

TORNATA DEL 18 GENNAIO 1854

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione generale del progetto di legge per riduzione dei dazi sui cereali — Nuove osservazioni del deputato Robecchi — Proposte del deputato Ginet — Osservazioni del relatore Lanza, e dei deputati Jacquier, Carquet, e del ministro delle finanze — Chiusura della discussione generale — Emendamento del deputato Polleri all'articolo 2 — Rigetto della proposta ministeriale e di quella della Commissione, e approvazione dell'emendamento portante l'abolizione dei dazi — Rinvio alla Commissione del progetto di legge — Discussione del progetto di legge per concessione di una strada ferrata da Vercelli a Valenza per Casale — Considerazioni del ministro dei lavori pubblici sugli emendamenti della Commissione — Osservazioni dei deputati Valerio relatore, Lanza e Depretis.*

La seduta è aperta alle ore 1 1/2 pomeridiane.

CAVALLINI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale poco stante viene approvato.

(Il deputato Graffigna presta giuramento.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER RIDUZIONE DEI DAZI SUI CEREALI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge relativo a modificazioni alla legge daziaria riguardo ai cereali. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 292.)

Il deputato Robecchi ha la parola.

ROBECCHI. Mi trovo in dovere di rispondere ai diversi appunti che l'onorevole relatore ha fatto ieri al mio discorso.

Il primo appunto ch'egli mi ha fatto è quello d'aver io detto che i miei onorevoli amici Asproni e Valerio avevano proposto l'anno scorso una diminuzione di dritto sui cereali a 50 centesimi, laddove difatti l'avevano proposta a lire 1 50. Questa osservazione mi era già stata fatta, durante il mio discorso, dal signor relatore stesso e dal signor ministro, ed io la accettava, e fin d'allora dichiarava che, se io aveva accennato a quella circostanza, era soltanto per ricordare i discorsi tenuti in quella occasione dal signor ministro, discorsi che, a mio parere, conchiudevano ad una misura radicale, cioè alla totale abolizione dei dazi. Non ostante questa dichiarazione, l'onorevole relatore ha voluto replicare questo appunto, e prese da ciò occasione di ripetere gli argomenti che allora lo persuadevano a non accettare la proposta dei deputati Valerio e Asproni. Ed io prendo questa occasione per dichiarare che come allora quelle ragioni non mi hanno convinto, così non mi convincono nemmeno adesso.

Egli ha parlato di protezione dell'agricoltura, ed io, senza dilungarmi molto su questo argomento, dirò soltanto: 1° che un dazio di 50 centesimi, o anche di una lira, anche di due, non può stabilire una protezione per la produzione interna del paese, e ciò per la ragione della conformazione fisica del paese, come verrò meglio esplicando più avanti; 2° che quel dazio e il conseguente rialzo di tutta la produzione, non è

mica una protezione, ma sibbene un furto legale, se volete, che si fa a favore dei produttori, a danno dei consumatori; 3° che la nostra agricoltura non ha punto bisogno di protezione, e per ciò provare mi rimetto alle savie ragioni addotte dall'onorevole signor ministro nella relazione premessa al decreto 6 ottobre; 4° che l'agricoltura non ha motivo di lagnarsi che siano conservati i dazi su altre materie, come quella che si giova, al dire del ministro stesso, del buon mercato di molte materie, cagionato dal nostro sistema liberale; 5° finalmente, che, quando si tratta di protezione, quando si tratta di dazi, bisogna distinguere bene tra i generi che sono di prima necessità e i generi che non lo sono; questo relativamente al primo appunto. Il secondo consisteva in ciò che l'onorevole signor relatore diceva che quello che ei chiamava il mio autore aveva commesso uno sbaglio; e qui credo necessario dichiarare alla Camera che io le ragioni, tanto meno poi i dati statistici, non li vado a pescare nelle stelle; che io cerco di conoscere la verità nei libri, nei giornali, nelle conversazioni, dalla viva voce degli uomini che ne sanno più di me, e che, quando sono abbastanza fortunato da sollevare un poco il velo che copre la verità, vengo qui a fare di quel risultato omaggio al mio paese. Questo io faccio, e ciò facendo, io credo di adempiere ad un dovere. (*Segni di adesione dalla sinistra*)

Dunque l'appunto che il signor relatore mi fa è quello che il mio autore abbia commesso uno sbaglio, e su questo appunto mi fermo tanto più volentieri, inquantochè ho visto che quello sbaglio di un milione alla Camera, che non può affermare di volo le cifre e tanto meno i rapporti delle medesime, ha fatto un grande senso.

L'errore starebbe in ciò, che l'autore che io ho consultato ha valutato a 6,557,139 ettolitri la produzione totale delle provincie di terraferma in frumento, laddove il deputato Despine nel suo *Aperçu comparatif* dice che questa produzione non sale più oltre di 5,557,129. Ecco tutto lo sbaglio. Io premetto che qui non v'ha sbaglio, e lo proverò; ma, dato anche che questo sbaglio ci fosse, siccome la differenza del milione, nel concetto e nell'ordine del mio discorso si riporta alla cifra totale di produzione e di consumazione che io valutava in 21 milioni, ed il signor relatore valuta un po' meno, perchè non calcola nè patate nè castagne; siccome, dico, questa mancanza di un milione si rapporta a 21 milioni, che cosa ne avverrebbe? Che invece di 21 milioni, sarebbero 20 milioni, e

che in conseguenza il quinto consumato dai Liguri e Nizzardi, che io valutava in 4,200,000 ettolitri, si ridurrebbe a 4 milioni; differenza, come ognuno vede, ben piccola. Se non che l'onorevole relatore non mi nega che si introducano 1,200,000 ettolitri; non mi nega che questi 1,200,000 ettolitri si consumano nel territorio nizzardo e ligure; quindi, anche dato lo sbaglio, sta tutta intiera la forza del mio argomento.

Ma io vi diceva che sbaglio non c'è. Sta benissimo che nell'*Aperçu comparatif* questa produzione viene esposta in 5,557,000 ettolitri e che nell'autore che io ho consultato sia valutata in 6,557,000, ma la differenza tra il signor relatore ed il mio autore consiste in ciò, che il signor relatore ha citato la somma finale senz'altro, ed il mio autore l'ha verificata, ha verificati i calcoli, ha rifatta l'operazione aritmetica.

Chi voglia prendersi il gusto di verificare la cosa non ha che a vedere la pagina 86 dell'*Aperçu comparatif* del signor Despine, e troverà a colonna 15, dove si tratta del frumento, che la cosa è difatti così. Questo adunque non è sbaglio del mio autore, non è nemmeno sbaglio del signor relatore, non è sbaglio dell'onorevole Despine, il quale fa troppo bene le cose sue, è sbaglio dello stampatore, il quale sbaglio però, lo ripeto, non infirma ne punto nè poco il mio argomento.

Vengo al terzo appunto. Io diceva nel mio discorso di ieri che i 50 centesimi di dazio sui cereali ricadevano tutti sulle provincie transappennine; ed aggiungeva che sulle medesime ricadeva anche quel tanto di che in proporzione venivano ad aumentarsi i prezzi dei prodotti interni; e l'onorevole relatore rispondeva: no; no, perchè quest'aumento si effettua su tutti i prodotti dello Stato, non su quelli soli d'oltreappennino.

Innanzitutto io nego risolutamente che questo aumento si possa ingenerare su tutti i prodotti dello Stato; affinché succedesse questo, bisognerebbe che il nostro Stato fosse, quasi direi, un lago, dove, se immettete una quantità di acqua, le acque tutte crescono egualmente di livello; ma la cosa nel caso che ci occupa è ben differente; gli accidenti del terreno, gli impedimenti e le spese del trasporto delle merci stabiliscono, come consta dalle mercuriali, anche a piccola distanza, una diversità notevole di prezzo; come, per esempio, tra i mercati di Oleggio e di Novara, di Novara e Borgomanero, di Novara e Varallo, di Novara e Domodossola.

Ora, come volete mai che influiscano 50 centesimi sopra una distanza così grande come è quella tra Nizza e Genova e l'interno dello Stato, distanza per soprappiù accresciuta dagli Appennini che stanno di mezzo?

Se non che, anche ammesso che questo rialzo succedesse in tutto lo Stato, domando io, il mio argomento diventerebbe forse più debole? Il mio argomento si fortificherebbe anzi di più; il danno che ne deriverebbe a tutto lo Stato non diminuirebbe punto quello che patirebbero le provincie liguri e nizzarde; e sarebbe sempre vero che il dazio di 50 centesimi è un'imposta su quei paesi, un'imposta che, accresciuta di tutto quello di che crescono necessariamente in prezzo i prodotti interni.

Noterò una cosa ancora. Qualche volta si verifica nei mercati della Liguria che il frumento, a mo' d'esempio è molto più a buon prezzo che non nei mercati interni. Ciò, mentre prova che non ha nessuna influenza sui mercati l'importazione che si fa nella Liguria e nel Nizzardo, non esclude poi che, se non ci fossero i dazi, quei mercati offrirebbero le loro merci a prezzi ancora più vantaggiosi.

Fin qui ho parlato per difendermi, ora voglio dire anche il mio modo di vedere intorno al sistema della Commissione.

Non dirò, come l'onorevole Farina, che sia stata la paura che abbia suggerito al Ministero il ribasso a 50 centesimi, ed alla Commissione quello a 25, nella quale asserzione vi può essere alcun che di men vero. Io dirò che il caso presente è stata occasione al Ministero di esplicitare le sue già conosciute teorie economiche, occasione alla Commissione di fare un atto politico ed umanitario: dico così perchè in tutta la relazione io non trovo una ragione la quale risalga ai principii della scienza economica. Quanto poi alle ragioni umanitarie e politiche, io non posso tenerle in gran conto, perchè la ragione umanitaria avrebbe potuto e avrebbe forse dovuto spingere la Commissione ad una misura radicale, e la ragione politica è incostante. Se oggi per politica riducete a 25 centesimi il dazio, domani stabilirebbe un premio per ogni ettolitro introdotto; se oggi stabilite per politica il dazio in 50 centesimi, domani per politica lo porterete di nuovo a 25. La politica, o signori, è incostante, e solo costanti sono i principii.

La Commissione ha portato la riduzione a 25 centesimi.

Io, a dir vero, non trovo questo ribasso molto ragionevole. Sulle prime, leggendo quell'articolo di legge da essa modificato, ho creduto che quei 25 centesimi equivalessero ad un diritto di bilancia e nulla più.

LANZA, relatore. Sì, signore.

ROBECCHI. Ma leggendo la relazione ho dovuto persuadermi che la Commissione si proponeva di conservare una rendita che, minore adesso, avrebbe potuto crescere in avvenire per la cresciuta importazione dei grani e portarsi al livello della rendita dei 50 centesimi.

Io dichiaro sin d'ora che, per la ragione che bisogna accettare il meno male quando non si può avere il bene, accetterò il sistema della Commissione, allorchè sia respinta la proposta dell'onorevole deputato Polleri. Ma io dico che non è sperabile che l'importazione cresca a tal segno da raggiungere con un dazio di 25 centesimi la somma che frutterebbe un dazio di centesimi 50.

Bisognerebbe che noi, insieme al ribasso a 25 centesimi, acquistassimo un altro ventre ed un altro stomaco. (*ilarità*) In fatto di cereali non è vero che il buon mercato accresca di molto la consumazione.

LANZA, relatore. Domando la parola.

ROBECCHI. È vero che nel Piemonte non si consuma di più di un ettolitro e 25 litri di frumento per persona... (*Segni di denegazione del ministro di finanze*)

È la cifra portata dalla relazione della Commissione.

...laddove in Inghilterra si consuma un *quarter* per testa, cioè 2 ettolitri e 90 litri; ma, o signori, bisogna tener conto delle diverse condizioni dei due paesi.

In Inghilterra non si produce altro che frumento, non si consuma, per antica abitudine altro che frumento, laddove il nostro suolo produce in gran copia meliga, segala ed altri cereali che si consumano sul luogo.

È impossibile che il Piemonte rinunci a questi suoi prodotti. Chè, se è desiderabile che si migliori il nutrimento delle classi povere, e massime degli abitatori di montagna; non bisogna però farsi troppa illusione e credere che il ribasso del dazio possa aumentar molto la consumazione del frumento, al quale, costoso per sè e per le spese del trasporto, faranno insuperabile concorrenza le castagne e le patate.

Un'ultima osservazione, o signori, per provarvi che le speranze della Commissione sono ben lontane dall'avverarsi, ed è un dato statistico. Questo dato statistico sta in ciò che l'importazione diminuisce secondo che diminuisce il prezzo dei

cereali, attalchè voi negli anni di abbondanza avete minor importazione che negli anni di caro; guardate nell'anno 1851, anno di abbondanza, e voi vedrete che col frumento al prezzo medio di 17 lire non avete importato di più di 800 mila litri, laddove nel 1852 col frumento in media di lire 20 a 21 l'ettolitro, invece di 800 mila litri ne avete importato un milione e 200 mila; il che prova sempre più che le speranze della Commissione non si avvereranno domani, nè dopo, non si avvereranno fra un anno, fra due, fra dieci, ma che saranno sempre un'illusione.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Ginet.

GINET. En présence de l'année de disette que nous avons à traverser, sans doute, le Gouvernement a agi avec sagesse en réduisant les droits sur les céréales; il est même à regretter qu'il n'ait pas été plus avant pour parer à cette disette en prohibant l'exportation des grains; car nous avons vu dans les mois d'août et de septembre nos froments se vendre à l'étranger au prix de 25 à 26 francs l'hectolitre, tandis que nous sommes obligés de les racheter aujourd'hui à 36 et 37. C'est donc une perte pour nous de plus de 10 francs par hectolitre; perte évidente, qui aurait été évitée par une prohibition. Voilà au moins ce qui s'est passé pour la Savoie.

