

libera coltivazione, io tengo per fermo che la produzione delle derrate alimentari potrà salire sino a 200 milioni di to-moli. Allora le provincie napoletane formeranno il vero granaio d'Italia.

È fama ancora che le provincie napoletane siano le più produttive in lana.

Dai registri delle dogane di Napoli io rilevo che dal 1850 al 1860 le provincie napoletane non esportarono che soli tre mila cantaia di lana, per un valore di 600,000 franchi; invece ne importarono, tra filati e tessuti, trentacinque mila cantaia, per un valore di dodici milioni di franchi. Ciò avviene perchè la pastorizia è nomade ed errante; e, tranne talune eccezioni per solerti ed intelligenti proprietari, come due onorevoli colleghi che abbiamo qui nella Camera, i signori Cappelli e Barracco, l'industria ovina delle provincie meridionali non risponde affatto nè ai bisogni della popolazione, nè ai bisogni della civiltà istessa.

Le due sole produzioni importanti tra le principali di quelle provincie sono la seta e l'olio d'olivo.

La seta ha raggiunto l'esportazione di 352 mila chilogrammi, per un valore di 21,140,000 franchi, mentre l'importazione si eleva solamente a 9600 chilogrammi, per un valore di 3,112,000 franchi.

L'olio ha raggiunto una produzione media di 900 mila cantaia all'anno, dei quali si esportano non meno di 360 mila cantaia, e per un valore di 30 milioni di franchi.

Ora è ben giusto che i negozianti napoletani chieggano che sopra questa produzione sia tolta la tassa, soprattutto in quest'anno in cui c'è stato un raccolto abbondantissimo.

Da ciò si rileva che noi abbiamo bisogno di volere, di potere e saper trasformare la nostra agricoltura.

Il volere si riferisce alle leggi e all'amministrazione; il potere si riferisce ad attirare i capitali verso la terra e l'industria; il sapere si riferisce all'istruzione primaria, agricola e tecnica.

Ad ottenere questi risultati, uno dei mezzi più potenti ed efficaci sono le esposizioni universali agrarie e industriali, le quali avvivano, eccitano e rivelano tutto un mondo di fatti e di idee per lo innanzi sconosciuti.

Bisogna dunque che noi poniamo sotto gli sguardi dei grandi proprietari di quelle provincie, e soprattutto dei semplici coltivatori, tutte quelle macchine agrarie e quegli strumenti che abbiamo ammirato nella prima esposizione italiana.

Nelle provincie napoletane non si conosce affatto l'aratro Ridolfi, l'aratro Sambuy, l'aratro Dombasle, e poi le zappe a cavallo, gli erpici, gli estirpatori, le vanghe, i sarchiatori a quattro zappe, le macchine per seminare, per mietere, per trebbiare, per ventilare; e ignoti sono eziandio tutti gli altri strumenti necessari, sia per bonificare, sia per le fognature, sia per colmare il terreno.

Bisogna dunque che tutto questo mondo industriale sia messo sotto gli sguardi di coloro che pure lo ignorano, ed è per questi motivi e per gli altri sviluppati dall'onorevole mio amico Conforti che io prego la Camera di prendere in benigna considerazione il progetto da me presentato, il quale vuole aperta una esposizione generale italiana agraria, industriale e di belle arti in Napoli nel settembre del 1863.

PRESIDENTE. Il Ministero acconsente che sia presa in considerazione questa legge?

RICASOLI B., presidente del Consiglio. Il Ministero non ha niente ad opporre.

PRESIDENTE. Metto ai voti la presa in considerazione di questa proposta dei deputati De Cesàre, Conforti ed altri. (La Camera la prende in considerazione.)

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER ESTENSIONE DI LINEE TELEGRAFICHE NEL NAPOLETANO ED IN SICILIA.

SUSANI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per l'estensione delle linee telegrafiche nelle provincie di Napoli e di Sicilia.

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

L'ordine del giorno porterebbe le interpellanze del deputato Bruno, ma è giuocoforza differirle stante l'indisposizione dell'onorevole deputato.

DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER UNA TASSA DEL DIECI PER CENTO SOPRA I TRASPORTI A GRANDE VELOCITÀ SULLE STRADE FERRATE.

PRESIDENTE. Si passa ora alla discussione della proposta di legge per una tassa del 10 per 0/0 sul prezzo dei posti dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci trasportate a grande velocità sulle ferrovie del regno.

Leggo lo schema:

« Art. 1. A cominciare dal 1° aprile 1862 una tassa del 10 per 0/0 è stabilita sul prezzo di trasporto dei viaggiatori, nonchè sul prezzo del trasporto dei bagagli e merci d'ogni genere a grande velocità su tutte le strade ferrate del regno esercitate sia dallo Stato, che dall'industria privata.

« Art. 2. È data facoltà a tutte le amministrazioni delle strade ferrate del regno di accrescere le loro tariffe dell'ammontare della tassa nuova determinata dal precedente articolo. »

La discussione generale è aperta.

La parola è al deputato Ranco.

RANCO. Signori, rincresco a me, membro della maggioranza, di dover prendere la parola per combattere una legge proposta dal Ministero, e massime una legge d'imposta, nei fraganti critici nei quali versano le nostre finanze.

E tanto più mi rincresco, in quanto che, appartenendo io ad un'amministrazione di strade ferrate, potrebbero le mie parole essere frantese, od almeno attribuite ad uno scopo secondario e diverso da quello che io mi sono proposto. Ma io posso assicurare la Camera che l'unico motivo, il quale mi indusse a prendere la parola per combattere la legge di cui si tratta, si è questo, cioè, che io in me sento un'intima, una profonda convinzione che essa, ben lungi dall'essere produttiva, come spera e si ripromette l'onorevole ministro delle finanze, abbia invece ad essere dannosa agli interessi della nazione, e sia di più eminentemente inopportuna.

Se la Camera vuole essermi cortese di qualche istante di attenzione, io spero di poter provare il mio assunto, senza aver d'uopo di ricorrere a troppo minuti e troppo estesi particolari.

Voi tutti sapete, o signori, e d'altronde è assioma di economia politica, che, allorquando si aumentano i prezzi de' trasporti in genere, succede immantinente una diminuzione di traffico, la quale ben spesso reagisce sul provento generale del traffico stesso, malgrado l'aumento dei prezzi unitari.

La storia dei trasporti delle lettere, dei trasporti marittimi, e in generale la storia economica di tutte le nazioni, ve ne somministra una prova evidente ed incontestabile.

Ma se ciò è vero in tesi generale, egli è, a mio giudizio,