

## TORNATA DEL 6 MAGGIO 1874

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** *Atti diversi.* — *Presentazione delle relazioni sugli schemi di legge per spesa straordinaria nei porti di Genova, Livorno e Venezia, e per la ricostituzione in provincia della soppressa divisione di Nuoro.* — *Discussione generale dello schema di legge relativo ai provvedimenti finanziari, per una tassa sul prodotto ferroviario* — *Discorso del deputato Favale contro il progetto* — *Discorso del deputato Sormani-Moretti per la revisione e riduzione delle tariffe* — *Discorsi del relatore Pissavini e del ministro per i lavori pubblici in difesa del progetto* — *Opposizioni del deputato Plutino Agostino, e risposta del ministro* — *Approvazione dell'articolo 1* — *Discorso del deputato Robecchi in opposizione dell'articolo 2, riguardante l'aumento sui prezzi dei trasporti a piccola velocità su tutte le ferrovie* — *Considerazioni del ministro per le finanze in difesa dell'articolo* — *Il deputato Sormani-Moretti svolge il suo emendamento all'articolo sul transito e sulla esonerazione delle materie prime* — *Discorso del ministro per i lavori pubblici e del deputato Peruzzi in difesa dell'articolo* — *Opposizioni del relatore Pissavini, e del Ministero all'emendamento del deputato Sormani-Moretti, il quale è rigettato* — *Approvazione degli articoli 2 e 3* — *All'articolo 4, il deputato Gabelli fa proposta di un ordine del giorno per la riduzione sui biglietti per impiegati e militari* — *Riserve del relatore Pissavini* — *Dichiarazioni e opposizioni del ministro per i lavori pubblici* — *Repliche e ritiro della proposta* — *Approvazione dell'articolo 4.* — *Presentazione del guardasigilli di un progetto di legge per norme di contabilità fra l'amministrazione del Fondo del culto e di tre documenti.* — *I tre ultimi articoli del progetto sono approvati* — *Osservazioni dei deputati Peruzzi e Robecchi sopra un invito della Giunta al Ministero sull'ordinamento delle tariffe* — *Spiegazioni del ministro* — *Il relatore Pissavini ritira l'ordine del giorno.*

La seduta è aperta all'una e 25 minuti.

(Il segretario Massari dà lettura del processo verbale della precedente tornata, che viene approvato.)

**MASSARI, segretario.** Leggo il sunto delle ultime petizioni giunte alla Camera:

973. Il sindaco del municipio di Montaguto, provincia di Avellino, trasmette un voto emesso da quel Consiglio comunale contro ogni progetto di conversione degli immobili delle opere pie in rendita pubblica dello Stato.

974. Mazza Federico, di Venezia, si rivolge al Parlamento per ottenere la rifusione di spese da esso incontrate nel 1848 durante il blocco di quella città per la macinazione dei grani fatta per ordine del Governo in servizio della popolazione e dell'armata.

### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** Hanno chiesto un congedo: per affari domestici, l'onorevole Zanella, di giorni 15; l'onorevole Silvani di 10.

(Sono accordati.)

L'onorevole Chiari ha presentato un progetto di legge, che sarà trasmesso agli uffici.

**NICOTERA.** Io vorrei fare una proposta, cioè che la Camera tenesse una seduta straordinaria di mattina.

**PRESIDENTE.** Ne parleremo in fine di seduta, perchè appunto io doveva fare la medesima proposta.

### PRESENTAZIONE DI RELAZIONI.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Lacava è invitato di recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**LACAVA, relatore.** Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge intorno alle spese straordinarie necessarie all'escavazione ed al miglioramento dei fondali dei porti di Genova, Livorno e Venezia. (V. Stampato n° 66-A)

**PUCINI, relatore.** Ho l'onore di presentare la relazione sul progetto di legge per la ricostituzione

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

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

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

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

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

La parola spetta all'onorevole Robecchi.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ma vi hanno ancora le condizioni economiche da considerare.

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

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

assolutamente falsa strada. Peggio poi per la tassa a piccola velocità.

Anche qui non si tratta che del 2 per cento, ma anche questa tassa non è cosa lieve, come sembra a prima vista, perchè questa tassa l'industriale la paga non una volta, ma due, dieci, venti volte. Per produrre un chilogramma di ferro ci vogliono almeno dodici chilogrammi di combustibili e minerali, per cui questa tassa nel fatto resta dodici volte moltiplicata.

Lo stesso si dica dei pannilani: per produrre un chilogramma di pannilano, o signori, occorre almeno 15 o 16 volte il suo peso di materie prime. Pei prodotti chimici la proporzione sarebbe ancora maggiore. Per cui questa tassa verrebbe a colpire gravemente le industrie nazionali, e verrebbe poi a colpire l'industria nazionale a favore dell'industria straniera. Per esempio, nel Belgio e nella Svizzera si hanno i trasporti interni che non sono colpiti da questa tassa; epperò quando un industriale belga, un industriale svizzero trasporta la sua merce in Italia, non paga che una tassa sola, non paga che la tassa sul prodotto manifatturato. Mentre il nostro industriale la pagherebbe dodici o quindici volte, perchè dovette pagare la tassa su tutte le materie prime trasportate; sarebbe questa una protezione, ma una protezione in senso inverso, di cui pur troppo abbiamo molti esempi nella nostra legislazione commerciale.

Ma il movimento ferroviario sulle ferrovie è per due terzi un movimento agricolo; le statistiche ci dimostrano che un terzo è di movimento industriale, e per due terzi di prodotti agricoli. Sapete voi quale influenza avrà questa tassa sui prodotti agricoli?

Lo spiegherò in poche parole.

