

fermava questa teoria, allorchè, scrivendo sulle principali imposte indirette in Italia, pubblicava queste parole a proposito della tassa sopra i trasporti ferroviari:

“ Non s'intende bene, egli diceva, l'esistenza di questa tassa, che complica inutilmente i conti e disturba molti interessi. Se si crede possibile l'aumento delle tariffe ferroviarie, lo si studi maturamente in relazione alle condizioni economiche del paese, ma non si mantenga un'imposta che rincara tutti i trasporti senza alcun riguardo alla loro intima natura. »

Dunque poichè la tassa sui trasporti è un vero aumento di tariffa, pare a me che non si debba eludere con questo comma dell'articolo 16 l'affidamento dato al pubblico che non saranno mai aumentate le tariffe.

Ma oltre la dignità dello Stato, oltre la questione giuridica e la impossibilità di valutare equamente i danni effettivi provenienti da aumenti di imposte, oltre il pericolo delle liti, di cui sarà fecondo l'articolo 16, ci sono altri speciali riguardi, che consigliano di sopprimere questo comma.

Pare a me che il Governo con quel capoverso dia a se stesso una patente d'incapacità. L'articolo 16, come è compilato, suppone che il Governo possa aumentare od imporre tasse le quali danneggino il traffico e perciò i proventi delle ferrovie.

Ora non si è calcolato che e nel traffico e nei proventi delle ferrovie ha uno specialissimo interesse lo Stato per la percentuale riservatasi del 27 e mezzo per cento e per il 10 per cento assegnato al fondo di riserva. Or dunque, o lo Stato accresce le tasse in misura da non danneggiare il traffico e da non compromettere i proventi dell'esercizio ferroviario, ed allora, domando io, a che serve l'ultimo comma dell'articolo 16 del quale discorro? Oppure questo accrescimento danneggia il traffico, ed allora il primo impegnato ad astenersi dall'aumento deve essere il Governo, perchè interessato in questi proventi.

E a me, questa specie di incapacità di cui si ammette la possibilità in questo comma, pare che colpisca non solamente il Governo, ma eziandio la Camera; imperocchè quando trattasi d'aumento di tasse e d'imposte, parrebbe che noi fossimo capaci d'imporre tasse con cui ricavare uno da una parte, danneggiando per 10 dall'altra.

Ma è tempo ch'io lasci di dimostrare l'inutilità di questo comma. Io vorrei avere molto maggiore scienza giuridica, e quella competenza tecnica che

ha reso molto ascoltata in questa discussione la parola dell'onorevole Baccarini; vorrei avere quell'eloquenza parlamentare, e quella autorità di consigliare il Ministero, che può avere l'onorevole Minghetti; ma poichè è stabilito che da questa parte non si possa accettare nessuna modificazione, ma tutte debbano avere il marchio della Destra e provenire dall'altra parte, perciò io vorrei pregare l'onorevole Spaventa, che con la sua autorità e con la sua competenza, volesse pregare il Governo di sopprimere quest'ultimo comma, che non ha precedenti in nessuna legge nè in Italia nè fuori, e che tocca alla dignità dello Stato ed agli interessi più vitali del paese.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cairoli.

Cairoli. (*Segni d'attenzione*) Farò brevissime dichiarazioni. Nella discussione generale fu esaminato questo disegno di legge con splendore di eloquenza e con abbondanza di dottrina: non ha per altro affrettata di un passo la soluzione del problema ferroviario, la rinviò agli articoli, e non pare molto vicina al porto, malgrado il vento propizio di voti numericamente prevalenti.

Ciò perchè il tema implica più che la vita di un Ministero, o la influenza di un partito, od il trionfo di una teoria, l'interesse del paese; e può avere importanti conseguenze nei suoi destini; non vincola un'epoca, domina l'avvenire. Non possono sembrare questi dubbi eccessivi se si riflette che è in discussione la prosperità economica nazionale.

È naturale quindi che questo capitolo, il quale è il punto fondamentale del disegno di legge e racchiude la più grave questione, abbia dato argomento anche nella discussione generale a considerazioni complessive, ed a censure parziali, che risorgono poi agli articoli.

Io non vorrò rifare il cammino brillantemente percorso da altri oratori, risalendo ai principii cui s'informano i diversi sistemi, i diversi tipi di tariffe enumerati dall'onorevole Luzzatti col magistero della parola, che acquista autorità della sua incontestata competenza.

Oggi egli ha ancora censurato questo capitolo delle tariffe nel suo fondamentale concetto, che mette in evidenza la differenza capitale col progetto dell'onorevole Baccarini, il quale aveva attuato il principio proposto dalla Commissione d'inchiesta, conferendo al Governo la facoltà d'imporre modificazioni delle tariffe, anche quando lo Società vi si opponessero, lasciando allo Stato i benefici o le perdite conseguenti dalle modificazioni medesime.