)

Approvazione per articoli del progetto di legge per una nuova proroga del termine per le volture catastali.

(V. atti del Senato N. 45.)

PRESIDENTE. Passiamo alla discussione della legge per una nuova proroga del termine per le volture catastali.

Prego i Signori componenti l'Ufficio Centrale a pigliare il loro posto.

Si dà lettura della legge:

(Vedi infra.)

È aperta la discussione generale. Se non si domanda la parola, si passerà alla discussione degli articoli. Rilleggo l'articolo 1.

« È concesso un nuovo termine utile per presentare la domanda di volture catastali, di cui le leggi 11 agosto, 1870, N. 5784 e 3 maggio 1871, N. 202, a tutto l'anno 1872.

» Coloro i quali, entro l'anzidetto periodo di tempo, e per l'avvenire, non avranno fatto regolare domanda di volture, incorreranno nella multa eguale al doppio ammontare dei diritti applicabili alla voltura da eseguirsi. »

Se nessuno domanda la parola, metto ai voti l'articolo 1.

Chi l'approva, sorga.

(Approvato.)

« Art. 2. Sono condonate le multe nelle quali potessero essere incorse le parti interessate per non aver fatto la domanda di voltura nei termini delle citate leggi, e che non fossero state pagate. »

(Approvato.)

« Art. 3. Per tutte le intestazioni che dovevano introdursi o sostituirsi anteriormente alla pubblicazione della legge 11 agosto 1870, di cui non si posseggono i titoli, l'Ufficio incaricato della conservazione dei catasti dovrà effettuare la voltura anche in appoggio ad un certificato di notorietà del Sindaco, rilasciato in carta libera o senza dritto di registro. »

(Approvato.)

« Art. 4. Le domande di volture coi documenti su cui si fondano le domande stesse, potranno presentarsi dagli obbligati a tutto il 15 dicembre 1872 al rispettivo Ufficio comunale, dal quale, nei casi in cui ciò sia necessario, verranno gratuitamente trasmesso allo Ufficio catastale.

» Però la esecuzione delle volture non potrà aver luogo che previo il pagamento dei diritti dovuti. »

(Approvato.)

« Art. 5. Trascorso il mese di dicembre 1872, l'Ufficio catastale dovrà procurarsi gli atti necessari per le volture censuarie relative ai beni di coloro che gli risultassero in contravvenzione, ed in caso di mancanza od irreperibilità di documenti, dovrà chiedere d'Ufficio al Sindaco del comune dov'è situato l'immobile, il certificato di notorietà come all'art. 3.

« Il detto Ufficio catastale, in base ai documenti che avesse potuto ottenere od al semplice certificato di notorietà che si sarà procurato, dovrà compiere d'Ufficio il passaggio d'intestazione catastale, ed esigere i diritti e le multe da chi di ragione. »

(Approvato.)

Intanto che si attende la relazione sulla legge che sta esaminando la Commissione di finanza, si passerà alla relazione delle petizioni.

La parola è al Relatore della Commissione.

Relazione di Petizioni.

(Vedi negli atti del Senato l'elenco N. 1 bis.)

Senatore **CHIESI. Relatore.** Come sta notato nell'elenco, le petizioni segnate coll'asterisco vennero a tempo debito trasmesse all'Ufficio Centrale, ed alle Commissioni dei relativi progetti di legge. Quindi io ometterò tutte quelle che sono notate appunto con asterisco e passerò addirittura alla petizione che porta il numero 4819 bis: « I componenti il Capitolo di Valva negli Abruzzi, fanno istanza perchè venga modificata la legge del 15 agosto 1867 in quanto riguarda la tassa del 30 per 100 prescritta dall'articolo 18 della stessa legge, giusta l'ordine del giorno votato in proposito dalla Camera dei Deputati. »

L'ultima volta che io ebbi l'onore di riferire sulle petizioni, tenni discorso su molte, dirette al medesimo scopo della presente, colle quali si domandava che venisse modificata la legge del 15 agosto 1867 nella parte che impone la tassa del 30 per 100 sull'asse ecclesiastico. In seguito a discussione, alla quale presero parte più oratori, il Senato a grande maggioranza approvò la proposta della Commissione, vale a dire che quelle petizioni fossero tutte trasmesse con raccomandazione agli onorevoli Ministri di Finanza e di Grazia e Giustizia, affinché potessero prenderle in considerazione e proporre all'uopo opportuni provvedimenti al Parlamento.