I prezzi delle derrate si contemperano da una piazza all'altra. Prendiamo, per esempio, la piazza di Torino: la piazza di Torino fa uso d'una grande quantità di grano delle Puglie; ora, se voi mettete una tassa del 2 per cento su queste granaglie, voi farete sì che queste granaglie verranno a costare una lira di più per tonnellata, e sapete con quale conseguenza? Con la conseguenza che tutto il resto del frumento che si vende in Torino e sulle piazze del Piemonte, aumenterà di una lira, livellandosi col prezzo del frumento delle Puglie.

Così voi per esigere *uno* farete pagare al consumatore una tassa come *dieci*, come *venti*.

Io credo inoltre che questa tassa non darà nessun prodotto al Governo. Con questa tassa noi non faremo che accrescere il vantaggio che hanno gli altri mezzi di trasporto in confronto delle ferrovie, per cui diminuendo i prodotti delle ferrovie, il Go-

verno perderà assai più per garanzie di quanto guadagnerà colla tassa. Le stesse tabelle che ci ha presentato il ministro ci dicono che, mentre in Italia il prodotto dei trasporti a piccola velocità non ascende che a due terzi di quello dei trasporti a grande velocità, negli altri paesi il trasporto a piccola velocità rappresenta una somma quasi doppia del prodotto dei trasporti a grande velocità. Ciò vorrebbe forse dire che da noi il movimento commerciale e industriale è minore, ma questa spiegazione non è sufficiente perchè dei trasporti due terzi almeno siano agricoli, per cui in materia agricola avendo noi una forza produttiva quasi eguale a quelle nazioni che ci sono state messe a confronto, i nostri trasporti a piccola velocità dovrebbero essere molto maggiori di quello che non sono.

Ma qual è la ragione per cui i trasporti a piccola velocità non sono così grandi come dovrebbero essere? La ragione è chiara, e sta nella concorrenza degli altri mezzi di trasporto, concorrenza manifesta per tutti quelli che gettano lo sguardo sulla formazione dell'Italia, che si prolunga in grandissime costiere, dove la navigazione fa una concorrenza fortunata, e fortunatissima ai trasporti ferroviari; e non solo la navigazione fa una concorrenza ai trasporti ferroviari, ma nelle stesse regioni interne dell'alta Italia io posso assicurare che ci sono, e ciò conterà certamente all'onorevole ministro, servizi regolari di trasporti coi carri, i quali, sopra corse da 60 a 100 chilometri, fanno concorrenza ai trasporti delle strade ferrate.

Ora, voi con questa legge cosa fate?

Date un premio del 2 per cento a questi speculatori, a questi impresari di trasporti, i quali accresceranno senza dubbio questa concorrenza in danno delle ferrovie. Un vantaggio del 2 per cento è certo un bell'allettamento per accrescere la concorrenza.

Chiamo ora l'attenzione su di un fatto su cui nè il Ministero nè la Commissione potevano tener conto, ed è la legge stata giorni sono presentata per il riscatto di una grandissima parte delle reti ferroviarie italiane, per cui il Governo resta proprietario di queste ferrovie.

Ora, che cosa ha da fare il Governo?

Esso è padrone di modificare le sue tariffe, e quindi non avrà a fare altro che studiare in modo le tariffe che promettano il maggiore sviluppo al movimento, che assicurino un maggiore prodotto al Governo; sicchè il venir ora a stabilire su queste reti di ferrovie una tassa di trasporto mi pare veramente un'ombra, mi pare veramente una *parvenza*, ma non una realtà, motivo per cui ritengo che

questa legge, per i due milioni che sono afferenti alle linee che saranno riscattate, sia una legge che non abbia nessuna portata pratica.

Io non starò nemmeno, pei trasporti a piccola velocità, a fare un confronto colla Francia. La Francia è una nazione che è nel massimo sviluppo industriale; le sue relazioni commerciali sono stabilite, le sue manifatture sono avviate, e una tassa sui trasporti non può far cessare da un momento all'altro il movimento industriale.

Io credo che al prodotto di questa tassa, molto dubbio e molto dannoso allo sviluppo dell'economia nazionale, si possano contrapporre altri prodotti più certi.

Io spero che, come la precedente amministrazione potè fare nell'anno scorso 21 milioni di economie sulle spese stanziate, di cui in parte sono economie quasi di ordine, ma in parte sono economie reali per 7 od 8 milioni, così il Ministero attuale potrà trovare in queste altre economie da farsi un miglioramento della situazione finanziaria ben superiore a quello che possa aspettare da questa tassa.

Io spero quindi che la Camera, considerando pure che l'amministrazione dovette concedere a molti dei suoi funzionari una riduzione del 75 per cento sui prezzi dei trasporti delle ferrovie, non verrà a aumentare il prezzo dei viaggi per le classi lavoratrici e per le classi che sono dedite agli affari.

L'avvenire dell'Italia sta nel destare la vita industriale, non nel paralizzarla con tasse di dubbio risultato per la finanza, di certo danno per lo sviluppo economico della nazione.

**SORMANI-MORETTI.** Se, dopo aver vissuto qualche anno nella Camera, si potesse avere il diritto di maravigliarsi di qualche cosa, io mi sarei per verità maravigliato allorchè il presidente del Consiglio, ministro delle finanze, propose, per sopperire agli urgenti bisogni della finanza, una ulteriore imposta sui trasporti ferroviari. E me ne sarei maravigliato perchè, dacchè sono alla Camera ed anche prima, avendo sempre seguito i lavori parlamentari, ho veduto continuamente prodursi dei vivissimi reclami contro le alte tariffe ferroviarie, e le Camere di commercio fare eco a questi reclami, ed il Ministero continuamente insistere presso le società ferroviarie per ottenere delle riduzioni di tariffa.

