

TORNATA DEL 18 GENNAIO 1862

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE RATTAZZI, PRESIDENTE.

SOMMARIO. Omaggi. — Domanda del deputato Lacaita circa alcuni fatti in case di educazione femminile a Napoli — Informazioni del ministro per l'istruzione pubblica — Osservazioni del deputato Capriolo, e risposta del ministro. — Annunzio d'interpellanza del deputato Ruschi. — Svolgimento per la presa in considerazione del disegno di legge del deputato De Cesare per una esposizione italiana in Napoli nel 1863 — Considerazioni dei deputati Conforti e De Cesare in appoggio della proposta — È presa in considerazione — Relazione sul disegno di legge per estensione di linee telegrafiche nelle provincie napoletane e siciliane. — Discussione del disegno di legge per una tassa sui prezzi dei trasporti dei viaggiatori e merci a grande velocità sulle ferrovie — Discorso del deputato Ranco contro la proposta — Opinione in favore del ministro per i lavori pubblici — Discorso del deputato Susani, e sue proposte — Considerazioni dei deputati Cini e Broglio in favore del progetto; e dei deputati Argentino e Michelinini contro il medesimo — Riassunto del relatore Molino in risposta agli oppositori — Discorso del deputato Pepoli Gioachino contro la proposta legge.

La seduta è aperta all'una e mezzo pomeridiane.

MASSARI, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente.

GIGLIUCCI, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

7798. Gli orfani e la vedova di Antonio Pizzuto, di Cotronei, comune della provincia di Calabria Ulteriore II, domandano di essere indennizzati dei danni occasionati dall'incendio appiccato ai loro poderi dalla truppa nel combattere e distruggere il brigantaggio.

7799. Bandieri Giovanni, macchinista, ex-appaltatore della monetazione del già regno di Napoli, trovandosi in possesso di conii ed altri oggetti da lui costrutti in seguito a contratto di appalto, chiede siano dessi acquistati dal Governo, previo pagamento.

7800. Il Consiglio municipale di Barletta, provincia di Terra di Bari, rappresenta la convenienza che venga istituito in quel comune, capoluogo di circondario, un tribunale di commercio, e che la sede del tribunale circondariale sia trasferita da Trani a Barletta.

7801. De Rose Luigi, da Cosenza, provincia di Calabria Citeriore, rinnova la petizione registrata al n° 7633, colla quale chiede un impiego, accompagnandola di documenti comprovanti i servizi prestati.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. L'ingegnere Claudio Zallini, da Torino, offre 140 copie d'un suo opuscolo sopra la questione del catasto provvisorio, considerata dal punto di vista della spesa e dell'ordinamento del sistema tributario del regno.

L'ingegnere ed architetto Francesco Pasanini fa omaggio di quattro esemplari di una memoria intorno alla costruzione di una salina presso Napoli, nella marina di Miliscola.

Il deputato Baldacchini ha la parola sul sunto delle petizioni.

BALDACCHINI. Signori, domando l'urgenza per la peti-

zione 7800, colla quale il municipio di Barletta muove querele per non aver ottenuto il tribunale circondariale.

La città di Barletta è antica sede di capo del distrettó. La città di Barletta ha una popolazione considerevole, ed è un centro d'interessi da lungo tempo in essa accumulati.

Essa aveva creduto di ottenere una promessa quando si era detto che tutti i capoluoghi di circondario avessero dovuto ottenere la residenza di un tribunale civile; aveva anche tenuti pronti i locali, e dice di averli pronti tuttora.

In questo momento si vede tolta questa speranza, e prossima a perdere la giurisdizione correzionale.

Questa città, vedendosi in tal modo trascurata, muove querele e aggiunge un desiderio, quello di ottenere un tribunale di commercio, perchè è anche centro di molti affari commerciali e di molti traffici.

Da molte parti della Camera si sono mosse querele intorno alla circoscrizione giudiziaria; io dunque credo che essa petizione debba prendersi in seria disamina dal ministro guardasigilli, il quale ha promesso di correggere le tabelle della circoscrizione medesima.

Io mi sono prima rivolto direttamente al signor ministro, ma desidero anche che la Camera in qualche modo vi contribuisca per sua parte, e, quanto a Barletta, prenda in considerazione i suoi interessi, ponendo mente che quella città, che ho l'onore di rappresentare, merita l'attenzione di questa Camera, non fosse altro che per la sua temperanza civile e per il modo col quale ha saputo mantenersi salda negli ultimi movimenti del Napolitano.

(È ammessa l'urgenza.)

DOMANDA DEL DEPUTATO LACAITA SOPRA ALCUNI FATTI IN CASE DI EDUCAZIONE FEMMINILE A NAPOLI.

LACAITA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LACAITA. Desidero rivolgere una domanda all'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno.

Se sono ben informato, un fatto che, a mio modo di vedere, sarebbe molto grave, ha avuto luogo in questi ultimi giorni a Napoli.

Esistono in quella città due vasti educandati per le giovani donzelle di nobili e gentili famiglie: quello di San Marcellino, e l'altro de' Miracoli.

Questi due educandati sono sotto la direzione di tre amministratori, i cui nomi non occorre che io qui ricordi.

Sembra che ultimamente gli amministratori abbiano preso la risoluzione che le maestre e le giovinette che erano in questi due stabilimenti dovessero prestare il giuramento.

Delle difficoltà insorsero intorno ai termini del giuramento, nelle quali io credo opportuno ora di non entrare; ma sembra che dopo il rifiuto fatto da alcune di quelle maestre e giovinette di prestare il giuramento secondo la formula loro presentata, gli amministratori, ad eccezione di uno, fossero venuti nella risoluzione di dover espellere dagli educandati le donzelle che non prestavano il giuramento, e che per siffatta espulsione essendosi ricusata la guardia nazionale di Napoli, si ebbe ricorso alla guardia di sicurezza, dalla quale molte di queste ragazze furono di sera rimate alle loro case.

Se questi fatti siano veri, oppure no, io non posso dirlo; spero che non lo siano, e quindi mi rivolgo all'onorevole ministro per domandargli se egli ne abbia alcuna scienza, e se la prescrizione per la prestazione del giuramento sia stata in seguito di ordini governativi, ovvero per risoluzione presa dagli amministratori.

Infine lo pregherei di comunicare quelle notizie che egli abbia sul proposito, perchè si tranquillino gli animi che su questo avvenimento sono molto agitati.

RICASOLI B., presidente del Consiglio. Dappoichè è giunto or ora il ministro di pubblica istruzione, al quale appartiene più particolarmente la cosa, gli cederò la facoltà di rispondere che aveva domandata.

DE SANCTIS, ministro per l'istruzione pubblica. Io non ho inteso per intero l'isterpellanza; abbia la bontà di ripeterla.

LACAITA. Ripeterò la mia domanda e premetterò che, ove il signor ministro richiegga del tempo a rispondere, io non insisto punto per avere una risposta immediata.

Se io sono bene informato, sembra che gli amministratori degli educandati di San Marcellino e dei Miracoli sieno venuti nella determinazione di far prestare il giuramento alle maestre e alle giovinette che li frequentano; che queste e quelle si ricusassero a prestarlo nella formula che era prescritta; che si fosse cercato di modificarla, ma che a ciò non aderissero gli amministratori; che allora parecchie di quelle giovinette si rifiutassero assolutamente a giurare. Che in seguito a questo rifiuto gli amministratori, ad eccezione di uno, vennero nella determinazione di espellere le renitenti, ed essendosi la guardia nazionale ricusata ad eseguire questa espulsione, si sia ricorso alle guardie di pubblica sicurezza, dalle quali ad un'ora e mezzo di notte le giovinette siano state singolarmente ricondotte alle loro case.

Aggiungo che, se sono bene informato, notizia del fatto si sarebbe data all'autorità giudiziaria, la quale avrebbe cominciato a procedere in linea penale contro taluna di queste giovinette.

Ora io domando se l'onorevole ministro abbia dato ordini per la prestazione di questo giuramento, e, ove ciò non sia, s'egli abbia conoscenza alcuna di questo fatto; infine, quando non ne abbia conoscenza, se sia disposto a chiederne alle autorità locali le necessarie informazioni.

DE SANCTIS, ministro per l'istruzione pubblica. Io potrei rispondere a una parte dei fatti accennati dall'onorevole interpellante: come suole avvenire, in tutto questo vi è una parte di vero, e molto di esagerato e di falso.

Io non ho ricevuto la relazione ufficiale del fatto, ne ricevevi bensì una relazione confidenziale, dove la verità è esposta nel modo che io vi dirò.

Nell'educandato vi erano da qualche tempo due partiti: un partito, chiamato *borbonico*, di donne e di preti insediati da lungo tempo colà, e le nuove maestre, parte venute di Toscana e parte napolitane, che vi sono state nominate. Il Governo ha proceduto in questo con grande moderazione. Ha creduto, trattandosi di donne, di passare al disopra di queste considerazioni, e di nominare le antiche e le nuove maestre tutte. Ora, quando uno è nominato maestro, è evidente che deve prestare il giuramento, altrimenti la nomina è nulla. Quindi furono invitate le maestre di prestare il solito giuramento.

Alcune di queste maestre nella relazione confidenziale mi si dice essere state sobillate da qualcuno del clero.

Esse hanno ricusato ostinatamente di prestare il giuramento. Si stette tre o quattro giorni intorno ad esse per indurle a prestarlo. Per alcune, gli stessi padri di famiglia le hanno pregate, e tutto è stato inutile. Non avendo voluto prestare il giuramento, la loro nomina è stata annullata.

Questo è quello che c'è di vero.

Si è parlato di autorità giudiziaria, di incriminazioni ed altre cose. Di tutto questo non ne potrei dir nulla, perchè nella relazione confidenziale non mi si dice nulla. Ho ritenuto però che, quando qualche cosa di questo genere ci fosse stato, certamente nella relazione confidenziale mi si sarebbero dette le cose ancora più chiaramente che nella relazione ufficiale.

Quindi io ritengo, sino a informazioni più precise, che tutto questo è un parto dell'immaginazione dei corrispondenti che sogliono esagerare le cose.

LACAITA. Sono contentissimo che le parole dette dall'onorevole ministro dell'istruzione pubblica dissipino in gran parte, se non intieramente, il dubbio che io aveva nell'animo mio intorno a questi fatti; ma non pertanto c'è qualche cosa su della quale io sento ancora qualche incertezza, perciocchè nelle private comunicazioni ricevute ho avuto indicati dei nomi speciali di giovinette, non maestre, le quali, essendosi rifiutate a dare il giuramento, furono rinviate alle rispettive case.

La Camera intenderà benissimo le ragioni di delicatezza che mi vietano d'indicare questi nomi.

Non ho avuto dall'onorevole ministro alcuna risposta se siansi oppure no iniziati dei procedimenti penali contro di quelle giovinette, e se sia vero che la guardia nazionale si sia rifiutata e che si sia avuto ricorso alle guardie di sicurezza.

Del resto, io mi limito semplicemente a pregare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica che voglia chiedere particolarizzate informazioni intorno all'accaduto, perchè ogni incertezza che possa restare intorno a ciò sia intieramente dissipata.

DE SANCTIS, ministro per l'istruzione pubblica. Dissi che appena verrà la relazione ufficiale potrò informarla dei particolari.

CAPRIOLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

CAPRIOLO. Pregherei il signor ministro a volermi dare una qualche spiegazione. Se ho bene inteso, egli ha detto

che in quell'educandato vi esistevano maestre di due partiti: del partito borbonico, cioè, e del partito giovine; che, trattandosi di donne, il ministro ha creduto di procedere con molta moderazione, e nominò all'ufficio di maestre tanto quelle del partito borbonico, come quelle del partito giovine. Su questo riguardo nulla io ho a ridire; parmi però che, quando il ministro venne in questa determinazione, doveva quindi, a mio avviso, procedere più logicamente. Volendo, dopo la fattane nomina, deferire il giuramento alle maestre del partito borbonico, voleva necessariamente l'una delle due cose: voleva, cioè, o che spergiurassero, o che recusassero. Chiedo al signor ministro: perchè mettere queste maestre in così dura condizione? Era molto più savio, molto più logico il partito di non nominare le maestre del partito borbonico, anzichè nominarle per porle nella necessità di recusare il giuramento. Voglio tenere per fermo che il signor ministro non isperasse che avrebbero spergiurato; quindi, esigendo egli da loro il giuramento, esigeva necessariamente la loro demissione, se non credeva queste maestre così tristi da voler giurare quello che non sentivano. Pregherei pertanto il signor ministro ad illuminarmi a questo riguardo. S'egli voleva realmente procedere con moderazione era meglio che avesse smesso addirittura il pensiero di sottoporle poi al giuramento; era meglio insomma compiere sinceramente il suo fatto di moderazione, lasciare che anche le borboniche facessero la loro prova.

DE SANCTIS, ministro per l'istruzione pubblica. Risponderò semplicemente poche parole all'onorevole deputato Capriolo.

Le mie parole: « donne che appartenevano al partito borbonico, » mi sembrano essere state prese dall'onorevole deputato colla serietà di cose dette innanzi al confessionale.

L'essere una donna borbonica non suppone ch'ella porti scritta in fronte una professione di fede. Non si può presumere che la sua convinzione sia tale da impedirle di dare il chiesto giuramento, e noi non entriamo nelle coscienze per potere così giudicare. Quindi mi sono solamente domandato se queste donne, che nessun atto, ma la voce pubblica soltanto, ci fa considerare come borboniche, fossero abili o no, e dalle informazioni assunte ho rilevato che ce n'era alcune le quali meritavano di rimanere al loro posto. Laonde le ho nominate; nè può credersi che ciò fosse per invitarle a spergiurare.

Il supporre nel ministro o ne' suoi dipendenti una simile intenzione è cosa troppo grave per poter essere confutata sul serio.

SANGUINETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa intende parlare?

SANGUINETTI. Vorrei esternare un mio desiderio relativo a questo argomento. (*Rumori*)

Abbiamo nello Stato. . . (*Interruzioni*)

PRESIDENTE. Lascino parlare almeno sino al punto che l'oratore abbia manifestato il suo pensiero.

SANGUINETTI. Abbiamo nello Stato diverse specie di convitti femminili destinati all'educazione delle fanciulle. Abbiamo convitti femminili, anzi le così dette scuole normali.

Quali siano questi istituti, come siano regolati, quale sia il loro scopo, quale il loro programma, è noto, perchè conosciamo la legge che li ha creati, e conosciamo i regolamenti coi quali il Ministero ha posto in esecuzione la legge.

Oltre questi istituti, altri ne esistono, ai quali vanno annessi questi educandati, ossia convitti femminili.

Ora, è grave quistione il vedere se questi istituti abbiano

ad essere conservati come sono, o modificati e trasformati.

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Scusi. . . .

SANGUINETTI. È per esternare un desiderio in due parole.

PRESIDENTE. Ma ella va fuori dell'argomento. Credeva ch'ella volesse parlare sull'incidente. . .

SANGUINETTI. Era sugli educandati in generale che voleva esternare al ministro un mio desiderio. Del resto, ho finito.

PRESIDENTE. Scusi, ho lasciato parlare il deputato Laica perchè scarsissimo era il numero dei deputati presenti, e perciò non v'era inconveniente di sorta a lasciare che le cose andassero alquanto innanzi. Ma ormai la Camera è in numero, ed è d'uopo attenersi unicamente all'ordine del giorno.

SANGUINETTI. In due parole ho terminato.

PRESIDENTE. Non posso lasciar interrompere l'ordine del giorno.

Proponga al signor ministro un'interpellanza. Ora non può parlare.

SANGUINETTI. Non merita il nome d'interpellanza, perchè in due parole ho finito. (*Rumori*)

PRESIDENTE. La parola è al deputato Ruschi. . .

SANGUINETTI. Vorrei dal ministro una statistica. . . (*Rumori ed esclamazioni*)

PRESIDENTE. Io non le avrei dato la parola, se non avessi creduto che ella volesse parlare sullo stesso oggetto. Ora le ripeto altamente. . .

SANGUINETTI. Vorrei sapere quali siano le leggi, quali i regolamenti e le istruzioni. . . (*Proteste generali*)

PRESIDENTE. (*Con calore*) Dirò al signor Sanguinetti ed alla Camera che, se si introduce il sistema che, quando si discute d'un oggetto, altri possa prendere a parlare d'un oggetto diverso, e perfino contro il divieto del presidente, io non so come potranno procedere i lavori parlamentari (*Bravo! Segni d'approvazione*) e l'ordine delle discussioni, che io non posso essere in grado di mantenere.

Io le ho detto che non ha la parola.

Se vuole, interrogherò la Camera se intenda darle facoltà di parlare.

Non si può assolutamente, sotto il pretesto di prendere parte ad una discussione che s'aggira sopra un determinato argomento, promuovere un'altra questione. (*Bene!*)

SANGUINETTI. Io non aveva inteso che mi avesse tolta la parola. . . (*Interruzioni*)

Molte voci. Basta! basta!

SANGUINETTI. Se lo avessi inteso, vi avrei rinunciato.

RUSCHI. Io vorrei fare una semplice domanda al ministro dell'istruzione pubblica relativamente all'istituto agrario di Pisa.

DE SANCTIS, ministro per l'istruzione pubblica. Voglia formulare esplicitamente la sua domanda, e se sono in caso di rispondere subito, lo farò.

PRESIDENTE. Sarebbe meglio fissare per questo un giorno, perchè, se continua questo modo di questioni incidentali, le nostre discussioni non potrebbero più procedere innanzi e le discussioni diverrebbero inaspettate.