Perciò quanto a questa petizione, ed anche quanto alle altre segnate coi numeri 4869 e

4870, dirette tutte al medesimo scopo, io, a nome della Commissione, rinnovo la stessa proposta, che cioè queste tre petizioni numero 4819 bis, 4869 e 4870 siano inviate con raccomandazione ai Ministri di Grazia e Giustizia e di Finanza, perchè siano prese nella debita considerazione.

PRESIDENTE. Se il Senato approva le conclusioni della Commissione...

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Debbo dichiarare che si sta preparando un progetto di legge intorno a questo argomento.

Ho indicato nell'altro ramo del Parlamento, che non è stato fin qui possibile concretare questo progetto, essendo mestieri di raccogliere prima i dati necessari per conoscere il vero stato delle cose. Ho accennato come cagione del ritardo fossero le liquidazioni, che sventuratamente nell'applicazione della legge in vigore non sono andate così sollecite come per ogni rapporto sarebbe stato a desiderarsi. Ora però queste liquidazioni procedono abbastanza rapidamente.

Non aspettandomi a questa discussione non ho portato meco i numeri. Rammento però che nel 1871 si fecero iscrizioni di rendita due volte e mezzo di più di quelle fatte in tutto il triennio precedente 1868-69-70. Ciò prova con quanta alacrità vadano compendosi le liquidazioni. Nell'ultimo quadrimestre si ebbero anche migliori risultati.

Pur troppo non siamo ancora arrivati al termine, nè possiamo lusingarci di giungervi entro il 1872. Vedo però che per qualche provincia già comincia a spuntare l'aurora del giorno in cui le liquidazioni potranno essere ultimate.

Sventuratamente, quando fu fatta la legge attuale, non pareva che la stessa dovesse dar luogo a così grave lavoro per mettere in chiaro le tante questioni che ha sollevato. Nacque da ciò una condizione di cose poco soddisfacente per le parti interessate, e meno soddisfacente per il Governo. Ma ora le cose sono giunte al segno che quanto prima speriamo di poter presentare il progetto di legge che si sta studiando. Non dico in questa stessa Sessione, perchè la stagione è già troppo inoltrata, ma certo nella Sessione prossima avendo già dati sufficienti per farci un criterio abbastanza chiaro delle conseguenze che, nei rapporti fi-

nanziarii, deriveranno dalle misure che si vogliono proporre.

Senatore CHIESI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al Relatore.

Senatore CHIESI, *Relatore*. A nome della Commissione ringrazio l'onorevole Ministro delle Finanze delle date spiegazioni, colle quali appunto ha esplicitamente e francamente dichiarato di aver preso in seria considerazione tutte quelle petizioni, riguardanti la tassa del 30 per cento imposta sull'asse ecclesiastico, che sono state trasmesse, per precedente deliberazione del Senato al Ministero, e d'aver anzi preparato il lavoro necessario per potere nella prossima Sessione presentare al Parlamento un progetto di legge.

Io credo che queste esplicite dichiarazioni e promesse dell'onorevole signor Ministro delle Finanze saranno sentite con grande soddisfazione dal Senato, e faranno un'ottima impressione in tutto il Regno, perchè in realtà erano molti i reclami e i lamenti che da tutto parti si muovevano contro la detta tassa.

PRESIDENTE. In seguito alle dichiarazioni dell'onorevole Ministro le conclusioni della Commissione sussistono ancora?

Senatore CHIESI, *Relatore*. Le conclusioni della Commissione sono sempre per il rinvio al Ministero con raccomandazione.

PRESIDENTE. Chi approva le conclusioni della Commissione, voglia alzarsi.

(Approvato.)

Discussione del progetto di legge per provvedimenti a favore dei danneggiati dall'ultima eruzione del Vesuvio.

(V. Atti del Senato, N. 51.)

PRESIDENTE. Ora si passa alla discussione del progetto di legge per provvedimenti a favore dei danneggiati dall'ultima eruzione del Vesuvio, così concepito:

(Vedi *infra*.)