Le società ferroviarie si sono prestate anche ultimamente a consentire ad alcune facilitazioni in un modo che mostrava almeno molta buona volontà. E da quelle facilitazioni si ottennero anche dei risultati soddisfacenti, sia per l'aumento del traffico che per l'utilità delle industrie. Tra Governo e società

si palleggiavano reciprocamente fino a poco fa la colpa e le cause per cui non potevansi fare ulteriori riduzioni. Tuttavia, ripeto, qualche cosa si è fatto ed i risultati di quel poco sono stati abbastanza soddisfacenti. Oggi si percorre precisamente opposta via.

Io mi ricordo di un bellissimo lavoro fatto nel 1869 dall'onorevole Luzzatti sulle tariffe ferroviarie per la loro attinenza col commercio di Venezia, e mi duole che l'onorevole Luzzatti non sia presente e non possa quindi con la sua parola eloquente ed animata sorreggere il mio assunto.

L'onorevole Luzzatti dimostrava allora quanto erano dannose le alte tariffe ferroviarie al commercio nazionale ed agli interessi dello Stato, ed egli avrebbe potuto oggi in buona parte confermare quei suoi calcoli ed inoltre avrebbe forse potuto anche dimostrare come molte volte alcune di queste tariffe vengono o possono venire ad alterare le conseguenze che si hanno dai trattati di commercio.

L'onorevole Luzzatti, il quale è molto studioso e segue tutto quanto concerne il movimento delle ferrovie e i fatti economici che accadono in Europa, avrebbe potuto far fede innanzi a voi come precisamente quando il Governo francese fece il suo famoso trattato di commercio coll'Inghilterra, sulla base del libero scambio, pubblicò un decreto per facilitare alle società ferroviarie il coordinamento delle tariffe, e con questo ottenne di diminuire, di eliminare i danni che dal trattato stesso di commercio l'industria del paese temeva di risentire.

Io credo che l'onorevole Luzzatti avrebbe anche potuto in quest'occasione tentare di diminuire gli inconvenienti da esso lui deplorati come provenienti dai vigenti trattati di commercio, col sostenere o promuovere diminuzioni anzichè aumenti nelle tariffe ferroviarie.

Sì, lo comprendo; a sostenere la proposta legge, stanno le difficoltà supreme dell'erario.

Questa è una tassa la quale si riconosce fra le meno cattive, tra le più semplici e comode, almeno per il Governo, il quale trova in essa la massima facilità d'esazione, senza alcuna vessazione per i contribuenti. Ma se questa tassa ha una larga base, essa ha però anche una base ineguale, una base che non è in relazione col valore delle merci, non pesa ugualmente sui contribuenti suoi. I criteri che servono a ripartire le merci nelle varie classi delle tariffe ferroviarie, non si possono sempre sostenere dal punto di vista delle equità, e del riparto giusto fra i vari contribuenti posti nelle varie località dello Stato.

Lasciando però tutte queste questioni le quali

forse possono avere la loro sede più specialmente, per quanto riguarda l'articolo 2, ossia la tassa sul trasporto delle merci a piccola velocità; io trovo che anche la sopratassa nuova di 3 per cento sui trasporti a grande velocità può recare degli inconvenienti e dei danni, perchè io credo che le nostre tariffe sui viaggiatori e sulle merci a grande velocità siano già sufficientemente elevate, ed elevate anche più che non lo siano negli altri paesi d'Europa. So che l'onorevole ministro si è armato in favore di questa tassa per provarmi il contrario di quanto asserisco. Ma mi sono armato io pure a mia difesa. Ho qui sott'occhi un quadro stato redatto nel Ministero stesso dei lavori pubblici.

In questo prospetto si mette in riscontro la tariffa delle ferrovie francesi con quella delle ferrovie italiane. Ammetto che le tariffe delle ferrovie francesi siano più elevate delle italiane, perchè le francesi sono oggi le più elevate di Europa, e tanto più, dacchè quell'imposta dell'11 per cento, che già gravitava su di esse, venne portata al 23 20 per cento.

Ma anche indipendentemente dalla maggiore agiatezza di cui gode la popolazione francese, ed alle altre favorevoli condizioni, a cui ha accennato l'onorevole Favale, è da osservarsi che sulle ferrovie francesi ogni viaggiatore ha diritto al trasporto gratuito di 30 chilogrammi di bagaglio, di bagaglio, dico, non portato a mano ma consegnato. Ora se si calcola questo vantaggio, che è accordato ai viaggiatori sulle ferrovie francesi e non sulle italiane, si vedrà che noi qua paghiamo di più per viaggiare di quello che non si paghi fuori d'Italia. Ho fatto il conto che sul percorso da Bologna a Roma il prezzo del trasporto di questi 30 chilogrammi di bagaglio porta una differenza a nostro danno del 47 o 48 per cento, senza calcolare poi che pel soprappiù di bagaglio in Francia si pagano 36 centesimi per tonnellata-chilometro e da noi centesimi 40.

Si dice, e con molta verità: come si possono diminuire le tariffe ferroviarie, dal momento che in Italia le spese di esercizio sono molto maggiori? Come si può imporre questa diminuzione alle nostre società, mentre esse debbono pagare il carbone ed il ferro ad un prezzo più alto di quello che non si paghino in tutte le altre parti d'Europa? Ma con questa sopratassa, che va tutta a beneficio dello Stato, non si dà alcun compenso alle società, anzi si impedisce loro di ritenere per conto loro una maggiore parte di provento, epperò tanto meno si potranno da esse ottenere logicamente diminuzioni sulle loro tariffe.

Io ho qui un prospetto di confronto dei prezzi

in vari paesi d'Europa sopra un percorso ferroviario di circa 100 chilometri.