Je vois que la Commission s'est beaucoup préoccupée de la question financière, c'est-à-dire de la perte qu'éprouvera le trésor par l'abaissement des droits qui est proposé.

C'est en effet une question fort grave, et que, je crois, n'a pas été appréciée à sa juste valeur. Il s'agit de diminuer les ressources de l'Etat, lorsque nos budgets offrent chaque année un déficit énorme que l'on cherche à combler par des impôts présentés sous toutes les formes et dont la perception deviendra tous les jours plus difficile.

On a porté à 2 millions la perte qui résultera pour les finances de l'abaissement des droits qui nous est proposé.

Je suis loin de croire ce chiffre exagéré, puisque je remarque dans le rapport même de la Commission qu'en 1853 il a été importé plus de 2 millions d'hectolitres de céréales, et que dans les années de récolte ordinaire, il nous en manquerait toujours des quantités considérables.

D'un autre côté, je n'ai point foi dans la compensation qui pourra résulter d'une plus grande importation par la réduction des droits; car, dans tous les cas possibles, nous ne recevrons jamais de l'étranger que la quantité de céréales nécessaire pour compléter la somme de nos besoins.

Il n'en est point des céréales comme des objets de luxe ou d'agrément, dont la consommation augmente dans une progression constante par la diminution du prix de revient, tandis que la consommation des grains s'arrête au moment où les besoins sont satisfaits.

Lorsque le Gouvernement a proposé un abaissement dans le tarif des douanes, il espérait aussi une compensation dans la plus grande masse de marchandises qui se présenterait à l'acquiescement des droits. Ces espérances se sont résumées par une perte, je crois, de 2 millions dans le produit des douanes pour l'année 1853. Après un pareil exemple, comment pourrions-nous compter sur une compensation quand il s'agit d'une marchandise dont la consommation a une limite invariable? Nous devons donc nous attendre à une perte considérable pour les finances.

Il est, messieurs, une considération dont, je crois, il n'a été tenu aucun compte dans la question qui nous occupe et qui mérite cependant de sérieuses réflexions; je veux parler des conséquences fâcheuses qui résulteront pour nos producteurs de blé de la concurrence qu'ils auront à soutenir avec les blés étrangers.

Un abaissement de droits aussi fort et aussi brusque que celui de 1 francs 50 ou 1 francs 75 par hectolitre portera nécessairement une perturbation dans le système d'agriculture pour les localités qui produisent du blé en abondance.

Je n'entends point dire par-là qu'il faille maintenir les droits qui frappaient les céréales avant les décrets des 6 et 27 octobre; mais je voudrais que l'abaissement de ces droits se fit graduellement pour éviter la secousse qui en résultera, et amener ainsi nos producteurs de céréales à modifier leur système d'agriculture, ce qu'ils seront obligés de faire d'une manière brusque et inattendue, car il leur sera impossible de soutenir la concurrence avec les blés étrangers, si le projet de loi est adopté.

Profitons, messieurs, des leçons du passé. Lorsqu'un nouveau tarif de douane est venu réduire, dans une forte proportion, les droits sur les tissus de coton, nous avons vu la principale manufacture de nos Etats obligée de mettre bas bon nombre de ses métiers et laisser brusquement sans travail de malheureux ouvriers qui n'avaient pas d'autres moyens de subsistance que le métier auquel ils étaient attachés, et qui ont dû s'adonner tout à coup à des travaux qu'ils ne connaissaient pas.

Ces fâcheux résultats n'auraient pas eu lieu, si les tarifs avaient été abaissés graduellement.

La position est identique pour les producteurs de blé, vis-à-vis de la loi qui vous est présentée; ils verront leur position complètement changée, avec cette différence qu'il sera bien plus difficile d'amener nos habitants des campagnes à réduire la culture du blé pour demander à la terre d'autres productions, résultat qui ne peut être amené que par le temps.

Je représente la vallée de la Savoie, la plus riche en céréales, celle qui alimente les marchés de Chambéry, d'Annecy et même ceux de la Tarantaise; eh bien! il n'y a pas le moindre doute qu'elle éprouvera les résultats les plus fâcheux d'une réduction à 25 centimes des droits sur les froments. Et remarquez-le bien, messieurs, ce sont les pays frontières qui auront le plus à souffrir de cette mesure, puisque les blés étrangers y arrivent avec plus de facilités et à moins de frais.

Je crois donc fermement que le meilleur système à suivre pour la réduction des droits sur les céréales, est une réduction progressive, qui, seule, a l'avantage de n'apporter aucune perturbation dans l'agriculture, et qui sauvegarde tous les intérêts. Aussi, non-seulement je voterai contre le projet de la Commission, mais encore contre celui du Gouvernement.

LANZA, relatore. Non ho domandato la parola per rispondere a tutte le osservazioni che l'onorevole Robecchi fece al discorso che ebbi ieri l'onore di pronunciare come relatore di questa Commissione, giacchè, quantunque vi possa essere alquanto divergenza tra me e lui sopra alcuni dati statistici, tuttavia mi pare che le conclusioni non cambiano in alcun modo, e gli argomenti che addussi ieri per contestare la verità delle conseguenze che da quei dati se ne voleva trarre, conservano ancora attualmente la stessa forza.

L'onorevole deputato Robecchi voleva ieri provare che l'imposta del frumento gravi unicamente sopra una parte della popolazione, cioè sulla popolazione delle riviere; io contestai questo fatto cogli elementi di pubblica economia e coi risultati pratici; oggi lo stesso preopinante si accosta alla mia opinione, e solo osserva che almeno una parte del dazio pesa di certo sulla popolazione ligure; ma, fatta questa concessione, ne segue che la sua argomentazione manca allo

scopo, cioè non prova più l'ingiustizia che vi sia un' imposta la quale pesi unicamente sopra una sola parte della popolazione.

Relativamente all'esattezza delle cifre statistiche ieri enunciate io ammetterò volentieri con lui il quale, prima di venire a guarentirle oggi alla Camera, le avrà verificate sulle tavole statistiche dell'onorevole Despina, ed avrà, come egli asserisce, riconosciuto che l'errore sta nel sommario delle parziali produzioni di frumento.

Non revoco quindi in dubbio la sua asserzione ed ammetto che la produzione indigena del frumento nella terraferma sia di 6,537,000 invece di 5,557,000.

Io non intendo tal fatto; ma, siccome ammettendo anche siffatta correzione di cifre, non appare punto infirmato il mio ragionamento, non reputo sia mestieri che io muti le conclusioni che ne deduceva.

L'onorevole preopinante tolse poi a combattere peculiarmente il progetto della Commissione, lo appuntò di voler conservare un dazio ancora di soverchio elevato sull'importazione del frumento, dacchè non costituirebbe solo un dazio di bilancia, ma un'imposta fiscale.

Io attendeva un'occasione opportuna per fornire una spiegazione su tali denominazioni, perchè nel discorso di ieri ho obbliato di farlo.

La Commissione dovette appunto partire da una base che fosse accettabile ai più, e prese dapprima ad esaminare quale tra i dazi che sono ammessi nella tariffa doganale, cioè tra il dazio protettore, il fiscale e quello di bilancia, si dovesse prescegliere.

Essa respinse ricisamente il dazio protettore; stimò non convenevole nelle presenti contingenze il mantenere un dazio fiscale, e per conseguenza non ammise quello proposto nel progetto ministeriale, perchè non v'ha dubbio che il dazio di 50 centesimi per ettolitro costituisce ancora una imposta fiscale. Invece avvisò che riducendola a 25 centesimi si cominciasse a rientrare nella sfera del dazio di bilancia.

E diffatti, a questo riguardo, ricorsi a quanto si fa dalle altre potenze che ci attorniano, e riconobbi che in Francia il dazio di bilancia è precisamente di 25 centesimi, e nello stato attuale delle cose, quantunque si sappia che la Francia abbia tolto la scala mobile sull'introduzione del frumento, tuttavia rimane sempre il dazio di bilancia di 25 centesimi; lo stesso credo che sia nel Belgio; in Toscana è tuttora di 50 centesimi; in Inghilterra, come già sin da ieri io diceva, esiste stabilmente il dazio di uno scellino per ogni *quarter* che corrisponde poco presso a 42 centesimi per ettolitro. Questo dazio di 42 centesimi in Inghilterra è considerato come diritto di bilancia e corrisponde sostanzialmente a quello di 25 centesimi per il Piemonte, avuto riguardo alla differenza che vi esiste nei due paesi tra il valore delle merci ed il salario, cosicchè rispetto ai consumatori i 25 centesimi in Piemonte possono equivalere a 42 centesimi in Inghilterra.

La Commissione adunque ha creduto di rientrare nel vero limite del dazio di bilancia collo stabilire un dazio di 25 centesimi.

Egli è ben vero che quando si parla del diritto di bilancia si intende che non debbe servire ad altro che a compensare il Governo delle spese; ma il compenso tra l'introito e la spesa è relativo e mai si può prestabilire in modo assoluto.

Quanto maggiore sarà l'introito, sicuramente ne avverrà che la spesa proporzionalmente sarà minore, e potrà lo stesso dazio di bilancia, secondo che l'entrata è maggiore o minore, lasciare un *deficit* od un beneficio.

Non si può cioè stabilire matematicamente che sempre in

tutti gli anni un dato diritto di bilancia debba lasciare un disavanzo, oppure lasciare un *attivo*; questo dipenderà certamente da circostanze economiche non prevedibili; ma non è men vero che possono darsi dei casi in cui bastino appena alle spese, mentre possono darsi delle annate in cui lascino un prodotto netto. Ma se si pensa che nei nostri porti vi è ancora molto a fare per facilitare l'approdo dei bastimenti, come risulta da diversi progetti che furono già presentati nella Sessione passata, e dalle interpellanze che parecchi onorevoli deputati della parte meridionale dello Stato, ossia delle riviere, hanno fatto al Governo, ne consegue che qualora rimanesse un residuo attivo risultante da questo diritto di bilancia, potrebbe destinarsi all'eseguimento di quei lavori che sono indispensabili per maggiormente facilitare il commercio marittimo e diminuire così le spese d'importazione. Feci inoltre osservare che questo dazio avrebbe potuto dare un prodotto ancora di riguardo al Governo; sono infatti persuaso che l'importazione di cereali crescerà ragguardevolmente; nè questo asseriva a caso; io partiva dai dati che sono sotto gli occhi della Camera e che hanno certamente un'autenticità assai maggiore di quella alla quale l'onorevole deputato Robecchi ed io ci riferivamo nella quistione agitata ieri fra di noi sulla quantità dei prodotti del nostro suolo; io voglio alludere alla statistica sul movimento commerciale del 1851. Ebbene, risulta da essa, come fu da ieri io faceva osservare, che da tre o quattro anni in poi l'importazione del frumento è aumentata in modo straordinario, cosicchè si può dire raddoppiata, quantunque non vi sia una sensibile riduzione del dazio, poichè anche la riduzione operata nell'anno scorso di 50 centesimi credo sia stata più apparente che reale, fatto che conosco solamente da poco tempo, dopochè appunto per avere avuto l'onorevole incarico di fare la relazione su questo progetto di legge, ho dovuto consultare più attentamente i documenti ufficiali. Risulta infatti che in allora si sono diminuiti bensì 50 centesimi, poichè da 2 e 50 si è portato il dazio sul frumento a due lire, ma si è cambiata nello stesso tempo la misura, ossia la base del diritto; al quintale si è sostituito l'ettolitro, il qual cambiamento annullò di fatto la riduzione operata, poichè il dazio di due e cinquanta al quintale corrisponde appunto a due lire all'ettolitro. Ciò avvertito, dirò che quantunque nella esportazione dell'ultimo triennio non vi possa essere stata l'influenza della diminuzione del dazio, tuttavia essa è duplicata.

L'onorevole Robecchi, per provare che l'importazione dei cereali non può crescere di molto, disse che più di *un ventre non abbiamo*. Sta bene per quelli che lo riempiono affatto, ma vi sono molti, e la maggior parte che vi lascia sempre qualche vacuo il quale si potrebbe benissimo riempire con loro soddisfazione qualora facilitando l'introduzione dei cereali, e colla diminuzione del dazio, abbassando il prezzo, fosse accessibile anche alle persone meno agiate l'acquisto dei cereali.

Oltre a queste osservazioni vi è un'altra ragione per cui deve aumentare l'importazione, ed è l'accrescimento della popolazione che progredisce con molta celerità. Gli individui aumentando, naturalmente bisogna che anche aumentino i mezzi di nutrizione, e l'agricoltura non cammina, da noi almeno, a pari passo coll'aumento della popolazione, per potere bastare ai crescenti bisogni. Del resto, quando io premetteva che probabilmente l'importazione del frumento accrescerà e si potrà arrivare anche a 2,500,000 od a 3,000,000 di ettolitri, partiva da dati storici e dalla esperienza passata. Ora risulta, o signori, che da 50 anni in poi (e i dati che espongo sono raccolti da un autore accreditatissimo, che è il signor Moreau

de Jonnés che ce li somministra nella *Statistica generale di Francia*, ed anche nei suoi *Principii generali di Statistica*). Secondo questo rinomato scrittore, da 50 anni in poi, data la stessa popolazione, la consumazione del frumento sarebbe raddoppiata, e risulta pure che diminuì presso i popoli più civili il consumo di quei cereali e di quei legumi che sono meno salubri, oppure che hanno minori qualità nutritive, sostituendovi l'uso del frumento; di modo che è ora più limitato, ad esempio, l'uso dell'avena e della segala che in molti paesi serviva in gran parte per cibo dell'uomo.

VALERIO. Domando la parola.