Do la parola all'onorevole Relatore della Commissione di finanze per la sua relazione verbale.

Senatore CACCIA, *Relatore*. Allorquando il Ministro delle Finanze annunciava al Senato la catastrofe prodotta dall'ultima eruzione del Vesuvio in Napoli nel mese scorso, il Senato sorse unanime ad incoraggiare il Ministro delle Finanze a proporre qualche disposizione legislativa, che potesse tornare più utile e più soccorrevole a quelle infelici popolazioni, e nel

numero delle disposizioni che si sono prese a questo fine, vi è il presente progetto di legge, il cui scopo è manifesto.

Si tratta di concedere una dilazione a tutte le scadenze che intercedono da maggio a dicembre, e di allargare i termini per i reclami, giacchè per queste imposte colà sono ancora in vigore le leggi antichissime che vi erano per le contribuzioni fondiaria, e di allargare altresì i termini per le verifiche che devono fare le autorità chiamate a riconoscere ed a constatare la verità de' reclami medesimi.

Questo progetto venne già approvato dalla Camera eletta, e per organo mio la Commissione di finanze lo propone alla vostra approvazione.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

Se nessuno domanda la parola, si passerà a quella degli articoli.

Rileggo l'art. 1. « È data facoltà al Governo di sospendere la scadenza dei pagamenti delle imposte dirette dal 1. maggio al 31 dicembre 1872 a favore di quei contribuenti compresi in quei Comuni che verranno indicati con Decreto Reale come danneggiati dal Vesuvio. »

Se non vi sono opposizioni, metto ai voti l'articolo primo.

Chi l'approva, sorga.

(Approvato.)

« Art. 2. I contribuenti che non avranno presentato i loro reclami per disastri, a termini delle leggi vigenti, non godranno delle sospensioni di cui all'articolo precedente. »

(Approvato.)

« Art. 3. I termini prescritti dalle leggi nei quali dovranno presentarsi i reclami per disastri, sia a nome dei contribuenti, sia a nome dei Sindaci, sono prorogati di trenta giorni, e le Autorità chiamate dalla legge a verificare i danni ed a pronunciare sull'ammissione o ripulsa dei reclami, compiranno il loro lavoro entro il mese di ottobre di questo anno. »

(Approvato.)

« Art. 4. Gli atti per reclami, per le verifiche e per ogni altro provvedimento stabilito dalla legge, saranno in carta libera rilasciati e compiti gratuitamente. »

(Approvato.)

La votazione a squittinio segreto di questo progetto di legge e dell'altro testè votato si farà in una prossima tornata.

Seguito della relazione di petizioni.

PRESIDENTE. Si riprende la relazione delle petizioni.

Senatore **CHIESI, Relatore.** « Petizione N. 4820. La Camera di Commercio ed Arti di Napoli, per mezzo del suo Presidente, fa istanza perchè venga conservato il porto franco di Genova, e vengano fondate eguali istituzioni in altre principali città marittime in vantaggio del commercio. »

Colla legge 11 maggio del 1865 contenente diversi provvedimenti finanziari, sotto il titolo 4. riguardante l'abolizione di franchigie e privilegi doganali all'articolo 12 è stabilito quanto segue: « Saranno soppresse le franchigie doganali delle città di Ancona, Livorno e Messina, vi saranno ordinati dei magazzini generali, e cesseranno gli oneri speciali in esse vigenti a compenso delle mentovate franchigie. Il porto franco di Genova sarà convertito in magazzino generale. »

La Commissione adunque in vista di questa disposizione di legge, crede non poter far altro che proporre l'ordine del giorno puro e semplice riguardo a questa petizione.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola il signor Ministro delle Finanze.

MINISTRO DELLE FINANZE. Io ringrazio la Commissione della proposta che fa, e prego il Senato a volerla accettare.

Su ciò fa mestieri togliere ogni illusione. È da un pezzo che si mette innanzi ogni genere di difficoltà per impedire la soluzione della questione.

La piazza di Genova è fra le più importanti di Italia. Essa sola dà circa un terzo dei prodotti doganali che si riscuotono in tutto lo Stato.