RUSCHI. È una semplice domanda che voglio fare all'onorevole ministro. Del resto io mi rimetto alla decisione della Camera.

Voci. Lunedì! lunedì!

PRESIDENTE. La metteremo dopo le leggi che sono all'ordine del giorno.

SVOLGIMENTO E PRESA IN CONSIDERAZIONE DI UNA PROPOSTA DEL DEPUTATO DE CESARE PER UN'ESPOSIZIONE ITALIANA A NAPOLI NEL 1863.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta del deputato De Cesare sull'esposizione generale italiana da farsi in Napoli nel 1863.

Do lettura del testo:

« Art. 1. Nel settembre del 1863 sarà aperta in Napoli una esposizione universale italiana dei prodotti agricoli, industriali e di belle arti.

« Art. 2. Una Commissione da nominarsi per decreto reale sarà incaricata della direzione, sorveglianza e di ogni altra ingerenza della esposizione.

« Art. 3. Sarà stanziata nel bilancio del 1863 del Ministero di agricoltura, industria e commercio, una spesa straordinaria di L. 500,000, da applicarsi in apposita categoria, colla denominazione: *Esposizione agraria, industriale e di belle arti del 1863.* »

La parola spetterebbe al deputato De Cesare, ma, siccome egli ha dichiarato che la cedeva prima al deputato Conforti, io la do intanto a quest'ultimo perchè svolga l'accennata proposta.

DE CESARE. Perdoni, signor presidente, io non ho ceduto la parola in modo assoluto. . .

PRESIDENTE. No; l'ha ceduta solo per intanto, ed ho avvertita questa circostanza.

CONFORTI. Signori, si è presentato sul banco della Presidenza da me e da altri onorevoli deputati un progetto di legge relativo ad una mostra nazionale, che dovrebbe aver luogo in Napoli nel 1863.

Io dirò poche parole per sostenere l'utilità di un progetto che fu dettato non già da un pensiero municipale, ma sì bene da un pensiero d'italianità, e dirò anche di giustizia.

Nelle presenti condizioni d'Italia, noi non possiamo certamente gareggiare colle grandi nazioni in fatto di esposizioni mondiali, per cui i progressi di ciascun paese si rendono comuni, direi quasi, a tutto il genere umano; ma noi abbiamo il debito di fare non infrequenti mostre nazionali; perocchè divisi da secoli, noi non ci conosciamo, nè conosciamo abbastanza le cose nostre.

Tralascio di ragionare dell'utilità delle nazionali esposizioni sotto l'aspetto economico ed industriale, sì perchè è cosa nota a tutto il mondo, sì pure perchè altri dopo di me ne ragionerà.

Solo potrebbe domandarsi: perchè questa mostra nazionale a Napoli, e non già in altra città italiana?

Signori, Napoli, città veracemente grande, è la città che più di tutte ha sacrificato all'unità e grandezza d'Italia. Ella fu privata della sua secolare autonomia e di tutte quelle istituzioni che ne erano il necessario corredo. Con l'abolizione della sua autonomia, molteplici interessi riceverono grave nocimento, a tale che un ministro della Corona in questa Camera non dubitò di dire che bisognava pagare il debito a Napoli.

Dunque non è straordinario che la seconda esposizione italiana si faccia in Napoli nel 1863.

Nè questo è tutto; la libertà, che è un bene inestimabile, la libertà medesima non ha potuto essere apprezzata dai Napoletani, come dai cittadini delle altre provincie; perocchè nelle provincie meridionali i cittadini, assistiti ed afforzati dal valorosissimo esercito italiano, hanno dovuto combattere, e combattono tuttavia con coraggio indomabile contro nemici

esterni ed interni, i quali vorrebbero far rivivere un passato impossibile.

Infine la natura, o signori, in quelle provincie, secondo diceva Carlo Botta, non è giunta ancora ai suoi quarant'anni; essa è quivi ancora giovane ed ha le sue passioni ed i suoi ghiribizzi. Quindi terremoti continui che sotterrano intere città, villaggi e borgate; vulcani spaventevoli che riversano dall'inesausto seno fiamme e rovine sulle sottostanti città, ed ora per la quarta volta una delle più belle città posta in riva del Mediterraneo crolla dalle fondamenta. Le arti, le industrie, le manifatture delle rimanenti provincie italiane vadano a compensare in qualche guisa i danni che furono fatti dalla violenza degli uomini e dal furore della natura.

Per queste ragioni io prego la Camera che voglia prendere in considerazione il progetto di legge.

PRESIDENTE. Il deputato De Cesare vuole parlare?

DE CESARE. Sì.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DE CESARE. Dopo le parole del mio onorevole amico Conforti, io aggiungerò poche cose che riguardano le condizioni economiche ed industriali delle provincie napoletane.

Nelle provincie napoletane, o signori, vi sono immensi tesori, ma non sono nelle mani dei loro possessori, perchè i loro possessori non sanno ancora farli valere.

Nelle provincie napoletane il cielo, la terra, il mare, il clima, la *pianta-uomo*, secondo la bella frase di Vittorio Alfieri, l'ingegno creatore, tutto vi è per formare di quel popolo un popolo industrioso, ricco e potente. Nelle provincie meridionali infine vi è la potenza economica di tutta Italia. Ed è nostro dovere di risvegliarla, eccitarla, lanciarla nel moto dell'operosità, nel rapido movimento del commercio e nella rapida circolazione.

Il caduto Governo, volendo calmare il grido dell'ozio e della povertà del maggior numero, con profonda ipocrisia adulava quelle popolazioni e le proclamava ricche e felici.

La menzogna, a forza di ripeterla, fu creduta persino dai cittadini stessi.

Diffatti, moltissimi credono che le provincie napoletane sieno le più produttive in grano.

Io ho buono in mano per sostenere il contrario, avendo estratto dai registri della dogana di Napoli le seguenti cifre, che forse non sarà del tutto inutile sieno portate a cognizione della Camera.

Dal 1840 al 1860 furono introdotte nel Napoletano dall'estero cantaia di grano 2741984, cioè al di là di cinque milioni di tomoli, e dalla Sicilia cantaia 4037663, cioè quasi nove milioni di tomoli.

Le provincie napoletane esportarono invece all'estero cantaia 4150506 e per la Sicilia 444763, sicchè l'importazione in totale superò l'esportazione di cantaia 2204373, quasi circa cinque milioni di tomoli. Eppure nel territorio napoletano si coltivano sette milioni di ettari di terreno a frumento, oltre a 1200000 ettari a vigneti, ad ortaggi, a pometi e ad altre piantagioni.

Le terre del Napoletano sono le più fertili d'Italia senza dubbio, eppure non producono in derrate alimentari che 42 milioni di tomoli, cioè il quattro per cento; mentre con un sistema diverso di rotazione agraria, con un sistema diverso di avvicendamento, con l'uso dei concimi, e soprattutto con l'uso degli strumenti agrari di recente invenzione, potrebbero facilmente dare 84 milioni di tomoli di frumento, cioè l'otto per cento. Quando poi gli stagni infetti e le paludi saranno bonificate, quando la proprietà sarà sprigionata, quando le terre che oggi non si possono coltivare saranno ammesse alla

libera coltivazione, io tengo per fermo che la produzione delle derrate alimentari potrà salire sino a 200 milioni di to-moli. Allora le provincie napoletane formeranno il vero granaio d'Italia.

È fama ancora che le provincie napoletane siano le più produttive in lana.

Dai registri delle dogane di Napoli io rilevo che dal 1850 al 1860 le provincie napoletane non esportarono che soli tre mila cantaia di lana, per un valore di 600,000 franchi; invece ne importarono, tra filati e tessuti, trentacinque mila cantaia, per un valore di dodici milioni di franchi. Ciò avviene perchè la pastorizia è nomade ed errante; e, tranne talune eccezioni per solerti ed intelligenti proprietari, come due onorevoli colleghi che abbiamo qui nella Camera, i signori Cappelli e Barracco, l'industria ovina delle provincie meridionali non risponde affatto nè ai bisogni della popolazione, nè ai bisogni della civiltà istessa.

Le due sole produzioni importanti tra le principali di quelle provincie sono la seta e l'olio d'olivo.

La seta ha raggiunto l'esportazione di 352 mila chilogrammi, per un valore di 21,140,000 franchi, mentre l'importazione si eleva solamente a 9600 chilogrammi, per un valore di 3,112,000 franchi.

L'olio ha raggiunto una produzione media di 900 mila cantaia all'anno, dei quali si esportano non meno di 360 mila cantaia, e per un valore di 30 milioni di franchi.

Ora è ben giusto che i negozianti napoletani chieggano che sopra questa produzione sia tolta la tassa, soprattutto in quest'anno in cui c'è stato un raccolto abbondantissimo.

Da ciò si rileva che noi abbiamo bisogno di volere, di potere e saper trasformare la nostra agricoltura.

Il volere si riferisce alle leggi e all'amministrazione; il potere si riferisce ad attirare i capitali verso la terra e l'industria; il sapere si riferisce all'istruzione primaria, agricola e tecnica.

Ad ottenere questi risultati, uno dei mezzi più potenti ed efficaci sono le esposizioni universali agrarie e industriali, le quali avvivano, eccitano e rivelano tutto un mondo di fatti e di idee per lo innanzi sconosciuti.

Bisogna dunque che noi poniamo sotto gli sguardi dei grandi proprietari di quelle provincie, e soprattutto dei semplici coltivatori, tutte quelle macchine agrarie e quegli strumenti che abbiamo ammirato nella prima esposizione italiana.

Nelle provincie napoletane non si conosce affatto l'aratro Ridolfi, l'aratro Sambuy, l'aratro Dombasle, e poi le zappe a cavallo, gli erpici, gli estirpatori, le vanghe, i sarchiatori a quattro zappe, le macchine per seminare, per mietere, per trebbiare, per ventilare; e ignoti sono eziandio tutti gli altri strumenti necessari, sia per bonificare, sia per le fognature, sia per colmare il terreno.

Bisogna dunque che tutto questo mondo industriale sia messo sotto gli sguardi di coloro che pure lo ignorano, ed è per questi motivi e per gli altri sviluppati dall'onorevole mio amico Conforti che io prego la Camera di prendere in benigna considerazione il progetto da me presentato, il quale vuole aperta una esposizione generale italiana agraria, industriale e di belle arti in Napoli nel settembre del 1863.

PRESIDENTE. Il Ministero acconsente che sia presa in considerazione questa legge?

RICASOLI B., presidente del Consiglio. Il Ministero non ha niente ad opporre.

PRESIDENTE. Metto ai voti la presa in considerazione di questa proposta dei deputati De Cesare, Conforti ed altri. (La Camera la prende in considerazione.)

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER ESTENSIONE DI LINEE TELEGRAFICHE NEL NAPOLETANO ED IN SICILIA.

SUSANI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per l'estensione delle linee telegrafiche nelle provincie di Napoli e di Sicilia.

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

L'ordine del giorno porterebbe le interpellanze del deputato Bruno, ma è giuocoforza differirle stante l'indisposizione dell'onorevole deputato.

DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER UNA TASSA DEL DIECI PER CENTO SOPRA I TRASPORTI A GRANDE VELOCITÀ SULLE STRADE FERRATE.

PRESIDENTE. Si passa ora alla discussione della proposta di legge per una tassa del 10 per 0/10 sul prezzo dei posti dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci trasportate a grande velocità sulle ferrovie del regno.

Leggo lo schema:

« Art. 1. A cominciare dal 1° aprile 1862 una tassa del 10 per 0/10 è stabilita sul prezzo di trasporto dei viaggiatori, nonchè sul prezzo del trasporto dei bagagli e merci d'ogni genere a grande velocità su tutte le strade ferrate del regno esercitate sia dallo Stato, che dall'industria privata.

« Art. 2. È data facoltà a tutte le amministrazioni delle strade ferrate del regno di accrescere le loro tariffe dell'ammontare della tassa nuova determinata dal precedente articolo. »

« La discussione generale è aperta.

La parola è al deputato Ranco.

RANCO. Signori, rincresco a me, membro della maggioranza, di dover prendere la parola per combattere una legge proposta dal Ministero, e massime una legge d'imposta, nei fraganti critici nei quali versano le nostre finanze.

E tanto più mi rincresco, in quanto che, appartenendo io ad un'amministrazione di strade ferrate, potrebbero le mie parole essere frantese, od almeno attribuite ad uno scopo secondario e diverso da quello che io mi sono proposto. Ma io posso assicurare la Camera che l'unico motivo, il quale mi indusse a prendere la parola per combattere la legge di cui si tratta, si è questo, cioè, che io in me sento un'intima, una profonda convinzione che essa, ben lungi dall'essere produttiva, come spera e si ripromette l'onorevole ministro delle finanze, abbia invece ad essere dannosa agli interessi della nazione, e sia di più eminentemente inopportuna.

Se la Camera vuole essermi cortese di qualche istante di attenzione, io spero di poter provare il mio assunto, senza aver d'uopo di ricorrere a troppo minuti e troppo estesi particolari.

Voi tutti sapete, o signori, e d'altronde è assioma di economia politica, che, allorquando si aumentano i prezzi de' trasporti in genere, succede immantinente una diminuzione di traffico, la quale ben spesso reagisce sul provento generale del traffico stesso, malgrado l'aumento dei prezzi unitari.

La storia dei trasporti delle lettere, dei trasporti marittimi, e in generale la storia economica di tutte le nazioni, ve ne somministra una prova evidente ed incontestabile.

Ma se ciò è vero in tesi generale, egli è, a mio giudizio,

verissimo pei trasporti che si effettuano sulle strade ferrate, perchè in esse e per la diversità e differenza delle classi, non che dei prezzi di trasporto, e per la concorrenza che ancora possono incontrare nelle strade ordinarie, massime se si tratti di brevi distanze, le diminuzioni del traffico sono molto più facili a verificarsi.

Nel nostro paese, in cui noi non siamo ancora troppo avvezzi a ben utilizzare le strade ferrate; nel nostro paese, in cui le classi sociali hanno pochissima tendenza a separarsi tra di loro. . . .

MICHELINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. In che senso?

MICHELINI. Contro. . . .

RANCO. . . . avverrà certamente che quegli il quale fin d'ora prova una certa quale esitazione a prescegliere la prima classe sopra la seconda, approvata la legge, aumentati così i prezzi di trasporto, senta una naturale disposizione a prendere e prenda senza più la seconda classe.

Molti individui poi che attualmente viaggiano d'ordinario in seconda classe, viaggeranno sicuramente nella terza; ma quello che più monta si è che moltissimi i quali attualmente, malgrado le loro tenui risorse, viaggiano in istrada ferrata nella terza classe, saranno pur troppo obbligati ad abbandonare questi comodi modi di trasporto, per ritornare ai mezzi ordinari, alle strade ordinarie, e ciò massime per le piccole distanze.

E voi, o signori, avete a Torino, sotto i vostri occhi medesimi, una prova della concorrenza che possono fare le strade ordinarie, massime per le piccole distanze, alle strade ferrate, non ostante l'attuale tenue prezzo di trasporto.

Il traffico che attualmente si effettua per le strade ordinarie tra Torino e Moncalieri, tra Torino e Rivoli, tra Torino e Settimo, è attivissimo.

In Italia, dove non abbiamo certamente un numero soverchio di strade ferrate, queste si possono distinguere in due categorie. Appartengono alla prima le strade ferrate di proprietà dello Stato ed esercite dallo Stato; appartengono alla seconda le strade sociali, ovvero le strade concesse all'industria privata. Esaminiamo l'effetto che la legge la quale si sta discutendo produrrà sull'una e sull'altra di queste due categorie di strade.

La diminuzione che avrà luogo sulle strade ferrate della prima categoria, in conseguenza dell'aumento del prezzo di trasporto, avrà per certo un duplice inconveniente: da un lato diminuirà il traffico, vale a dire incaglierà lo sviluppo del commercio, e quindi arrecherà grave danno allo sviluppo economico, industriale della nazione; dall'altro, se non diminuirà la rendita assoluta, diminuirà la rendita relativa, e ne avverrà per necessaria conseguenza che questa diminuzione andrà in riduzione del provento che il signor ministro delle finanze spera poter ottenere con questa legge d'imposta.

Passando alle strade concesse all'industria privata, vuolsi osservare che voi, o signori, avete concesse quasi tutte queste strade, meno qualche lieve eccezione per istrade di poca importanza; voi avete, ripeto, concesse tutte queste strade a società private, alle quali avete garantito un *minimum* d'interesse. Ma, siccome è forza ammettere che il reddito della maggior parte di queste strade difficilmente raggiungerà l'interesse garantito, massime per molto tempo avvenire, e forse fintantochè la rete generale delle strade ferrate in Italia non avrà raggiunto il suo compimento, ne avviene per necessaria conseguenza che la diminuzione del traffico, dovuto al rialzo delle tariffe portato dalla legge che si di-

scute, reagirà sui proventi, e quindi lo Stato dovrà naturalmente supplirvi per ottenere il pareggio dell'interesse garantito, che è quanto dire che il Governo nell'uno e nell'altro caso si troverà in questa singolare condizione, di dover cioè dare con una mano quello che avrà preso coll'altra.

Resteranno a suo danno però le spese di esazione della tassa, come peserà su lui l'incaglio che avrà frapposto allo sviluppo del commercio.