LANZA, relatore. Questo miglioramento nella qualità del cibo è più palese e sensibile in Inghilterra che altrove.

L'onorevole preopinante rispondeva che l'Inghilterra non è un esempio da citare in questo caso, stantechè nell'Inghilterra si coltiva poca segala, ed invece si consuma molto frumento. Non sono perfettamente d'accordo coll'onorevole deputato Robecchi, perchè se in Inghilterra non si consuma gran quantità di segala, è però ben certo che ivi si consumano altri cereali, che sono ancora inferiori alla segala. Ecco quanto il già citato signor Moreau de Jonnés nella statistica dell'Inghilterra osserva sulla consumazione dei cereali nell'Inghilterra:

« On estime la partie de la population (*anglaise*) qui se nourrit de froment près de 14 millions d'habitants. C'est pour chacun un *quarter*, o 2 hectolitres, 81 litres...

« Environ 750,000 habitans vivent de seigle, à raison de 3 hectolitres et demi.

« 2,250,000 tirent de l'orge le fond de leur subsistance; leur ration est pareille à celle des habitans qui mangent du seigle.

« Six à sept millions vivent en majeure partie d'avoine, à raison de 4 hectolitres chacun.

« Enfin les pois et les fèves complètent la subsistance des classes d'habitants ci-dessus énumérées, et sont en une telle quantité, qu'il suffirait pour en nourrir 750,000 exclusivement à toute céréale. »

Questa era la condizione economica sulla consumazione dei cereali, circa il 1835 in Inghilterra; d'allora in poi migliorò d'assai, ed il consumo dei frumenti accrebbe ancora molto in sostituzione di altri cereali inferiori.

Il fatto economico avvenuto in Inghilterra successe più o meno nelle altre regioni dell'Europa civile, e quindi anche nel nostro paese. Se si fosse tenuto dietro a tali fatti si avrebbe la prova di analoghe conseguenze; ma pur troppo bisogna confessare che siamo rimasti indietro, perchè è a tutti noto che la quantità di frumento che si consuma dalle nostre popolazioni è molto inferiore a quella attualmente consumata in altri paesi.

In parecchie provincie di questo Stato l'uso del frumento è assai scarso, mentre che l'alimento usuale e quasi unico delle masse consiste di meliga.

Ora, quantunque non si possa negare che la meliga costituisca un cibo sufficientemente nutritivo e sano, tuttavia se si confronta col frumento, non può a meno di scapitare; che anzi l'uso quasi esclusivo della meliga è considerato dai medici, sotto il rapporto igienico, come causa di malattie gravi e schifose. Di modo che basta citare questo triste fatto, che non può essere ignoto a nessuno di noi, per provare come il frumento ridotto a minor prezzo potrebbe trovare uno smercio maggiore, con vantaggio della salute pubblica.

Dunque io non dubito punto che la diminuzione di questo dazio, aumentando il consumo del frumento, possa produrre un aumento nella introduzione del medesimo, e quindi anche

quel piccolo dazio di 25 centesimi potrebbe procurare all'erario un provento di qualche riguardo che, se non servirà per rimarginarne le piaghe, almeno potrà essere destinato per i lavori tanto reclamati dal commercio marittimo.

Mi pare di avere sufficientemente risposto alle vive obiezioni direttemi dal deputato Robecchi. Dico obiezioni e non appunti, perchè non li voglio tenere tali; come desidero che neppur lui creda che nella seduta di ieri io lo abbia voluto appuntare, ma solo ribattere cortesemente le sue obiezioni; e particolarmente quando feci allusione al suo *autore*, non era mio intendimento di pungerlo o di fare allusioni meno che convenienti.

Io mi servii di quella espressione perchè in quel momento non ne aveva un'altra in pronto più cortese, ma non era mia volontà di fare con questa nè un epigramma, nè un'allusione meno che retta o benevola.

Risponderò ora qualche cosa all'onorevole Ginet, il quale sorse per fare una proposizione alla Camera, proposizione la quale finora non fu contemplata nè nel progetto ministeriale, nè nel progetto della Commissione, nè se ne fece parola in alcun discorso; egli proporrebbe cioè la proibizione della esportazione dei cereali...

GINET. Non, non, ce n'est pas mon idée; je n'ai parlé de la prohibition d'exportation que pour la durée de la disette actuelle.

LANZA, relatore. Non è dunque una proposizione formale che fece l'onorevole deputato; ma tuttavia, giacchè espresse il desiderio che questo si faccia dal Governo, e siccome pur troppo regna l'opinione più o meno diffusa nelle classi meno istruite, che la proibizione dell'esportazione dei cereali possa essere utile nelle presenti circostanze, non debbo, come relatore della Commissione, lasciarla passare inosservata.

Io non svolgerò certamente tutti gli inconvenienti che può produrre la proibizione dell'esportazione dei cereali, ma citerò i principali, adducendo anzitutto dei fatti.

Si è osservato che ovunque venne decretata la libera importazione e la libera esportazione dei cereali, l'esportazione non produsse mai carestia, e neppure aumentò straordinariamente. Questa esperienza si fece in Olanda, nel Belgio, in Inghilterra, in Francia e dappertutto, risultò che l'importazione è sempre di gran lunga maggiore dell'esportazione; così che quella compensa abbondantemente questa.

Diffatti è cosa facile a comprendersi, poichè dove il commercio è libero, la merce affluisce per la fiducia che ispira al commercio questa libertà, sapendo esso che, ove per qualunque circostanza non potesse esitarla, sarebbe sempre padrone di esportarla altrove; supponete invece che condotte appena le merci sopra di un mercato, non sia più il mercante padrone di esportarle, e vedrete che prima di imprigionare le sue merci ci penserà due volte. Ne avverrà quindi che, sebbene non vi succeda più esportazione, non aumenterà per questo la quantità di frumento in quel paese, perchè ne diminuirà in molto maggiore proporzione l'importazione. Quando adunque non si trova nell'interno un sufficiente raccolto di cereali (e questo è un fatto che malauguratamente presso di noi nessuno può negare che esista), se si proibisce che escano dallo Stato, non entrerà neppure quella parte che manca, ed il prezzo di queste derrate si alzerà enormemente.

Se si chiudesse la porta all'uscita dei nostri cereali, tenete per certo che chiudereste anco quella dell'entrata. Se si potesse provare che dove si è applicato questo sistema di libertà assoluta di importazione ed esportazione, questa superò quella, tutti i ragionamenti sarebbero annichilati e bi-

sognerebbe tener nessun conto delle ragioni; ma io sono persuaso che nessuno può addurre prove di fatto in appoggio.

Nell'ultima discussione che accadde su questo argomento nel Parlamento belga, anche colà vi furono parecchi deputati della destra che proposero la proibizione della esportazione dei cereali; ebbene, con documenti statistici non dubbi, il ministro delle finanze di quel paese ha provato che la importazione dei cereali presa in ogni singolo mese, ed anche in ogni singola settimana, fu sempre quattro volte maggiore dell'esportazione; e notisi che il Belgio per la sua topografia è paese di molto transito, essendovi molte provincie della Francia che hanno la convenienza di provvedersi dal porto di Anversa dei cereali di cui hanno bisogno.

Presso di noi, nella breve esperienza che si è fatta, risulta la stessa cosa; appunto prevedendo il dubbio che taluno di noi avrebbe potuto concepire su questa misura, io mi sono provveduto dal Ministero delle finanze di due tabelle doganali delle importazioni ed esportazioni di questi quattro ultimi mesi per mettere in confronto quale sia stata la nostra esportazione, e risulta essersi pure verificato il fatto economico che l'importazione è assai maggiore dell'esportazione.

Di più, risulta dai dati statistici pubblicati dal ministro, dalla statistica cioè commerciale del 1851, che negli anni passati l'esportazione dei cereali, particolarmente per la Svizzera e per la Lombardia, saliva a circa 220,000 ettolitri compreso frumento e granaglie; nell'anno scorso invece, se sono veri i dati statistici del *Corriere Mercantile*, il quale in questa materia generalmente fa autorità, risulterebbe che la esportazione fu non maggiore di 50 mila ettolitri.

Ed è ben naturale che essendovi deficienza nello Stato, e dovendosene domandare all'estero, ogni privato che abbisogna di questa merce prima di lasciarsela sfuggire la paghi quello che vale, cioè al prezzo che si vende nei paesi vicini.

Si scorge però una eccezione nelle tabelle, annesse alla relazione, ed è che nella divisione di Novara l'esportazione ha superato l'importazione, e questo è facilissimo a spiegarsi non solo da che in quelle provincie il raccolto dei cereali, se non fu abbondante, fu discreto, ma perchè si trovano in contatto con le provincie di Lombardia e della Svizzera che abbisognano di frumento; ma non vuol dire per questo che il frumento che esce da quelle provincie a beneficio della Svizzera, della Lombardia e dei ducati, non sia subito rimpiazzato dal frumento delle provincie finitime, e così via sino a Genova dove è compensato abbondevolmente con lo sbarco dei cereali esteri.

Prendendo dunque le cose in complesso, e partendo dai fatti positivi e irrefragabili, consta evidentemente che la libertà nell'esportazione non è in nessun modo nociva, perchè favorisce l'importazione, ispirando confidenza al commercio il quale vuole sempre essere padrone della sua merce, e non vuol mettersi nella dura circostanza di dover venderla in un determinato luogo con perdita.

Ben altre ragioni potrei aggiungere ancora in conferma di questa verità, ma basteranno questi riflessi per provare che il desiderio manifestato dall'onorevole Ginet, qualora si realizzasse, non condurrebbe allo scopo che egli si propone, cioè di assicurare il debito approvvigionamento di cereali ed accrescerlo a favore delle popolazioni, ma che certamente avrebbe un altro effetto, che non sarebbe neppur moralmente buono, perchè se da una parte vi è un numero di persone che per un pregiudizio invalso, forse vedrebbe di buon occhio questa misura, dall'altra non c'è il dubbio che la parte più illuminata del paese se ne inquieterebbe, ed il com-

mercio in particolare, perchè questa misura presa dal Governo potrebbe essere considerata come indizio di circostanze sommamente critiche, sommamente difficili; dunque, anche sotto l'aspetto morale, non converrebbe adottare questo provvedimento ad ogni modo dannoso.

VALERIO. L'onorevole relatore della Commissione, replicando all'onorevole mio amico Robecchi, esordiva asserendo esservi tre dazi, il primo dei quali addimandasi protettore, dal quale dichiarava di rifuggire; su tal punto sono lieto di andare d'accordo coll'onorevole Lanza, e di scorgere che egli ha modificato la sua opinione...

LANZA, relatore. Domando la parola.

VALERIO... perchè per l'addietro parmi egli pensasse che l'agricoltura avesse altamente bisogno di tal dazio di protezione che al presente ripudia. Soggiunse in secondo luogo esservi il dazio fiscale, ed anche da questo dimostrò di rifuggire. Da ultimo asserì esservi un terzo dazio che egli appellò di bilancia. Io reputo che questo non esista; so per contro essere conosciuto un diritto di bilancia, il quale si scevera dal dazio per ciò appunto che non mira a fornir danaro al Tesoro, ma solo a stabilire la bilancia dei prodotti del paese, cioè a conoscere quale sia l'importazione e l'esportazione di una derrata importante, ed a raccogliere somiglianti dati statistici, da cui gli economisti e gli uomini di Stato ponno desumere nozioni assai profittevoli per l'amministrazione della cosa pubblica.

Che poi il signor relatore intenda che ciò che egli appella il dazio di bilancia, ed io addimando in vece vero dazio, debba ritenersi quale imposta fiscale, sebbene affermi che tale non è, lo appalesa proponendo di abbassarlo soltanto a 25 centesimi, ed asserendo che mercè siffatta riduzione crescerebbe l'introduzione dei cereali nello Stato, di guisa che si verrebbe, a parer suo, quasi ad equiparare la somma che il ministro delle finanze invocava a beneficio del Tesoro chiedendo di statuire il dazio di 50 centesimi. Dunque evidentemente con 25 centesimi il signor relatore della Commissione vuole mantenere un vero dazio fiscale.

Che voglia mantenere questo dazio fiscale lo dimostrò vie meglio quando si fece a provare che col prodotto di questo dazio si sarebbero potute eseguire le varie d'arte necessarie pel facile approdo dei cereali nelle varie parti dello Stato. Ora ognuno ben vede che per compire le opere a cui accennava l'onorevole relatore, opere di cui anch'io conosco la necessità, e di alcune delle quali proclamo anzi l'urgenza, ci vuole un vero diritto fiscale, mentre queste opere non potremo sperare mai di vederle compiute, se da un semplice diritto di bilancia dovesse ripetersi l'origine dei fondi con cui dovranno essere eseguite.

Io invece penso che debba abolirsi ogni tassa sui cereali, ovvero ridursi ad un vero diritto di bilancia di pochi centesimi, che lascierei stabilire dal signor ministro delle finanze, come la persona maggiormente in condizione di dirci a qual limite estremo possa esso veramente ridursi, cioè alle pure spese necessarie per la statistica dei cereali, per constatare cioè l'importazione e l'esportazione dei medesimi.