Or bene l'amministrazione finanziaria è convinta che il porto franco è un fomite grandissimo per il contrabbando, ed ha sempre insistito perchè ne fosse decretata la soppressione, ciò che fu fatto prima colla legge del 1865, ed ora con quella degli ultimi provvedimenti finanziari. Avverto anzi che la legge del 1865, la quale stabiliva la soppressione del porto franco, ordinava che si facessero i magazzini generali ed a quest'uopo assegnava una somma che in parte è stata già spesa.

Ora io capisco benissimo che, se la Camera di commercio di Genova si è rivolta alle altre

del Regno, queste, per la solidarietà d'interessi che esiste fra tutte le Camere di commercio, abbiano consentito a presentare petizioni al Parlamento onde far rievocare la decretata soppressione.

Ma io prego il Senato ad accogliere la proposta della Commissione perchè bisogna togliere le illusioni.

La legge dev'essere applicata: il Parlamento con piena cognizione di causa e più di una volta, ha votata la soppressione del porto franco di Genova, e credo che petizioni come queste non possano essere accolte altrimenti che come ha proposto il Relatore, cioè coll'ordine del giorno puro e semplice.

PRESIDENTE. La Commissione propone l'ordine del giorno puro e semplice su questa petizione.

Metto ai voti la proposta della Commissione. C'è l'approva, voglia levarsi.

(Approvato.)

Senatore **CHIESI, Relatore.** « Petizione N. 2832. Rosario Rizzo di Monteleone (Calabria), fa istanza perchè venga dal Senato sollecitata la presentazione di un progetto di legge che provveda all'esecuzione delle sentenze dei Giudici Conciliatori. »

L'ultima volta che io ebbi l'onore di riferire sulle petizioni, tenni parola di una petizione dello stesso Rosario Rizzo di Monteleone che faceva una eguale domanda.

Dissi allora come il progetto di legge per le sentenze dei Conciliatori d'iniziativa parlamentare era già stato approvato dalla Camera, ma, presentato al Senato, aveva dovuto rimanere in sospenso per gravi difficoltà insorte durante la discussione.

Si fece perciò iniziatore di questo stesso progetto di legge l'onorevole Senatore Conforti, e il Senato lo prese in considerazione nella tornata del 7 maggio 1870.

Ma neppure questo secondo progetto, iniziato dall'onorevole Senatore Conforti, poté essere discusso, e ciò non per colpa del Senato, ma per la sola ragione che fu chiusa la Sessione.

Ai termini del nostro Regolamento, tutti i progetti di legge, che non sono stati discussi quando si chiude la Sessione, debbono essere ripresentati. Non avendo l'onorevole Senatore Conforti ripresentato il suo progetto, il Senato non poteva occuparsene.

E perciò a nome della Commissione delle

petizioni, riferite nella seduta del 2 marzo 1872, dichiarai che per la petizione del signor Rosario Rizzo poteva proporsi l'ordine del giorno puro e semplice, inquantochè il progetto, di cui si sollecitava la discussione, era rimasto in sospenso per ragioni indipendenti dal Senato. Ad ogni modo, siccome era pendente un progetto di legge sull'Ordinamento Giudiziario, e poteva questa materia delle sentenze dei Conciliatori essere trattata e discussa nella discussione di quel progetto di legge, la Commissione propose che quella petizione fosse trasmessa agli archivi per esser presa in considerazione quando venisse in discussione in Senato il progetto di legge sull'Ordinamento Giudiziario, quindi la Commissione fa oggi, anche per questa petizione, la quale non è altro che la ripetizione della prima, la stessa proposta.

MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA. Siccome vi è una domanda così insistente da parte di quelle popolazioni che credono necessaria quella modificazione al modo di esecuzione delle sentenze dei conciliatori, e siccome, come bene osservava l'onorevole Relatore, vi è in discussione presso il Senato un progetto di legge per modificazioni all'ordinamento giudiziario e per alcune modificazioni ai diversi codici di procedura, così io credo che si possano inviare queste petizioni alla Commissione incaricata dell'esame di quello schema di legge, perchè possa tenerne quel conto che più le parrà conveniente quando venga in discussione la detta legge.