Ma io credo, o signori, che vi ha di più. Il signor ministro delle finanze si è ripromesso (e ve l'ha assicurato apertamente) di ritirare da quest'imposta quattro milioni annui. Ora, io dico, per poter avere quattro milioni bisognerà ottenere un prodotto brutto di 40 milioni, e ciò unicamente sui viaggiatori e sui trasporti a grande velocità, poichè la legge non colpisce i trasporti a piccola velocità.

Or bene, od io prendo un grande abbaglio, oppure l'ha preso l'onorevole signor ministro delle finanze, e si è fatto una grande illusione.

Io mi son dato ad esaminare la più gran parte dei resoconti pubblicati e dalle società e dal Governo; ho stabilito i relativi calcoli ed apprezzamenti per le strade ferrate, il cui esercizio era appena incominciato, e non mi fu dato di trovare che poco più della metà dell'ora detta cifra.

Dunque, o signori, io credo di essere in diritto di sostenere, e credo di averlo provato, che questa legge non solo non sarà produttiva, come si ripromette il ministro delle finanze, ma sarà di più dannosa allo sviluppo del commercio e dell'industria, nociva quindi alla prosperità della nazione.

Ho detto pur anche che essa è inopportuna, e ve lo provo.

Voi ben conoscete, o signori, la posizione eccezionale in cui versa il nostro paese. Esso è astretto da un canto a destinare tutti i suoi mezzi, ad indirizzare tutte le sue forze e risorse per armare e porre in istato di difesa il paese, nonchè ad ottenere questo risultato nel più breve tempo possibile, qualunque siano per essere i sacrifici cui dovrà sottostare; dall'altro canto esso trovasi nella necessità d'intraprendere, di spingere innanzi i lavori pubblici, e specialmente le strade ferrate, per potere non solo soddisfare così ai giusti desiderii delle popolazioni italiane, ma pur anche fornire loro il mezzo di ottenere una solida, una reale, una duratura fusione fra di loro.

Il paese, secondo me, si aggira in un circolo vizioso, giacchè, per grande che sia una nazione, per quanta potenza di mezzi essa abbia, non riuscirà mai a fondere a più non posso cannoni, a fabbricare armi, ergere fortificazioni, e ad un tempo rivolgere tutta la sua energia per costruire ruotaie, alzar ponti, fare insomma opere gigantesche, senza andare naturalmente all'incontro a sacrifici favolosi, impossibili, e direi quasi, ad una certa rovina.

La storia delle nazioni, o signori, è là che ve lo prova, è là per offrirvi non solo uno, ma cento argomenti della verità di questo fatto. Egli è quasi un assioma che, allorchando una nazione deve elevare le spese del bilancio della guerra ad una somma straordinaria, eccezionale, in allora il Ministero per i lavori pubblici debba naturalmente cedere il passo al Ministero per la guerra, onde evitare un grave sbilancio che potrebbe avere delle conseguenze disastrose e funeste.

Voi ne avete una prova, o signori, nella diminuzione che hanno sofferto i fondi pubblici in poco tempo, anche quando vogliatene dare una larghissima parte alla politica.

Per uscire imper tanto da questo circolo vizioso, io credo che non vi sia che un sol mezzo, ed è quello di rivolgere tutte incessantemente le forze del paese verso l'armamento,

verso la difesa nazionale, per ottenere nel più breve tempo possibile quegli alti fini cui esso aspira, e cercare modo dall'altro lato di esonerare il bilancio dei lavori pubblici dalle immense spese che cagionano alle finanze dello Stato le strade ferrate in costruzione.

Ma, o signori, proponendo questo mezzo, io sono ben lontano dal consigliarvi di sospendere in un sol punto, di rallentare in una sola provincia i lavori che avete intrapreso; al contrario io vi proporrei di svilupparli, di condurli colla più grande energia; perchè io, amo ripetervele, credo che, senza il potente soccorso delle strade ferrate, voi perverrete difficilmente a consolidare la vostra unione, a completare la vostra indipendenza, e difenderla ove d'uopo.

Il solo mezzo di poter continuare la costruzione delle strade ferrate con alacrità, e di esonerare ad un tempo il bilancio dei lavori pubblici, si è quello d'incoraggiare lo spirito di associazione, che disgraziatamente, forse per essere stato spinto innanzi troppo energicamente e troppo smoderatamente, e forse anche per mancanza di un buon controllo e di un'attiva sorveglianza dalla parte del Governo....

MICHELINI. E di capitali.

RANCO.... ed anche di capitali, come dice l'onorevole Michelini, ha fatta una cattivissima prova nelle antiche provincie, perchè non è stato sufficientemente assistito.

Se voi pensate che l'Inghilterra deve allo spirito d'associazione la sua potenza, la sua grandezza; se voi pensate che la Francia deve una gran parte de' suoi lavori pubblici, ed in particolar modo la grandiosa sua rete di strade ferrate, a questo principio d'associazione, io vi dico che, animandolo, otterrete in parte lo scopo cui vi ho accennato.

Voi conoscete senza fallo il motto latino: *vis unita fortior*. Sì, o signori, quando l'Italia unificata in un sol patto, libera dalle Alpi all'Adriatico, indipendente e padrona assoluta in casa sua, potrà contare non una, non cento, ma mille società industriali d'ogni genere, d'ogni specie, in allora essa avrà raggiunta l'altezza a cui aspira, a cui ha diritto, e voi potrete proclamarla una grande nazione.

Incoraggiando dunque lo spirito d'associazione, voi troverete delle società che s'incaricheranno di eseguire le vostre strade ferrate, esonerando così il bilancio dei lavori pubblici dalle ingenti spese delle quali dovrebbe altrimenti essere gravato, e vedrete attivarsi i lavori forse con maggiore energia di quello che potrebbe spiegare il Governo.

Da queste considerazioni io sono condotto a fare un appello alla lealtà, alla schiettezza dell'onorevole signor ministro dei lavori pubblici, alle sue estesissime cognizioni in fatto d'amministrazione di strade ferrate, pregandolo di dirmi schiettamente, lealmente, senza ambagi, se non è vero che, elevandosi i prezzi dei trasporti in generale, ed in particolare i prezzi dei trasporti sulle strade ferrate, non si verifichi immediatamente una diminuzione di traffico; se non è vero che con questa legge, la quale pone una imposta sulle strade ferrate, non si viene ad aggiungere una nuova difficoltà, un nuovo ostacolo a quei tanti che l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici ha dovuto superare per riuscire a formare una sola società per le strade ferrate meridionali.

Siccome la sua risposta sarà affermativa, come non posso dubitare, mi somministrerà essa stessa un ultimo argomento per cui rimarrà provato che non solo la legge di cui si tratta non sarà produttiva di quegli utili risultati che si ripromette l'onorevole signor ministro delle finanze, ma che al contrario apporterà grave nocimento allo sviluppo del traffico e del commercio nazionale. Rimarrà provato inoltre es-

sere nelle attuali circostanze del paese assolutamente inopportuna.

Appoggiato alle premesse considerazioni ed all'intima convinzione che ho di essere nel vero, prego la Camera di voler respingere la legge della quale si tratta, sicuro di fare in tal modo l'utile del paese.

PRESIDENTE. Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Non è mia intenzione di entrare adesso nella discussione, riservandomi di rispondere agli argomenti dell'onorevole deputato Ranco quando anche gli altri oppositori a questo progetto avranno svolto quelli che sono di competenza del Ministero che ho l'onore di dirigere.

Avendo tuttavolta l'onorevole deputato Ranco fatto appello alla mia lealtà, io credo di non poter rimanere neppure un momento in silenzio, e debbo dichiarare che io sono pienamente concorde coll'onorevole mio collega, il ministro delle finanze, nella proposizione di questo progetto di legge.

Io credo, e lo dimostrerò più tardi, che coll'aumento della tariffa non si verrà a diminuire il reddito delle strade ferrate.

Ho fatto io stesso, in un posto analogo a quello che ora occupa l'onorevole Ranco, ho fatto io stesso due volte esperimento di questa verità; ho aumentato la tariffa delle strade ferrate che aveva l'onore di dirigere, e dimostrerò alla Camera con buone cifre che in quelle, come in altre strade, l'aumento di tariffa non ha prodotto veruna diminuzione di movimento, anzi fu causa di aumento negli incassi.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Susani.

SUSANI. Facendomi a discorrere di questa legge, io debbo anzitutto dichiarare che mi sento altamente compreso di un fatto, del bisogno cioè in cui versa il paese di restaurare le finanze dello Stato.

Ammetto che uno dei modi i quali ponno esser adottati per condurre, senza gran danno dei cittadini, denaro nel pubblico erario, sia l'imporre i trasporti.

Come corollario di questo principio, io ammetto la bontà della tassa che ci viene proposta dal Ministero; ma, o signori, io prego la Camera di voler seriamente considerare ove si andrebbe se, adottando puramente e semplicemente la proposta di legge quale ci è presentata, noi non applicassimo completamente l'anzidetto principio.

In quanto a me, riconoscendo il principio del quale è corollario, dichiaro che non darò il voto favorevole a questa legge, se non quando con eguale misura tutti i trasporti siano imposti.

E perchè, o signori, in questo avviso non dovrebbe venire la Camera, perchè non dovrebbe venirci l'onorevole ministro delle finanze, quando, essendo dimostrato che ciò è secondo giustizia e nei limiti del comportabile, sia anche dimostrato che ciò accrescerebbe il reddito dello Stato?

Ed invero, o signori, che fuori dell'applicazione generale del principio non ci possa essere giustizia, non credo che ci sia mestieri di molte parole per dimostrarlo. Non mi voglio fondare sopra il fatto delle legislazioni che hanno preceduto in questa materia di imposta l'attuale proposta del Ministero. Potrei dirvi che in nessun luogo dove le ferrovie sono a questo modo colpite, non lo sono in quanto siano strade di ferro, ma unicamente in quanto sono un mezzo di trasporto, e quindi cadono sotto la disposizione di una legge generale. L'ente imposto è il viaggiatore, non già la industria della società; questa lo è altrimenti.

Ma io non credo, o signori, che qui debba prevalere come conveniente argomento il fatto di ciò che avviene altrove. Piuttosto mi fermerò a notare, e prego la Camera a volerlo bene considerare, che cosa avverrebbe se, approvando qual è questa proposta di legge, si lasciassero liberi da imposizione gli altri mezzi di trasporto. È ovvio che ne verrebbe una condizione artatamente sfavorevole alle strade di ferro.

Per le ferrovie, d'onde si traggono principalmente i criteri per stabilire un limite razionale alle tariffe?

Evidentemente da due considerazioni: dal costo di costruzione e di esercizio da una parte, e dall'altra dalla bontà relativa del mezzo di trasporto; da quei vantaggi che esse possono accordare ed accordano, per guadagno di tempo principalmente, sopra le altre strade, sopra gli altri veicoli ordinari.

Ora, o signori, se noi imponiamo i trasporti sulle strade ferrate, senza in pari tempo imporre i trasporti sulle strade ordinarie, non solo incorriamo nella difficoltà di dover rispondere alle obiezioni mosse dall'onorevole preopinante, ma evidentemente cadiamo anche nell'errore di aver alterato, contro natura, a danno delle strade ferrate, il rapporto economico che è tra i due mezzi di trasporto.

Io quindi reputo che le ragioni addotte da coloro i quali sostennero la convenienza d'imporre le strade ferrate come gli altri trasporti, dicendo che il non farlo equivarrebbe a dare a queste un premio eccezionale, qui, a maggiore diritto, debbono essere invocate, perchè, se noi non imponiamo ugualmente i trasporti tutti, nonchè fare una facilitazione alle strade ferrate, verremmo ad imporre loro un sacrificio ingiusto ed iniquo.

In verità, o signori, quand'anche di un principio sia dimostrata la sussistenza, parmi che, prima di applicarlo generalmente e senza riserva, debbasi badare all'effetto che da quell'applicazione verrebbe a risultare. Mi accosterei all'opinione dell'onorevole preopinante, se anch'io credessi, come egli ha dichiarato di credere, alle dannose conseguenze che dall'applicazione di questa tassa potrebbero derivare. E siccome io invoco l'applicazione più estesa del principio di tassazione sui trasporti, prima di farmi ad esporre le ragioni che m'inducono, quando esso sia applicato, ad accettare anche la tassa sulle strade ferrate, mi corre obbligo di dire quali siano i vantaggi che l'erario potrebbe derivare dalla estensione da me propugnata. Mi dispiace di non vedere sul banco dei ministri l'onorevole guardiano del tesoro dello

Stato, imperocchè confiderei che le ragioni che sarò per esporre potessero trarlo facilmente a sostenere la mia opinione.

PRESIDENTE. Avverto il deputato Susani e la Camera che il signor ministro delle finanze è ammalato.

SUSANI. Ne sono dolente; del resto, io non ho inteso di muovergli rimprovero; solamente mi spiace di non potere avere in lui un alleato, perchè credo che egli, più che altri, dovrebbe apprezzare l'importanza del maggior introito che verrebbe nelle casse dello Stato, qualora la legge fosse estesa a tutti i trasporti.

Continuando, dirò che in due paesi principalmente si ponno raccogliere dati concludenti per giudicare del valore relativo dell'imposta sopra le strade ferrate e sopra gli altri mezzi di trasporto, cioè in Francia ed in Inghilterra. Non voglio ora annoiare la Camera con eccessive cifre, ma alcune essa mi permetterà che io brevemente riassuma. Mi limiterò a parlare dell'Inghilterra.

In Inghilterra, come tutti sanno, esiste una legislazione, la quale impone con diverso modo, ma con misura equabile, tutti i trasporti. Come tutti pur sanno, la legislazione inglese è così complicata, che non può essere citata, neppure in questo caso, una legge sola.

Gli atti i quali stabiliscono il principio e la entità di questa tassazione, attualmente vigenti, sono tre: il 2° e 3° Guglielmo IV, capo 120 (del 16 agosto 1852); il 5° e 6° Vittoria, capo 79 (del 5 agosto 1842); il 7° ed 8° Vittoria, capo 85 (del 9 agosto 1844).

In forza di questa legislazione sono imposte le carrozze di affitto, qualunque esse siano, le diligenze, i trasporti, qualunque essi siano, dei passeggeri; ma non si tassano le merci.

L'imposizione sopra le carrozze è di lire sterline tre e tre scellini per ogni licenza ordinaria; di cinque scellini per ogni licenza supplementaria, e d'un penny e mezzo, ossia di circa quindici dei nostri centesimi per ogni miglio percorso dalle vetture. L'*Inland revenue office*, ufficio il quale ha l'incarico dell'esazione di questa, così come della imposta sulle strade ferrate, fornisce i dati per giudicare dell'ammontare dei risultati. Ho rilevato i dati che si riferiscono ai nove anni compresi tra il 1851 e il 1860 e li ho suddivisi a seconda delle tre categorie d'enti imposti. Non annoierò la Camera colla lettura di questo specchietto, mi basta che la Camera mi permetta d'inserirlo nel resoconto ufficiale.

Reddito delle tasse sulle diligenze, vetture pubbliche e strade ferrate nella Gran Bretagna.

	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860
Hackney carriages	88,033	84,566	72,491	63,468	69,663	74,429	80,153	82,129	86,203	87,812
Stage carriages...	217,063	218,231	202,814	173,601	133,117	114,807	118,588	125,016	127,673	127,969
Railways.....	287,332	280,314	303,386	309,194	323,790	334,063	348,611	339,569	339,212	366,288

NB. Gli anni finiscono al 31 marzo.

Accennerò semplicemente ad un risultato il quale mi sembra meritare d'essere preso in particolare considerazione.

Le somme incassate dallo Stato a questo titolo si mantengono pressochè costanti in questi anni; c'è un aumento; ma quest'aumento corrisponde appena all'aumento naturale dei traffici e della popolazione. Naturalmente si spostano le entità relative delle diverse categorie, secondo che viene aumentando lo sviluppo della rete ferroviaria. Questo mi prova che vi ha in quel paese, e vi dev'essere dovunque, una certa somma d'attività, la quale necessariamente si manifesta scegliendo quelle strade di percorso che si presentano come le più convenienti.

Quando crescono le strade ferrate, il movimento delle strade ordinarie si trasporta su quelle; ma le strade ferrate non accrescono sensibilmente il cumulo degli interessi ai quali quell'attività corrisponde. Ciò vale, ben inteso, per un paese nel quale è ampia e completa la rete delle ordinarie vie di comunicazioni.

Che cosa tassiamo noi dunque quando tassiamo le strade ferrate? Se vogliamo essere logici, se vogliamo essere razionali, dovremo dire che tassiamo in modo indiretto quelle industrie nelle quali l'attività dell'uomo ci si manifesta sotto il sembiante della locomozione. In questo caso pigliamo la locomozione a sintomo dell'esercizio e dell'entità di un'industria, così come in molte altre maniere di tassazione, altri sintomi esterni dal legislatore, in materia di finanza e d'imposte indirette, sono colpiti.

Il reddito di questa tassa nel 1860 è stato, in Inghilterra, di circa 14,500,000 franchi, e di questi 14,500,000 franchi, più d'un terzo, e quasi la metà, risulta dalla tassa percetta dagli altri mezzi di trasporto. Se ritorniamo più addietro, troviamo che nel 1851 il cumulo dei redditi verificati per l'imposta sugli altri mezzi di trasporto superava il prodotto delle strade ferrate.

Ora, o signori, io tengo per fermo che nessuno potrà dire che esageri la condizione attuale delle cose; se affermo che attualmente, mentre la rete italiana è ancora sul nascere, non è arrischiato il dire che, imponendo tutti gli altri mezzi di trasporto, ne avremo almeno tanto quanto il Ministero crede di poter ricavare dall'imposta sulle strade ferrate.