Ridotta la cosa a questi termini, io credo che molti sarebbero i benefici che ne verrebbero alla nazione, non certamente benefici di finanza pel momento, perchè rinuncieremmo ad incassare le 250 mila lire che verrebbero nella cassa dello Stato accettando il progetto della Commissione, nè le 500 mila lire che si verrebbero a ricavare accettando il progetto del Ministero, ma avremmo un altro grande vantaggio, quello cioè di migliorare realmente il commercio dei cereali nel nostro paese. Togliete veramente ogni dazio, riducete la

cosa ad un puro e vero diritto di bilancia, ed avrete tolto ogni incaglio al commercio. Voi allora non dovrete più riconoscere il peso della merce; voi potrete cancellare dal vostro progetto di legge l'articolo 3 nel quale si contengono le prescrizioni relative a depositi reali o fittizi; voi potrete cancellare dal vostro progetto l'articolo 4 che è relativo al rimborso dei diritti di dogana, e così toglierete ogni impedimento al pronto e rapido smerciarsi delle derrate le più importanti alla nazione. Voi operando in questo modo scriverete nella vostra legislazione un grande principio, principio di tale e tanta importanza che io credo che meriti bene qualche sacrificio per parte del paese. Se voi lasciate un dazio qualunque, lasciatelo di 50, lasciatelo di soli 25 centesimi, non potrete mai dire che il commercio dei cereali nel nostro paese sia interamente libero e lascerete un appiglio a che un altro ministro venga anche per decreto reale a far quello che in altro senso faceva il signor ministro delle finanze, cioè ad elevare il diritto dell'entrata sui cereali di due, di tre ed anche di cinque lire, e voi non avrete ottenuto che un beneficio momentaneo. Se invece stabilirete che il commercio dei cereali sia interamente libero, io sono certo che lascerete questa eredità ai vostri nipoti e che la Legislatura nella quale questo grande principio sarà vinto rimarrà cara nella memoria dei posteri e vi farà forse perdonare molti errori e molte leggi su cui non so cosa diranno i nostri nipoti giudicando di noi. Le condizioni delle classi povere, non conviene celarlo, sono nel nostro paese cattive. Non parlo delle città dove l'industria si è svolta, dove affluiscono i forestieri, dove il lavoro abbonda, dove per conseguenza, non ostante il caro dei viveri, la condizione delle classi povere non si può dire molto penosa; ma non si può dire lo stesso delle campagne, dove la neve ha fatto cessare quasi tutti i lavori; non così delle nostre montagne dove non esistono industrie, dove mancarono le patate, dove il prodotto delle castagne fu assai scarso e dove per conseguenza la fame fa sentire i suoi morsi.

Io riconosco che il beneficio che in questi momenti verrà dalla riduzione dei 50 centesimi ad un minimo diritto di bilancia, ovvero dall'intera abolizione, sarà per essi leggerissimo e forse non ne sentiranno alcuno, perchè prima che questo risparmio di 50 centesimi di salto in salto, di tocco in tocco vada a trovare la misera pagnotta di pan nero che mangia il poveretto, questo beneficio, questa somma è già sparita, si è già perduta per via. Però stimo che quando noi potremo dire alle nostre popolazioni povere: tutto quello che si poteva fare per voi è stato fatto; abbiamo aumentato i pubblici lavori, abbiamo fatto di più, abbiamo fatto quello che nessun popolo ha fatto finora, abbiamo dichiarato interamente libero il commercio del grano; il pane che voi mettete in bocca non dà alle casse dello Stato verun prodotto; egli rimase intatto assolutamente dalle leggi fiscali che abbiamo fatto; io credo che noi daremo alle autorità un grande argomento per difendersi dalle calunnie che un partito nemico delle istituzioni che ci reggono cerca di far prevalere specialmente presso le classi meno colte, e nei paesi dove c'è un appiglio fornito dalla miseria in cui molti si trovano.

Io spero che per queste ragioni basate sopra realtà che acquistano forza maggiore dalle circostanze speciali in cui noi ci troviamo, la Commissione vorrà rinunciare al beneficio che può venire dai 25 centesimi, e che il signor ministro, consono a se medesimo, e alle dottrine che più volte ha sviluppato in questa Camera, vorrà pure rinunciare ai suoi 50 centesimi, e che la Camera intera vorrà attuare il grande principio della libertà di commercio dei cereali, principio che, come ho detto, ci farà perdonare in avvenire delle grandi mancanze.

LANZA, relatore. Io riprendo di nuovo la parola, perchè non posso lasciar passare senza una risposta perentoria l'imputazione fattami dall'onorevole Valerio, che io abbia in altra occasione dichiarato che il dazio protettore sull'agricoltura sia altamente necessario.

Questo appunto mi dà a supporre che ieri, quando io ebbi l'onore di rispondere all'onorevole Robecchi, egli non fosse presente. Comunque sia, che egli fosse o non fosse presente, io non ripeterò le ragioni che addussi per provare come oggi sono conseguente a quanto ho detto nel mese di giugno, e che assolutamente non esiste contraddizione alcuna nelle mie opinioni. Se mai esistesse, questo non potrebbe essere altro che il frutto di migliori riflessi, e non avrei nessuna difficoltà a palesarlo apertamente, come già feci altra volta; ma ripeto che qui credo di essere perfettamente conseguente a me stesso, e per convincere l'onorevole deputato Valerio, giacchè inclino a supporre che ei non si trovasse presente nella seduta di ieri, lo prego di prendersi la pena di leggere almeno la parte del mio discorso dove rispondeva ad un appunto eguale, benchè fatto in termini alquanto più vaghi, dall'onorevole suo e mio amico il deputato Robecchi.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Jacquier.

JACQUIER. La loi en discussion aujourd'hui me paraît conforme au principe que nous avons émis dans la Législature précédente, et qui consacrait d'une manière positive le système du libre échange. L'orateur qui a pris part tout à l'heure à cette discussion et qui combattait également le projet du Ministère et celui de la Commission, étant de nouveau venu dans cette Chambre, ignorait sans doute l'admission de ce principe.

Quant à moi, je suis de ceux qui voteront la loi telle qu'elle est proposée par la Commission, et qui accepteront une réduction sur les droits d'importation des grains.

Je ne partage pas du tout les craintes manifestées par notre honorable collègue; je ne crois même pas que pour la Savoie le produit des céréales soit le plus grand intérêt de l'agriculture. D'ailleurs, de deux choses l'une: les récoltes sont-elles abondantes? Il y a peu à craindre de la concurrence étrangère; sont-elles mauvaises? Il y a tout à gagner dans l'abaissement des droits sur l'introduction des grains étrangers.

Les exemples parlent mieux que les théories; il y a un pays qui, à cet égard, peut nous servir de règle; c'est le Canton de Genève. Là il existe une liberté commerciale très-grande, celle de l'importation des grains y est absolue. Eh bien, malgré cette entière liberté d'importation qui y est admise, les céréales y sont, cette année, aussi chères qu'en Savoie. Sous ce rapport, je cite donc cet exemple.

J'en citerai encore un autre plus vif et plus saillant; c'est que précisément les deux parties de la Savoie, qui sont des greniers à grains, la province de Faucigny et celle du Chablais, sont deux endroits où cette année les céréales sont plus chères que partout ailleurs. Vous voyez donc par ces exemples qu'une plus libre importation ne donne rien à craindre.

Ces considérations posées en principe, je ne crois pas que l'abaissement des droits en faveur du libre échange puisse produire le moindre inconvénient. Je crois que dans l'année malheureuse qui court, la réduction des droits sera vue de bon œil. La protection n'a jamais rien enfanté de bon. Nous en avons eu des exemples dans les temps de protection forcée à laquelle la Savoie a été assujettie dans une époque où l'administration de l'Etat n'était pas partagée entre trois pouvoirs; et certes les agriculteurs et tous les administrateurs qui y réfléchissent, se félicitent de voir que la protection sur les grains a enfin cessé.

Par toutes ces considérations, je crois que la loi, telle qu'elle a été proposée, ne sera pas trop désavantageuse aux finances de l'Etat, et que nous devons l'approuver parce qu'elle est conforme au principe du libre échange que nous avons admis et auquel, j'espère, nous voulons rester fidèles.

PRESIDENTE. Il deputato Carquet ha facoltà di parlare.

CARQUET. L'un des précédents orateurs s'est opposé au projet de loi en discussion, parce qu'à son avis il était contraire aux intérêts de l'agriculture, surtout en Savoie. Je me bornerai à quelques observations faites à cet unique point de vue, indépendamment de celles exposées tout à l'heure par l'honorable monsieur Jacquier. Quand on parle de l'intérêt de l'agriculture à propos de la culture des céréales, on oublie que l'agriculture ne comprend pas seulement la production des grains, mais qu'elle s'étend sur un cercle beaucoup plus étendu.

En m'arrêtant toutefois à cette considération restreinte, je crois qu'il faut distinguer des intérêts divers : ceux des grands et des petits propriétaires, des fermiers et des ouvriers. Quant à ces derniers, il est incontestable qu'ils ont tout avantage à la diminution des céréales. Le petit propriétaire, c'est-à-dire celui qui produit à peu près la quantité voulue pour sa consommation annuelle, est désintéressé dans la question ; car, évidemment, peu lui importe quelle sera la valeur nominale de la chose qu'il produit s'il est obligé de la consommer.

Quant aux fermiers, l'augmentation du prix des céréales ne peut avoir pour effet que d'augmenter à la longue le prix des baux. Or, l'augmentation du prix des baux leur est préjudiciable en ce sens que nos fermiers ont deux parts à faire ; comme ils ne sont pas de grands entrepreneurs d'industrie agricole, l'une de ces parts suffit à peine pour subvenir à leurs besoins annuels et à ceux de leur famille ; l'autre est le prix du bail dû au propriétaire, et, lorsque ce prix est élevé, il suffit d'une ou de deux mauvaises récoltes pour détruire leurs ressources et les conduire à la ruine.

Quant à la grande propriété, ces heureux possesseurs méritent certainement considération, mais leurs intérêts doivent être, sinon oubliés, du moins mis au second rang, lorsqu'ils se trouvent en opposition avec l'intérêt de la classe la plus nombreuse, de celle exposée aux besoins les plus pressants de la vie et à qui la santé et la force sont le plus nécessaire.

Toutefois les grands propriétaires qui, dans les pays étrangers, soit en France, soit en Angleterre, ont toujours poussé à l'augmentation du prix des céréales par des lois prohibitives, ou restrictives, se sont en général fait illusion sur leur véritable portée.

D'abord il faut distraire les cas extrêmes, c'est-à-dire d'abondance, et ceux de grande cherté. En face d'une disette seulement probable, les Gouvernements sont toujours disposés à annuler l'effet des lois existantes, pour permettre l'introduction des grains étrangers en franchise, ou, du moins, à un droit restreint. Dans les cas d'extrême abondance, la concurrence étrangère ne peut avoir lieu, puisque les difficultés et les frais de transport, et d'ailleurs les prix assez abaissés des denrées indigènes, empêchent cette concurrence.

Dans les années moyennes, les frais de transport, toujours assez considérables pour une matière aussi encombrante, constituent une espèce de prime en faveur du producteur national. Les départements qui avoisinent la Savoie se trouvent dans la deuxième classe des quatre catégories qui di-

visent le sol français : par conséquent le prix des grains y est ordinairement supérieur à la moyenne du prix des céréales en France. Mais, à supposer que la diminution des droits d'entrée apportât un abaissement dans le prix des grains et diminuât la rente du propriétaire, celui-ci n'aurait pas à se plaindre de ce résultat, car l'état actuel, dans lequel se trouve la propriété, n'est pas l'état normal et naturel. Il est dû à l'influence d'une loi qui a modifié les choses, telles qu'elles étaient établies par la nature.

Si un privilège a été créé en sa faveur, elle ne doit pas se plaindre qu'il soit enlevé au profit de l'immense majorité des citoyens.

Mais la rente elle-même ne diminuera pas d'une manière durable. A la vérité, les possesseurs actuels pourraient faire une perte ; mais, dans notre pays, où la propriété change si souvent de mains, les capitaux et le travail destinés à l'agriculture seront toujours les mêmes ; car, s'il y a diminution de la rente, l'achat des terres s'en fera à plus bas prix ; et les capitaux rendront bientôt le même profit, le travail aura la même rémunération.

Il est une autre considération qui doit surtout rassurer, même les propriétaires actuels, à la condition qu'ils soient intelligents ; c'est que la diminution des prix d'entrée amènera nécessairement, ou plus tôt ou plus tard, des améliorations dans l'agriculture, ce qui relèvera la rente par l'augmentation des produits.

Ces améliorations porteront et sur la culture des céréales et sur toutes les autres branches de l'industrie agricole. Pour les terres arables, le progrès consistera dans l'économie des semences, économie qui peut balancer l'importation, dans l'emploi des procédés plus savants et d'assolements mieux combinés, et surtout au moyen d'amendements plus riches et plus nombreux.

Ici je passe à un autre point de vue, en considérant l'agriculture en général.

Si le commerce des grains est assujéti à des mesures restrictives qui empêchent l'approvisionnement, il arrive que sous l'influence d'une cherté artificielle, des terres moins propices sont cultivées en céréales, parce que cette denrée nécessaire est toujours demandée. La production est de qualité inférieure ou à un prix plus élevé. Au contraire, avec la liberté du commerce des grains, les bonnes terres arables sont mieux cultivées, sous l'influence naturelle de la concurrence ; quant aux autres, elles ne sont point abandonnées ; elles sont utilisées suivant leurs qualités et leur destination naturelle. De nouveaux capitaux, un autre genre de travail y sont appliqués, et elles donnent ces récoltes conformes à leur plus grande force productive. Il se crée des valeurs différentes, mais qui servent à se procurer les grains produits plus économiquement dans d'autres contrées.

En Savoie, indépendamment de nos richesses minérales et métallurgiques, encore si peu exploitées ; indépendamment de l'industrie manufacturière, qui doit se développer, soit par le bas prix de la main-d'œuvre, soit parce que nous avons des forces naturelles motrices considérables, le principal progrès doit être le développement des pâturages et des prairies, l'élevage du bétail et les industries accessoires qui s'y rattachent.

Nos sommités alpestres, en exigeant pour leur exploitation une grande quantité de bestiaux, indiquent quelle doit être la nature de notre culture.