Senatore **CHIESI, Relatore.** Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore **CHIESI, Relatore.** La proposta della Commissione aveva lo stesso scopo; perchè, mandando questa petizione agli Archivi, era inteso che ne sarebbe poi stata richiamata, per prenderla in considerazione quando fosse venuta in discussione la legge sull'Ordinamento Giudiziario. Ad ogni modo però in seguito alle osservazioni dell'onorevole Signor Ministro, la Commissione aderisce a che questa petizione sia trasmessa alla Commissione che ha studiato il progetto di legge sull'Ordinamento Giudiziario.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta della Commissione.

Chi l'approva, sorga.

(Approvato.)

Senatore CHIESI, *Relatore*. « Petizione N. 4834. Minirini Gesualdo, domanda che siano introdotte alcune modificazioni nella legge sull'amministrazione provinciale e comunale. »

Un progetto di legge è stato presentato alla Camera dei Deputati, riguardante appunto alcune modificazioni da introdursi nella legge provinciale e comunale. La Commissione quindi propone che questa petizione sia trasmessa agli archivi per essere a suo tempo presa in considerazione da quella Commissione che verrà incaricata dell'esame del progetto di legge a cui ho accennato, quando dalla Camera dei Deputati sarà portato dinanzi al Senato.

PRESIDENTE. Chi approva le conclusioni della Commissione, voglia alzarsi.

(Approvato.)

Senatore CHIESI (*Relatore*). Petizione 4859, alla quale è conforme l'altra segnata col N. 4884.

« La Giunta municipale di S. Pietro in Amantea (Calabria) fa istanza perchè venga approvato il progetto di costruzione di una ferrovia da Eboli a Reggio. »

Questa domanda è per verità di sommo momento. Importa perciò che io brevemente accenni a ciò che è avvenuto intorno a un'eguale domanda alla Camera dei Deputati.

Allorchè nella Camera dei Deputati si discusse il progetto di legge per Convenzioni colle Società ferroviarie, nella seduta 26 luglio 1870, un onorevole Deputato ad uno degli articoli di quel progetto fece un'aggiunta concepita nei seguenti termini:

« A complemento della rete delle Calabro-Sicule, il Governo del Re è autorizzato a studiare e provvedere a tempo opportuno per la costruzione della linea Eboli-Reggio (versante Tirreno), servendosi di tutti i sussidi che possono essere dati dalle provincie, dai comuni e corpi interessati. »

Quest'aggiunta d'articolo era firmata, oltre che dal proponente, da 27 Deputati.

Il proponente dimostrò tutta l'importanza di questa linea sia dal lato strategico, sia dal lato economico e commerciale.

Ma sorse l'onorevole Ministro delle Finanze, il quale dichiarò recisamente che egli non poteva accettare quella proposta, perchè si trattava d'una linea di grande estensione, che avrebbe portato una spesa di 100 milioni e

forse più. Egli mise in rilievo che il nostro credito avrebbe scapitato grandemente qualora nell'attuale nostra condizione finanziaria il Ministero avesse assunto l'impegno di fare una linea che certamente è molto importante, ma che importa una spesa sì enorme. Fu viva la discussione che suscitò questa proposta, ed un onorevole Deputato propose un ordine del giorno più temperato, così concepito:

« La Camera invita il Ministero a fare compilare uno studio della linea Eboli-Reggio. »

Il Ministro delle Finanze, che aveva in modo assoluto e reciso respinta la prima proposta, dichiarò che non aveva difficoltà di accettare quest'ordine del giorno, inquantochè con esso il Ministero non assumevasi impegno di sorta, tranne quello di far studiare accuratamente la linea di cui era questione.

Ad ogni modo, in seguito ad altre proposte, dopo viva discussione, la Camera adottò il seguente ordine del giorno, proposto dalla Commissione che riferiva sul progetto di legge sulle Convenzioni ferroviarie:

« A complemento della rete Calabro-Sicula, la Camera invita il Governo a studiare ed a provvedere a tempo opportuno per la costruzione delle linee Siracusa-Licata ed Eboli-Reggio sul versante Tirreno. »

Sebbene l'onorevole Ministro delle Finanze dichiarasse di non voler accettare verun impegno per la costruzione di quella linea, è certo però che egli dichiarò che non aveva difficoltà d'iniziarne gli studi; e alle parole dell'onorevole Ministro delle Finanze si associò anche l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici.

