

in provincia della soppressa divisione di Nuoro. (V. Stampato n° 24-A)

**PRESIDENTE.** Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

**DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE  
RELATIVO ALLA TASSA SUL PRODOTTO FERROVIARIO.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sui provvedimenti finanziari. Titolo V, Tassa sul prodotto ferroviario:

« Art. 1. La tassa stabilita dall'articolo 1 della legge del 6 aprile 1862, n° 542, sui prezzi dei trasporti a grande velocità sulle strade ferrate è aumentata dal 10 al 13 per cento. »

La parola spetta all'onorevole Robecchi.

**ROBECCHI.** Le osservazioni che io vorrei presentare alla Camera sono piuttosto relative alla nuova tassa che il Governo vuole imporre sul prodotto ferroviario a piccola velocità; quindi, se il signor presidente lascia che si trattino i due argomenti insieme, io prenderò la parola adesso; ma se l'onorevole presidente vuole che si tengano divisi i due argomenti della grande e della piccola velocità, allora io rinunzierei a parlare su quello della grande velocità, tanto più che potrò avere occasione ancora di prendere la parola su questo argomento, quando verrà in discussione l'ordine del giorno che la Commissione ha proposto.

Io quindi rinunzierei alla parola sul primo articolo, riservandomi però di prenderla sul secondo.

**FAVALE.** Se io fossi persuaso che questa tassa potesse fornire al Governo quella somma che esso ne spera, cioè 3,200,000 lire, non oserei parlare contro, perchè sono anch'io preoccupatissimo della urgenza di porre in assetto le finanze, e perchè saprei che, parlando contro una tassa che deve dare un prodotto effettivo, non otterrei facile ascolto dalla Camera.

Però io credo di poter dimostrare che questo prodotto sarà fittizio, e che porterà direttamente alle finanze, ed indirettamente all'economia della nazione, un danno assai più grave del prodotto che se ne avrebbe.

Parlerò ad un tempo contro il primo e contro il secondo articolo, perchè una gran parte degli argomenti che servono per l'uno, servono anche per l'altro; cosicchè risparmierei delle ripetizioni.

Già l'onorevole relatore, nella sua bella relazione, espose alcune delle principali ragioni che si oppongono a questa tassa, ed io non le ripeterò.

Il principale argomento dei fautori di questa tassa sta nel porre innanzi la sua modicità. Come mai, si dice, coloro che ora pagano 50 lire per trasporto in ferrovia, vorranno rinunziarvi perchè si abbia a pagare 51 50?

Io credo che questo argomento non abbia serio fondamento; poichè bisogna considerare che questa tassa del 3 per cento viene già dopo una tassa del 10, e dopo la tassa del bollo di 5 centesimi, cosicchè, se noi ragionassimo in questo modo, potremmo venire successivamente aumentando la tassa sui trasporti del 2 o 3 per cento per volta, sino a renderli quasi impossibili.

Ciò che noi dobbiamo considerare si è se i prezzi delle ferrovie non sono già tali che non pongano ostacoli al movimento, ed io credo che di questo ostacolo noi ne abbiamo la prova. L'abbiamo nella relazione stessa e nei documenti che ha presentati il Ministero, dai quali risulta, per esempio, che su 100 viaggiatori, 5 viaggiano in prima classe, 21 in seconda e 74 in terza e quarta.

Ora, che cosa vuol significare un numero così grande di persone che viaggia in terza e quarta classe, che affronta il disagio e la lentezza di questi viaggi, se non che pone il risparmio sopra ogni altra ragione; e quelle cifre ci indicano pure che vi saranno moltissimi che non potranno arrivare nemmeno a viaggiare in terza ed in quarta classe ai prezzi attuali.

Nè si ponga innanzi che in Francia vi siano tasse molto maggiori. In Francia, è vero, fu stabilita sul movimento a grande velocità una tassa del 23 per cento, ma le condizioni economiche e geografiche dell'Italia sono ben differenti da quelle della Francia.

La Francia è un paese quadrato, compatto, per cui le distanze relativamente sono molto minori di quello che lo siano in Italia, paese che si prolunga in una stretta penisola, il che influisce grandemente a rendere necessaria una maggiore lunghezza dei viaggi.

Ma vi hanno ancora le condizioni economiche da considerare.

In Francia l'operaio è pagato al giorno d'oggi quasi il doppio che da noi. Là ci sono operai i quali percepiscono una paga di quattro, di sei e di sette lire, mentre presso di noi vi sono giornalieri ad una lira al giorno ed i salari degli operai si limitano fra le due o tre lire.

Questo dimostra che, anche qualora le tariffe della Francia fossero del doppio delle nostre, non sarebbero più gravi delle italiane, tenuto conto delle nostre condizioni economiche. E se noi non teniamo conto di queste condizioni economiche, faremo