Quindi, e per amore dei principii, e per giustizia distributiva, e per l'interesse dello Stato, sono condotto a desiderare e desidero che la legge si faccia, ma che si estenda equamente a tutti i mezzi di trasporto.

Avrò l'onore di fare in proposito una concreta proposizione alla Camera, ma per ora passo oltre. Prima però di abbandonare l'argomento, mi si permetta di citare l'esempio della Francia.

In Francia, o signori, la legislazione che tassa i trasporti è antichissima, e, cosa strana, data da un'epoca la quale per avventura, assai meglio d'ogni altra epoca storica, può in qualche maniera paragonarsi alla nostra.

La legislazione francese a questo riguardo risale all'anno 1797. La legge del 30 settembre di quell'anno fu quella che per la prima stabilì la tassazione dei trasporti, imponendo il 10 per cento sul trasporto dei viaggiatori, e, notate bene, o signori, esentando i viaggiatori i quali pigliavano posto sull'imperiale.

Questa legge fu successivamente modificata nel 1817 e nel 1819; ma furono modificazioni le quali si possono chiamare secondarie e di dettaglio, perchè lasciarono intatto il principio.

Nel 1838 nacque in Francia una gravissima questione. Era a que' tempi introdotta la strada ferrata. Essa, come mezzo

di trasporto, cadeva sotto il colpo della legge. Il 10 per cento sui passeggeri, in virtù della legge antica, si percepiva sopra la totalità del reddito.

Ma, o signori, qui è mestieri che mi si conceda una piccola digressione. In sull'origine delle strade ferrate, in tutti i paesi, in Inghilterra, dove ebbero la culla, in Francia, in Prussia, per gran tempo si è avuto l'idea che esse potessero assimilarsi così completamente alle strade ordinarie, che, come avviene per esse, qualunque privato potesse andarvi sopra colla propria carrozza. Quindi nello stabilimento dei massimi di tariffa e dei principii di *tariffazione*, se mi è lecita la parola, una notevole introduzione.

Le tariffe tutte in quei paesi furono distinte, e per abitudine continuano ad esserlo, in due parti: l'una delle quali si considera come corrispondente alla retribuzione dovuta al proprietario della strada da chi la percorre col proprio veicolo; ed i Francesi chiamano questo, diritto di pedaggio; e l'altra parte è attribuita all'effettivo trasporto, che è il corrispettivo della trazione e dei servizi che ottiene chi si vale anche dei mezzi di trasporto serviti dal proprietario della strada. Questa parte i Francesi la chiamano *transport*. Il rapporto tra la parte della tariffa chiamata *transport* e quella dovuta a titolo di pedaggio è come uno a due; ossia il *transport* è un terzo della tariffa totale.

Egli era facile a concepire come le società delle strade ferrate in Francia potessero muover doglianza, perchè, venendo applicata la tassa del dieci per cento anche a quella porzione del reddito che si riferiva al pedaggio, esse erano poste in condizione altamente sfavorevole a fronte dei trasporti ordinari. Difatti il Governo francese propose alle Camere una legge, legge che fu poi emanata il 2 luglio 1838, colla quale fu dichiarato che la tassa del decimo sui trasporti per le strade ferrate dovesse applicarsi unicamente alla parte di tariffa che si riferisce al *transport*, e di più che in ogni caso, nel quale la tariffa non fosse suddivisa nelle due parti che ho detto, per legge s'intendesse che la parte dovuta al *transport* sarebbe calcolata in un terzo del prodotto totale.

Quando questa questione venne portata alla Camera dei deputati di Francia, fu argomento di una splendidissima discussione. Credo che molte delle cose le quali furono dibattute in quell'occasione le risentiremo in quest'aula. La Commissione della Camera, impadronendosi dei principii dai quali partiva l'onorevole preopinante, propose la soppressione completa della tassa per le strade ferrate. Ma la Camera mantenne i principii della legge governativa. In quell'occasione si è fatto valere dai sostenitori della legge che, ove si esonerasse dalla tassa la parte della tariffa riferibile al *transport*, si sarebbe dato un premio indebito alle strade ferrate. Io, o signori, ritorco l'argomento, e domando dalla vostra giustizia vogliate dichiarare che l'imporre le strade ferrate sarebbe un'iniquità, se nel tempo stesso non si imponessero gli altri mezzi di trasporto.

Recentemente, nel 1855, vedendosi da una parte i bisogni crescenti dell'erario (ed in questo io credo che noi oggi non siamo certo in condizioni più fortunate), e vedendosi dall'altra lo sviluppo che pigliavano le strade ferrate, il Governo propose ed il Corpo legislativo adottò che il dieci per cento sul prodotto dei viaggiatori e delle merci trasportati a grande velocità dovesse percepirsi non più sul terzo, ma sibbene sopra il totale del reddito. Il prodotto di questa tassa, secondo gli ultimi dati che io ho potuto verificare, ascese all'enorme somma di 20,899,000 lire. Il reddito sugli altri mezzi di trasporto, se non erro, si mantenne ancora prossimo agli otto milioni. Quindi il rapporto tra il prodotto delle due

imposte è assai simile a quello che è attualmente in Inghilterra.

Non aggiungo parola per dimostrare la convenienza, ed è questa la prima parte del mio assunto, che, se l'imposta debba decretarsi per giustizia e per riguardo agli interessi generali dello Stato, essa deve estendersi indistintamente sopra tutti i mezzi di trasporto.

Ma a me, il quale ho detto che, posto il principio generale, voterò l'applicazione della legge anche al caso particolare, a me corre debito di dimostrare come le obiezioni mosse dall'onorevole preopinante non abbiano tanto di peso da fare che la Camera debba pronunziarsi contro l'applicazione della tassa sui trasporti a grande velocità sulle strade ferrate; imperocchè, se in questa sentenza la Camera mai venisse, io poi sosterei che sarebbe alla sua volta ingiusto lo imporre gli altri mezzi di trasporto.

In verità spiacevi trovarmi dissenziente da un uomo delle strade ferrate così benemerito, quale si è l'ingegnere Ranco; pure non posso a meno di chiedergli licenza d'espone francamente la mia opinione sopra alcuna delle cose dette da lui.

L'onorevole Ranco disse ch'egli voleva dimostrare essere l'imposizione di questa tassa dannosa agli interessi della nazione ed inopportuna.

Come uno dei principali argomenti egli pose innanzi prima di tutto un principio, il quale dice astrattamente che ogniqualvolta cresca il prezzo di una cosa, diminuisce il numero di quelli che ne usano. È questo un principio ammesso da tutti gli economisti, e che, tenuto nei limiti della generalità, io per il primo riconosco giustissimo. Ma, o signori, non vi ha principio senza la sua eccezione; ed io credo che sia a guardarsi in tutto, e in questa cosa principalmente, dall'abusare dei principii. Nulla di più pericoloso che applicare un principio buono ad un caso al quale non calzi.

L'onorevole preopinante disse che il danno si produrrebbe in due modi: in primo luogo accrescendosi la potenza sottrattiva delle strade ordinarie, le quali evidentemente assai meglio potranno competere, come egli giustamente disse, colle ferrovie, quando aumenti la differenza dei prezzi di trasporto. A questo rispondo che, adottato il mio sistema, l'obiezione non si potrebbe più muovere. Egli in secondo luogo dice: l'accrescimento del prezzo dei trasporti cagionerà una diminuzione di entrata anche per lo spostamento nelle classi, e perchè obbligherà una parte di quelli che appena appena possono oggi servirsi delle strade ferrate a ritornare all'uso delle proprie gambe.

Ma, signori, io credo che, sebbene in queste obiezioni sia qualche cosa di serio, esse però non siano così assolutamente accettabili, quali furon testè espòste.

È egli molto temibile lo spostamento delle classi? È egli molto temibile, non in genere, ma tra noi, in Italia? Io dico di no.

E qui prego l'onorevole Ranco a fermare sopra di ciò la sua attenzione, e, se egli abbia da addurre qualche argomento contro quel che dirò, lo invito a volerlo esporre, che io lo sentirei ben volentieri.

Dico di no, perchè credo che l'esperienza, la quale è in quest'ordine di cose la più attendibile maestra, producendo statistiche, le quali comprendono una gran serie d'anni, dimostri che, a dispetto della tassa, in tutti i paesi, i quali hanno divisioni di classi, si è verificato questo fenomeno, che siano sempre venute crescendo le cifre che per ogni cento passeggeri rappresentano la parte delle classi superiori rispetto alle sottostanti. A questo proposito non voglio annoiare la Camera, abbandonandomi a citazioni numeriche, dirò solo che

è fuori di dubbio che così è, e aggiungerò che così debb'essere. Man mano che cresce il benessere delle popolazioni, cresce la loro tendenza verso le classi superiori. Tra noi, dove il numero di coloro che vanno in prima classe è già così scarso, il male temuto dall'onorevole Ranco sarebbe di necessità assai minore di quel che potesse essere altrove.

Potrebbe oppormi l'onorevole preopinante, che questo spostamento favorevole all'introito sarebbe succeduto, senza la tassa, in una proporzione superiore; ma io di ciò non dovrei preoccuparmi se non quando mi si dimostrasse che, non ostante l'avverarsi di questo fatto, fosse diminuito il reddito delle strade ferrate.

Una tale diminuzione si è essa verificata? E quando siasi verificata, può essa attribuirsi ad effetto dell'imposta? A me pare che no.

Pigliate in mano le statistiche delle strade ferrate francesi ed inglesi, e voi vedrete che in Inghilterra, così come in Francia, l'aumento progressivo non fu arrestato.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici potrà certo fornire sopra di ciò dei dati concludenti derivati dalla sua propria esperienza. Avendo egli annunciato che si fermerà sopra di questo argomento, io, per non far perder tempo alla Camera, lo tocco appena di volo. Una sola cosa debbo dire, ed è che in Francia vi fu un anno, e fu il 1855, nel quale da una tariffa, la quale era affetta da un tanto d'imposta, si è passato ad una tariffa colpita da tre volte quella imposta.

Or bene, o signori, che cosa è avvenuto? Qualcuno ha detto, e forse si citerà in questa Camera, che paragonando il movimento delle strade ferrate in Francia, tra il 1855 ed il 1856, ci sia stata una diminuzione di movimento; io per il primo enuncio il fatto, perchè non amo di doverlo ribattere dopo; affermo però che, se voi passerete a considerare gli anni successivi, vedrete che l'aumento progressivo è ripreso.

Le ragioni che volessero trarre dal paragone fra il 1855 ed il 1856 gli oppugnatori della legge, non potrebbero aversi per concludenti. Quegli anni si risentirono di tali accidentalità, che ogni accurato statista dovrebbe eliminarli dal computo. In primo luogo, nel 1855, per ispeciali ragioni, il movimento fu e doveva essere enormemente grande. Queste ragioni erano principalmente due: l'immensa affluenza dei passeggeri chiamati al cuore della Francia, a Parigi, dalla grande esposizione industriale, e il grandioso, l'immenso movimento del materiale e delle truppe prodotto dalla guerra in Crimea.

Ora, o signori, se voi voleste farvi a calcolare, tenendo conto dell'influenza di questi elementi, e riducendo l'anno 1855 alle condizioni ordinarie, voi vedreste che in Francia la mutazione della tariffa, dipendente dall'accrescimento della tassa, non ha avuto quella temibile influenza che il preopinante ci adduceva.

Piuttosto, o signori, io mi preoccupo grandemente di ciò a cui badò la legge del 1797, esonerando coloro che erano costretti a viaggiare sull'imperiale delle diligenze dal pagare l'imposta.

Vi ha una classe di cittadini la quale certamente ha diritto alla speciale benevolenza del legislatore, ed è quella classe alla quale accennava l'onorevole preopinante, quando temeva che alcuni, i quali si trovano al confine dell'impossibilità di usare delle strade ferrate, sarebbero quindi innanzi obbligati di andare a piedi.

Egli considerò questo fatto dal punto di vista finanziario; per me il caso di costoro è di ben maggiore importanza. Io lo considero non tanto fiscalmente, quanto dal punto di vista sociale, umanitario, economico, nel più largo significato della parola.

Io mi preoccupo altamente di questa classe di viaggiatori, ch'egli dice si potrebbero perdere; io me ne preoccuperei quand'anche avessi la convinzione che non si dovessero perdere.

Il Parlamento inglese che cosa ha fatto per provvedere ad essi? Ha ordinato (se la memoria non mi tradisce, nel 7° ed 8° Vittoria, capo 85, al paragrafo 6) che vi dovessero essere dei convogli a buon mercato; convogli che poi, perchè dovevano farsi in esecuzione di un ordine del Parlamento, presero il nome di *treni parlamentari*.

La legge inglese vuole che su tutte le linee di strade ferrate, in tutti i giorni dell'anno, eccettuato il Natale, vi sia un convoglio per ciascuna direzione, il quale trasporti i passeggeri di terza classe a un *minimum* di tariffa inferiore a quello che le tariffe ordinarie concedevano. Il Parlamento dichiarò esente dalla tassa il prezzo di questo trasporto.

In verità questa (e prego la Camera di porvi mente) è cosa assai diversa dall'esonerare indistintamente tutti i viaggiatori di terza classe.

Benissimo ha detto la Commissione nella sua relazione, asserendo che allo stato attuale delle cose, se noi esoneriamo tutti i viaggiatori di terza classe, abbandoneremo la maggior parte del reddito sperato; quindi non è presumibile che una tale esenzione possa essere ammessa da chi voglia che l'imposta produca un apprezzabile vantaggio allo Stato.

Ma io credo d'altra parte che non sia difficile di provvedere a qualche cosa che somigli al *Parliamentary train* degli Inglesi. Credo che questo possa da noi ottenersi non già copiando macchinalmente ciò che nella Gran Bretagna fu fatto, giacchè, lo ripeto, non son di coloro i quali stimano che si possano sempre con eguale vantaggio trasportare dappertutto le medesime cose, ma piuttosto imitando altri esempi i quali ci persuadano che si può provvedere nello stesso tempo e all'interesse di quelle classi che meritano il maggior riguardo, e all'interesse dell'amministrazione delle strade ferrate dello Stato.

In Prussia, principalmente, io trovo la recente introduzione (e dico recente per l'estensione presa da sei a sette anni a questa parte) di certi particolari carri di trasporto detti *stehwagen*, che corrispondono ai *standup* degli Inglesi, nei quali, a tariffa assai ridotta, si trasportano viaggiatori in piedi.

Quando io fui a Napoli mi ricordo aver veduta sulla strada ferrata, che unica allora esisteva in quelle provincie, usata simile maniera di trasporto. Credo che a Napoli dicasi delle persone in *giacca*, imperocchè si esige che i viaggiatori per essere ammessi in quella specie di carri vestano la *giacchetta*.

Se noi una volta al giorno, per ciascuna direzione di ogni tronco di strada ferrata, attivissimo un convoglio il quale contenesse anche carrozze di questa specie, e se per quelle carrozze si diminuisse la tariffa al disotto di quello che essa è attualmente per la terza classe, la si portasse, ad esempio, a quattro centesimi, io credo che il legislatore farebbe bene di esonerare quella percezione da ogni debito d'imposta. È mio avviso che ciò possa farsi senza tema di nuocere alle entrate dello Stato o al legittimo guadagno delle società. E di tanto io sono convinto, che anche sopra quest'argomento avrò l'onore di sottoporre una proposta formale alla Camera appena avrò finito, e sarà fra brevissimi istanti.

Mi resta ancora a dire qualche cosa sopra due altri argomenti toccati dall'onorevole deputato Ranco.

Egli disse che questa tassa applicata alle strade ferrate dello Stato porterebbe direttamente a veder diminuiti i loro

prodotti. A questo mi pare di aver già risposto, affermando che non ho quel timore che egli ha, ed esponendo le ragioni che in me hanno fatto forte questa convinzione.

In questa questione il giudizio su molti fatti è abbandonato all'apprezzamento individuale; io la penso così, e quindi non ho altro da aggiungere; solo ripeterò in me essere certezza che il caso temuto da lui non si verificherà.

Egli parlò delle strade concesse all'industria privata. Sopra queste strade, egli dice, voi avete guarentito un *minimum* d'interesse. Se i loro proventi scemano, quello che pigliate da una parte voi lo rimetterete dall'altra per la maggior contribuzione che dovrete dare alle compagnie in complemento del *minimum* d'interesse garantito. Di più, dice egli, vi saranno le spese d'esazione.

Permettetemi, signori, ch'io preghi l'onorevole Ranco a voler dire quale sarà la spesa di esazione. A me sembra che, se vi ha imposta per cui la spesa d'esazione sia minima, la è cotesta di certo, per la quale è quasi zero. In Inghilterra, in Francia non v'ha alcuna apprezzabile spesa d'esazione.

La riscossione di questa tassa per parte delle società non esige nessun'operazione oltre a quelle che si vogliono per l'esazione del prezzo del biglietto. Il numero dei biglietti è assai facilmente controllabile. Quando le amministrazioni ed il controllo siano bene ordinati, in questo non vi è possibilità di frode. Non vi sarà dunque altra spesa all'infuori di una parte della retribuzione che si darà ad un impiegato incaricato, tra le altre funzioni, del raccogliere i dati forniti dalle contabilità sociali e di fare qualche accidentale e rara verifica. Ora questa spesa è così lieve, che l'onorevole Ranco mi concederà essere la medesima matematicamente trascurabile, quasi zero.

Non si avranno dunque spese d'esazione, ma ancora, secondo l'onorevole preopinante, resta a tener conto della diminuzione dei proventi.