Or, dans les vallées, les terrains, au lieu de comprendre, comme dans certaines contrées mieux cultivées, dans certains cantons d'Angleterre ; en Hollande, dans quelques par-

tie de la Belgique ou de la France, une surface de prairies supérieure à celle des terres arables, ces terrains des vallées présentent une plus grande étendue de labours que de prairies et de pâturages.

Il y a là une anomalie. Pour qu'elle disparaisse, pour que la Savoie prenne son développement naturel en agriculture, il faut qu'une partie des terres soit rendue en prairies, et qu'elle soit irriguée, ce qui est si facile dans notre pays. Or cela ne peut se faire qu'à une seule condition, c'est que les grains entrent à bas prix, afin que nos populations s'en approvisionnent à l'étranger; alors l'on pourra restreindre notre culture des céréales tout en améliorant les bonnes terres restées arables, de manière à faire rendre sur une surface moindre une quantité presque égale de céréales, avec un surcroît de produits différens. Pour que la Savoie puisse se développer sous le rapport manufacturier, sous le rapport de l'industrie métallurgique, il faut aussi que la main-d'œuvre reste à bas prix, c'est-à-dire que les grains soient à bas prix, et que nous puissions nous approvisionner, au besoin, là où ils sont à meilleur marché.

Il nous resterait encore un désir à manifester, ce serait que le Gouvernement employât tous les moyens qu'il a en son pouvoir pour rendre permanent le décret impérial, concernant la réduction des droits d'entrée de nos bestiaux en France. Il faudrait aussi qu'il activât l'établissement des voies de communication qui faciliteraient l'exportation de nos produits en France et en Piémont.

CAVOUR, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze*. Non voglio lasciar chiudere la discussione senza presentare alcune brevi osservazioni alla Camera.

Ed azzitutto mi sia lecito di dichiarare che questa discussione torna ad altissimo onore e del Parlamento e del paese, poichè si verifica per la prima volta che un grande principio, una grande riforma si compie senza grave contrasto, quasi senza lotta, giacchè possiamo dire che il principio di libertà non ha incontrato in questo recinto alcuna seria opposizione; questo fatto, lo ripeto, lo possiamo proclamare con un giusto orgoglio, onora altamente questa Assemblea, onora altamente il paese che essa rappresenta.

L'onorevole deputato Carquet opportunamente osservava che la riduzione dei cereali esercitava un'influenza varia sopra le varie classi che si trovano direttamente od indirettamente nell'agricoltura interessate, e che mentre il principio di libertà tornava utile alla classe dei braccianti e degli affittavoli, poteva arrecare qualche detrimento a quella dei grandi proprietari. Eppure, signori, noi abbiamo visto in questo recinto che la grande proprietà, lungi dal sorgere a contrastare questi principii, alzò la voce per spingere il Ministero e la Camera ad applicare in tutta la sua larghezza il principio di libertà. Dirò di più che le riforme che a mano a mano si vennero compiendo in questo paese ebbero la sorte di essere promosse dai grandi proprietari. E per vero la prima grande riforma venne operata negli ultimi anni del regno di Carlo Alberto, e fu in certo modo una riforma radicale, perchè il dazio, che era di sei e di nove lire per antico sacco genovese, fu ridotto a tre lire. Ora tale riforma così rilevante fu posta in atto dal conte di Revel che è pure un grande proprietario; al presente io ho la sorte di proporre un'altra, ed anch'io appartengo alla categoria dei grandi proprietari. (*Parità generale*)

Questo prova, o signori, che nel nostro paese, quando si tratta del bene pubblico, tacciono gli interessi di classe, e, lo ripeto per la terza volta, ciò onora grandemente questa Camera e la nostra nazione. Dopo le fatte discussioni io non

prenderò a ribattere gli argomenti dell'onorevole deputato Robecchi, il quale a mio senso non ha avuto che il solo torto di non volere tener conto dell'interesse finanziario quando ci venne asserendo che le misure fiscali scoprono sempre qualche magagna. Ma qui mi permetta di rispondergli che per vero non ha fatto un grande trovato. Anch'io ho le mille volte confessato che le misure fiscali sono sempre un male, mentre è chiaro che non vi è una legge fiscale la quale non tragga seco qualche inconveniente. È solo a vedersi se l'inconveniente di quella data misura sia minore dell'inconveniente della misura che bisognerebbe a quella sostituire.

Dopo le risposte fatte all'onorevole deputato Ginet dal relatore della Commissione per ciò che riflette le considerazioni generali, ed ai deputati Carquet e Jacquier, per ciò che si riferisce più particolarmente alla Savoia, io non aggiungerò parola, se non che risponderò ad un appunto fatto al Ministero, quello cioè di non avere anticipato la misura che diminuiva il dazio di importazione, e di non avere contemporaneamente proibita l'esportazione. Se il Ministero non ha anticipato la misura del dazio d'importazione, ciò si fu per un motivo semplicissimo; il raccolto del nostro paese fu scarso, ma non scarsissimo; ed è un fatto che in alcuni anni del precedente decennio abbiamo avuto raccolti più scarsi dell'attuale, se si prende la media in tutto il paese, ond'è che se le circostanze esterne non avessero esercitato un'influenza sui nostri mercati, probabilmente i prezzi si sarebbero mantenuti in limiti discreti, in limiti tali da non giustificare l'esercizio di quei poteri straordinari che la legge conferisce al Governo solo nei casi straordinari. Ed in fatti abbiamo veduto che nei mesi d'agosto e nel principio di settembre i prezzi si mantennero assai moderati sui nostri mercati, superando appena il corso di 20 lire l'ettolitro.

È vero che il raccolto si annunciava sotto meno favorevoli auspicii nelle altre provincie d'Italia e nella vicina Francia, ma per contro il raccolto in Inghilterra si annunciava sotto discrete apparenze. Ora tutti sanno che rispetto ai grani esteri il mercato che esercita la maggiore, la massima influenza è il mercato dell'Inghilterra, perchè anche negli anni in cui il raccolto non è cattivo in Inghilterra, questo paese importa molto più che quasi tutti gli altri Stati d'Europa; quindi se il raccolto fosse stato quale le apparenze indicavano nel mese d'agosto, è probabile che l'Inghilterra non avrebbe dovuto fare richieste straordinarie, e che per conseguenza sui mercati esteri i grani non avrebbero subito un grandissimo aumento. Il tempo invece fu assai contrario al raccolto in Inghilterra; la pioggia rovinò una gran parte del raccolto e immediatamente i prezzi provarono un aumento sensibilissimo sul mercato di Londra e di là su tutte le altre parti d'Europa. Quando il Ministero fu convinto di questo risultato, e non poteva esserlo prima dell'epoca del raccolto, cioè in settembre, pochi giorni dopo fece emanare quel decreto che ridusse i dazi a 50 centesimi. Ma si dice: perchè non avete proibito l'esportazione?

Agli argomenti addotti dall'onorevole Lanza ne aggiungerò uno solo di fatto, ed è che molti paesi avendo seguito questa illiberale ed irragionevole politica, ne avvenne che i grani sono più cari in quei paesi che da noi. La Lombardia ha proibito l'esportazione, e il grano è ora colà più caro che da noi. Nello Stato pontificio, nel regno di Napoli accade lo stesso; dunque, lo vedete, questa misura è assolutamente inefficace.

GINET. Il en est autrement de la France.

CAVOUR, *presidente del Consiglio e ministro delle fi-*

nanze. L'onorevole deputato Ginet dice che i grani in Francia sono meno cari che qui. Io lo prego di cercare il *Moniteur* e il *Journal des Débats* che contengono l'ultima mercoriale di Parigi, e vedrà che l'ettolitro e mezzo è quotato dalle 52 alle 54 lire, cioè l'ettolitro da 36 a 37.

Ora in Torino, quantunque in questi ultimi giorni vi sia stato qualche aumento, l'ettolitro si vende dalle 28 alle 29 lire; il grano a Torino val dunque sei o sette lire di meno che a Parigi.

Sento che in Savoia si vende da 35 a 36 lire l'ettolitro. Il motivo è evidente; la Savoia è obbligata nelle circostanze attuali, come tutta l'Europa, a compiere la deficienza del raccolto mercè le incette di grani esotici. Questi grani è costretta a ricavarli da Genova o da Marsiglia. Ora la spesa di trasporto da Genova, o Marsiglia a Ciampè è, se non erro, dall'otto al dieci per cento chilogrammi, quindi necessariamente il prezzo del grano in Savoia deve essere più elevato di quello che sia in Torino o a Marsiglia per quel tanto che vale il prezzo del trasporto.

Questa è una conseguenza inevitabile per la sua posizione, alla quale non v'ha rimedio.

Ma, se non erro, la Camera è già stanca di discussioni tecniche e statistiche, e quindi veniamo al lato pratico della questione. Mi pare di averla collocata in termini chiari e precisi.

Non v'è argomento in favore del dazio di 50 centesimi se non quello che si deduce dal prodotto di 500 mila lire che esso produce al tesoro; e qui mi trovo a fronte di due specie di avversari. Gli uni dicono: abbandonate quelle 500 mila lire; i benefici della libertà sono ben maggiori di questa considerazione finanziaria. La Commissione invece dice: lasciar andare 500 mila lire è troppo; io ve ne tolgo la metà; contentatevi di un diritto di bilancia.

Io non ripeterò gli argomenti addotti ieri per provare che i danni provenienti da questa misura non sono tali da potere contrabbilanciare il vantaggio di 500 mila lire. Dico schiettamente che se seguissi il mio impulso, volentieri aderirei alla chiesta soppressione.

In tutta la mia vita sono stato contrario al dazio sui cereali, e non è che a fronte delle esigenze dell'erario che io rifuggo un poco da questo sacrificio. Se però la Camera crede poter ciò fare, io mi ci adatterò assai volentieri; il ministro delle finanze se ne addolgerà un poco, ma il cittadino ne sarà contento.

Quanto poi al diritto di 25 centesimi, lo ripeto, non vi posso acconsentire assolutamente. Ma, si dice, è un diritto di bilancia, necessario per stabilire il commercio di importazione, per poter formare delle tavole statistiche. Io non veggo questa necessità. Noi facciamo delle tavole statistiche, e si comprende in esse un'infinità di articoli che sono liberi da ogni qualunque dazio.

La Camera ricorderà che nella riforma del 1851, ed anche in quella dell'anno scorso, liberò da ogni dazio un'infinità di materie prime, come, a cagion d'esempio, i cotonei e le lane; eppure i cotonei e le lane entrano nella nostra bilancia, nei nostri dati statistici; perchè provvidamente si è introdotto nell'ultima legge un articolo il quale obbliga l'importatore a dichiarare alle dogane anche le merci libere da dazio, e dà alle dogane la facoltà, nel caso di inesatta dichiarazione, di farle misurare o pesare, ed impone una multa alquanto grave al falso dichiarante.

Questa misura non arreca danno, perchè è evidente che il negoziante, il quale non ha nessunissimo interesse ad indurre le dogane in errore, dichiara la verità; epperò questa

facoltà data alle dogane di far misurare, e di far pesare, non si adopera se non in casi estremi. Quindi il registrare non impone nessuna spesa. Qual è la differenza che esiste nelle formalità se si mantiene o no questo dazio di 25 centesimi? Se si mantiene bisogna farlo pagare, e farlo pagare esattamente, e così ne viene la necessità di misurare tutti i grani che arrivano a Genova.

Ora disgraziatamente, nello stato attuale del porto di Genova (stato che io, lo ripeto, spero di veder migliorare fra alcuni anni), bisogna dal bastimento scaricare il grano su certe zattere che si chiamano *piatte*; queste piatte poi si tirano con qualche difficoltà contro la calata, ma bisogna misurare nelle piatte stesse, e questo è veramente un lavoro che è un po' barbaro, ma che si fa così; quindi se voi lasciate sussistere questo dazio di 25 centesimi, evidentemente bisogna continuare a far misurare su queste piatte tutto il grano e continuare a contare col mezzo conosciuto a Genova degli *sterlini*; invece, se togliete il dazio, il negoziante sarà obbligato a dichiarare quanti sacchi ha il suo bastimento, e la dogana si contenterà generalmente di questa dichiarazione, salvo che avesse fondati indizi che vi fosse evidente intenzione di indurla in errore; quindi voi esonerate assolutamente il commercio dei cereali dal fastidio della misura; esonerate poi la dogana dal carico di tenere quel conto a parte che è portato dalla legge, e che è indispensabile se volete sopprimere i depositi fittizi; perchè se si dovessero poi mantenere questi depositi, io dichiaro che abbandono i 50 centesimi piuttosto che avere questi depositi fittizi sorgenti di ogni maniera di frodi e di abusi.

Dunque, lo ripeto, questo dazio di bilancia non è giustificato dalla necessità di sopperire alle spese di registrazione di entrata, ed ha tutti gl'inconvenienti di un dazio fiscale, perchè bisogna sottoporre il commercio a tutti gli inconvenienti portati dalle cautele che sono necessarie per riscuotere un dazio fiscale.

L'onorevole deputato Lanza per condurre il ministro delle finanze ad adottare il progetto della Commissione ha detto: vedrete che questo dazio di bilancia vi darà poi in definitiva la somma che aspettavate dal dazio fiscale. Ma mi permetta l'onorevole Lanza che io non divida assolutamente la sua opinione. Io ho la convinzione che l'importazione del grano non debba aumentare, o debba aumentare poco, perchè ho fede nel progresso della nostra agricoltura, la quale, quantunque già assai inoltrata nei miglioramenti, è suscettibile di produrre una più gran copia di grano.

Se per esempio nelle provincie di Vercelli e di Novara si volesse adottare il sistema delle vicende, invece di continuare, come fanno da cento e più anni, a coltivare sempre a riso, quelle due sole provincie darebbero prodotti quasi a sufficienza per provvedere a tutto lo Stato. E poi la Sardegna potrà mai credersi che non abbia a migliorare l'agricoltura rimastavi stazionaria da tanti secoli? Per poco che si migliori, non avremo certamente più bisogno di grano estero.