Or bene, indipendentemente dalle tariffe belghe, le quali sono eccessivamente basse, sicchè trasportano, per esempio, da Bruxelles a Namur in prima classe, per 108 chilometri di distanza, a sole lire 4 e 35 centesimi, in seconda classe, a sole lire 2 90, ed in terza classe a lire 2 15. Indipendentemente da questa condizione di mitezza di prezzi eccessiva che non credo che noi possiamo conseguire, a cagione della differenza a cui accennava, del vantaggio cioè di poter ogni viaggiatore consegnare pel trasporto 30 chilogrammi di bagaglio, senza pagare nulla di più, e cominciando a pagare il sopra peso soltanto oltre i 30 chilogrammi, noi non abbiamo prezzi inferiori agli altri paesi d'Europa, ma anzi abbiamo pei viaggiatori e per la grande velocità prezzi superiori.

Che cosa ne avverrà aumentandoli ulteriormente di un 3 per cento? Ne avverrà che le locomotive trasporteranno un numero minore di viaggiatori, che ognuno dei nostri connazionali cercherà di diminuire il numero delle proprie gite o viaggi, che ognuno preferirà i convogli ordinari ai diretti, i quali sono più costosi, che ognuno andrà in seconda classe ed anche in terza, invece di andare in prima od in seconda, e la conseguenza di tutto questo sarà un minor reddito per le ferrovie e per lo Stato, sicchè il Governo, il quale pure garantisce un reddito alle società, avrà un incasso minore e un conteggio di più.

Del resto, bisogna riflettere che questo aumento di tassa del 3 per cento non colpisce solamente i viaggiatori ed i bagagli, ma colpisce anche le derrate alimentari: gli animali e quindi le carni, le ova, i pollami, la caccia, la pesca, i latticini, le frutta, quelle derrate insomma che alimentano i grandi centri di popolazione.

Ora, un simile aumento, coll'attuale caro di viveri, ritengo sia per lo meno inopportuno. Però coll'aria che spira favorevole a tutte le proposte del Ministero, qualunque siansi, anche se enormi, io non mi lusingo di potermi con successo opporre a questa tassa, e mi limito per quanto riguarda il secondo articolo, che concerne la piccola velocità, a presentare due proposte ad attenuare alcuni inconvenienti, ad impedire alcuni danni, proposte racchiuse nell'emendamento da me presentato. Solamente pregherei, ora, il Ministero a volere interpretare quell'ordine del giorno che è stato proposto dalla Commissione, e col quale s'invita il Ministero stesso a coordinare le tariffe ferroviarie nelle nuove convenzioni che si fanno colle diverse società, nel senso

che la parola *coordinare* comprenda altresì l'applicazione di possibili modificazioni e riduzioni di tariffa, e di altre agevolzze le quali possono essere efficacissime, a profitto del commercio, sia pel tempo della resa delle merci, sia per rendere più agevole tutto quanto si è compreso nel servizio cumulativo fra diverse società.

Crederci altresì che sia conveniente di modificare almeno il titolo di questa tassa, perchè dessa non colpisce soltanto il prodotto ferroviario a piccola velocità, siccome sta scritto, ma tutto intero il prodotto ferroviario; e chiederei quindi che ad omaggio del vero si tolgano dal titolo le parole « a piccola velocità. »

*Voci dal banco della Commissione.* Questo è già stato fatto.

**SORMANI-MORETTI.** Mi rivolgo ora all'onorevole presidente per sentire da lui se debbo continuare onde svolgere l'emendamento da me proposto all'articolo 2, o se io debba piuttosto, come l'onorevole Robecchi, essere ossequioso alle raccomandazioni presidenziali, e limitandomi all'articolo 1, riservarmi pel resto a quando venga in discussione l'articolo 2.

**PRESIDENTE.** Onorevole Sormani-Moretti, mi pare che sia meglio che ella riservi l'ulteriore svolgimento del suo emendamento alla discussione dell'articolo 2, che a questo presentasi più opportuno. Intanto si potrà venire alla votazione dell'articolo 1.

Le riservo adunque la parola sull'articolo 2.

**PISSAVINI, relatore.** Io invoco dalla Camera pochi minuti di benevola attenzione per rispondere alle obiezioni che vennero mosse al progetto in discussione dagli onorevoli Favale e Sormani-Moretti.

Non oso sperare di convincere i due egregi oratori che mi hanno preceduto, ma ho fede di persuadere la Camera che esagerati sono i loro timori sulle conseguenze di questa legge. Con tale fiducia mi accingo, come relatore, a sostenere le conclusioni della Giunta.

La Giunta si trovava a fronte di un progetto di legge che otto dei nove uffici avevano accettato, e contro il quale nessuna petizione venne rassegnata alla Camera. Nell'esame che ha istituito su questo progetto di legge essa partì dal fatto che la tassa dal medesimo prescritta si riscuote mentre si presta un servizio al commercio, e si confonde col prezzo di trasporto, senza che essa rechi all'erario la benchè minima spesa di esazione, ciò che pur troppo si lamenta, ed a buon diritto, per altre leggi d'imposta. La vostra Giunta però si è fatto carico di tutte le obiezioni fatte valere contro il progetto

di legge, obiezioni che vennero in oggi risollevate e dirò meglio rincarate dagli onorevoli Favale e Sormani.

In primo luogo si disse dai nostri onorevoli contraddittori che la disposizione contenuta nell'articolo 1 è dannosa, inconsulta, e contraria ai principii di libertà e di progresso industriale che informano la nostra legislazione finanziaria.

La Commissione, a dir vero, non ha disconosciuto l'inconcusso principio di economia pubblica, che come aumentandosi le tasse sui generi di consumazione si diminuisce la consumazione stessa, così aumentandosi i carichi e le tariffe si viene a diminuire il progresso, lo sviluppo e tutto indistintamente il movimento ferroviario.

La Giunta però ha dovuto considerare che non conviene applicare troppo strettamente questo principio, e che molto meno ciò si può e si deve fare in modo così assoluto nelle attuali ristrettezze del pubblico erario.