A tal riguardo, le stesse ragioni che valgono per le strade dello Stato, valgono evidentemente anche per quelle delle società private; che anzi, quantunque ciò possa sembrare un paradosso, ben lungi dall'arrecare un danno alle strade ferrate, l'imposta arrecherà un vantaggio al pubblico; imperocchè molte società, le quali per pregiudizi inveterati stanno con danno del loro esercizio nei limiti del *maximum* della tariffa e non discendono al livello al quale potrebbero di leggersi venire con vantaggio non meno del pubblico che di se stesse, più facilmente coll'andare del tempo ripareranno esse medesime a quell'eventuale squilibrio che potrebbe verificarsi, e che deriverebbe non dall'imposta, ma dall'essere, all'infuori di essa, già troppo alta la tariffa.

L'effetto della tassa su tariffe ragionevolmente remuneratrici, come sono quelle dello Stato, io non lo temo. Dove le tariffe siano eccessive, la tassa dovrà produrne una mitigazione, e ciò si farà con profitto del pubblico, dell'erario e delle stesse società.

L'onorevole preopinante ha pur detto: ma, o signori, quest'imposta deprezza il valore industriale delle strade ferrate; quindi scemerà il concorso dei capitali ch'è desiderato affluiscano per esse nel nostro paese:

Io, il quale non credo che l'imposta abbia per effetto di diminuire i proventi delle ferrovie, naturalmente non posso ammettere che scemi seriamente il valore industriale della speculazione, non debbo, nè posso credere che scemi la concorrenza del capitale. Restano i pregiudizi reali od artificiali che i capitalisti ci potessero far scontare. Ma quando già senza l'imposta non veggio capitale di sorta accorrere, dico la verità che in questo momento di ciò mi preoccupo assai poco.

Io porto poi su quest'argomento opinione essenzialmente diversa da quella dell'onorevole Ranco.

La Camera sa che io nutro il convincimento che tutte le volte lo Stato, per trovare società private che assumano una concessione, debbe ricorrere a garanzie eccezionali, gravose, quasi perpetue, d'interessi enormi, val molto meglio che egli stesso s'accinga all'impresa. Su di ciò si contrastano sempre due opinioni diverse, ed io so che per solito ciascuno finisce sempre per mantenere la sua. Non entrerò dunque nella discussione, ma solo dirò che nelle condizioni attuali del nostro credito io ad ogni modo non credo che convenga di far fondamento sulle società concessionarie.

Per ultimo l'onorevole Ranco disse: ma, signori, il ministro delle finanze vi dice che l'ammontare presumibile dell'imposta sia di quattro milioni, ed io non lo credo. Ho fatto i conti, soggiunse l'onorevole Ranco, e veramente non so d'onde questi quattro milioni possano venire.

Io parlo in questo con molta peritanza, trovandomi a fronte di un avversario così illustre, com'è l'ingegnere Ranco; confido però che il signor ministro dei lavori pubblici, il quale è certo in condizione di avere delle cifre più attendibili di quelle che io non abbia potuto procurarmi nel breve tempo trascorso dacché la legge fu posta all'ordine del giorno, vorrà consolidare la mia opinione.

Vedo dall'ultimo resoconto dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato che nel 1839, se noi avessimo imposto il decimo, avremmo aumentato il prodotto di quasi 900,000 lire.

Feci il conto, non sulle sole strade di ferro di cui ci possono essere i resoconti, ma su quelle anche che da poco tempo sono aperte, valutando il loro reddito probabile secondo i più attendibili criteri.

Ho fatto questo conto, così come credo che l'avrà potuto fare l'onorevole preopinante.

Non voglio adesso annoiare la Camera colla esposizione di questo conto, poichè, ripeto, il ministro potrà di questo informarla assai meglio che a me non sia dato; ma debbo dire essere arrivato alla conclusione che la cifra di L. 4,000,000, assegnata come prodotto presumibile dell'imposta per l'anno susseguente alla pubblicazione della legge, non può crederci di molto esagerata.

Credo poi che noi facciamo una legge non per l'anno venturo, ma per molti anni avvenire, e so che lo sviluppo delle strade ferrate viene tutti i giorni crescendo con una rapidità che noi vorremmo anche maggiore, ma ch'è di già certo lo devole.

Avuto riguardo ai bisogni del pubblico erario, io poi so che voi dovreste quando che sia venire a decretare questa imposizione in fatto d'imposte.

Noi, per le leggi dell'equilibrio indispensabili fra le diverse nazioni civili, siamo tenuti a stare entro certi limiti, in certe categorie.

Or bene, poichè un giorno o l'altro a questa imposta voi ci avrete da venire, val meglio venirci oggi che le strade sono poche, od aspettare che siano molte?

Io sono convinto che nell'interesse del paese, perchè la scossa si senta meno, val meglio imporla oggi, che non aspettare ad imporla domani.

Pensate che le popolazioni dell'Italia meridionale, alle quali voi farete quando che sia sentire il grandissimo ed ancora non abbastanza apprezzato beneficio delle strade ferrate, non lamenteranno punto il lieve aumento della tariffa. Guardate se per le strade ferrate del Lombardo-Veneto, le quali hanno una tariffa che differisce più di quanto importi il decimo che sarebbe portato dall'imposta della tariffa delle

strade ferrate dello Stato, la differenza, perchè introdotta da principio, ha dato luogo a lagnanze! Produce essa una differenza di movimento? Io sfido chiunque a sostenerlo.

Concludo: per le ragioni dette, non credo che le strade ferrate possano fare eccezione alla materia generale dell'imposta di trasporto, e propongo che la Camera, adottando la massima che la legge abbia ad estendersi a tutti i trasporti, domandi alla Commissione di emendare, in conformità di quella massima, l'attuale progetto.

Propongo inoltre un ordine del giorno, col quale, autorizzando il ministro dei lavori pubblici ad introdurre sulle strade ferrate dello Stato, una volta per ciascun verso su tutti i tronchi, il trasporto in carrozze senza sedili, ma coperte, alla tariffa di quattro centesimi per chilometro, lo si inviti anche a presentare al Parlamento una legge che autorizzi (non che obblighi) tutte le società private delle strade di ferro in Italia ad imitare, nei medesimi limiti e colla medesima misura di tariffa, l'esempio dato dal Governo.

PRESIDENTE. Favorisca di mandarmi la sua proposta perchè possa leggerla a suo tempo, prima di metterla ai voti.

La parola è al deputato Cini.

CINI. Il progetto di legge, che è sottoposto in questo giorno alla Camera, è stato combattuto dall'autorevole parola del deputato Ranco direttamente, ed è stato indirettamente, ed in gran parte combattuto pure con la consueta erudizione dalla parola del deputato Susani.

Io mi trovo in questa guisa a dover da un lato consentire col deputato Susani in quella parte che non combatteva il progetto di legge, ma mi trovo in gran dissenso con lui sull'altra.

L'onorevole Ranco trovava che il progetto di legge imponeva un gravame troppo forte al paese; l'onorevole Susani trovava che non gliene imponeva abbastanza; quindi, mentre l'uno rigettava la proposta di legge perchè metteva una tassa, l'altro non l'approvava perchè avrebbe voluto una tassa maggiore.

La maggior parte delle considerazioni fatte dall'onorevole Susani escono, per così dire, fuori del progetto di legge. Il ministro per le finanze sarebbe senza dubbio contento se tutto quello che il deputato Susani proponeva potesse ottenersi; ma io temo che, quando in questo caso si seguissero le sue idee, il ministro per le finanze, volendo aver troppo, non avrebbe nulla.

Quanto a me, il progetto di legge tal quale è presentato, proponendo imporre solamente la locomozione sulle strade ferrate, è giusto e savio; mescolarvi altre tasse sulla locomozione non farebbe che rendere il progetto stesso di meno facile, o, per meglio dire, d'impossibile esecuzione, rendere illusoria anche quella parte la quale è praticabile.

L'onorevole Susani ha mostrato di non comprendere perchè si debba fare alla locomozione sulle strade ferrate una condizione differente da quella sulle strade ordinarie; per me sembra che la ragione è evidentissima.

SUSANI. Domando la parola.

CINI. La locomozione sulle strade ferrate si trova in condizioni così eccezionali, che nessun altro sistema di locomozione ha di per sè, cioè a dire si trova ad avere il monopolio del trasporto di viaggiatori e di merci. Questo monopolio, che costituisce un privilegio grandissimo, dà naturalmente diritto al potere legislativo d'imporgli anche una tassa che non sarebbe giusto imporre sugli altri mezzi qualunque di trasporti.

Ciò sia detto senza troppo fermarci sopra, giacchè, ripeto, tutto questo è fuori della presente legge.

Eguale parmi che al presente progetto di legge non si debba attaccare un'altra proposta che vi è affatto estranea, quella cioè di obbligare le società delle strade ferrate. . .

SUSANI. Non obbligare.

CINI. . . . a stabilire dei treni a somiglianza dei treni inglesi così detti *parlamentari*, con una tariffa bassa, i quali treni dovrebbero portare i viaggiatori in piedi. È questo un modo che, mi permetterei quasi di dire, non è conveniente per la dignità stessa dell'uomo. Ho veduto questo sistema messo in pratica, ed ho veduto quindi come si sia dovuto abbandonare.

L'onorevole Ranco per altro ha fatte delle gravissime obiezioni al progetto di legge. Ma queste obiezioni si riducono tutte più o meno all'esplicazione di un principio che è riconosciuto verissimo dall'economia politica e che si applica in generale alla produzione di tutte le manifatture. Egli ha detto che, aumentando la tassa, diminuirebbe il numero dei passeggeri, ed in conseguenza verrebbe a diminuire la rendita delle strade ferrate; così da un lato ne soffrirebbe la nazione e lo Stato per le strade ferrate ch'egli esercita da per sé.

Il principio preso astrattamente è senza dubbio inoppugnabile; ma l'onorevole Ranco sa bene che ogni principio astratto nelle sue applicazioni soffre grandissime modificazioni, ed egli sa pur bene quanto sia stato grave problema per tutti gli amministratori di strade ferrate lo stabilire il punto fino al quale si può innalzare una tariffa, senza che ne venga diminuzione nell'ammontare totale della rendita.

Non è vero assolutamente che, aumentando una tariffa, diminuisca sempre l'ammontare della rendita di una strada, come non è vero che, abbassando una tariffa, la rendita continuamente si accresca.

Egli è certo che da un lato il numero dei viaggiatori trova un limite necessario nei bisogni di locomozione, che più o meno corrispondono alle condizioni economiche dei paesi per i quali passano le strade ferrate, e che al di là di quel limite, si abbassino pure le tariffe, non crescerà per questo il numero dei viaggiatori. Così dall'altro lato non si può negare che quel numero diminuirebbe, se la tariffa salisse ad un punto, in cui non trovassero più i viaggiatori il loro conto ad andare per le strade ferrate, ed invece trovassero più conveniente di servirsi di altri mezzi di locomozione; ma perchè si giungesse a questo punto, ci vorrebbe ben altro aumento di tariffa che quello che può cagionare la tassa di cui si tratta.

Tutta la questione presente si riduce dunque a vedere se la tassa che vi viene proposta richieda necessariamente un aumento tale di tariffa da mettere i viaggiatori nella condizione di approfittare piuttosto degli altri mezzi di locomozione, senza parlare di quello più naturale, a cui il deputato Ranco alludeva, cioè di viaggiarsene a piedi.

Ora io dico che colle tariffe, quali esistono sulle strade ferrate d'Italia, e che sono in generale assai miti, l'aumento di un dieci per cento, quale è proposto da questo progetto di legge, non è tale da far diminuire i viaggiatori. Bisognerebbe che quest'aumento rappresentasse una somma maggiore di quella che corrisponde all'enorme risparmio di tempo e di fatica che un viaggiatore fa andando piuttosto per istrada ferrata, che per altro mezzo. Ora è evidente che non vi è proporzione alcuna fra il risparmio di tempo e di fatica che si ottiene andando sulle strade ferrate, ed il dieci per cento che si aumenterebbe sulle tariffe ora esistenti; epperò simile aumento non credo che possa menomamente influire sulla rendita netta delle strade ferrate.

Noi abbiamo degli esempi di aumenti delle tariffe ben più forti di quello che è ora proposto; e l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha accennati due casi, in cui egli stesso ha creduto opportuno di accrescere le tariffe, ed in ambedue i casi si è visto che ciò non solo non ha menomamente diminuita la rendita ordinaria, ma ha lasciato proseguire, come al solito, il progresso nella rendita, che è la conseguenza naturale dell'incremento nel commercio e nella ricchezza del paese.

Del rimanente, in Francia abbiamo avuto, come citava l'onorevole Susani, un esempio chiarissimo di questo fatto, imperocchè l'aumento del decimo, anzi di qualche cosa di più del decimo portato sulle tariffe, non vi ha menomamente arrestato quello sviluppo graduale, quell'aumento progressivo che si verifica in tanti anni nel traffico delle strade ferrate di quell'impero.

Io pertanto prego la Camera a considerare questa legge semplicemente come una legge di finanza, la quale chiede di imporre una tassa, e per conseguenza a considerare solamente se la tassa imposta ha le condizioni che si richiedono, perchè non sia troppo gravosa al paese, e non abbia quegli inconvenienti che ordinariamente fanno rifiutare una nuova tassa.

La tassa è ella veramente gravosa? Non lo è, perchè ognuno di leggeri si persuade che, quando si deve spendere una certa somma per fare un viaggio, un piccolo aumento di spesa, sia pure nelle classi meno ricche, non è ciò che rechi un sensibile aggravio.

Citava l'onorevole Ranco il caso del viaggiatore che vada di qui a Moncalieri; io prenderò il caso della terza classe, appunto perchè si applica ai più poveri, e dirò che colui il quale credeva conveniente per i suoi affari di spendere 40 centesimi, nello stesso modo sarà disposto a spenderne 44; imperocchè, se le sue condizioni economiche non gli permettessero di spendere 44 centesimi, non gli permetterebbero neppure di spenderne 40, e lo costringerebbero a cercare altri mezzi molto più economici di viaggiare.

Io pregherei l'onorevole Ranco di considerare che non è che nelle distanze piccolissime che questa differenza può essere alquanto sensibile; ma, quando si tratta di distanze lunghe, la differenza è certamente di piccolissima importanza. E questo mi rammenta un'osservazione che ha fatto savantamente l'onorevole Susani, quando ha citato che, non ostante l'imposizione della tassa, in Francia ed in Inghilterra il numero dei viaggiatori di prima e di seconda classe è andato sempre aumentando, e quello di terza classe è andato diminuendo. Ciò è naturale; con lo sviluppo della pubblica ricchezza, e, dirò di più, con lo sviluppo delle sane idee economiche, le quali dimostrarono ogni giorno più in Francia e in Inghilterra, e spero lo dimostreranno in Italia, quanto sia grande il valore del tempo, una volta che questa idea veramente sia penetrata nella mente dei nostri concittadini, io sono convinto che, ancorchè le nostre tariffe crescessero molto più di quello che non sono, noi vedremo il movimento sulle strade ferrate crescere continuamente; imperocchè, non bisogna nascondere, il piccolo lavoro delle nostre strade ferrate è dovuto principalmente a questo, che il tempo non è valutato da noi come si dovrebbe; ma il giorno in cui anche per noi sarà divenuto un proverbio quello che è già proverbio presso altri popoli, cioè che *il tempo è danaro*, noi vedremo quanto poca importanza si annetta allo spendere qualche centesimo di più per risparmio di quest'altro elemento preziosissimo di ricchezza che si chiama tempo.

Or dunque, io diceva, se questa tassa riunisce tutte le condizioni, tutte le qualità che richiede una nuova imposta, io prego la Camera ad accettare il presente progetto di legge, senza entrare in altre considerazioni, e segnatamente senza occuparsi di tutte le altre proposte che vi aggiungerebbe l'onorevole Susani.

La tassa presente, oltre al non essere gravosa, non tende a diminuire il numero dei viaggiatori per le ragioni sopra indicate; inoltre non costa nulla di esazione, ed è questo un grandissimo vantaggio per una tassa.

Infatti, i registri delle amministrazioni di strade ferrate, indicando qual è la somma che incassano per i viaggiatori e per merci di grande velocità, non ha la finanza da fare altro che obbligare le direzioni e le amministrazioni delle strade ferrate a pagare il 10 per cento sopra le somme che dai registri risultano per tali titoli incassate.

Quindi mi sembra che essa contenga in sé tutte le desiderabili qualità di una buona tassa.

Ma l'onorevole Ranco dice: voi fate tutto questo, e poi che cosa produrrà questa tassa?

Io non posso sicuramente dire, colla precisione con cui lo dirà l'onorevole ministro, che cosa produrrà questa tassa; ma so che dai rendiconti delle strade ferrate dello Stato e dai bilanci delle società private risulta che nell'anno decorso sono stati incassati più di trenta milioni per il trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci a grande velocità; quindi, se io considero l'aumento giornaliero nel numero dei chilometri aperti al pubblico, e quello che deve attendersi dallo sviluppo maggiore che prenderà il commercio e l'industria, credo che non sia punto esagerata la estimazione del progetto di legge, che ne valuta a quattro milioni il prodotto. Questi quattro milioni, o quell'altra somma che sarà incassata, rappresentano un capitale che potrà essere di una utilità immensa, inquantochè io vedo in essa un mezzo di far pagare alle strade ferrate il frutto di una parte almeno di quei capitali che lo Stato è costretto a raccogliere per costruirle.