Tutto dimostrerebbe adunque non essere necessaria una maggiore importazione estera, e non doversi temere che la diminuzione di dazio possa esercitare un'influenza qualunque su questa importazione. Evidentemente non sono nè venticinque nè nemmeno cinquanta centesimi che potranno accrescere l'importazione del grano.

Abbiamo detto che cinquanta centesimi rappresentano il due e mezzo per cento del valore della merce, e venticinque centesimi soltanto l'uno e mezzo.

Ora un dazio dell'uno e mezzo, del due, del tre, del cin-

que, ed anche del dieci per cento non può influire molto sulla consumazione.

Il deputato Lanza ha detto che pel passato la riduzione operata ha aumentato di molto l'importazione.

Questo è vero; ma avvenne perchè la riduzione fatta dal conte di Revel era più considerevole; essa portava il dazio da sei lire a tre soltanto; inoltre poco dopo questa riduzione emanò la legge che restrinse di molto i diritti differenziali, cosicchè la riduzione non fu da sei a tre, ma da nove a tre, ed è evidente che quando diminuite il dazio di sei lire in una volta, si può aumentarne la consumazione, ma la diminuzione di venticinque, o anche di cinquanta centesimi, non è tale che possa fare sperare un aumento.

Perciò io non divido nè punto nè poco la speranza dell'onorevole Lanza, e supplico la Camera a decidersi fra i 50 centesimi di dazio e la totale abolizione; perchè, ripeto, preferisco la libertà assoluta a questo dazio di bilancia. Come ministro di finanze debbo sostenere i 50 centesimi, ma come deputato dichiaro che se la Camera vuol fare questo sacrificio io mi vi arrendo molto volentieri.

Pregherei, seppure non è un anticipare la discussione, gli onorevoli deputati che vogliono proporre la soppressione assoluta a consentire che si metta prima d'ogni altra cosa ai voti il dazio di 50 centesimi, perchè quando questo non fosse accettato, io potrei votare a favore dell'assoluta libertà; altrimenti se si pone prima d'ogni cosa ai voti la soppressione d'ogni dazio, io mi vedrò costretto a votare contro.

PRESIDENTE. Non essendovi più alcun deputato iscritto, interrogo la Camera se intenda di passare alla discussione degli articoli.

(La Camera passa alla discussione degli articoli.)

Siccome l'emendamento essenziale si trova nell'articolo 2 del progetto della Commissione, io credo che sarebbe il caso di mettere prima in discussione questo articolo.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. « Art. 2. Dal 1° marzo 1854 i dazi d'importazione sui cereali sono stabiliti come segue:

« Frumento, granaglie e marzasci per ettolitro	L. 0 25
« Riso e risone »	» 0 25
« Farine di grano per quintale	» 0 50
« Fecole di manioc »	» 0 50
« Pane e biscotto di mare »	» 0 50
« Paste e semola »	» 0 50
« Avena »	» 0 50

LANZA, relatore. La Commissione proporrebbe un'aggiunta in cui si dichiara che il dazio sulle castagne e sui residui della macinazione dei cereali è abolito; la quale proposta credo sia accettata dal signor ministro delle finanze, perchè in difetto tornerebbero in vigore i dazi che si sono stabiliti nella tariffa generale.

POLLERI. Dopo le osservazioni che ieri ebbi l'onore di esporre alla Camera io non aggiungerò altro, e propongo all'articolo 2 il seguente emendamento:

« Dal 1° marzo 1854 ogni dazio di importazione che di riesportazione (ostellaggio) su tutti i cereali o prodotti di essi, introdotti o riesportati tanto per la via di terra che di mare, si con bastimenti nazionali, che esteri, rimane abolito. »

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Se si dovesse mettere questo emendamento ai voti, io lo sottoemenderei nel senso che non si abbia a indicare la data da cui incomincerà l'abolizione d'ogni diritto. Se no, incaglieremmo tutte le operazioni di un mese.

POLLERI. Accetto volentieri questo sotto-emendamento.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Credo poi, come già dissi, che bisognerebbe votare prima sulla proposta del Ministero, poi su questa, perocchè se si procedesse inversamente, come ministro delle finanze mi troverei forzato a votare contro la proposta del deputato Polleri. Ove poi quest'ultima sia adottata, stimo che il progetto debba rinviarsi alla Commissione.

PRESIDENTE. Ove paia più conveniente che si segua l'ordine di votazione proposto dal signor ministro, io proporrò alla Camera di votare prima di tutto sulla proposta del dazio di 50 centesimi.

PARETO. Per l'ordine della discussione pare che bisognerebbe prima votare il principio che maggiormente si scosta dal progetto, poi votare sul dazio di 50 centesimi; perchè così rimarrebbe libero di ammettere i diritti intermedi nel caso che non fosse approvata la riduzione. Che se si votasse subito il diritto dei 50 centesimi, non rimarrebbe più facoltativo di deliberare sopra gli altri diritti di bilancia più o meno forti.

RATTAZZI, ministro di grazia e giustizia. Mi pare che sia precisamente il caso di mettere ai voti prima i 50 centesimi, perchè essendo la proposta più larga, lascia aperta la via a venire alle gradazioni inferiori.

Questo è il metodo che si è sempre seguito.

PRESIDENTE. Faccio osservare al signor ministro che siccome si tratta di emendamenti, se si volesse stare strettamente al regolamento, sarebbe d'uopo mettere in prima ai voti quello che si scosta più dal testo della legge.

VALERIO. Io propongo che in questo caso la Camera si scosti dalle sue consuetudini, e voti nel modo testè additato dal ministro di grazia e giustizia. (Sì! sì!)

PRESIDENTE. Seguendo l'ordine di votazione proposto dal signor ministro delle finanze, se non vi è opposizione, interrogo la Camera se intenda di mantenere il dazio di 50 centesimi.

(La Camera non approva questo dazio.)

Interrogo la Camera se intende di stabilire il dazio di 25 centesimi.

(La Camera non approva.)

Metto ai voti l'emendamento proposto dal deputato Polleri, il quale è così concepito:

« È abolito ogni dazio, si d'importazione che di riesportazione (ostellaggio) su tutti i cereali, o prodotti di essi, introdotti o riesportati, tanto per la via di terra che di mare, si con bastimenti nazionali che esteri. »

(La Camera approva.)

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Prego la Camera di volere sospendere ora la discussione della legge, poichè credo che bisogni rimandarla alla Commissione perchè la riveda.

VALERIO. A me pare che questo rinvio non sia necessario. Io penso che si debba votare l'articolo primo, a cui tien dietro quello che abbiamo già sancito, e quindi, annullando tutti gli articoli intermedi, venire all'articolo 7, che diverrebbe il 3, il quale è quello che riguarda i comuni, e così la legge sarebbe compiuta. Non parmi che vi sia difficoltà.

MICHELINI G. B. Credo anch'io non essere necessario che sia rimandata la legge alla Commissione per una nuova compilazione di essa; mi accosto quindi alla proposta dell'onorevole Valerio. Ma credo inoltre che, approvato l'articolo proposto dall'onorevole Polleri, è inutile l'articolo primo tanto del Ministero quanto della Commissione, il quale vuole siano conservati i diritti stabiliti dal decreto 6 ottobre 1853. Questi diritti sarebbero aboliti intieramente coll'articolo del deputato Polleri.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io credo che non essendovi tanto lavoro, sarebbe meglio rimandare il progetto alla Commissione, sebbene a fare altrimenti non si avrebbero forse inconvenienti.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se intende che il progetto di legge sia rimandato alla Commissione.

(La Camera assente.)

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DELLA FERROVIA DA VERCELLI A VALENZA PER CASALE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per la concessione della strada ferrata da Vercelli a Valenza per Casale. (Vedi vol. *Documenti*, pagina 451.)

La discussione generale è aperta.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io domando la parola per giustificare brevemente il Ministero da alcuni appunti che gli sono stati fatti relativamente alla proposizione di questa legge.

Il primo appunto consiste in ciò, che il Ministero abbia voluto attribuirsi il merito di avere promosso la costituzione della società.

Leggendo la mia relazione, si vedrà che io non ho nè punto nè poco esternata tale pretesa, che io non ho attribuito alcun merito al Ministero togliendolo ai corpi morali od ai promotori della costituzione di questa società. Io ho detto, e parmi giustamente, che una delle circostanze che ha più eminentemente favorito la composizione di questa società è stata questa, che nel capitolato della ferrovia da Torino a Novara approvato con legge 11 luglio 1852 si è dato una specie di affidamento, o meglio un incoraggiamento pella costituzione di questa nuova società. Lodando quella legge, io commendai espressamente una deliberazione presa da voi stessi. Le leggi non essendo fatte dal Ministero, il lodare le disposizioni di una legge non è tanto encomiare il Governo quanto i poteri dello Stato dai quali emana.

Nel caso attuale è poi da notarsi che l'affidamento introdotto in quel capitolato lo fu con un articolo stato proposto da alcuni membri di questa Camera, all'oggetto di favorire questa nuova strada.

Il secondo appunto si è che il Ministero nell'acconsentire alla società l'uso della strada-argine di oltre 5 chilometri, stata costruita nell'intendimento di servire ad una ferrovia verso Casale, e ad un tempo d'argine contro il Po, abbia imposto alla società il superfluo e troppo gravoso carico di mantenerla.

Io risponderò pochissime cose, ma che mi paiono abbastanza evidenti. Mantenere un argine di terra contro il Po, quando quest'argine è solitario, cioè non serve di strada, e tanto meno quando non serve di strada ferrata, è opera che importa una spesa di poco riguardo, perchè non è d'uso di conservargli quella inalterabilità assoluta della linea che, superflua per un argine di sola difesa contro l'espansione delle acque, è invece indispensabile quando esso sostiene una strada ferrata, poichè al più lieve inconveniente che succeda nell'argine conviene ripararvi immediatamente ed in modo che sia tolto ogni pericolo.

Quando nel primo caso avviene un'alluvione, che porta via una parte dell'argine, è presto fatto a provvedervi con un banco dietro; questo è il motivo per cui la manutenzione ne riesce facilissima, come sanno tutti quelli che possiedono te-

nimenti limitrofi ai grandi fiumi; ma quando si è costruita una strada ferrata sull'argine stesso, la manutenzione di questo diventa, come dissi, infinitamente più grave. È dunque giusto che il Governo, cedendo quell'argine alla società con evidente vantaggio di questa, ne ponesse a di lei carico la conservazione.

Del resto, il Governo lasciò libertà piena alla società di assoggettarsi a questo peso, ovvero di studiare un'altra linea, a cui il paese si presta assai facilmente, e mediante la quale giovare fors'anche di un maggiore concorso e movimento di più centri di popolazione sulla strada medesima.

Diffatti la società da me assicurata che quando proponesse un'altra linea che non avesse inconvenienti, il Ministero sarebbe disposto ad adottarla, secondo la riserva inserita nell'atto di concessione; la società, dico, con molto zelo ha fatto studiare un'altra direzione, il cui progetto ieri appunto mi si presentò, ed io spero che potrà essere adottata, senza bisogno di fare alcuna alterazione al capitolato di concessione, essendosi, come ripeto, ivi previsto il caso di una modificazione del progetto primitivo.

Vengo al terzo appunto, che è sembrato il più grave al ministro dei lavori pubblici, quello cioè di disconoscere i buoni principii della scienza economica nella proibizione fatta alla società di diminuire la tariffa senza l'approvazione del Governo, quando al dire della Commissione è d'uopo lasciare alle società industriali, nelle quali non ha parte lo Stato, una illimitata facoltà di stabilire le tariffe delle strade ferrate loro concesse nei limiti che loro talenta.

Io apprezzo quant'altri mai i dogmi della scienza economica, ma io credo che quando si tratta della loro applicazione bisogna anzitutto saviamente interpretarli. Vi sono dei casi in cui se si fa imprudentemente l'applicazione di un principio anche ottimo, esso torna, anzichè di vantaggio, di danno gravissimo, e nel caso nostro non solo allo Stato, ma agli individui che prendono interesse all'impresa di cui si tratta.

Io faccio osservare che la ferrovia da Vercelli per Casale a Valenza deve necessariamente sottrarre una notevole parte del movimento a quella dello Stato con dispendio costruita ed esercitata a spese della nazione, poichè corre alla medesima parallela. Questa non è certamente una ragione per rifiutarsi a concederla, poichè lo Stato nel costruire la sua strada non intese mai di voler impedire la costruzione di quelle altre ferrovie che favorissero altri paesi, al solo scopo di concentrare tutto il movimento sopra la sua strada.

Ma che il Governo promuovendo la costruzione di una ferrovia parallela a quella dello Stato debba porre questo al cimento di perdere tutto il suo movimento, o di scemarlo notevolissimamente, non per maggiore vantaggio di quelli che fruiscono della nuova strada sociale, ma per una lotta che può sorgere fra la società e lo Stato, per meno ponderati ribassi di tariffa, è ciò che non mi pare giusto nè ragionevole.

Notate di grazia, o signori, che la differenza nella lunghezza delle due linee non è molto grande fra Valenza e Novara, che formano i punti di congiunzione delle due ferrovie; infatti, da Alessandria a Novara per Valenza vi sono 65 chilometri, da Alessandria a Vercelli per Casale 53; da Vercelli a Novara 20 circa; se adunque la società quando sarà munita di buon materiale mobile, abbasserà di molto le sue tariffe, il commercio evidentemente deserterà la strada dello Stato, non trattandosi più che di soli 10 o 12 minuti di differenza nella durata del tragitto, e lo Stato dopo avere spese

somme immense perderà tutto il movimento e così il prodotto su cui fece calcolo.

