

siete giusti, lo saranno i vostri successori; essi vorranno eseguire il capitolato e non imporranno alla società *Vittorio Emanuele* una tassa speciale, vorranno solo sottoporla all'imposta generale che graverà sopra tutte le altre strade ferrate dello Stato.

Questo non porrebbe la società *Vittorio Emanuele* in una condizione per sé difficile, quando avesse da sostenere solamente una concorrenza interna, quando vi fossero due linee interne sino a un certo punto parallele, come vi sono in Francia ed in altri paesi; ma siccome la società *Vittorio Emanuele* ha da temere la concorrenza della linea francese di Marsiglia, da un lato, e, dall'altro lato, della linea che da Milano pel San Gottardo va a Basilea e Strasburgo, detta linea *Franco-svizzera*, la vostra imposta, non estendendosi alle linee rivali, metterà la società *Vittorio Emanuele* in una tristissima condizione, e la impedirà forse di poter mantenere la concorrenza con quelle linee, e ciò non solo a danno suo, ma eziandio dello Stato, che vedrà diminuire il suo commercio di transito.

Io quindi vi prego a non ammettere questa variante, riflettendo che avete nelle mani il mezzo di colpire la strada ferrata, sì e come lo credete opportuno; ponendo anche mente che colla tassa attuale voi vedete aumentare il prodotto tanto a pro dello Stato, quanto della società.

**CAVOUR G., relatore.** Mi limiterò a dire il motivo per cui la Commissione ha creduto di proporre questa variante.

Essa ha creduto che fosse una cosa gravissima l'alienare un diritto essenziale della sovranità, un diritto che non si è quasi mai alienato se non se sotto l'impero di quelle necessità che hanno dato luogo al detto che *necessità non ha legge*.

La Commissione sapeva benissimo che da noi le compagnie anonime sono tutte tassate e colpite dalla legge sulle patenti; ma, prevedendo la possibilità di certe eventualità, le quali sicuramente non si credono né prossime, né probabili, che anzi si spera che mai siano per avvenire, ha voluto contemplare il caso in cui fosse necessario tassare anche la locomozione per far danaro. In tale circostanza però le sembrò che la tariffa dovesse rimanere incolume, essendo questo un contratto bilaterale che dà diritti inviolabili ad ambi i contraenti; ma che si potesse riservare in quel caso la possibilità assoluta di far danaro anche con questo mezzo.

Le ragioni ora messe in campo dall'onorevole ministro hanno certamente molto peso; esse portano come conclusione che lo Stato non dovrà facilmente usare di questo diritto, che molti pubblicisti dichiarerebbero inalienabile; ma dovremo poi anche dire essere le medesime di tanto peso da far sì che si elimini persino in radice questo diritto di tassazione? Questo è quanto non sembrò alla Commissione. Ecco il solo divario che esiste; perchè dichiaro che la Commissione non ebbe in mira d'imporre un diritto sulla locomozione, anzi essa desidera che questa prospettiva sia sempre scartata quanto più si può; ma alla Commissione non parve

fosse bene spogliarne lo Stato, perchè, in caso di necessità, si troverebbe poi forse costretto a violare una promessa data imprudentemente.

Ecco la ragione per cui fu proposta questa variante. Del resto, la Commissione si rimette alla saviezza della Camera.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Io farò osservare che in tutti gli altri capitolati di concessione non si riscontra alcuna disposizione che accenni ad imposizione di sorta sulle tariffe, appunto perchè la rendita delle strade ferrate già viene altrimenti soggetta ad imposta, sia dalla legge delle patenti, sia da quella sul tributo prediale. Ora, come già ebbi l'onore di esporre, la compagnia *Vittorio Emanuele* si trova abbastanza gravata dal dover ricorrere in questi momenti al credito pubblico per i vistosi capitali di cui abbisogna, per sottoporla ancora alla minaccia di eventuali imposte, che forse non le saranno mai applicate, ma che intanto hanno per effetto immediato di allontanare i capitalisti dal somministrarle i necessari fondi.

Non mi pare quindi conveniente l'introdurre una disposizione che non avrà forse alcun effetto reale, ma che produrrà certo un inconveniente tanto più grave nelle sue conseguenze, inquantochè lo Stato, assicurando il 4 1/2 per cento, ha pure un interesse diretto che la società prosperi, giacchè altrimenti l'imposta che essa dovrebbe pagare fino a che il prodotto della strada non superi il 4 1/2 per cento, andrebbe a carico del Governo.

**CAVOUR G., relatore.** L'onorevole ministro ci dice che in tutti gli altri capitolati non si è fatto parola di questo diritto.

Io dico che non era necessario che se ne facesse parola, perchè il diritto di contributo è un diritto essenziale della sovranità, è un diritto che la maggior parte dei pubblicisti considerano come inalienabile; dunque, non dicendosi niente, rimane sottinteso. Qui invece, come era redatto l'articolo 63, sembrava che vi fosse l'applicazione di questo diritto, mentre nelle altre leggi non si fa parola di questa esenzione in termini che implicino l'assoluta rinuncia dello Stato ad imporre, oltre la tariffa, un diritto a beneficio dell'erario pubblico.

Pare adunque che, se s'introducesse in questa legge una disposizione speciale, sarebbe quasi fare un torto alle altre compagnie, nel capitolato delle quali non si è parlato di ciò.

Ecco quali sono le ragioni per le quali la Commissione ha data una certa importanza a questa questione.

**CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.** Mi permetta la Camera un'osservazione che credo abbia molto peso.

Qui si tratta di una società composta di azionisti esteri; è utile per noi, dietro quanto ho avuto l'onore di esporvi, che questa società possa emettere facilmente e con vantaggio le nuove sue azioni, poichè il premio che queste trarranno con sé andrà in diminuzione del capitale garantito.