Infatti, mi consta che all'uopo si stanno facendo studi presso il Ministero dei Lavori Pubblici. Mi risulta anzi che è stato presentato all'onorevole Ministro un progetto per questa ferrovia da un ingegnere di Napoli, a nome di diversi capitalisti, e che l'onorevole Ministro non solo ha autorizzato gli studi per questa linea, ma ha altresì accordata una proroga per dare campo a che questi studi possano essere ultimati.

In questo stato di cose la Commissione crede di poter proporre che questa petizione e l'altra n. 4884 siano trasmesse all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, allo scopo che gli studi iniziati per la linea di cui è parola, siano proseguiti e compiuti.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLE FINANZE. Non negherò che le nostre condizioni finanziarie dal 1870 fino ad oggi abbiano migliorato. Io però persisto nel credere che non è ancora giunto il momento d'intraprendere l'esecuzione di una terza linea, oltre le due che abbiamo, di cui una longitudinale già compiuta lungo l'Adriatico, l'altra che si sta facendo da Eboli-Potenza che va al Basento ed a Reggio.

La domanda che si fa, nasce da un desiderio plausibilissimo, quello cioè di una linea Tirrena, ma, ripeto, non siamo evidentemente in condizioni finanziarie da intraprenderne la costruzione, tanto più che i proventi di quelle già costrutte sono ben lungi dall'essere tali da spingerci per questa via.

Quindi se l'invio della petizione al Ministero è a titolo di studio, va benissimo, non è mai male andare via via studiando onde tenerci pronti. Ma il mio Collega ed io dobbiamo dichiarare che nelle nostre previsioni per quinquennio approvate dal Parlamento, in occasione degli ultimi provvedimenti finanziari, non abbiamo tenuto conto alcuno di un'opera di questa mole.

Se adunque la nostra adesione non significa promessa (poichè non bisogna lasciare sperare ciò che non si può mantenere); se, come dichiarò lo stesso Relatore, non si ha da prendere il rinvio in altro senso che in quello di studio, senza alcun impegno (poichè anche l'ordine del giorno approvato dalla Camera lascia il Governo giudice della opportunità), premesse le fatte dichiarazioni, io non mi oppongo al rinvio.

Senatore LARUSSA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore LARUSSA. Dopo le cose dette in occasione della relazione delle petizioni di diversi Municipi di Calabria, mi limito a pregare gli onorevoli Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici di affrettare gli studi per la ferrovia di cui è parola. Come calabrese, conosco l'importanza di codesto cammin di ferro che abbrevierebbe oltremodo la distanza da Napoli a quella lontana regione, ricca di prodotti naturali e pur benemerita della causa nazionale. La linea dell'Jonio non è ancora completa, e quando lo sarà, è lunghissima, perlocchè non risponde interamente allo scopo di accelerare le comunicazioni fra i cittadini e lo scambio delle derrate di quelle fertili provincie, quali sono le tre Calabrie. Se è vero che la linea

retta è più breve della curva, non conviene mettere tempo in mezzo per avere in pronto gli studi necessari per una tanta opera. Comprendo bene che le finanze dello Stato non tollererebbero al momento una grave spesa, ma bisogna incominciare a far qualche cosa, perchè il proverbio dice: *chi ben comincia è alla metà dell'opera*. Arroge constarmi che varie provincie spontaneamente sonosi offerte di concorrere allo scopo con la generosa offerta di più milioni.

Così sarà reso pago il voto dei calabresi, di cui io mi onoro di rendermi interprete appo il Governo del Re.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Sento con piacere che l'onorevole Senatore, mentre desidera vivamente che questa linea sia fatta, nondimeno, con quella prudenza che sempre lo distingue, ammette che attualmente le finanze dello Stato non ne comporterebbero la spesa. Però io aggiungo un'altra osservazione. Si tratta di una linea difficilissima, e che non mai abbastanza sarà studiata; o mi piace di aggiungere a quel che diceva l'onorevole Relatore, che non un ingegnere solo, ma due per conto di molti comuni di diverse provincie, hanno dimandato di fare degli studi. Ora gli studi che vanno facendo, ed alcuni dei quali già conosco, sono totalmente discrepanti fra loro, perchè gli uni propongono un tracciamento costeggiante il Tirreno; gli altri invece studiano una linea che, allontanandosi dal mare, vada per il Vallo di Diano e per Castrovillari a raggiungere la linea Crati-Cosenza, o poi per la pianura di Sant'Eufemia si svolga anch'essa lungo il Tirreno.

