

nell'Alta Italia sono comprese nella 2^a classe e pagano L. 7 per tonnellata, L. 12,12, L. 18, L. 22,11, L. 27,50 L. 3, 6, 9, 12, 15 ecc., secondo il percorso di 50, 100, 150, 200, 250, ec. chilometri; nelle ferrovie Romane invece sono poste alla 3^a classe e pagano in ragione della anzidetta percorrenza L. 6, 12, 18, 24, 30, ecc.; infine nelle ferrovie Meridionali e Calabresi sono nella 5^a classe e pagano L. 3.50, 7, 10.50, 14, 17.50, ec. Così il *burro salato* nelle ferrovie dell'Alta Italia essendo compreso nella 2^a classe, paga L. 7, 12,12, 18, 22,11, 25.50, ecc. per tonnellata; nelle ferrovie Romane è compreso nella 3^a classe e paga L. 6, 12, 18, 24, 30 ecc. per tonn.; nelle Meridionali e Calabresi è compreso nella 4^a e paga L. 5, 10, 14, 20, 25 ecc. per tonnellata. E la *paglia comune* (scegliamo a caso) nell'Alta Italia è compresa nella 1^a classe e paga L. 8, 16,16, 24, 28, 14, 35, ecc. per tonnellata, secondo la percorrenza da 50 chilometri a 100, 150, 200, 250 ecc.; nelle linee Romane è compresa nella 6^a classe e paga L. 3, 6, 9, 12, 15 ecc.; nelle Meridionali e Calabresi è compresa nella 5^a classe e paga L. 3.50, 7, 10.50, 14, 17.50 ecc.

Da questi esempi, a cui debesi aggiungere la difficoltà di conoscere tutte le tariffe speciali e locali, rimarrà giustificato perchè si affermi che le tariffe ferroviarie sono una incognita per il commercio, tanto quanto il calendario romano prima della pubblicazione di Gneo Flavio, e costituiscano quindi un grave imbarazzo per i commercianti e gli industriali che devono fare largo uso dei trasporti ferroviari.

È naturale quindi che sorgesse il desiderio della unificazione o come, ormai si dice, della perequazione delle tariffe generali. Ma da qual base dovevasi partire per raggiungere questa perequazione?

Si potevano scegliere tre punti di partenza: eguagliare tutte le tariffe alla più bassa, accordando quindi tante diminuzioni quanto erano le differenze e non ammettendo nessun aumento. E questa perequazione in base al minimo sarebbe stata senza dubbio la più spiccia e quella che non avrebbe dato luogo ad alcun reclamo, inquantochè pochi utenti avrebbero avuto una eguale tariffa, mentre quasi tutti avrebbero goduto di un ribasso. Ma questo sistema molto facile aveva un inconveniente ed era questo; che se i trasporti, che oggi a prezzi diversi eseguono le ferrovie, fossero stati fatti in base al minimo prezzo, gli introiti sarebbero diminuiti di circa 14 milioni rimanendo, come è ben naturale, eguali le spese. Sarebbe quindi stata una perdita di 14 milioni che il pubblico erario avrebbe dovuto subire, giacchè, anche prestando fede alle grossolane esagerazioni degli avversari, nessuno ammetterebbe seriamente che le Società assuntrici possano esercitare le linee colla stessa percentuale del 62 1/2 e perdendo 14 milioni dell'attuale prodotto lordo.

L'esperienza fatta in questi giorni mostra che la perequazione in base al massimo delle tariffe attuali, cioè alzando tutte le inferiori, avrebbe sollevata una vera rivoluzione, se i pochi aumenti portati nelle tariffe dalle convenzioni hanno già saputo, molte volte artificiosamente, far sentire i lamenti di tanta gente. Pur troppo in certe epoche si infiltrano alcune idee che vengono accettate senza discussione e che dominano, si può dire, la opinione pubblica dagli infimi ai più alti gradini della società. Così all'epoca nostra la idea di favorire il commer-

cio e l'industria è diventata una superstizione, tanto che i governi stessi paiono compresi di questa dottrina che nella attuale esagerazione, colla quale la si professa, è senza alcun dubbio erronea. Non solo da ogni parte si fanno pressioni perchè lo Stato, a spese di tutte le altre classi sociali, aiuti con palese ingiustizia la classe dei commercianti e degli industriali; non solo ad ogni avvenimento straordinario che venga a turbare il mercato, si invocano, e quel che è peggio si votano, provvedimenti per diminuire i danni che negozianti ed industriali dalla perturbazione ricevono, senza badare se tante altre classi di cittadini non soffrono per le stesse cause, e senza tener conto che in fin dei conti lo Stato giova agli uni danneggiando gli altri; non solo si mantengono nelle leggi commerciali e nel foro speciale dei privilegi a vantaggio di una classe di cittadini; — ma si spinge anche la superstizione fino al punto di non aver coraggio di iniziare serie, radicali, utili ed invocate riforme in rami importantissimi della pubblica azienda solo perchè si teme che ne abbiano a sentir danno i negozianti e gli industriali.

Certo non neghiamo che i commerci e le industrie non sieno parti essenziali anzi precipue della economia nazionale, nè saremo noi certamente che consiglieremo provvedimenti che potessero schiacciarne o rallentarne lo sviluppo; ma quello che neghiamo è la serietà, la utilità e la giustizia di quella specie di riguardo superstizioso dal quale si lasciano circondare. Neghiamo che sia serio l'ammettere che si rovina il commercio se una tonnellata di farina pagherà cinque lire di più per essere trasportata a 600 chilometri, o che se un vagone di uva pagherà due lire di più ne derivi la rovina dell'agricoltura italiana! Sta benissimo che la politica si serva di tutte le armi e di tutti i mezzi per raggiungere più o meno i suoi fini, ma non si fa certo opera saggia ingannando in siffatto modo la pubblica opinione, di per sé stessa già così repugnante dall'esame coscienzioso delle questioni che la toccano d'avvicino.

Ad ogni modo è chiaro che sarebbe stata assolutamente impossibile una perequazione delle tariffe in base al massimo dei prezzi.

Il Ministro, nel determinare però le nuove tariffe, giacchè, volendole perequare, bisognava pur modificarle, non potendo adottare nè l'uno nè l'altro dei due sistemi più spicci, nè quello del massimo cioè, nè quello del minimo; tenne per base un medio razionale, che accordasse il maggior numero possibile di ribassi dove il commercio e l'industria potevano richiederlo, e di rialzi là dove o la qualità della merce potesse ragionevolmente sopportarli, o la scarsa quantità del movimento rendesse meno sensibile il danno.

Posta a cardine della riforma l'unità della tariffa — e se le convenzioni saranno approvate l'Italia sarà il primo paese che avrà un sistema uniforme di tariffe generali, — lo scoglio maggiore si presentava dal fatto che la Società delle Meridionali era quella che avesse le più basse tariffe. — Qui cadrebbe in acconcio osservare a coloro che difendono l'esercizio governativo per amore dei commerci e delle industrie, questo fatto che le due reti in mano del Governo mantengono in Italia tariffe più elevate di quelle che sono in mano a Società private. Ma ritornando al nostro assunto, vediamo che il secondo punto