Io ho sentito con dolore l'onorevole Ranco dichiarare che converrebbe diminuire le spese dei lavori pubblici, e aumentare quelle dell'armamento...

RANCO. No! no! Io non ho detto questo.

CINI. Quanto a me non posso oggi chiedere risparmi sulle spese di lavori pubblici: io penso che il maggior aiuto all'armamento nazionale stia nella estensione dei lavori pubblici, e segnatamente delle strade ferrate, perchè queste non solo in caso di guerra possono servire materialmente ad aiutare le operazioni dell'esercito, ma servono principalmente a diffondere le idee, a ravvicinare gli animi, a portare nelle più remote parti d'Italia quella civiltà, quelle idee di concordia e di unione che più d'ogni altra cosa devono formare la nostra forza. Ripeterò ancor io quello ch'egli ha detto: *vis unita fortior*; ma ad ottenere questa forza unita poche cose possono tanto giovare in Italia quanto le strade ferrate.

Perciò bisogna ad ogni modo affrettarne la costruzione, e perciò l'imporre sopra quelle già in esercizio una leggerissima parte della loro rendita, mi pare che sia il vero mezzo di ottenere da loro stesse i fondi necessari per estenderle e svilupparle nel modo il più largo possibile.

Io prego quindi la Camera di voler accettare il progetto di legge tal quale è stato presentato dal Ministero.

PRESIDENTE. Il deputato Argentino ha la parola.

ARGENTINO. Signori, la Camera si è mostrata così saviamente penetrata della urgente necessità di provvedere allo squilibrio del bilancio, che non si è arrestata innanzi a

nessuna considerazione, innanzi a nessun sacrificio per colmare il vuoto dell'erario; ed io mi asterrei di combattere per altre ragioni la legge che ci si propone, se non fossi intimamente convinto che i dati dai quali si è partiti per questa tassa sono così falsi, sia dal lato delle teoriche, sia dal lato de' fatti, che, ben lungi dall'ottenersi i risultati previsti, dovrà per l'opposto verificarsi tale ritardo nel progressivo aumento che naturalmente avrebbe il prodotto delle ferrovie, da risolversi in una perdita di quelle rendite che diversamente lo Stato avrebbe raccolto.

Gli argomenti che si adducono per giustificare questo balzello sono pochi, semplicissimi, forse anche seducenti, ma è appunto per questo che bisogna esser cauti, perchè nelle cose umane la maggior parte de' danni si circonda delle attrattive della seduzione.

Si dice: le ferrovie sono costate e costano al Governo tante spese, è quindi regolare che paghino un tributo; ciò è di tale evidenza, che nessuno può metterlo in dubbio.

Una volta che si ha il vantaggio della ferrovia, è così comodo servirsene, che certo non può esservi alcuno, il quale preferisca recarsi altrove con altro mezzo per una piccola moneta che dovesse pagare di più.

Chiunque dovrà trasferirsi da un luogo ad un altro, sia per negozi, sia per vaghezza, non terrà conto sicuramente di una somma insignificante per modificare la sua determinazione; e così quella circolazione, che per altre ragioni ci deve essere nel paese, ci sarà sempre col 10 per 100 di più o di meno, ed il pubblico tesoro avrà così incassato circa 4 milioni, senza che coloro i quali li pagano se ne dolgano, senza che neppure se ne accorgano, perchè chi mette in movimento delle mercanzie o chi fa un viaggio non bada a pochi quattrini; ed infine siffatta imposta ha quell'eccellente pregio che nell'annunciarsi non solleva clamori, perchè quasi nessuno conosce se proprio sarà costretto a pagarla.

Così pensano coloro che sono favorevoli alla presente legge, e così penserei pur io, se la faccenda andasse veramente in tal modo.

Voci. Non si sente.

PRESIDENTE. Se il deputato Argentino volesse scendere alquanto, potrebbe esser meglio inteso.

Voci. Alla tribuna!

ARGENTINO. (*Essendo disceso di alcuni gradini*) Ma i fenomeni di questo genere derivano da cause molto complesse, e si cade sempre in errore quando si riguardano i fatti da un lato soltanto, o l'indagine si arresta innanzi ad alcune ingannevoli apparenze.

Due sono i mezzi che stimolano la circolazione: la comodità e la poca spesa. Nella comodità va compresa la sicurezza ed altre condizioni, che, comunque variabili e difficili ad apprezzarsi, tuttavia sono importanti, perchè influiscono sul morale; ma la spesa è quella che costituisce veramente il limite della circolazione. Gli esempi che potrebbero notarsi in contrario sono impercettibili eccezioni che non alterano il fatto generale.

Supponete che si sopprimesse la ferrovia da Genova a Torino; il traffico si diminuirebbe immensamente; ma credete forse che ciò avverrebbe soltanto perchè non potesse andarsi abbastanza presto o comodamente? Oibò! il traffico si diminuirebbe essenzialmente perchè il trasferimento costerebbe più caro.

Infatti, se la spesa invece restasse la stessa, se in tal prezzo si comprendesse ciò che si guadagna con la celerità, anche senza la ferrovia il traffico da Genova a Torino non soffrirebbe che insensibili variazioni.

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

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

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

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

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

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

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

MOLFINO, relatore. Chiedo di parlare.

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

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

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

PRESIDENTE. Il deputato Broglio ha facoltà di parlare.

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

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

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

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

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

DEPRETIS. Domando la parola.

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

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

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

dicono in generale i giornalisti a chi propone una tassa di bollo sui giornali? Badate che la tassa di bollo avrà per effetto di farvi perdere sulla tassa postale, cosicchè, in ultima analisi, sarà più dannosa che utile. Così l'onorevole Ranco dice anche egli: badate, il decimo che voi volete imporre di soprata, vi farà perdere sull'incasso generale.

Io ritengo che questo modo di vedere è il modo spontaneo delle persone interessate ad una data industria, le quali per la natura stessa delle loro occupazioni vedono un lato della questione sotto apparenze molto più grandi del vero e maggiori di quelle degli altri lati della medesima questione.

Io credo fermamente che le diminuzioni che potranno verificarsi in questo caso, come in quell'altro dei giornali a cui facevo allusione, saranno molto minori dei vantaggi che deriveranno dalla tassa.

D'altronde, a proposito di quest'obbiezione, fu anche molto bene osservato: chi può dire *a priori* quale sia in fatto di tariffa l'unità di misura che ammette il maggior numero di viaggiatori, oltre la quale diminuiscono? Chi oserà dire che quell'unità ideale stia piuttosto ne' dieci, che negli undici o dodici centesimi per chilometro? Ma quand'anche si riuscisse a stabilirlo, certo nessuno potrebbe sostenerci che le nostre tariffe, le quali sono inferiori, generalmente, a quelle del resto dell'Europa ed a quelle, in particolar modo, di altri paesi in grandissima similitudine col nostro, quali sono, per esempio, come accennava l'onorevole Susani, la strada ferrata della grande società lombardo-veneta, nessuno, dico, oserà sostenere che le nostre tariffe sieno giunte precisamente a quel limite estremo, se è vero, com'è verissimo, che hanno un'unità di misura inferiore generalmente alle altre d'Europa.

Noi abbiamo, per esempio, per la prima classe la tariffa di 10 centesimi per chilometro, mentre la società lombardo-veneta l'ha di 11, il che costituisce precisamente quella differenza del decimo; cosicchè noi porteremmo, coll'aumento del 10 per 100, le nostre tariffe a quel punto a cui sono là indipendentemente dalla tassa. Questo vi prova che noi con questa legge non portiamo la nostra tariffa a quel limite, oltre il quale si respingono i viaggiatori, dal momento che altri paesi, in perfetta similitudine col nostro, hanno adottato una tariffa che è di un decimo superiore alla nostra.

Un altro argomento dell'onorevole Ranco fu questo (è un argomento specioso, ma che, secondo me, non regge alla discussione):

Voi avete garantito, dice egli, un *minimum* d'interesse a certe società; se voi mettete questa tassa, siccome, sempre partendo dal suo punto di vista, siccome l'effetto sarà quello di diminuire il numero dei viaggiatori, e in conseguenza gli introiti, voi dovrete poi supplire del vostro a quel tanto di guadagni che avrete portato via alla società per effetto di questa tassa.

Quest'argomentazione somiglia molto a quella che ci siamo sentita fare o che abbiamo letta in favore delle immunità d'imposta per i ricchi. Era uso dire una volta: non caricate l'imposta sui ricchi, perchè, badate, sono i ricchi che fanno vivere i poveri; essi danno lavoro, mantengono l'industria, fanno fiorire il commercio; queste industrie, questo commercio fiorenti tornano a vantaggio delle classi disagiate; dunque, se porterete via le ricchezze ai ricchi, mediante l'imposta, in ultima analisi aggraverete i poveri.

Ma, signori, è un ragionamento comodo il dire: lasciate a me, perchè io possa poi soccorrere e far vivere gli altri. Cominci lo Stato a prendere dove trova da prendere e dove è giusto che prenda; se dovrà poi provvedere altrimenti per

supplire a quegli incoraggiamenti che davano i ricchi, provvederà in via di beneficenza.

Così è in questo caso. Qui trovo un ottimo soggetto di tassazione, e però lasso; se poi sarà vero (io non lo credo affatto), se sarà vero che per l'effetto di questa tassa diminuisca il reddito delle compagnie, e cada al disotto del *minimum* garantito, ci provvederò; ma intanto *age quod agis*; oggi tassiamo, poichè abbiamo assoluto bisogno di quattrini; domani, se sarà necessario, restituirò a chi ne avrà il diritto; ma, ripeto, io non credo punto che cotesta restituzione sia per essere necessaria.

Oltre alla diminuzione dei viaggiatori, l'onorevole Ranco alludeva allo spostamento delle classi, che, cioè, andranno in terza classe quelli che prima andavano nella seconda, e in seconda quelli che andavano in prima.

A questo ha già risposto l'onorevole Susani, osservando che la ragione, o, come gli Inglesi dicono con comoda parola, il *percentage* dei viaggiatori di prima classe tende sempre a crescere; e l'onorevole Susani ne indicava anche il motivo, deducendolo dall'incremento naturale della ricchezza che si diffonde in tutte le classi della società; questa è già infatti una ragione; ma havvene poi un'altra, che io credo più speciale e più forte, ed è che di mano in mano che si diffonde nelle popolazioni l'abitudine di servirsi delle strade ferrate, perchè capiscono la necessità di risparmiare il tempo, affluisce nei vagoni delle strade ferrate una maggior massa di minuta popolazione, una massa che discende mano mano fino agli ultimi ordini sociali. Ora cotesti viaggiatori, quando sono di infimo ordine, hanno per effetto, entrando nei vagoni di terza classe, di respingere necessariamente nelle carrozze di seconda le classi superiori sociali, per quella tendenza naturale che ognuno ha di rimanere co' suoi uguali; questi viaggiatori così respinti dalla terza alla seconda classe, respingono alla loro volta dalla seconda alla prima un numero press'a poco uguale d'altri viaggiatori.

Questa è una ragione per cui il *percentage* dei viaggiatori deve sempre crescere in favore delle classi superiori.

Finalmente l'onorevole Ranco ha fatto delle gravi considerazioni relativamente allo spirito di associazione. Egli ha detto: badate, lo spirito di associazione sventuratamente nel nostro paese è ben lontano dall'aver raggiunto la meta, alla quale è desiderabile che pervenga; ha fatto anzi cattiva prova in varie occasioni; se voi lo tassate, ne diminuirete lo svolgimento e lo slancio.

Qui torna a calzare quell'argomento che ho addotto poco anzi relativamente all'imposta sui ricchi.

Certo, lo spirito di associazione è una cosa utilissima; ma dovremo noi rinunciare per questo a un'altra cosa pure utilissima, come è l'impinguare l'erario? No; noi dobbiamo intanto imporre tutte le tasse che sono necessarie, e state pur sicuri essere impossibile che una misera imposta valga a cangiare i bisogni immutabili e perpetui delle società civili, e sia per impedire la nascita, lo sviluppo, lo slancio di un colosso, qual è lo spirito di associazione, una veramente delle maggiori forze che siano negli Stati moderni.

Dunque il pretendere che lo spirito di associazione, il quale è chiamato ad esistere, a svilupparsi, a ingrandire da tutte le ragioni dell'umano incivilimento, possa essere in questo suo sviluppo impedito dalla tassa del dieci per cento sulle ferrovie, io credo veramente che sia come mettere in gara una tartaruga con una locomotiva; è una lotta impossibile; la forza che trascina è infinitamente superiore a quella che respinge.

Io mi limito a queste considerazioni per concludere in

favore del progetto di legge, osservando soltanto all'onorevole Susani che molti degli argomenti da lui messi in campo in favore del suo sistema io li accolgo volentieri; soltanto mi pare che nel suo medesimo interesse dovrebbe accogliere un mio suggerimento, lasciare, cioè, l'attuale progetto correre al suo destino, e permettere che sia votato tal quale; poi, se egli crede (ed io sono disposto a credere con lui) che vi siano delle buone ragioni per estendere questa tassa ad altri mezzi di locomozione, ne può fare argomento di un progetto particolare di legge; il voler ora amalgamare, fonder insieme due soggetti di tassazione molto dissimili tra loro, e che necessariamente richiedono una grande differenza di procedura nell'esazione dell'imposta, non può non nuocere all'attuale progetto, che è semplicissimo ad eseguirsi, e forse potrebbe farli naufragare tutti e due. Parrebbe dunque miglior consiglio nell'onorevole Susani il lasciar oggi passare questo tal quale, salvo a provvedere in altra occasione agli altri suoi intenti.

PRESIDENTE. Il deputato Michelini ha facoltà di parlare.

MICHELINI. Il primo oratore che ragionava sopra questo progetto di legge esordiva dichiarando dolergli che, appartenendo alla maggioranza, egli dovesse, per obbedire alle sue convinzioni, votare contro la legge proposta dal Ministero.

Quantunque io pure appartenga alla maggioranza (perchè dal 1859, vale a dire dacchè il Governo si pose in modo irrevocabile a capo del movimento italiano, assecondando le mie più antiche e più vive aspirazioni, anch'io sono diventato ministeriale, o poco meno), tuttavia non ho di questi scrupoli. Imperciocchè, se è dovere dei sostenitori del Ministero di dargli voto favorevole in certe solenni contingenze, facendo forza all'uopo alle proprie inclinazioni, perchè si reputa maggior male il cambiamento della politica governativa, in tutti gli altri casi deve essere libero il loro voto.

Questo è il concetto che io mi formo dei doveri della maggioranza, e credo che tale sia pure il concetto che ne abbiano i membri di essa, non meno che il Ministero medesimo.

Se ciò non fosse, si correrebbe rischio di veder molto scemato il numero dei sostenitori del Ministero, i quali potrebbero non formare più la maggioranza.

Ad eccezione dei rari casi testè accennati, ministri e deputati, a qualunque parte politica appartengano, debbono avere unicamente per iscopo di fare le migliori leggi possibili. Questo è il nostro dovere, questo è ciò che hanno diritto di esigere da noi i nostri committenti.

Fatte queste dichiarazioni, per potere colla massima libertà manifestare le mie opinioni sopra un argomento la cui decisione, qualunque sia per essere, non partorisca per certo una crisi ministeriale, entro in materia.

Mi pare di assistere soventi volte in questo recinto all'ingrato lavoro della tela di Penelope. Alcune volte disfacciamo ciò che abbiamo fatto il giorno antecedente, e così di seguito.

Noi vogliamo favorire a tutta possa le comunicazioni, e non la perdoniamo a fatica ed a spese per moltiplicarne i mezzi. Quindi profundiamo denari nella costruzione di strade ferrate, diamo sussidi ingenti alle compagnie che a tali costruzioni si accingono.

Che più? Due de' nostri onorevoli colleghi ci hanno proposto nella tornata d'oggi un progetto di legge tendente a stabilire nel 1863, in Napoli, una esposizione universale dei prodotti di ogni genere. L'argomento principale da essi posto in campo consiste nella necessità di far sì che gl'italiani

si conoscano, si apprezzino, comunichino le loro idee, i pensieri loro; si affratellino.

La Camera a grande maggioranza approvava la presa in considerazione di tale progetto di legge, contro la quale io dichiaro frattanto di aver votato. Se, come è probabile, questo progetto sarà dalla Camera convertito in legge vera, noi imponremo alla nazione la spesa di un milione e forse più, e frattanto, per neutralizzare l'effetto del progetto di legge De Cesare e Conforti, ci si propone ora di diminuire le comunicazioni, aumentandone i prezzi.

Ma, Dio buono! mandiamo a monte questi due progetti di legge, i cui effetti si neutralizzano a vicenda. Semplifichiamo e non complichiamo le cose: la peggiore delle complicazioni nelle macchine è quella in cui, senza necessità, sono ordigni che hanno contraria azione.

Già l'onorevole Ranco ha trattata la quistione sotto l'aspetto economico. Poco o nulla mi rimane ad aggiungere alle ragioni da lui addotte. Bensì avvertirò ch'egli ci somministra un esempio di più dell'analogia che stringe le matematiche colle economiche discipline; della quale analogia altro preclarissimo esempio abbiamo avuto in Italia in una persona, che molti di noi abbiamo conosciuta, dico l'illustre mio amico il senatore Giulio, che fu nello stesso tempo sommo matematico e valente economista.