Noi riteniamo anzi che giovino molto al credito pubblico questi sforzi che fa il Parlamento, onde indagare accuratamente tutte le fonti dalle quali si possono sperare risorse, e così facilitare sempre più il restauro delle nostre finanze.

In secondo luogo gli onorevoli Favale e Sormani-Moretti hanno inflitto a questo progetto di legge la durissima taccia di arrestare i progressi di qualsiasi ramo d'industria e di scemare la prosperità pubblica. I nostri onorevoli contraddittori non ci vorranno al certo negare che questa critica da loro fatta all'attuale progetto di legge, si può estendere a quasi tutte indistintamente le imposte.

Ci permetteranno però gli onorevoli Favale e Sormani-Moretti di loro osservare che, volendo in questo modo sottilizzare sulle varie conseguenze delle leggi d'imposta, questo loro ragionamento ci condurrebbe, per logica conseguenza, a rifiutare non solo qualsiasi aumento d'imposta, ma benanche a respingere l'introduzione di un'imposta novella.

Scendendo poi al caso concreto, la Commissione crede di avere, colla maggiore possibile chiarezza, dimostrato nel suo rapporto che non era da temersi dall'approvazione del progetto di legge attuale nessuno scapito, nè agli interessi delle società ferroviarie, nè al progresso della industria. E questa sua convinzione è basata sul fatto che in ispecial modo il movimento a grande velocità non può trovare serie rivalità per essersi la tassa dal 10 portata al 13 per cento.

Se gli onorevoli nostri contraddittori Favale e Sormani-Moretti si faranno con calma, e senza alcun spirito preconcepito, ad esaminare gli effetti

che potranno scaturire dall'aumento di tassa appor-  
tato da questo progetto di legge alla rete ferrovia-  
ria attuale, ed a quella maggiore estensione che  
verrà in appresso a conseguire, si faranno di leg-  
gieri persuasi che veramente non sono a temersi le  
gravi conseguenze da essi loro lamentate nello svi-  
luppo dell'industria delle strade ferrate. Tutto al  
più (e noi non lo vogliamo negare) si potrà verifi-  
care un rallentamento di progresso, sui primordi  
dell'applicazione dell'avvenuto aumento, ma è certo  
che questo andrà grado a grado scemando e scom-  
parendo.

In terzo luogo gli onorevoli nostri oppositori  
hanno sostenuto che con l'aumento delle tariffe fer-  
roviarie, portato da questa legge, andrà sempre più  
crescendo il numero delle persone che preferiscono  
di viaggiare a piedi, e profittano dei mezzi più lenti  
e più economici, in quelle provincie in cui si con-  
servano ancora i mezzi ordinari di viaggio.

Anche questa obiezione non parve alla Com-  
missione di grave momento. Noi crediamo che que-  
sto lieve aumento di tariffa non indurrà nessuno ad  
abbandonare i comodi che presenta il viaggiare  
in ferrovia, solo perchè la strada ferrata esiga qual-  
che centesimo di più.

Per ultimo si è osservato che l'aumento proposto  
alla tassa attuale sui prezzi di trasporto a grande  
velocità non arrecherà alcun utile all'erario, per  
quanto concerne la sua applicazione alle società  
ferroviarie a cui lo Stato assicurò un *minimum*  
d'interesse sul capitale impiegato ed un *minimum*  
di prodotto. E spingendosi ancora più oltre, i no-  
stri avversari si fecero a sostenere che quanto lo  
Stato avrebbe incassato da una parte altrettanto  
dovrebbe sborsare dall'altra, e ciò col danno pro-  
cedente dal movimento in conseguenza dell'aumen-  
tata tariffa.

Questo argomento a prima vista sembra di molto  
valore, quando si creda sussistere nella sua in-  
tegrità il fatto che le ferrovie sociali vivono solo  
della garanzia loro accordata. Se però si pone  
mente che sonvi linee di strade ferrate sociali che  
mai nulla della garanzia loro promessa chiesero  
allo Stato, ed altre che da qualche tempo raggiun-  
sero il limite della garanzia, tale obiezione perde  
ogni suo valore.

Io potrei addurre, in appoggio all'articolo 1, molte  
altre considerazioni che meritano tutta la vostra  
attenzione: potrei appellarmi alla legislazione vi-  
gente in altri paesi, in cui le tariffe ferroviarie sono  
assai più alte delle nostre; ma non intendo più oltre  
abusare della pazienza della Camera. D'altra parte,  
trattandosi di occupare la Camera con dati stati-

stici e con cifre, essa mi sarà tenuta se di buon  
grado abbandono questo campo, da me per nulla  
mietuto, all'onorevole ministro dei lavori pubblici,  
persuaso che egli vorrà e saprà assai meglio di me  
convincere la Camera, colla sua autorevole parola,  
che per nulla si hanno a temere le conseguenze la-  
mentate dagli onorevoli Favale e Sormani-Moretti  
coll'adozione dell'articolo 1 della legge.

Io non presumo d'aver persuaso gli onorevoli  
Favale e Sormani-Moretti. Ritengo però, per quanto  
era nelle mie deboli forze, di avere pienamente giu-  
stificato l'operato della Commissione.

Conchiuderò quindi il mio dire ringraziando la  
Camera della benevola attenzione con cui mi ha  
ascoltato, e confido che, come le obiezioni e gli  
argomenti fatti valere dai nostri oppositori contro  
l'articolo 1 del progetto ministeriale non arresta-  
rono gli uffici e la Commissione dal voto favore-  
vole, così non debbono arrestare la Camera dall'a-  
dottarlo.

Se la Camera mel consentirà, mi riservo a suo  
tempo di esporre brevemente le ragioni per le quali  
la maggioranza della Commissione ha creduto anche  
conveniente di adottare l'articolo 2.

