

In seguito di siffatte ragioni io non istimo neppure necessario fare osservare che meritano pure qualche considerazione riguardi di altro genere; riguardi pei quali oggi, a costo anche di sacrifici, debbono rimuoversi gli ostacoli che tuttavia si oppongono al maggiore ravvicinamento delle provincie italiane. Ed infatti, il Governo si affatica in questo intento, studia tutti i mezzi opportuni a rendere più agevole i viaggi sia per terra che per mare, e quando si tratta di questo scopo, a me pare che non si arresta neppure innanzi alla prodigalità. Io ho giudicato questo procedere conseguenza di elevati propositi, a cui solo contraddirebbe la legge che oggi ci si presenta.

Signori, io ho fiducia che la Camera non voterà una legge la quale si oppone al desiderio, da cui siamo tutti animati, di attenuare in Italia le distanze; una legge che è in contraddizione di tutta la nostra nuova legislazione finanziaria; una legge i cui risultati non promettono nessun vantaggio alle rendite dello Stato.

Se dunque la spesa a tanta influenza sulla circolazione, credete voi che il 10 per 100 in più, o in meno, non porti nessuna conseguenza? Eppure ciò che avviene in questo caso è molto chiaro, quando si rifletta che vi è una gran quantità di derrate le quali, per piccola varietà di costo, non si trasportano più da un luogo ad un altro; quando si rifletta che le persone che costituiscono la massa de' viaggiatori sulle ferrovie non sono di quelli i quali non badano ad uno scudo più o meno, ma individui che si arrestano innanzi ad un bene che non è più alla portata della loro fortuna, individui che rinunziano di andare quando il costo della gita non è più in corrispondenza col piccolo affare che dovrebbe trattarsi; quando si riflettano questi assiomi, svaniscono tutti i prestigii dell'imposta che ci si propone. Se non fosse così, se per poco potesse esser vero il principio a cui mette capo questa legge, si dovrebbero aumentare tante altre tasse, si dovrebbero aumentare tanti altri dazi, e, ragionando rigorosamente, si dovrebbe rovesciare il sistema di libertà che con tanto successo va informando l'intero ordinamento economico dello Stato, e così sarebbe pure più acconcio l'esempio della Francia, il cui operato si mette innanzi come autorità.

L'aumento a cui accennava ne' suoi esperimenti il signor ministro dei lavori pubblici ha alcun valore, perchè ne' paesi soprattutto ove le ferrovie sono nuove vi è un periodo in cui l'accrescimento del loro prodotto ha uno sviluppo prodigioso, ma i canoni fondamentali della scienza non si mutano per così limitate ed incomplete osservazioni.

**SUSANI.** Aveva chiesto la parola unicamente per rispondere all'onorevole Cini, il quale aveva detto che io nel mio discorso mi era espresso in modo da far vedere di non aver capito la differenza che vi era tra le strade ordinarie e le strade ferrate.

Ho dichiarato apertamente che differenza, secondo me, non c'è, ed anzi torno a dichiarare che non vedo ragione per la quale si debba fare un'esenzione a favore di quelle vie le quali a chi ne usa non costano niente, mentre s'impone una tassa sopra quelle, l'uso delle quali si fa espressamente pagare con quella parte della tariffa che si chiama *pedaggio*.

Dalla distinzione fatta dall'onorevole Cini io cavo unicamente nuovo argomento per confermarmi nella persuasione che sia iniquo l'imporre le strade di ferro, senza imporre in egual proporzione gli altri mezzi di trasporto.

**MOLFINO, relatore.** Chiedo di parlare.

**SUSANI.** Io quindi dichiaro nuovamente che, se la legge non sarà estesa, non volendo dar mano a cosa che reputo ingiusta, voterò contro il progetto ministeriale.

**CINI.** Chiedo facoltà di parlare per dare un semplice schiarimento.

Io non posso mai aver detto e nemmeno pensato che l'onorevole Susani non abbia capita una qualunque cosa, e soprattutto la differenza che passa fra le strade ferrate e le ordinarie. Quanto a me, io ho un modo diverso di considerare la questione da quello che ha l'onorevole Susani. Ecco tutto.

**PRESIDENTE.** Il deputato Broglio ha facoltà di parlare.

**BROGLIO.** Io non mi proponevo affatto di prendere la parola in questa discussione, perchè m'immaginava che il progetto di legge non sarebbe stato contrastato; essendo invece sorto un oratore di tanta autorità in questa materia, come è certo l'onorevole Ranco, io chiesi la parola per rispondere ad alcuni argomenti da lui stati messi innanzi.

L'onorevole Ranco esordiva nel suo discorso facendo la critica del progetto di legge proposto, e notando gli inconvenienti che deriveranno da questa tassa. Io mi permetto di fargli osservare che questo è l'assunto più facile per un economista.

Il censurare un progetto di legge d'imposta, il trovare degli inconvenienti derivanti dalla medesima, è la cosa la più agevole di questo mondo; anzi non ci è tassa della quale non si possano annoverare molti e gravissimi inconvenienti. Ma, siccome il più grave degli inconvenienti si è il non aver danaro nelle casse pubbliche, così bisogna passar sopra agli inconvenienti minori per evitare il maggiore.

L'inconveniente notato dall'onorevole Ranco si è principalmente quello della diminuzione di reddito che deriverà o alle casse dello Stato come proprietario delle strade ferrate, o alle società private per il diminuito numero de' viaggiatori.

A questo fu già risposto e dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, a cui aveva fatto appello l'onorevole Ranco, e dall'onorevole Cini che mi ha preceduto. A ogni modo, quando anche fosse vero che il numero dei viaggiatori potesse alquanto scemare, o sia che qualcuno di essi rimanesse a casa, o che andasse altrimenti coi mezzi ordinari, certo quest'inconveniente e questa diminuzione di somma sarà enormemente minore del vantaggio che trarrà l'erario dalla tassa che si tratta d'imporre.

**DEPRETIS.** Domando la parola.

**BROGLIO.** L'onorevole Ranco dice: badate che non sarà tanto piccola questa diminuzione di viaggiatori, perchè i mezzi ordinari fanno già concorrenza anche adesso alle strade ferrate; e citava il caso di Moncalieri. Ma mi permetta di osservare che il caso da lui accennato non prova già che la gente non vada a Moncalieri per istrada ferrata, prova soltanto che, oltre a tutti quelli che colà si recano per mezzo della ferrovia, ne vanno poi molte altre migliaia coi mezzi ordinari, per la ragione che partono per Moncalieri veicoli ordinari ogni mezz'ora, mentre per la strada ferrata non vi sono partenze così frequenti; e per l'altra ragione che le vetture che fanno il trasporto dei viaggiatori da Torino a Moncalieri non servono soltanto quest'ultima località, ma altresì tutta la collina, che non può essere servita dalla strada ferrata.

Del resto l'onorevole Ranco, il quale, come dicevo da principio, è un'autorità in questa materia per la grande parte che ha preso e che prende all'andamento delle strade ferrate, ragione, senza accorgersi, in questa occasione come ragionano tutti gli interessati, e per interessato intendo qui una persona che prende un nobile interesse al buon andamento di una grande impresa o industria nazionale.

Che cosa diceva, per esempio, l'onorevole Bottero, e che cosa