Il deputato Ranco avvertiva che, aumentando il prezzo dei trasporti, dovevano necessariamente diminuire i viaggi ed il trasporto delle merci sulle strade ferrate. Quest'asserzione, che è appoggiata sopra uno dei canoni più inconcussi della scienza economica, gli è stata negata. Trattandosi di cosa che ha ancora da venire, solamente il tempo dirà se il vero stia dalla parte dell'onorevole Ranco, ovvero de' suoi contraddittori. Frattanto a me deve essere lecito il credere che anche nel nostro caso si verificheranno i fenomeni economici che hanno sempre luogo, cioè che, quando aumenta il prezzo di una merce, ne diminuisce la consumazione. Sì, o signori, quando aumenta il prezzo di una merce, ne diminuisce la consumazione, principalmente quando non è oggetto di prima necessità, come è il caso nostro.

Il ministro dei lavori pubblici ed il deputato Susani hanno adottati casi in cui, non ostante l'aumentata tariffa, aumentò il movimento sulle strade ferrate. Io non conosco i casi adottati, ma sono molto tentato a credere che l'aumentato movimento sia provenuto da altre cagioni, per esempio dal naturale accrescimento della pubblica ricchezza, e non dall'aumentato prezzo.

In economia politica, come in tutto il resto, non si può dire: *post hoc, ergo propter hoc*. Non basta indicare la successività di due fenomeni; bisogna ancora dimostrare che il secondo non abbia potuto provenire che dal primo. Così, se io vedo una penna in aria, dovrò forse concludere che abbiano cessate le leggi della gravità? No; bensì che è più leggera dell'aria.

Ma per le cose che sono state dette contro l'asserzione del deputato Ranco, giova che ci addentriamo un po' di più nell'esame di questo argomento.

Primieramente io credo incontrastabile che, ogniquale volta aumenta il prezzo d'una merce, ne diminuisce la consumazione, come ogniquale volta diminuisce il prezzo aumenta la consumazione. Tuttavia confesso che la diminuzione di consumazione non è sempre proporzionata all'aumento di prezzo. Quando il prezzo è basso, un piccolo aumento cagiona una diminuzione di consumazione appena sensibile; ma, se avessero luogo successivi aumenti di prezzo, ne verrebbero corrispondenti diminuzioni di consumazione, non più propor-

zionati, ma progressivi. Del resto ciò dipende dalla natura delle merci. Così nelle merci alimentari, essendo di assoluta necessità, se ne diminuisce la produzione, non potendosi diminuire proporzionalmente la consumazione, ne cresce progressivamente il prezzo.

L'uso delle strade ferrate non è fra gli oggetti di assoluta necessità. Non mancano altri veicoli, e non mancano, all'uopo, le gambe per fare concorrenza alle ferrovie. I prezzi attuali delle nostre strade ferrate che potrebbero considerarsi come tenui in un paese ricco, com'è, per esempio, l'Inghilterra, non sono tali, se si tien conto delle circostanze economiche in cui versiamo. La successiva mancanza di molti dei principali raccolti, le malattie cui altri sono soggetti, la gravità delle imposte hanno notabilmente scemata la pubblica ricchezza. Quindi molti e molti ci pensano più di due volte prima di valersi delle ferrovie, piuttosto che delle loro gambe. Per noi il tempo non è ancora così prezioso come presso altre nazioni; e moltissimi, o contadini od artigiani, paragonando il prezzo del tempo che impiegano per andare a piedi col prezzo della ferrovia, trovano questo superiore, e preferiscono il primo.

Del resto io ammetto che per le grandi distanze superiori a 80 o 100 chilometri avverrà raramente che per l'aumento di prezzo si diminuisca di molto il movimento sulle ferrovie. Ma porto ferma convinzione che tale diminuzione sarà notevolissima per i piccoli viaggi di 10 o 20 chilometri, che sono i più numerosi. Ognuno di noi che abiti presso una ferrovia ha potuto convincersi di ciò, di cui io sono stato testimonia, vale a dire che già sin d'ora molti non fanno uso delle strade ferrate per le piccole distanze; alcuni, alzandosi un po' più di buon'ora, recansi a piedi al mercato della vicina città; altri prendono tra quattro o cinque un carro, una vettura, e così la spesa riesce loro minore che per la strada ferrata; altri s'ingegnano in altre guise.

Dunque effetto inevitabile della vostra legge sarà di far passare molti viaggiatori dalla prima alla seconda classe, altri dalla seconda alla terza, e di escluderne non pochi, principalmente quanto alle brevi distanze. Laonde, a vece di ottenere un annuo aumento di quattro milioni, come alcuni sperano, io temo che avremo un aumento molto tenue, per esempio di uno, od al più di due milioni.

Ora nello stabilire le contribuzioni bisogna considerare se il loro ammontare è proporzionato al disagio che viene recato ai contribuenti; vogliansi, cioè, respingere quelle contribuzioni le quali recano poco denaro nel pubblico erario e disturbano molto i contribuenti. Se questo aumento del decimo non gettasse che un milione nelle casse dello Stato ed impedisse ad un così grande numero di viaggiatori, come io credo, di valersi delle strade ferrate, sarebbe una cattiva imposizione. Peggio poi se non rendesse niente, la qual cosa non è impossibile, anzi nemmeno improbabile. Ricordiamoci che in cose di finanza due e due non fanno sempre quattro; alcune volte due e due non fanno nemmeno due. Ricordiamoci ancora che chi troppo vuole, nulla stringe.

Parmi avere così risposto al deputato Broglio, il quale si stupisce che nelle nostre ristrettezze finanziarie si osi censurare una legge d'imposta. Io voglio imposte, ma voglio imposte efficaci e che non aggravino di troppo i contribuenti in proporzione del loro ammontare. Voglio grandi imposte con piccolo aggravio, ma respingo piccole imposte con grande aggravio.

Per tutte queste considerazioni voterò contro questo progetto di legge, ma per altra parte voterò (come generalmente ho fatto finora, e come ho fatto in questa stessa tornata)

contro tutte le nuove spese che io non creda assolutamente indispensabili; e così, per quanto sta in me, non imiterò l'inutile lavoro della moglie di Ulisse. (*Bravo!*)

MOLFINO, relatore. Signori, la Commissione non si sarebbe sino a questo punto della discussione tenuta nel silenzio, quando onorevoli ed illustri economisti non avessero già esposto a voi le ragioni che militano, perchè adottiate questo progetto. D'altra parte la necessità d'impinguare le nostre finanze è fuori di quistione; e voi pur sapete che dell'accrescimento delle finanze ne è conseguenza l'aumento del credito.

La preferenza di questa tassa, di natura indiretta, a tante altre contribuzioni, quali sono le dirette, è pure incontrastabile. Infine l'argomento che si fa contro questa tassa è un solo, è quello che prima di tutti presentava l'onorevole Ranco; si dice: coll'aumento del prezzo di trasporto viene una diminuzione nei traffici. Bisogna, o signori, prima di tutto restringere la proposizione, e dire: con quest'aumento verrà sì o no una diminuzione nei trasporti delle strade ferrate? Questo è quanto già contrastarono gli onorevoli Susani e Cini ed altri deputati; quindi io non ripeterò tutti quegli argomenti che per essi vennero esposti.

Io vi ripeto solo, o signori, che non vi potrà essere maggiore concorrenza per questo aumento di prezzo, come si asserì, perchè la concorrenza che si fa adesso per le piccole distanze continuerà a farsi egualmente senza accrescimento.

Si sono citati gli omnibus di Moncalieri; ebbene? Quelli che preferivano l'omnibus continueranno a preferirlo; ma per l'aumento di un soldo, che tale sarà l'aumento dei posti da Torino a Moncalieri, quelli che andavano colla strada ferrata continueranno a servirsi della strada ferrata, e nessuno andrà a piedi.

Il ministro dei lavori pubblici, interpellato dall'onorevole Ranco se credeva che questo aumento di tariffa avrebbe portata una diminuzione nei trasporti, ha già data una negativa risposta fondata sopra esempio; egli vi ha detto come in altre provincie, operatosi un aumento sui posti delle ferrovie, le ferrovie non per questo diminuirono le loro entrate.

Signori, in Francia non esisteva prima che una tassa sulle vetture, la quale dava un reddito di appena nove milioni; non ostante le discussioni che ebbero luogo nel 1838, quanto alla tassa sulle ferrovie, venne aumento nel 1853; or bene, sapete qual è la precisa somma che dà l'imposta sulle ferrovie e sulle vetture pubbliche in Francia, come fu calcolata nel bilancio per 1861? È di 26,876,000 lire.

Io già lo dissi di non voler ripetere tutti gli argomenti che già furono adottati per dimostrare come quest'aumento non possa produrre una diminuzione nei viaggiatori.

Io mi limiterò ancora ad accennarvi l'autorità di un distinto economista inglese, Mac Culloch, in proposito di questa tassa che fu stabilita in Inghilterra nel 1842. Egli scriveva nella sua edizione del 1852:

« Il diritto su tutte le somme ricevute dalle compagnie di strade ferrate per il trasporto dei passeggeri è il più importante dei diritti percepiti in Inghilterra sul viaggiare sia per pubblico, che per privato mezzo. »

Questo diritto cade naturalmente intiero sui viaggiatori, e vi è così moderato che non ha nessun effetto nel diminuire il numero dei viaggiatori. Probabilmente potrebbe essere raddoppiato senza avere in questo rispetto nessuna influenza sensibile.

È ottimo esempio di una tassa indiretta; non un solo passeggero, su cinquanta, ci pensa mai, o viaggerebbe un miglio di meno, se ci pensasse.

Abbiamo dunque, o signori, l'esempio italiano già annunciato dal ministro dei lavori pubblici; abbiamo il fatto avvenuto in Francia e gli esempi portati dall'onorevole Susani; abbiamo il parere di dotti economisti inglesi. Quindi io credo che il pericolo che si volle accennare dall'onorevole Ranco dev'essere rimosso dall'animo vostro, quando voi sarete per dare il vostro voto, e che lo darete, come già lo diedero gli uffici, favorevole tutti alla presente legge.

L'onorevole Susani ha difeso il progetto della Commissione, ma ha creduto di presentare un ordine del giorno onde istituire un treno speciale a favore delle povere classi.

Il signor Susani avrà visto nella relazione come le povere classi non fossero state dimenticate nè dagli uffici, nè molto meno dalla Commissione; se non che prevalse la riflessione che, se si eccettuavano dall'aumento i posti di terza classe, e si aumentavano quelli di seconda, la legge avrebbe mancato al suo scopo, perchè quelli che avrebbero viaggiato in seconda classe, stante la grande differenza di prezzo, avrebbero preso i terzi posti, almeno nella bella stagione, e così l'entrata non sarebbe stata quale la suppone il signor ministro.

Per ovviare a questo inconveniente, l'onorevole Susani propone di stabilire dei treni speciali a favore delle persone di meno agiata condizione.

Già altri degli onorevoli deputati che presero la parola risposero convenientemente a questa proposta, ed osservarono che non era il momento in cui la Camera dovesse pronunziarsi su questo principio.

Io sarei d'accordo coll'onorevole Susani, quando egli volesse differire una simile proposta ad altri tempi, quando cioè lasciasse che per ora si eseguisse la legge che si discute, ed in seguito se ne studiasse una nel senso da lui desiderata; ma emanare contemporaneamente a questa legge un voto il quale accenni a nuovi treni, prima ancora che di questa legge istessa si sia veduta la prova, se ne siano sentiti gli effetti, lo crederei pericoloso, e credo esprimere il voto di tutta la Commissione, quando dico ch'essa non potrebbe accettare quest'ordine del giorno.

L'onorevole Susani ha fatto poi un'altra proposta. Veramente, se dolse a lui, a noi tutti pure dolse che i suoi luminosi argomenti e i suoi dati non fossero sentiti dal ministro delle finanze.

Egli ha proposto di estendere questa tassa a tutti i mezzi di trasporto, e ha proposto che fosse inviata questa sua mozione alla Commissione onde l'esaminare e completi con essa il progetto.

Signori, la Commissione non può accettare la proposta, nè il mandato che vuole offrirgli l'onorevole Susani. La Commissione fu nominata all'oggetto di esaminare un progetto di legge che riguarda una tassa di un decimo d'aumento sui trasporti sulle ferrovie; essa ha quest'incarico dagli uffici, non può quindi esaminare una proposta che ha tanta latitudine, com'è quella del deputato Susani; essa non ha facoltà dagli uffici a questo fine. Perciò se l'onorevole Susani insiste, e con ragione, nella sua proposta, deve prendere un'altra via, deve valersi dell'iniziativa che gli compete come deputato, formulare un progetto e seguirlo le vie ordinarie. Altrimenti, se si seguisse la sua proposta, ne verrebbe la conseguenza che la proposizione d'un'imposta sulle vetture verrebbe alla discussione della Camera senza che avesse percorsa la via degli uffici.

Quindi la Commissione non accetta il mandato che dall'onorevole Susani gli si vuol affidare.

Il deputato Michelini, altro degli oppositori a questa legge,

è in parte venuto nelle ragioni dell'onorevole Ranco, e per questa parte non aggiungerò altra risposta.

Egli poi in fine ha convenuto che un aumento vi sarà, ma teme che quest'aumento non sia proporzionato al disagio che produrrà.

L'onorevole Michelini, io spero, converrà con me della necessità, ancorchè l'aumento fosse poco, di aumentare per quanto si possa le pubbliche finanze; converrà poi con me pure che tutte le tasse, di qualunque natura esse siano, portino sempre dei disagi e degli incomodi; e se chi è chiamato a mettere delle imposte misurasse solo la sua opinione dal disagio che produrranno le imposte, al certo tutte le volte che dovesse dare il suo voto esiterebbe.

Io credo quindi che la Camera vorrà adottare il progetto quale fu presentato dal Ministero, meno quella piccola modificazione che la Commissione le ha fatto, onde renderlo più chiaro, della quale dà ragione nella sua relazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il deputato Pepoli Gioachino.

PEPOLI GIOACHINO. Dirò brevissime parole, massime vista l'ora tarda a cui noi siamo giunti.

In primo luogo dirò che mi duole l'aver veduto la relazione del signor ministro e parimenti la relazione della Commissione corredate di così pochi documenti. Ci si è detto che questa imposta renderà quattro milioni, ma non ci furono forniti i documenti, i quali lo provino.

Intanto io debbo osservare coll'onorevole Ranco che, onde la tassa producesse quattro milioni, come presumono la Commissione ed il Ministero, bisognerebbe che le strade ferrate rendessero da 60 ad 80 milioni, il che io non credo, e desidererei dal signor ministro delle spiegazioni in proposito.

Osserverò all'onorevole Cini, il quale rispondeva all'onorevole Susani che la tassa sulle ferrovie era più giusta che quella sui trasporti in genere, ch'egli cade in grave errore. Egli diceva che le strade ferrate possiedono un monopolio, che quindi si possono con più giustizia che non le altre colpire di una tassa. Ma io gli farò riflettere che in compenso di questo monopolio esse si assunsero gravi obblighi; si assunsero il trasporto delle lettere, l'obbligo di trasportare a metà prezzo i soldati e i detenuti, e si assunsero l'obbligo più grave di tutti, quello, cioè, dopo un determinato numero d'anni, di abbandonare la proprietà al Governo. Invece i trasporti ordinari sono fatti su strade che appartengono allo Stato, che lo Stato mantiene, mentre le strade ferrate sono fatte sopra terreni che appartengono ai privati costruttori, sono fatte con danari loro propri, sono mantenute con fondi loro propri. Mi permetta dunque l'onorevole Cini di dirgli che se vi è differenza, essa è in favore delle strade ferrate, non certo di quelle ordinarie.

Io quanto qualunque altro desidero vivamente il pareggio del bilancio, quanto qualunque altro son lieto quando ci avviamo su questo sentiero, e volentieri voto qualunque imposta conduca a questo risultato; ma osservo che, quando ci si propone una tassa, noi dobbiamo considerarla non solo nei suoi effetti diretti, ma anche negli indiretti, cioè nei rapporti che può avere colla ricchezza e colla prosperità del paese. In questo, a mio avviso, sta il nodo della questione.

Io sono dell'avviso degli onorevoli Cini e Broglio, che è necessario, è urgente che le strade ferrate si compiano, che ciò è indispensabile all'avvenire economico del nostro paese, ed anche all'avvenire politico.

Ma per farlo noi abbiamo d'uopo di facilitare al credito il modo e i mezzi di giovargli.

La situazione dell'Italia, o signori, non per sua colpa, ma

per colpa degli eventi, è certamente grave; l'Italia deve compiersi; dovendo compiersi, essa è minacciata a un dato tempo, a un dato giorno, di una crisi. Succederanno eventi straordinari; quindi il credito ci guarda, confessiamolo, con quanto sospetto; è forza pertanto che noi cerchiamo di fargli i migliori patti che per noi si possano. Tanto è ciò vero, che noi avevamo un contratto colla ditta Talabot, contratto approvato dalla Camera, contratto che, mi sia lecito il dirlo, conteneva dei patti piuttosto onerosi per lo Stato. In qualunque altro paese questi patti sarebbero stati certamente possente ragione per la compagnia di non sciogliere il contratto, eppure questi patti non hanno bastato a che la compagnia Talabot non si sciogliesse dai suoi obblighi.