Quando adunque questa linea, che è difficilissima, sarà studiata bene, il Governo si prenderà ogni cura, affinchè gli studi siano verificati, e venuto il tempo opportuno, penserà al da fare.

Con queste spiegazioni noi accettiamo il rinvio della petizione.

Senatore CHIESI, Relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CHIESI, Relatore. Mi permetta il Senato una dichiarazione. La Commissione, nel proporre il rinvio al Ministero, aveva appunto esplicitamente dichiarato che non intendeva che l'onorevole Ministro s'impegnasse a far

eseguire questa linea, ma unicamente a promuovere e completare gli studi necessari. E in questo senso, ripeto, che la Commissione propone il rinvio delle due accennate petizioni al Ministro dei Lavori Pubblici.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta della Commissione.

Chi l'approva, si alzi.

(Approvato.)

Senatore CHIESI, Relatore. « Petizione N° 4861. La Giunta municipale di San Severino (Marche), fa istanza acciò siano esaminate le ragioni già ripetute in altro circostanze al Parlamento ed al Governo sopra la questione del pagamento di un arretrato di tassa sulle bevande. »

Oramai questa petizione non ha più d'uopo di essere riferita, in quanto che l'onorevole Ministro delle Finanze oggi stesso ha presentato un progetto di legge in proposito. Quindi la Commissione si limita a proporre che la petizione stessa sia deposta agli Archivi, per essere poi trasmessa alla Commissione, la quale si occuperà del progetto di legge anzidetto riguardante appunto il pagamento di un arretrato della tassa sulle bevande imposta da un Editto Pontificio.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta della Commissione.

Chi l'approva, si alzi.

(Approvato.)

Senatore CHIESI, Relatore. « Petizione N. 4874. Il cav. Carlo Tealdi porge reclamo per essere stato erroneamente collocato nella pianta degli impiegati approvata nel Comitato segreto del 29 aprile ultimo, e domanda che sia operata l'opportuna rettificazione. »

Forse l'esame di questa petizione avrebbe trovato sede più opportuna nel Comitato segreto, perchè riguarda appunto un impiegato del Senato. Ad ogni modo però, essendo al ricorrente piaciuto di presentarla in seduta pubblica, la Commissione si crede in dovere di riferire su di essa.

Il cav. Tealdi crede di essere stato lesa nei suoi diritti, colla nuova Pianta degli impiegati del Senato, approvata in Comitato segreto, in quanto che, a parer suo, egli era, come Direttore della Stenografia Capo non solo degli Stenografi, ma ben anche dei Revisori. E siccome nella nuova Pianta si è nominato un Capo all'uffizio dei Revisori, egli si duole che sieno state pregiudicate le sue prerogative.

Il ricorrente è caduto in un manifesto errore. Lo stesso Regolamento del Senato toglie di mezzo ogni dubbio ed equivoco in proposito, coll'articolo 104 nel quale è stabilito:

« Il personale pel servizio interno del Senato si divide in quattro Uffici, cioè:

- » 1. Segreteria, revisione e stampa.
- » 2. Stenografia.
- » 3. Biblioteca e Archivio.
- » 4. Economato e Cassa. »

Il Ricorrente, come Direttore degli Stenografi, è certamente capo di uno degli uffici contemplati in quest'articolo del Regolamento, ed ha sotto di sé tutto il Corpo Stenografico; ma il Direttore degli Stenografi non ha mai avuto e non può avere sotto la sua dipendenza i Revisori, perchè questi, a termini dell'articolo 104 del Regolamento da me dianzi citato, fanno parte di un altro ufficio, cioè di quello della Segreteria del Senato.

Che cosa ha fatto il Senato approvando la nuova Pianta?

Ha creduto che fosse necessario dare un Capo ai Revisori, ed aumentarne il numero. Ma questo Corpo dei Revisori, non ostante che gli sia stato dato un Capo, rimane nella stessa posizione in cui era prima, rimane cioè sempre come una sezione della Segreteria, colla sola differenza, che prima questi Revisori non avevano un Capo diretto, mentre oggi lo hanno.