SPAVENTA, *ministro per i lavori pubblici*. A me,  
come ministro dei lavori pubblici, dovrebbe incre-  
scere di venire innanzi a questa Camera a perorare  
un aumento di tassa, anzi una tassa nuova sopra i  
trasporti ferroviari.

Un aumento di tassa o una tassa nuova sui tras-  
porti ferroviari non può a meno di portare un au-  
mento nel prezzo di questi trasporti. Un aumento  
di prezzo nei trasporti ferroviari può far temere  
un impedimento allo sviluppo del traffico e al mo-  
vimento economico del paese.

Come ministro dei lavori pubblici io dovrei, al  
contrario, desiderare che il prezzo di trasporto  
sulle nostre ferrovie fosse diminuito il più possibile,  
e lungi dal provocare una fermata nel movimento  
economico del paese, adoperarmi perchè questo  
movimento fosse favorito in tutte le maniere.

Nondimeno io mi sono associato al mio collega,  
ministro delle finanze, nel venire a proporvi questo  
progetto di legge, e mi vi sono associato non solo  
come uomo politico e come cittadino che deve de-  
siderare che le nostre finanze si riequilibrino e che  
le nostre entrate aumentino, ma anche come mini-  
stro dei lavori pubblici.

Il ministro dei lavori pubblici non è il ministro  
delle entrate, è il ministro delle spese.

PISSAVINI, *relatore*. Pur troppo!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Pur troppo, non  
è che il ministro delle spese. Ebbene, io credo che qui

non vi sia persona, la quale non abbia la persuasione che per fare delle spese vi è bisogno delle entrate, e che quanto maggiori sono le entrate, altrettanto possono essere maggiori le spese. Quindi anche come ministro dei lavori pubblici io devo desiderare che le nostre entrate aumentino; ma le entrate non possono aumentare senza nuove tasse; devo perciò pregare la Camera perchè, come vota le spese, così voti anche le tasse, se vuole che le spese dei lavori pubblici siano possibili.

Questo sia detto così come preambolo. Venendo particolarmente alla tassa che ora è in discussione, mi conviene aggiungere, quanto all'aumento della tassa del decimo sopra i trasporti a grande velocità, che io non ho potuto trovarvi obiezione neanche come ministro dei lavori pubblici.

La sola obiezione infatti che si sarebbe potuta fare sarebbe stata, che il movimento dei viaggiatori e il traffico delle merci a grande velocità per effetto del predetto aumento di tassa potesse diminuire; allora evidentemente questo aumento non dovrebbe essere accolto, sarebbe un consiglio improvido, noi ripagheremmo per una mano quello che prenderemmo dall'altra. Anzi, quel che è peggio, pregiudicheremmo gravemente gli interessi economici del paese.

Ma questo timore non ha potuto entrare nell'animo mio; non vi ha potuto entrare per l'insensibilità, se mi è permesso di esprimermi così, dell'aumento che questa tassa reca ai prezzi dei trasporti a grande velocità; non ha potuto entrarvi, perchè l'interesse che il traffico ha di servirsi della grande velocità, è così grande, che non può fermarsi innanzi ad un così piccolo aumento di spesa; non ha potuto entrarvi ancora, perchè l'esperienza prova che l'aumento dei prodotti del movimento a grande velocità sulle nostre ferrovie è tale che, quantunque noi oggi aumentassimo la tassa esistente in una misura anche più grave di quel che facciamo, l'incremento che fin qui si è verificato nel prodotto dei trasporti di questa specie, ci garantisce che il prodotto non sarà per diminuire.

Ed infatti nel 1872 il prodotto totale del movimento ferroviario di tutto il regno era di 125 milioni, e nel 1873 è salito a 135,345,000 lire. Di cui 79 milioni appartengono alla grande velocità. Un aumento di dieci milioni nel prodotto di tutto il movimento del sistema ferroviario del nostro paese, in un'annata come è stata quella del 1873, indica una tal forza economica nel paese, che, se anche da noi si aumentassero i prezzi di trasporto, non è a credere che cotesto movimento si arresterebbe.

Ma tutti gli oratori, che fin qui hanno parlato

contrastando anche quest'aumento della tassa sui trasporti ferroviari a grande velocità, mi pare che abbiano poi concluso di rassegnarvisi, o tutti si sono riservate le loro armi per combattere la tassa sui trasporti a piccola velocità. Ciò dimostra che la tassa sulla grande velocità ha già guadagnato la sua causa. E per conseguenza riservandomi anche io quando avrò udito dagli oratori, a cui accenno, le ragioni che essi saranno per mettere in campo, contro la tassa sulla piccola velocità, prego ora la Camera passando alla votazione del primo articolo, di darvi la sua approvazione.

**PLUTINO AGOSTINO.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici non può disconoscere che le tariffe calabro-sicule presentano una enorme differenza su tutte le altre.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non è vero, sono in ribasso.

**PLUTINO A.** Le tariffe calabro-sicule sono quasi il doppio delle tariffe meridionali, e sono superiori a tutte le altre tariffe del regno d'Italia.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Vuol permettere onorevole Plutino?

Io la chiarirò immediatamente su questo particolare, affinchè lei, se mi vuol dar retta, non edifichi un discorso sopra un dato che è del tutto inesatto.

Le tariffe normali delle merci sono le stesse per tutte le ferrovie del regno, e sono le tariffe che l'antico Piemonte aveva per le ferrovie dello Stato.

Se non che, per le ferrovie meridionali, nel 1871, la società credendo di fare il proprio interesse, domandò, ed ottenne, in conformità dell'articolo 32 del capitolato annesso alla sua convenzione, di riformarle abbassandole considerevolmente. L'esperienza ha disingannato quella società, perchè le conseguenze che ne sono derivate sono state lì lì per condurla a mal punto.

Ma le tariffe delle merci delle Calabro-Sicule sono quelle stesse che abbiamo per le Romane e per le ferrovie dell'Alta Italia.

