

Voci. Non c'è.

MICHELINI. Il signor presidente intende parlare dell'elezione di Petraglia?

PRESIDENTE. No, di quella del collegio di Maglie.

Accorderò ora la parola al deputato Salvagnoli, che l'ha chiesta per muovere una domanda al ministro dei lavori pubblici.

SALVAGNOLI. Bramerei fare alcune domande all'onorevole ministro dei lavori pubblici relativamente alle ferrovie della Toscana. Prego il signor ministro a dirmi in qual giorno egli intenda rispondermi.

PERUZZI, ministro per i lavori pubblici. Dopo la discussione attuale, se crede.

SALVAGNOLI. Va benissimo.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER UN'IMPOSTA DEL DIECI PER CENTO SUI PREZZI DI TRASPORTO A GRANDE VELOCITÀ SULLE FERROVIE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta il seguito della discussione generale sul progetto di legge concernente una tassa del 10 per cento sul prezzo dei trasporti a grande velocità sulle ferrovie del regno.

Il deputato Susani ha facoltà di parlare.

SUSANI. L'onorevole deputato Pepoli sul principio dell'elegante suo discorso pronunciato ieri l'altro ebbe a dichiarare che negava *recisamente* alcuni dei fatti da me esposti, fatti sui quali ho chiamata l'attenzione della Camera. È dunque debito in me di ristabilire la verità di quei fatti, e mi vi accingo col desiderio di farlo nel più breve tempo possibile.

Il fatto più capitale avanzato da me era il seguente: che le esperienze e le statistiche, le quali registrano i risultati di questa sorta di esperienze, avessero provato come, dopo l'imposizione della tassa, non erano avvenute sensibili alterazioni nel movimento ascendente degli introiti nelle ferrovie francesi in ispecial modo ed in genere dovunque.

L'onorevole Pepoli negava *recisamente* il fatto. L'onorevole Pepoli ebbe pienamente ragione, dichiarando che l'introito medio chilometrico sopra tutte le strade ferrate francesi aveva subito quella diminuzione della quale egli fece cenno; ma evidentemente egli non ha considerato che le cifre in quel caso più che mai volevano essere vagliate al crible della loro ragionevole applicabilità. Deducendone, senza di questo, delle conclusioni, è chiaro che si dovesse cadere in errore.

Ho avuto l'onore di dire alla Camera come il sistema pel quale le strade ferrate furono costrutte in Francia ha dato luogo a dividere le strade stesse in antica e nuova rete, in antico e nuovo *réseau*, come colà si dice. La nuova rete racchiude strade di secondo e di terz'ordine, le quali evidentemente non possono dare, e non danno, una rendita uguale a quelle di prim'ordine. Lo sviluppo assegnato alla nuova rete supera quello dell'antica.

L'onorevole Pepoli prevede le controrisposte ch'io gli poteva fare quando disse che anche sopra linee individuate si riscontrava il medesimo fenomeno della diminuzione di reddito sul quale egli fondava la sua risposta. Ma io prego l'onorevole Pepoli e la Camera a voler considerare che per la maniera colla quale le nuove linee di secondo e di terzo ordine furono distribuite, un'eguale porzione di esse si cercò

di attribuire ad ognuna delle antiche reti. Perciò il *Nord*, il *Midi*, l'*Est* e le altre compagnie, che si riducono ora, in Francia, a piccolissimo numero, portano già manifesta nei loro redditi l'influenza di questa parte nuovamente introdotta, il computo della quale scema il reddito medio sopra lo sviluppo chilometrico per essa accresciuto. Io ho cercato di scindere (ed è evidente che così dovesse farsi da chi voleva razionalmente stabilire il paragone) il reddito proveniente dall'antica rete da quello ch'è venuto dalla nuova, perchè, evidentemente, se ciò non si facesse, il ragionamento fondato sopra base non giusta condurrebbe di necessità a conseguenze erronee.

Ora, mediante i resoconti delle società era facile fare questa distinzione, ed io l'ho fatta.

Sulla strada da Lione a Ginevra, per esempio, deduzione fatta dell'imposta del decimo dal 1856 al 1859, l'introito è venuto ogni anno crescendo ordinatamente di 11, di 17, di 31 per 0/0.

Sul *Midi* dal 1855 al 1859 il reddito netto chilometrico salì sempre aumentando fino dei due terzi.

Sul *Nord* lo stesso fenomeno si verifica, quando si tolga l'anno 1855. L'anno 1855, ho detto, fu evidentemente un'eccezione. In esso s'ebbe un reddito chilometrico superiore a quello del 1854 di sei o sette mila franchi, per le ragioni speciali che ieri ho addotte, e che nessuno vorrà negare che fossero eccezionali.

Se voi pigliate per la stessa ferrovia del *Nord* il reddito del 1854, anno in cui non c'era la tassa, voi trovate ch'era stato in media di 54,200 franchi. Salì nel 1855 a 65,700. Magià nel 1856 era di 59,500, cioè di 5,000 e più superiore a quello dell'anno 1854; nè c'erano nel 1856 le cause eccezionali, sulle quali ho avuto l'onore di fermare ieri l'altro l'attenzione della Camera.

Negli anni successivi quel reddito superò sempre questa cifra, sebbene s'aggiungesse un sesto di linee, le quali, sebbene appartenessero ancora all'antica rete, erano però sempre le meno produttive.

Ma, o signori, si potrebbe dire che in questo reddito medio preso così complessamente entra una porzione degli introiti sopra i quali non cade la tassa. È la porzione dei trasporti a piccola velocità. Se si facesse questa sottrazione, e si considerassero esclusivamente i trasporti a grande velocità, allora si riscontrerebbe, è vero, per qualche linea una leggera diminuzione, qualche leggero squilibrio saltuario. Ma, o signori, e chi non sa quale influenza ebbero le crisi annonarie e la crisi commerciale nelle quali versò dopo il 1855 più volte la Francia, mentre precedentemente, partendo dal 1848, c'era stato un movimento economico ascendente pronunziatissimo, per effetto di quella naturale reazione che nelle cose del mondo si verifica sempre, e che doveva tener dietro all'inazione del 1849, 1850 e 1851?

Io, o signori, ho cercato (ed ora mi è debito di sottoporli alla Camera) di raccogliere dati anche per un altro paese, dove la dimostrazione è assai più concludente. Imperocchè è possibile, per i dati che mi venne fatto di poter raccogliere, di fissare esattamente l'attenzione esclusivamente sopra il movimento dei passeggeri, non solo per rispetto al prodotto chilometrico, ma rispetto eziandio al loro numero. Contro queste cifre nessuno oppone eccezioni.

Cito la Prussia. In Prussia si percepisce una tassa, la quale fu stabilita colla legge del 30 maggio 1853, e si è esatta per tutti gli anni decorrenti dal 1853, questo compreso. Questa tassa è la stessa che la nostra, sotto forma differente. Stabilita la legge prussiana del 1853 che, dedotte dall'introito