Mi si dirà che il Governo deve abbassare anch'egli le tariffe; ma osserverò che le condizioni della strada dello Stato sono assai differenti da quella sociale, poichè o si dovranno abbassare le tariffe per tutta la linea, ovvero introdurre l'anomalia di una tariffa bassa per un tronco ed un'altra più alta pel rimanente tratto di strada, la qual cosa come sia contraria ad ogni buon principio di amministrazione, io non credo mestieri di molti ragionamenti per dimostrarlo.

Dunque ne avverrà che se la società abbasserà la tariffa pel suo breve e facile tronco di strada, noi dovremo egualmente diminuirla per una strada molto più lunga che ha costato capitali ingenti, si dovranno abbassare le attuali tariffe che, non solo per rapporto al costo delle nostre strade sono modicissime, ma che sono minori delle tariffe di altri paesi (eccettuato il Belgio ove sono alquanto più tenui) nei quali il carbon fossile ed il ferro costano un terzo di meno di quanto importino presso di noi; in paesi in cui la mano d'opera di costruzione, soprattutto di macchinismi, e le macchine stesse, non costano, come in Inghilterra, che meno della metà.

Mantenendo dunque la tariffa moderata e la classificazione delle merci la più ragionevole quali sono applicate sulle nostre strade, noi ci esponiamo a perdere il movimento per la concorrenza di quella sociale.

Queste sono le considerazioni che io oppongo all'appunto fatto dalla Commissione; la Camera deciderà; solo ho creduto dovere esporle francamente e chiaramente, perchè voglio assolutamente declinare la responsabilità di avere posto lo Stato in pericolo, dopo le gravissime spese fatte pella costruzione delle sue strade ferrate, di vedersi diminuire notevolmente la sorgente dei prodotti delle medesime per la rivalità di private società.

VALERIO, relatore. L'onorevole ministro ha mosso tre lagnanze contro la relazione della Commissione. Egli ha detto che si era voluto fargli rimprovero, quasi si fosse appropriato il Ministero l'onore di avere promossa questa strada.

La relazione della Commissione non ha detto questo; ha narrato solo la storia precisa del come è nata la società di questa ferrovia. Ora il signor ministro non ha contraddetto veruno dei punti della narrazione da noi fatta.

Il paese può giudicare chi abbia il merito e chi non l'abbia, e sopra queste cose avendo il signor ministro col suo silenzio dimostrato che la narrazione della relazione è genuina e verace, credo non occorra più fermarsi.

La seconda lagnanza mossa dal signor ministro riguarda l'affermazione contenuta nella relazione in ordine all'argine della strada.

Egli ha detto: ho lasciata libera la società di percorrere la strada sopra l'argine o di non percorrerla. Ma io dico al signor ministro che se alla percorrenza della strada sopra l'argine non avesse apposto una condizione che io credo ingiusta od almeno eccessiva, avrebbe avuto questo beneficio, che la società non sarebbe andata a cercare altra linea, avrebbe accettato di percorrere la strada sopra l'argine, ed avrebbe quindi tolto alle finanze del Governo il carico di mantenere tutto a sue spese l'argine medesimo.

Era giusto che alla società che metteva le sue rotaie sopra quell'argine fosse imposto l'obbligo della manutenzione del medesimo; ma il volerle caricare tutte le spese straordinarie, cioè tutte le spese che potrebbero occorrere qualora fosse sopravvenuta una piena straordinaria e l'argine fosse

rotto, era veramente eccessivo. È accaduto quindi quello di che la relazione sembrava temere, che cioè la società invece di mettersi a questo rischio di dovere sottostare a tali spese straordinarie, ha fatto fare nuovi studi, spenderà 300 mila lire e lascerà l'argine intero a carico dello Stato.

Sin qui però non si fa che una discussione puramente accademica, perchè nè la Commissione propone veruna modificazione, nè il Ministero la propone a sua volta. Ma qui viene una questione più grave per cui io mi crederò costretto a domandare che si sospenda questa discussione; ed è la condizione relativa all'abbassamento della tariffa.

La relazione della Commissione dice che questo diritto lasciato alla società di abbassare la tariffa fu dal Ministero assentito. Ora, il signor ministro dei lavori pubblici contende simile facoltà. Come essa venne assentita dal presidente del Consiglio, così chiedo si sospenda la discussione sintanto che egli possa affermare se sia stata realmente concessa. Dopo di ciò io potrò discutere col signor ministro relativamente a tale facoltà; imperocchè parmi di poter dimostrare che da questa, non solo non derivano gl'inconvenienti che il signor ministro mostra di temere, ma anzi ne possa ridondare un non lieve vantaggio alla strada ferrata dello Stato.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Rispetto all'argine, ripeto che non ritengo ingiusto addossare alla società il carico di sopperire anche alle spese straordinarie, perchè, se queste sarebbero di pochissimo conto per un argine libero, possono divenire di grande rilievo in un argine che si debba mantenere in quell'inalterabilità richiesta dalla strada ferrata.

Ecco perchè io credo che, se la società vuole assoggettare l'argine dello Stato alla grave servitù di una strada ferrata, deve sopportare le spese di sua conservazione.

Quanto all'altro punto non parmi che si abbia ad aspettare che sia presente il signor ministro delle finanze, perchè io non ho fatto opposizione al riguardo; solo feci presenti i motivi che mi hanno determinato a mettere nel capitolato di concessione che la società non possa ribassare le sue tariffe sotto quella dello Stato senza l'assenso del Governo. I motivi da me adottati sono chiari, sono evidenti; se la Camera, malgrado questi, vuole acconsentire alla società un'illimitata libertà di ribassare le sue tariffe, io certamente non vi farò opposizione; avvertirò solo essere questo un largo favore fatto alla società, mercè cui essa potrà sempre procurare un movimento maggiore alla sua strada di quello che naturalmente avrebbe. Quanto poi al credere che il ribasso della tariffa per un tratto della strada dello Stato possa influire a rendere maggiore il movimento sul rimanente della linea, io non so persuadermene, perchè egli è evidente che il movimento della strada da Genova in Alessandria sarà sempre lo stesso; resta solo a vedere, giunto in Alessandria, in quali proporzioni si dividerà tra la strada dello Stato e quella sociale.

LANZA. Due sono i punti principali in discussione: il primo si riferisce all'onore che il Governo vorrebbe imporre alla società della strada ferrata, di cui si discorre, per l'uso dell'argine, di cui è fatto cenno nella relazione ministeriale ed in quella della Commissione; l'altro concerne il divieto imposto alla società di diminuire le tariffe senza l'assenso del Governo.

Relativamente al primo punto, io non credo che qui vi sia luogo a far questione alcuna, perchè, qualunque fossero gli oneri che si volessero imporre alla società per l'uso di quest'argine-strada, il fatto sta che ora la difficoltà è superata mediante la facoltà lasciata nello stesso capitolato alla società

di poter adottare un'altra linea. Ora, siccome quest'altra linea è già stata studiata, e il risultato ne è quanto mai soddisfacente, non si può dubitare in nessun modo che il consiglio d'amministrazione, il quale deve deliberare definitivamente sulla scelta della linea, accetterà la nuova, perchè sotto tutti i rapporti essa è più vantaggiosa.

Quindi è inutile discorrere se si debbano togliere o no gli oneri che il Governo imporrebbe in questo capitolato alla società per l'usufrutto dell'argine-strada. In quanto poi alla questione della tariffa, se si tratta delle pratiche conseguenze che possono derivare da questa condizione restrittiva, sia per la società, sia pel Governo io non annetto per mio conto alla medesima alcuna importanza, e ne dirò le ragioni. La linea di cui si tratta ora di concedere la costruzione, sarà talmente vantaggiosa ad una parte ragguardevole del commercio interno dello Stato, che senza aver bisogno di abbassare la tariffa al di sotto di quelle del Governo, essa sarà sempre tratta a preferire questa linea a quella dello Stato.

È evidente, o signori, che le provincie d'Aosta, d'Ivrea, di Biella, di Vercelli, dell'Ossola e della Valle di Sesia, non che una parte della provincia di Torino avranno sempre un interesse maggiore nelle loro comunicazioni con Genova e viceversa di preferire questa linea, a vece di portarsi da Vercelli a Novara, da Novara a Mortara, da Mortara a Valenza, e da Valenza oltre.

Questo è evidente, dacchè prendendo per punto comune Vercelli, la differenza del percorso non sarebbe solamente di 10 chilometri, ma di 33 a 34 chilometri a favore della linea progettata.

Dimodochè si vede che non occorre più alla società di abbassare la tariffa al disotto di quella del Governo per attirare il commercio, e quindi non lo farà mai. Ma questa restrizione, se debbo dire il mio parere, fa un cattivo effetto sotto il rapporto del principio. Noi qui ogni giorno proclamiamo il principio di libertà commerciale e lo applichiamo in ogni occasione.

Ora si propone dal Governo un vincolo di tariffe ad una società, la quale vuole intraprendere la costruzione di una strada ferrata a proprie spese, senza chiedere al Governo nessun onere, nessun compenso, poichè i vantaggi che concede il Governo alla società sono retribuiti, a mio avviso, ampiamente con gli altri della società al Governo.

Non è forse una contraddizione manifesta per parte del Ministero, e, dirò di più, una ingiustizia? Col voler imporre a questa società l'obbligo di non abbassare la sua tariffa al di sotto di quella dello Stato, parmi sia adottare una disposizione la quale urti non poco colle massime sancite in tante circostanze dal Parlamento.

Il Ministero suppone il caso che la società, oltre il suo commercio naturale, quello cioè che gli toccherebbe unicamente per la brevità della linea, voglia anche artificialmente attirarsi una maggior corrente commerciale mediante un ribasso della tariffa. Ma la società si metterebbe in una delle posizioni le più false ove così facesse; nè potrebbe reggere a lungo, tanto più a petto del Governo. Bisognerebbe per questo che facesse un acquisto di materiale mobile molto al di là del bisogno; bisognerebbe che aumentasse il numero dei suoi impiegati, mettesse in somma in circolazione un capitale eccessivo, il quale poi potrebbe diventare ozioso da un momento all'altro, qualora il Governo si mettesse lui pure a ribassare le sue tariffe; e coi mezzi superiori di cui dispone potrebbe mettere la società in rovina. Questo inconveniente non è dunque a temersi in nessun modo.

Per conseguenza conchiudo che sotto il rapporto pratico,

non essendovi pericolo che la società faccia una riduzione che sarebbe contro il suo interesse, rimarrebbe indifferente che esista o no questa proibizione; ma sotto al rapporto teorico, cioè riguardo al principio di libertà commerciale che abbiamo adottato, mi pare che sia una cosa assurda. Egli è per ciò che io voto per la soppressione di questa condizione posta nel capitolato.

VALERIO, relatore. Io credo che qui facciamo una questione inutile.

Se nessuno assume l'antico articolo abbandonato dal Ministero, non si ha che a procedere ai voti, poichè non c'è che una sola proposta, che è quella della Commissione.

CADORNA CARLO. Sebbene non vi sia opposizione diretta all'emendamento della Commissione, mi pare necessario che si risponda anche ai dubbi sollevati dall'onorevole signor ministro, imperocchè uopo è che la Camera sia ben tranquilla intorno agli effetti della sua votazione.

Il signor ministro ha presentato la questione come se la strada dello Stato pericolasse e le finanze dovessero essere soggette a grandi danni per la libera concorrenza che farebbe alla linea dello Stato il tronco diretto per Casale a Vercelli. Ora, a parte la questione di principio, la quale fu già dalla Camera replicatamente e siffattamente decisa, che sarà impossibile che ora essa adotti un contrario sistema, e mi sembra che i ragionamenti del signor ministro e le difficoltà da lui sollevate non abbiano alcun fondamento. Diffatti egli disse che se la società della strada di Casale abbasserà le sue tariffe, necessariamente lo Stato, per sostenere la concorrenza, dovrà pure ribassare le proprie, e soggiunse che lo Stato non potrà limitarsi ad abbassarle pel tronco di strada corrispondente a quello da Valenza a Vercelli, ma che dovrà ribassarle nell'intera linea da Genova a Novara.

Osserverò innanzitutto che non bisogna partire dalla supposizione che la società privata della strada di Casale possa essere dimentica dei propri interessi sino al segno di fare un abbassamento di tariffa spensierato che la esponga a scemare le proprie rendite. La concorrenza sarà perciò sempre frenata dall'interesse stesso della società.

In secondo luogo dico che, quand'anche lo Stato dovesse abbassare le proprie tariffe, non può ammettersi che egli possa essere costretto a farlo per tutta la linea da Genova a Novara.

Il signor ministro non ignora certamente che anche in Inghilterra è adottato il principio della differenza di base della tariffa su di una stessa linea, il che è conforme ad una regola di giustizia. Invero, una linea può essere composta di vari tronchi, il cui esercizio richieda una diversissima spesa, secondo la loro natura, ed è giusto che coloro i quali si servono di una sola parte di questa linea paghino il viaggio in relazione alla spesa che il Governo o le società fanno per l'esercizio di quel tratto di strada.

In altri termini, la retribuzione è, e debb'essere, in relazione alla spesa del servizio che il viaggiatore riceve. Da ciò segue il principio che, anche sopra una stessa linea, i prezzi di trasporto sopra le varie di lei parti possano e debbano talvolta avere una base diversa di valutazione.

Dunque nulla osterebbe a che, venendo il caso previsto dall'onorevole signor ministro, anche sulla strada da Genova a Novara si adottasse una base diversa di tariffa sul tronco che avrà la concorrenza della strada di Casale, da quella che fosse applicata al rimanente della linea stessa.

Del resto io considero cotesta questione dal punto di vista da cui si debbono ravvisare tutte le questioni di tal natura.