Ciò dunque prova, o signori, che il credito ci guarda, come dicevo poc'anzi, con moltissimo sospetto. È quindi d'uopo che noi cerchiamo il modo di richiamarlo a noi. Io francamente lo dico, e credo che l'onorevole mio amico Peruzzi sarà parimenti di quest'avviso, io credo un pessimo sistema che lo Stato sia costruttore; ma la necessità non ha legge; quindi credo che, se società non si presentano, saremo obbligati a costruirle a spese dello Stato, poichè credo indispensabile che le strade sieno fatte; ma ciò non toglie che non dobbiamo studiare ogni modo di amicarci le compagnie. Ora, lo domando alla Camera, una tale imposta agevolerà forse questo fatto? A parlare schiettamente, io non lo credo, ed ho grave timore che nei futuri capitolati che faremo con delle compagnie noi sconteremo questi quattro milioni d'imposta che ci promette il signor ministro delle finanze, e li sconteremo forse anche dovendo spendere il danaro costruendo le strade ferrate noi stessi.

Nella relazione del signor ministro si è addotto l'esempio della Francia. Domando alla Camera di richiamare la sua attenzione su quest'argomento.

Nel 1817, come faceva osservare l'onorevole Susani, esisteva una tassa che colpiva in genere l'industria dei trasporti del 10 per cento. Alle prime linee di strada ferrata che furono attivate in Francia il Governo applicò questa tassa. Nel 1838 il ministro delle finanze, signor Lacave-Laplagne, venne a proporre di ridurre questa tassa al 3 per cento. Permettetemi, signori, di citarvi le parole del signor Billault, le quali spiegano perchè il Governo venne in questo proposito:

« Le tariffe, ed a ciò accennava l'onorevole Susani, le tariffe delle strade di ferro sono divise in due colonne, una rappresenta il pedaggio, l'altra le spese di trasporti. Il pedaggio contiene l'interesse del capitale, l'ammortamento di esso e le spese di manutenzione della strada. »

« Il Governo stimò ingiusto di continuare a percepire l'imposta sul pedaggio, perchè il capitale non era da lui stato fornito, e perchè le strade sono costrutte e mantenute con denaro delle compagnie sopra terreni dalle medesime acquistati. E dalla discussione medesima appare ch'ei lo fece per agevolare in quei primi momenti la costruzione delle ferrovie. »

Come faceva osservare l'onorevole Susani, la Commissione e il suo relatore, il signor Garnier-Pagès, proponevano invece di togliere affatto la tassa. Ma l'emendamento del signor Garnier-Pagès fu rigettato.

Si ridusse la tassa al 3 per 0,10, e soltanto nel 1855 il Governo imperiale ristabilì il 10 per 0,10.

Prego la Camera di voler ascoltare le ragioni che muovevano la Commissione a proporre quell'emendamento.

Così parlava il signor Billault: « Quando il Governo pensa che si debba incoraggiare un'industria, che fa egli? Accorda

le condizioni le più favorevoli. Le case nuovamente edificate, i terreni nuovamente dissodati godono dell'esenzione dalle tasse. E bene egli opera così facendo, poichè conviene pensare che ogni nuova industria ha difficoltà a svilupparsi, che conviene sostenere i suoi primi passi, e non gettarle il fardello dell'imposta che quando è forte a sufficienza per sostenerlo. »

Che cosa rispondeva il signor Sturn?

Egli diceva:

« Che cosa sarebbe l'esenzione dalla tassa, se non una sovvenzione indiretta in favore delle vie ferrate? Gli azionisti si arricchirebbero di quanto perderebbe lo Stato. »

« Per questa esenzione le vie di ferro prospereranno ed arricchiranno gli azionisti. L'indomani del giorno che avrete votata questa esenzione le azioni guadagneranno 100 o 200 franchi. »

« L'esenzione delle vie ferrate non si debbe accordare che quando la rendita della ferrovia è scarsa. »

Che cosa appare da questa difesa del Governo?

Appare evidentemente ch'egli credeva che l'esenzione totale modificasse essenzialmente le condizioni finanziarie delle compagnie, e che quindi quest'esenzione potesse influire grandemente sull'avvenire delle società delle ferrovie.

È vero che il ministro rispondeva: ma non è una tassa che voi percepite sulle strade ferrate, è una tassa che percepite sui viaggiatori.

Ma l'onorevole Garnier-Pagès rispondeva:

La percepite, è vero, direttamente sui viaggiatori, ma indirettamente la ricavate sulle compagnie. Ne volete voi un esempio? soggiungeva egli. La strada ferrata di St-Etienne, appena che il Governo ci volle applicare l'imposta del dieci per cento, vide scemare la sua rendita, vide scemarsi il movimento ascendente dei suoi lucri.

Il ministro, sapete voi che cosa rispose? È vero; ma sapete perchè? Perchè la tassa era del dieci per cento. Oggi che la tassa è del tre, ciò non si verificherà più.

Ma, o signori, la tassa che ora ci propongono il ministro dei lavori pubblici ed il suo collega delle finanze è appunto quella tassa che lo stesso ministro francese giudicava avesse avuto una così trista influenza sulla ferrovia di St-Etienne.

Ma è egli vero che gl'introiti delle strade ferrate diminuiranno?

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha affermato di no. L'onorevole Ranco crede di sì. Altri poi hanno manifestato l'avviso che sarebbero aumentati, ed altri che sarebbero diminuiti; e tutti hanno recato in mezzo degli esempi; sia lecito a me pure di citarne alcuni.

Michele Chevalier, in una sua lezione sulle tariffe delle strade ferrate, svela due fatti. Eccoli: il Governo inglese fissa un massimo altissimo alle compagnie, ch'ei lascia libere d'imporre una tariffa altissima. Ma le compagnie non approfittano di questo permesso, tengono sempre le tariffe basse, non le alzano, ad onta che possano; e ciò perchè? Perchè sanno che, se le alzassero, diminuirebbero le proprie rendite.

Cita poi anche un altro esempio, il quale è anche, a mio avviso, più calzante, più evidente; egli parla del Belgio.

Le tariffe belghe erano bassissime, sì basse, che il ministro stimò bene di aumentarle. Che cosa avvenne? Grande diminuzione di rendita. Nel 1840 venne un altro Ministero, e volle tentare di nuovo la prova di aumentare le tariffe; e Michele Chevalier, nella sua lezione, torna a confermare che vi fu anche allora un notevole ribasso.

L'onorevole Susani ci ha detto: è vero che vi fu in Francia una diminuzione nel 1856, nell'anno che succedette all'imposta del decimo; ma ciò non può tenersi a calcolo, perchè

il 1855 era l'anno dell'esposizione; mi pare che queste sono state le sue parole; poi egli ha detto: da quel giorno gli introiti sono sempre aumentati. Io nego recisamente il fatto.

SUSANI. Domando la parola.

PEPOLI GIOACHINO. Dal 1857 al 1858 vi è stata la diminuzione di lire 3,000 circa per chilometro. Mi si dirà: ma questa diminuzione viene da altre cagioni, viene dalle strade secondarie. Io ho qui un quadro, il quale mostra che nelle strade ferrate principali, che in quella del Nord, in quella dell'Est, in quella dell'Ovest, che in quella di Orléans e di molte altre delle principali vi è stato un notevole ribasso.

Io non voglio attribuire esclusivamente alla tassa del decimo questo ribasso; ma mi permetta l'onorevole Susani di non accettare l'altro fatto ch'egli pone avanti, cioè che, dopo il decimo nel 1858, i prodotti delle strade ferrate fossero sempre aumentati.

Quando nel 1838 il Governo di Luigi Filippo diminuiva di due terzi l'imposta, il credito era alto, i fondi pubblici della Francia erano a 109, quindi non si aveva nulla a temere pel credito, poichè esso era in florido stato; si compieva un atto di giustizia; si voleva procurare al paese le strade ferrate, e per arrivare a questo si tentava di diminuire tutti gli ostacoli si potessero frapporre alla realizzazione di quel comune desiderio.

Il credito nostro, o signori, è ben lungi dal trovarsi in simili circostanze; i nostri fondi sono molto più bassi, e me ne duole grandemente; io non ne incolpo certamente i signori ministri, ma credo che in questo momento il porre una tassa sopra qualunque azione di credito, mi si permetta il dirlo, sia molto pericoloso, e confido che la Camera la vorrà respingere.

In Francia poi eravi anche quest'altra ragione, l'esistenza della legge sui trasporti; non si faceva che assimilare; ma da noi non vi è neppure questa tenue giustizia, poichè non credo che da noi esista la legge sui trasporti.

Una voce al centro. Abbiamo la legge sulle vetture.

PEPOLI GIOACHINO. La legge sulle vetture è un'altra cosa; quella sui trasporti non esiste.

Quando poi nel 1855 la Francia imperiale proponeva questa tassa, le strade ferrate erano al loro apogeo, le arterie principali erano compiute o concesse, tre miliardi erano stati impiegati nella costruzione di ferrovie; quindi il pericolo d'impedire lo sviluppo delle strade ferrate non era così grave come lo è oggi in Italia.

Io mi ricordo di un fatto. Nel 1856, che successe immediatamente all'anno in cui fu stabilita quest'imposta, non fu accordata la concessione di un solo chilometro di strada ferrata.

Nel 1858 poi vi fu una grande stagnazione negli affari delle strade ferrate, e ciò perchè il Governo concesse strade secondarie, che si dicono *troisième ou quatrième réseau*, e che non rendevano a sufficienza per pagare gl'interessi, e ciò perchè avevano tariffe molto alte, le quali sono ancor più pericolose nelle piccole che nelle grandi linee.

Il Governo allora fu obbligato a ritornare al sistema delle sovvenzioni ed al sistema di guarentire gl'interessi delle strade ferrate.

Io temo assai, ripeto, che il Governo, avendo guarentito un *minimum* d'interesse a tutte le strade ferrate, si rinnovi per tutte lo stesso esempio delle ferrovie toscane, a cui si è dovuto in quest'anno rimborsare, credo, L. 1,500,000. Io dubito molto che le strade ferrate, a cui si sono guarentite L. 20,000 nette per chilometro, non fruttino questa somma; io ne dubito assai, checchè ne pensi l'onorevole Broglio.

Io temo assai che il Governo abbia a dover rimborsare a queste società ciò che esso incasserà, cioè che ciò che piglierà con una mano debba renderlo coll'altra.

Io potrei poi invocare in appoggio della mia asserzione che, cioè, le minori tasse producono maggiormente, potrei invocare l'autorità del signor ministro dei lavori pubblici. Egli medesimo si è fatto seguace di questa dottrina; nella legge sulle poste egli non dissimula questo fatto economico, egli lo riconosce, lo proclama, e, ciò che più monta, domanda al Parlamento di convertirlo in legge.

E gli antichi ministri, e il conte di Cavour non era forse mosso da questo concetto quando modificava le tariffe doganali, quando le riduceva ai limiti a cui sono ora ristrette? E gli effetti di quella legge non li constatava pochi giorni fa l'onorevole ministro delle finanze, quando si compiaceva a giusto titolo dell'aumento d'introiti verificatosi nel regno di Napoli, appunto a causa della legge doganale? Potrei invocare anche l'autorità, che in queste materie è rispettabile, dell'illustre senatore Paleocapa, il quale in molte occasioni, e lo ha ancora di recente a me ripetuto, affermava che le tariffe miti delle strade ferrate producono maggiori benefizi, e che l'aumentarle può produrre l'effetto contrario.

L'onorevole Broglio diceva: ma, guardate, le tariffe italiane non sono ancora giunte al limite di quelle dell'Inghilterra, della Francia, del Belgio. Mi permetta di dirgli che io credo che nel fissare le tariffe bisogna aver riguardo alla ricchezza del paese, e che non si può qui fissare la tariffa che vige in Inghilterra, dove la ricchezza è tanto maggiore; io non potrei accettare per buono l'argomento che egli ha svolto.

DEPRETIS. Bravo! bravo!

PEPOLI GIOACHINO. Infine, l'onorevole Broglio ha esposto una grave ragione, alla quale io sento debito di rispondere.

Egli ha detto: ma perchè avete timore di imporre le azioni delle strade ferrate? Imponetele; intanto vedremo.

Ma l'onorevole preopinante perchè non impone egli le rendite pubbliche?

BROGLIO. Ma sì!

PEPOLI GIOACHINO. L'onorevole Broglio risponde di sì, ed io credo che sarebbe un grande e fatale errore, perchè allontanerebbe da noi il credito.

MACCHI. Bravo! bravo!

PEPOLI GIOACHINO. Io credo poi che il fatto, grave per sè medesimo, di questa prima imposta che si vuol porre sulle strade ferrate, si aggrava, perchè lascia vivo il sospetto che vogliano porsi sovra esse altre imposte. Ed il credito, o signori, non ama i sospetti; vuol veder chiaro, senza nessun equivoco.

Impertanto io penso che l'imporre le azioni del credito, quando si ha d'uopo, come abbiamo noi, che i capitali affluiscono sul nostro mercato, sotto qualunque forma questo si faccia, sia un errore finanziario, un errore economico, di cui pur troppo noi sconteremo la colpa; e non vorrei che i quattro milioni ci dovessero costare somme di ben maggiore importanza.

Signori, io desidero francamente la costruzione, l'estensione delle strade ferrate; se guardo al Napoletano, se guardo in Sicilia, dappertutto sento che noi ne abbiamo grandissimo bisogno; quindi io voterò sempre contro a tutto ciò che mi può far nascere il menomo timore che arrechi ostacolo al compimento di esse.

Quindi io non deporrorò, o signori, nell'urna il mio voto favorevole a questo progetto, non che io non sia lietissimo di

aumentare le rendite dello Stato, non che io creda che esso sia un aggravio troppo intollerabile per i viaggiatori, ma perchè noi abbiamo molto bisogno del credito, e avendo bisogno del credito non dobbiamo offenderlo.

Signori, il conte Di Cavour diceva: facciamo larghi patti alle compagnie di strade ferrate! Sì, facciamo loro dei larghi patti, poichè le strade ferrate, come diceva sempre nello stesso discorso il conte Di Cavour, le strade ferrate sono fra le migliori speranze del nostro paese. (*Bravo! bravo!*)

LANZA GIOVANNI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'ora essendo tarda...

UN DEPUTATO. Domando la parola per chiedere un congedo di un mese.

PRESIDENTE. Favorisca domandarlo per lettera; lo porrò alla Camera.

La seduta è levata alle ore 5 3/4.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì:

1° Seguito della discussione sul progetto di legge concernente l'aumento de' prezzi di trasporto sulle ferrovie del regno;

2° Interpellanza del deputato Ruschi al ministro della pubblica istruzione sopra l'istituto agrario di Pisa.

Discussione del progetto di legge:

3° Tassa sopra varie concessioni governative.

TORNATA DEL 20 GENNAIO 1862

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE RATTAZZI, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Omaggi. — Domanda del deputato Macchi per l'urgenza di una petizione, oppugnata dai deputati Susani e Valerio, e consentita. — Seguito della discussione generale del disegno di legge per un'imposta del 10 per 0/0 sui prezzi dei viaggiatori e delle merci a grande velocità sulle ferrovie — Repliche dei deputati Susani e Pepoli Gioachino — Discorsi dei deputati De Cesare e Lanza Giovanni in difesa dello schema — Discorso del deputato Depretis in opposizione del medesimo — Discorso del ministro per i lavori pubblici in difesa della proposta — Spiegazioni personali del deputato Pepoli Gioachino — Domanda del deputato Di San Donato circa ritardi postali, e parole del ministro per i lavori pubblici.*

La seduta è aperta all'una e mezzo pomeridiane.

CAVALLINI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

MASSARI, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

7802. Piatti Giovanni Battista, di Milano, ingegnere, prega la Camera a voler sollecitare il ministro dei lavori pubblici di compiere l'opera di conciliazione e di riparazione incominciata dal conte Di Cavour e dal predecessore dello stesso ministro dei lavori pubblici relativamente alla vertenza che da più anni pende tra il petente e gli ingegneri incaricati del traforamento del Moncenisio.

7803. La Giunta municipale di Cambiò, mandamento di Pieve del Cairo, provincia di Lomellina, fa istanza per la pronta attuazione della proposta ammessa dal Consiglio provinciale di aggregare quel comune ad altro vicino.

7804. Gli impiegati e diurnisti presso l'ufficio delle ipoteche in Pavia rivolgono istanze simili a quelle sporte da altri loro colleghi colla petizione 7775.

7805. Proteno Gerolamo, di Benevento, già brigadiere nel corpo dei carabinieri pontifici, domanda di essere riammesso in servizio nel corpo medesimo, oppure gli sia accordato il grado di sergente nel corpo di amministrazione nel quale trovansi molti militari del disciolto esercito napoletano.

7806. Sezzi Antonio, di Civitella del Tronto, già aiutante

contabile nel corpo di artiglieria, domanda un aumento di pensione in compenso di 34 anni di servizio e dei danni sofferti per effetto del bombardamento di quel forte.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Hanno fatto omaggio alla Camera:

Il municipio e la Camera di commercio di Chiavenna, di 400 copie di una Memoria intorno al passaggio delle Alpi orientali elvetiche con una ferrovia;

Gargano Gioachino, giudice del tribunale civile di Calabria Citeriore, di 50 copie di un opuscolo contenente osservazioni sul titolo VIII, libro I del progetto di revisione del Codice civile Albertino;

Il deputato Greco Luigi, in nome del municipio di Siracusa, di 500 copie di un opuscolo del signor Emanuele De Benedictis, intitolato: *Siracusa sotto la mala signoria degli ultimi Borboni.*

MACCHI. Prego la Camera di voler consentire che venga esaminata e riferita d'urgenza la petizione 7802.

Ecco in due parole di che si tratta.

È il signor ingegnere Piatti, il quale reclama il diritto di autore, o per lo meno il diritto di priorità di quello stu-