Parlo di tariffe normali: poi vi sono le tariffe differenziali e le tariffe speciali. Queste tariffe speciali, come l'onorevole Plutino sa, sono determinate da diversi criteri. V'è il criterio del peso, vi è il criterio della percorrenza, e vi è il criterio del luogo.

Il criterio della percorrenza non può essere applicato dappertutto egualmente, perchè dove non vi è un esteso sviluppo ferroviario certe percorrenze non sono possibili, ed è quindi evidente che non vi si può applicare una tariffa speciale dipendente dallo stesso criterio.

Ora, se l'onorevole Plutino vuol dirmi che in alcuni tronchi delle ferrovie calabro-sicule, le quali

non costituiscono ancora delle linee complete, le tariffe speciali e differenziali determinate dalla concorrenza, non possono funzionare, dice una cosa vera, ma dice una cosa che non fa nessun torto all'amministrazione, perchè non poteva essere altrimenti.

Se queste spiegazioni bastano, io spero di avere risparmiato all'onorevole Plutino un discorso che egli si era preparato sull'argomento.

**PLUTINO AGOSTINO.** Siamo perfettamente d'accordo. Io giustamente parlava delle tariffe speciali, delle tariffe differenziali, le quali, per tutte le altre provincie del regno, colla percorrenza di 300 chilometri, a tariffe ridotte, presentano precisamente la differenza di due terzi di meno di quello che fanno pagare le Calabro-Sicule, le quali, per le ragioni che il signor ministro diceva, non essendo state completate, non possono godere di questo vantaggio.

Ma io faceva osservare all'onorevole ministro che veramente, nello stato attuale del servizio ferroviario per le merci a piccola e grande velocità, sta in fatto che le popolazioni delle Calabrie pagano tre volte più di quello che pagano le altre popolazioni colle tariffe differenziali. Dunque io non diceva cosa che non fosse, e pregherei quindi il signor ministro dei lavori pubblici, appunto oggi che si presenta l'occasione di questo aumento, di vedere quando questo stato di cose anormale debba finire, perchè questa differenza è troppa, e sono certo che egli, studiando la questione nella sua coscienza, metterà le popolazioni delle Calabrie al livello delle altre, non essendo giusto che esse paghino tre volte quello che le altre provincie pagano una volta sola pel servizio ferroviario.

**PRESIDENTE.** Rileggo l'articolo 1:

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

Lo metto ai voti.

(È approvato.)

« Art. 2. È stabilita una tassa del 2 per cento sui prezzi dei trasporti a piccola velocità su tutte le strade ferrate del regno. »

La parola spetta all'onorevole Robecchi.

**ROBECCHI.** (*Della Giunta*) Signori, per quanto grande sia il mio desiderio di votare questi provvedimenti finanziari, che sono destinati a colmare una parte della lacuna che esiste tra l'attivo ed il passivo dello Stato, però una forte convinzione mi obbliga ad esprimere alcuni dubbi, ed alcune apprensioni che si sollevano spontanee nell'animo mio intorno all'ap-

plicazione di questa nuova tassa sulla piccola velocità.

Avendo opinato in senso opposto sia negli uffici, sia nella Commissione a cui ho l'onore di appartenere, è per me quasi un debito di onore, e un riguardo ch'io devo ai miei colleghi membri della Commissione, il dire brevemente le ragioni del mio dissenso, ben lieto del resto se le spiegazioni che vorrà compiacersi di darmi il Governo dissiperanno in parte i miei dubbi, e risponderanno alle obiezioni che sono per fare.

Premetto che, come io sono contrario in genere alle tasse sulla produzione, le quali feriscono il lavoro, colpiscono l'oggetto durante il periodo di lavorazione, e prima che la merce sia compiuta e abbia un prezzo determinato, così in genere sono contrario a questa specie di tasse, le quali colpiscono lo strumento stesso del lavoro, sorprendono e aggravano uno dei fattori del movimento economico, la ruota, per dir così, del meccanismo, il mezzo della produzione e non il risultato della medesima.

Agendo in questa guisa, molte volte per ottenere un vantaggio fiscale momentaneo, possiamo produrre un danno economico di gran lunga maggiore. Nelle quistioni di finanza conviene avere l'occhio avanti e non lasciarsi trascinare dalla prepotenza del bisogno momentaneo, poichè, come diceva, alle volte allettati dal vantaggio immediato, si arrischia di compromettere le grandi quistioni della produzione e dell'avvenire, rinunciando così ad un utile futuro di gran lunga maggiore.

Inoltre una tassa di questa natura equivale, a mio parere, ad una imposta sulle materie prime, che d'ordinario formano la parte sostanziale e prevalente del traffico e dei trasporti a piccola velocità. Essa si traduce per necessità in un aumento del prezzo delle merci.

Ora la nostra industria, nello stato precario in cui si trova, non potrebbe sopportare un aumento di questa natura, battuta com'è in breccia da mille cause contrarie.

Come si potrebbe, per esempio, pensare ad aumentare artificialmente anche di pochi centesimi il prezzo del carbone e del ferro, che sono già di tanto rincariti, che noi dobbiamo trarre in gran parte dall'estero, e che formano la base essenziale di quasi ogni industria? Come si potrebbe aumentare il prezzo dei grani anche di pochi centesimi, aggravando così per opera del Governo quella crisi annunziata ed alimentare, che turba l'amministratore, e che affligge parecchie delle nostre popolazioni?

Io comprendo che il Governo avesse potuto mettersi in una via differente, vale a dire che avesse

pensato a costringere le società ferroviarie a diminuire il prezzo dei trasporti dei grani, ma non comprendo come nel momento attuale si possano prendere delle misure legislative ed amministrative le quali equivalgano a fare aumentare anche solo di pochi centesimi il prezzo dei cereali.