Il primo punto di vista da cui si debbono considerare è l'interesse di quelli che si servono della strada. Io non posso tacere come trovi veramente enorme il voler imporre ad una società l'obbligo di vendere la propria merce ad un certo determinato prezzo, colla proibizione di venderla ad un prezzo minore. Egli è evidente che in questa ipotesi si sacrificerebbe assolutamente il principio della libertà per proteggere il Tesoro da una parte, e per danneggiarlo dall'altra; che si consacrerrebbe il principio della ingerenza governativa, e della proibizione violando la giustizia colla società della strada di Casale, e facendo buon mercato dell'interesse di tutti gli utenti.

Per queste ragioni io credo che si debba adottare senza alcuna esitanza il principio della libertà applicato anche alla presente legge.

DEPRETIS. Vorrei aggiungere brevemente una ragione onde persuadere l'onorevole ministro dei lavori pubblici che veramente non può essere nemmeno possibile il danno che egli teme per la ferrovia dello Stato.

Egli sa che le tariffe dei trasporti sulle strade ferrate, se dovessero avere un fondamento di vera giustizia, non dovrebbero essere puramente chilometriche, cioè proporzionali alla distanza percorsa, ma dovrebbero decrescere in ragione della lunghezza della linea percorsa, perchè egli è provato dai fatti che quanto più lunga è la linea percorsa dallo stesso convoglio, tanto meno costa il servizio dei trasporti.

Ritenuta questa massima, a me pare evidente che il ribasso della tariffa della ferrovia di Casale non recherebbe pregiudizio allo Stato, ed invece ne sarebbe pregiudicata quella società poichè, a condizioni eguali, sopra la lunga linea dello Stato il trasporto deve costare assai meno che sopra i 38 chilometri della linea casalese.

È vero che sopra la linea dello Stato vi sono dei tronchi, la cui costruzione ha cagionato enormi spese, ma lo stabilire un prezzo diverso per cagione di questo maggior costo sarebbe evidentemente ingiustissimo.

D'altra parte giova notare che i soli trasporti che potrebbero pregiudicare alla strada dello Stato sarebbero quelli che partendo dal punto comune, che sarà Valenza e le sue vicinanze, passando a Casale ed a Vercelli, metterebbero capo a Novara o più oltre, poichè egli è certo che la strada dello Stato non può far concorrenza a questa linea per le merci che partendo da Alessandria o da Valenza sono destinate a Vercelli, o più oltre verso Torino o Biella.

Ma il signor ministro teme la concorrenza per l'altro punto comune, che è Novara, perchè la differenza fra la lunghezza delle due linee, prese dai punti di Alessandria o di Valenza a Novara non è che di 10 chilometri. Ma egli deve osservare che il vantaggio di 10 chilometri, aggiunto al grande vantaggio che ha lo Stato per la maggior lunghezza della sua linea, fa sì che la concorrenza alla strada dello Stato non può sicuramente essere fatta dalla strada di Casale.

Io quindi spero che il signor ministro vorrà accettare questo cambiamento, il quale sicuramente non può essere di nocumento alla strada ferrata dello Stato.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non posso esimermi dal fare qualche rilievo sulle cose dette dall'onorevole preopinante, circa il minor costo dell'esercizio delle strade ferrate in proporzione della maggior lunghezza delle linee percorse. Questo è verissimo a parità di circostanze; ma qui le circostanze non sono eguali. La costruzione del tronco da Genova ad Alessandria, non solamente ha costato enormemente, ma il suo esercizio è immensamente più costoso di quello di altre strade ferrate. Primieramente perchè

bisogna adoperare pel piano inclinato dei Giovi sino a Pontedecimo macchine di forza straordinaria. In secondo luogo avvi il piano inclinato dalla stazione di Genova alla piazza di Caricamento pel servizio delle merci che formeranno sicuramente il maggior prodotto della strada ferrata. Poi vi sono in alcuni tratti della strada pendenze del 6, e dell'8 per cento, mentre la pendenza ordinaria delle strade ferrate è assai minore.

Avvi poi ancora un'altra ragione, ed è che se una parte delle spese di esercizio sono eguali, sia per una linea lunga che per un'altra più breve, queste sono minime, come quelle di peso di carico e scarico compensate dai diritti fissi, quando invece la parte di spesa più importante, quella cioè di trazione, la quale abbraccia il consumo del combustibile, dei grassumi, l'usura del materiale mobile, di quello fisso, le spese del personale e simili, cresce naturalmente in ragione della lunghezza della strada.

Farò poi un'altra osservazione in ordine a quanto diceva il deputato Cadorna su ciò che si pratica dalle società in Inghilterra, le quali trovano talvolta opportuno di ribassare le loro tariffe, non tanto per le minori spese che esse abbiano a sopportare, ma perchè sono sicure di avere in tal modo maggior concorso, ed in altre strade poi mantengono più forti tariffe, perchè sanno che questo concorso non può loro mancare. Io ammetto che dove le ferrovie sono di esclusiva proprietà privata, siavi questa libertà assoluta delle società di fare variazioni; ma quando si tratta di ferrovie dello Stato, io domando se sarebbe bene accetto in paese che quelli che viaggiano in Lomellina sul tronco di strada ferrata da Alessandria a Novara, abbiano a pagare minori tariffe di quelle che si pagano nei tronchi discorrenti in altre provincie; questa disparità di tariffa nelle strade dello Stato io credo che non si possa assolutamente ammettere.

Del resto io mi appello a quanto è succeduto in Francia, dacchè le linee di strade ferrate si sono moltiplicate, e le ultime rivaleggiarono con quelle antecedentemente stabilite muovendo una concorrenza tale che minacciava di rovinare le compagnie.

Che fecero queste? Si misero d'accordo, e con ripetute fusioni dei rispettivi interessi posero un argine a questa gara, e l'esperienza dimostrerà se tale sistema non darà poi luogo ad un monopolio dannoso al pubblico.

Ad ogni modo questi sono disordini che conviene evitare sin da principio col sottrarre lo Stato alla necessità di dover entrare in una lotta con private società nell'esercizio delle rispettive ferrovie poste in condizioni così diverse e per dispendio di costruzione, e per difficoltà di esercizio, come ho avuto l'onore di sin qui esporre.

VALERIO, relatore. Io non ripeterò gli argomenti di scienza che gli onorevoli deputati Lanza e Cadorna hanno già sviluppato sufficientemente, ed a cui il signor ministro non ha risposto una parola; non ripeterò gli argomenti pratici egregiamente svolti dall'onorevole mio amico Depretis, a cui mi pare che la risposta del signor ministro non abbia tolta l'efficacia. Io risponderò ad una parte del suo ragionamento soltanto, ed è a quella in cui il signor ministro esprimeva una così gran tema della concorrenza.

Ammesso che la concorrenza produca quei gran mali che egli dice temere, io mi farò lecito di domandargli: perchè lo Stato non stabilisce la tariffa sopra le vetture e le diligenze, la tariffa sulle barche che solcano i fiumi, la tariffa sopra gli alberghi, sopra i caffè e sopra tutte quelle cose che sono di uso comune?

La concorrenza, io dico, è quella che rende agiato e frut-

tuoso il vivere sociale. Tolta questa, siamo andati; ed io confesso che ben lungi dal temere questa concorrenza delle strade ferrate dello Stato, spero che essa produrrà un buon effetto per l'erario.

Accade talvolta che la burocrazia si ostina talmente nei suoi propositi, che anche dai danni non si lascia più smuovere. Ora è bene che venga l'esempio della concorrenza per mostrare che essa è nel torto, e che quindi la faccia piegare davanti la eloquenza lampante dei fatti.

Se la società di Casale abbasserà la sua tariffa, è evidente che lo farà perchè spera di guadagnarvi sopra, perchè in fin d'analisi la società di Casale non è al certo composta di soli filantropi i quali si siano riuniti per dare il gusto agli abitanti del loro paese di viaggiare presto e a buon mercato. Essa è composta di buoni e bravi capitalisti, i quali vorranno di certo avere dei buoni dividendi. Ciò stando, se essi ribasseranno la tariffa, lo faranno nella fiducia che, mercè di una riduzione, si accrescerà d'assai il numero dei viaggiatori, e si realizzerà un più largo guadagno.

Allorquando la strada di Casale avrà fornita questa bella dimostrazione, sarà forza che i signori burocratici della strada ferrata dello Stato cedano all'evidenza, e abbassino anch'essi le loro tariffe. A tale proposito conviene aver presente che quando si ridussero le tariffe, il numero dei viaggiatori crebbe mirabilmente, e ne derivò un non lieve beneficio al Tesoro. Quindi io reputo di non andar errato se affermo che la facoltà di abbassare le tariffe, concessa alla società della strada di Casale, lungi dall'arrecare detrimento all'erario dello Stato, gli tornerà di profitto, imperocchè se verrà dimostrato che la società dianzi mentovata, diminuendo le tariffe, ottenne vistosi lucri, anche l'amministrazione delle strade ferrate del Governo, sarà astretta a diminuire i prezzi, ed in tal guisa otterrà un guadagno, non solo pei 50 chilometri di cui si tratta, ma per tutta la lunghezza della sua linea.

Del rimanente ripeto ciò che ho poc'anzi asserito, vale a dire che questa è una mera discussione accademica, perchè non esiste una proposizione contraria a quella messa innanzi dalla Commissione unanime e d'accordo col Ministero.

DEPRETIS. Il signor ministro ha ammesso che le linee più lunghe hanno una minore spesa di esercizio. Dunque se la condizione della strada ferrata dello Stato fosse eguale alla condizione di quella di Casale, allora questa, a tariffa eguale, non potrebbe sostenere con quella la concorrenza, ed il signor ministro dovrebbe concedere la diminuzione della tariffa.

Ma egli dice: noi abbiamo una strada la quale si trova in condizioni diverse e speciali; abbiamo dei tronchi sopra i quali l'esercizio riesce assai più costoso di quello che lo potrà essere sulla ferrovia di Casale; ma qui egli dovrebbe dimostrare a che montano queste maggiori spese; qui sarebbe necessario fare de' calcoli pei quali forse non vi sarebbero nemmeno in pronto i dati per presentarli alla Camera. Tuttavia io credo che è tale e sì grande la prevalenza di una linea lunga, in quanto alle minori spese d'esercizio, e sono per contro tali dall'altra parte e sì gravi le spese d'esercizio ripartite sopra una linea breve, che assolutamente non ci può rimanere alcun dubbio. Basti riflettere che la linea di Casale non ha che la lunghezza di 38 chilometri, cioè presso a poco il decimo della lunghezza delle linee che saranno amministrate dallo Stato e che abbisognano per questa impresa molte

spese, che servirebbero ad un'impresa molto maggiore, come quelle per esempio d'amministrazione; per tal motivo io non credo che si possa temere ragionevolmente per la linea dello Stato a cagione del ribasso di tariffa di cui si parla.

CADORNA C. Il signor ministro si mostra sgomentato per l'ineguaglianza dei prezzi che pagherebbero i Lomellini per viaggiare sulla strada dello Stato, dai prezzi che pagherebbero i Casalesi per viaggiare sulla corrispondente linea dell'attuale società.

Se si trattasse di tributi, comprenderei come quest'eguaglianza potesse essere necessaria, ma quando si tratta solo dei prezzi di trasporto sopra una strada, io non so immaginarmi da qual principio si voglia derivare la necessità che su tutte le linee e su tutte le strade si debba viaggiare allo stesso prezzo.

Vorrei poi attirare specialmente l'attenzione della Camera sopra un importante soggetto, cioè intorno all'influenza dell'abbassamento delle tariffe sulle rendite delle strade ferrate.

Spesso si discorre di questo abbassamento e generalmente le amministrazioni dello Stato ne trattano con ispavento, quasi che ne debba per l'ordinario derivare una notevole diminuzione nella rendita dell'esercizio. Io credo assolutamente erronea siffatta supposizione. Essa è in opposizione ai sani principii d'economia politica, e non è qui luogo di entrare in tale questione. Essa poi è dimostrata altrettanto più erronea dal fatto e dalla pratica. È noto che negli ultimi dieci anni l'Inghilterra ha ribassato del cinquanta per cento le sue tariffe per le merci sulle strade ferrate, ed è certo e dimostrato che questo abbassamento di tariffa, ben lungi dall'aver diminuito il prodotto delle strade ferrate, lo ha anzi aumentato in guisa che da alcune linee che erano passive si è ricavato un notevole guadagno.

Que' principii ai quali or ora alludeva, e che non è qui il caso di svolgere, spiegano la ragione di questi risultamenti.

Del resto, signori, in quanto alla tariffa sulla strada da Genova al lago Maggiore, se l'esercizio della ferrovia di cui ora si parla non verrà a farlo ribassare, ben altre ragioni si produrranno in un prossimo avvenire che renderanno indispensabile quell'abbassamento. Questa strada infatti dovrà sostenere la concorrenza delle linee che partiranno da Trieste e da Marsiglia; e l'abbassamento necessariamente cagionato da questa concorrenza sarà infinitamente maggiore di quello che possa essere richiesto dalla linea di Casale.

PRESIDENTE. Siccome non siamo più in numero per deliberare, scioglio la seduta.

La Camera è convocata per posdomani; intanto la Commissione alla quale venne rinviato il progetto di legge relativo alle modificazioni alla tariffa daziaria sui cereali potrà vie meglio attendere al compito suo.

Gli uffizi sono convocati per domani al tocco.

La seduta è levata alle ore 5 e 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di venerdì:

- 1° Seguito della discussione sul progetto di legge per la concessione d'una ferrovia da Vercelli a Valenza per Casale;
- 2° Seguito della discussione sul progetto di legge concernente la tariffa dei dazi sui cereali.