Il Corpo dei Revisori col suo nuovo Capo non cessa di far parte della Segreteria come per Finanzi, perchè il Senato in Comitato segreto non ha modificato il suo Regolamento che in una sola parte, in quella cioè che riguarda la convalidazione dei titoli di nuovi Senatori. In tutto il resto il Regolamento rimane integro. Quindi come il Direttore degli Stenografi non aveva prima sotto la sua dipendenza i Revisori, così non li deve avere ora, in quanto che questi col loro Capo diretto restano sempre, come io diceva, una sezione della Segreteria.

Per conseguenza la Commissione crede che non siano fondati i reclami del Capo degli Stenografi, e con dispiacere è obbligata a proporvi l'ordine del giorno puro e semplice.

PRESIDENTE. Metto ai voti le conclusioni del Relatore della Commissione su questa petizione.

Chi le approva, si alzi.

(Approvato.)

Senatore CHIESI, *Relatore*. «Petizione N. 4877. Alcuni Ufficiali dell'Esercito revocati per matrimonio contratto senza permesso, domandano che venga loro estesa l'amnistia concessa col Regio Decreto 3 luglio 1871. »

Col Regio Decreto 3 luglio 1871 l'onorevole Ministro della Guerra fu autorizzato a condonare le pene disciplinari, nelle quali erano incorsi gli Ufficiali dell'Esercito, che avevano contratto matrimonio senza permesso.

L'art. 1 del detto Decreto è così concepito: « Il Ministro della Guerra è autorizzato a condonare le pene disciplinari, nelle quali, a termini delle leggi e dei Regolamenti militari in vigore, sono incorsi Ufficiali od Impiegati assimilati d'ogni grado, presentemente in servizio effettivo, in aspettativa od in disponibilità per avere senza il Nostro assentimento, anteriormente al 1 aprile 1871, contratto matrimonio secondo i riti legali allora vigenti, ovvero dopo promulgato il vigente Codice civile e prima del 1 aprile 1871, contrattato semplice unione illegittima, ma conforme ai riti della propria religione. »

Questo Decreto di amnistia non contempla quegli Ufficiali che furono revocati per contratto matrimonio senza permesso, ma solo gli Ufficiali che sono presentemente in servizio effettivo, in aspettativa od in disponibilità. Quando si tratta del diritto di grazia, che è una prerogativa riservata alla Maestà del Re, nessuno può pretendere che ne sia allargato il beneficio a persone non contemplate nel Reale Decreto. Gli interessati che ne furono esclusi devono rivolgersi, non al Parlamento, ma al Trono, invocando la sovrana clemenza.

La Commissione perciò si crede in debito di proporre nel caso della petizione di cui si tratta, l'ordine del giorno puro e semplice.

PRESIDENTE. Chi approva queste conclusioni della Commissione, si alzi.

(Approvato.)

Senatore CHIESI, *Relatore*. «Petizione N. 4881. Il Consiglio Comunale di Resina (Napoli), in vista dei disastri toccati a quel Comune per la recente eruzione del Vesuvio, ricorre al Parlamento onde ottenere alcune misure atte ad alleviarne i danni. »

A questa petizione ha già risposto il Senato momenti sono approvando il progetto di legge all'uopo presentatoci dall'onorevole Ministro di Finanza in questa stessa seduta.

Certamente, se in questa seduta non fosse stato presentato dall'onorevole Ministro di Finanze il progetto, che, dichiarato d'urgenza, abbiamo immediatamente approvato, la Commissione avrebbe vivamente raccomandato la petizione, di cui è parola; ma i voti del Consiglio Comunale ricorrente essendo stati opportunamente prevenuti dall'onorevole Ministro di Finanze colla presentazione di una legge, e dal Senato coll'approvarla, nulla più resta alla Commissione da poter proporre alle deliberazioni del Senato.

E con questa si chiude la serie delle petizioni, sulle quali mi venne affidato l'incarico di riferire.

PRESIDENTE. Il Senato è convocato per domani al tocco negli Uffizi per l'esame dei progetti di legge dal Ministero presentati; e per la prossima Seduta pubblica i signori Senatori saranno convocati con avvisi a domicilio.

La Seduta è sciolta (oro 5 30).