Poi, o signori, bisogna che noi esaminiamo bene l'organizzazione delle nostre ferrovie. Quello che si fa all'estero ci deve trascinare, perchè in questo ramo noi ci troviamo in una condizione affatto speciale, anzi direi singolare, e correremmo il rischio di fuorviare volendo attuare da noi puramente e semplicemente quanto si pratica altrove.

Bisogna vedere quale sia la condizione vera della nostra industria dei trasporti ferroviari, e se essa è capace di sopportare una nuova tassa. Bisogna fare il conto del prodotto e della spesa.

Permettetemi di mettervi sott'occhio alcune cifre.

Quale fu in media il prodotto chilometrico delle nostre ferrovie nell'anno 1872?

Piglio a confronto l'anno 1872, poichè è quello intorno al quale abbiamo dati più completi.

Il prodotto chilometrico totale nel 1872 non raggiunse che la cifra di 18,994 lire al chilometro, media chilometrica la quale è minore di quella che in altri paesi raggiungono le ferrovie secondarie e terziarie, di quella a cui in Francia arriva la così detta seconda rete, che equivale quasi a ciò che sono da noi le strade comunali.

In questa media chilometrica qual è il prodotto della piccola velocità? Il prodotto della piccola velocità è del 33 per cento, ossia poco più di 7000 lire al chilometro, vale a dire un provento che appena compensa la spesa d'esercizio.

Ma vediamo quali sono i prodotti chilometrici parziali, sempre del 1872. Il reddito chilometrico delle ferrovie romane fu di 14,572 lire, delle meridionali di lire 14,692, delle calabro-sicule di lire 6446, delle sarde di 4605 lire. In queste cifre, se io vado a rintracciare quale è stato il prodotto della merce a piccola velocità, trovo che nelle Romane, per esempio, è stato di lire 4270 e nelle Calabro-Sicule lire 2600 al chilometro. Quanto all'Alta Italia poi, i proventi complessivi furono di lire 26,271 al chilometro, la qual cifra, come bene vedrà la Camera, è ben lontana dal raggiungere la somma a cui arrivano negli altri paesi le reti primarie, e appena si uguaglia a ciò che producono le linee di secondo ordine.

Ora, mettiamo a confronto di questi vari proventi le spese di esercizio.

Nelle ferrovie romane le spese di esercizio furono di lire 9485 al chilometro, ossia il 65 per cento del-

l'entrata; nelle Meridionali furono di lire 10,660, ossia il 72 50 per cento; nelle Calabro-Sicule ammontarono a lire 4972, ossia al 77 10 per cento. Nelle Sarde a lire a lire 8000 al chilometro, ossia al 173 per cento dell'introito.

Queste spese di esercizio dovrebbero aumentarsi poi, per le Romane, di lire 1985 50 al chilometro in conseguenza delle spese straordinarie; per le Meridionali dovrebbero aumentarsi in forza della quota delle spese generali dell'amministrazione centrale afferente all'esercizio, in guisa che la spesa andrebbe assai oltre a quella che io prima ho accennato. Per le Calabro-Sicule si deve aggiungere la spesa di straordinaria manutenzione, non ancora accertata, oltre alla spesa generale di esercizio.

In queste condizioni vede la Camera che le spese di esercizio assorbitiscono quasi intieramente, per molte reti, il prodotto chilometrico.

Che cosa rimane di prodotto netto?

Lasciando in disparte la rete dell'Alta Italia, è lecito il dire che i prodotti ferroviari sulle altre nostre linee principali sono neutralizzati e distrutti quasi interamente dalla spesa.

Quanto all'anno 1873, vi è bensì qualche aumento nel reddito chilometrico, ma aumentarono anche d'assai le spese di esercizio, a cagione del rincaro dei carboni e dei ferri; in guisa che la situazione, invece di essersi avvantaggiata, si è fatta peggiore.

Quanto poi al 1874, le tabelle che arrivano giornalmente dimostrano che quest'anno non si presenta in buone condizioni per i servizi ferroviari.

Circa l'esercizio, vi è sempre il costo crescente delle materie prime; circa i prodotti, le tabelle dinotano che vi è piuttosto un regresso che un progresso. Sulle linee calabro-sicule, le quali hanno una percorrenza non minore di 650 chilometri, i prodotti settimanali sono continuamente in diminuzione. La decima settimana segna una diminuzione complessiva dal principio dell'anno di lire 169,782, e una chilometrica di lire 264 05. Per le Meridionali, la stessa settimana reca una diminuzione chilometrica dal principio dell'anno di lire 114 09.

Prendendo a considerare la dodicesima settimana, abbiamo per le Meridionali una decrescenza di lire 112 55 al chilometro, e per le Calabro-Sicule una diminuzione complessiva dal principio dell'anno di lire 196,809, e una chilometrica di lire 306 08. Anche per le Romane il prodotto chilometrico, dopo l'apertura del tronco di Orte, accenna a diminuire.

Quanto all'Alta Italia, si nota bensì un accresci-

mento di prodotto, ma è inferiore a quello degli anni antecedenti, e in parte è dovuto all'aumento della lunghezza della rete, che è cresciuta di quasi 100 chilometri.

La Camera può agevolmente rilevare da queste cifre, quanto anormali sieno in Italia le condizioni del traffico ferroviario. Non possiamo in questo paragonarci per nulla cogli altri paesi. Abbiamo due delle principali nostre linee arteriali che hanno una rete di quasi 3000 chilometri, che non danno un introito maggiore di 15,000 lire al chilometro, e quest'introito è quasi intieramente assorbito dalle spese d'esercizio. Quindi, che cosa rimane? Io domando se vi è qui la materia imponible. Io credo che manchi assolutamente.

Noi non dobbiamo distruggere con una mano quello che abbiamo edificato coll'altra. Lo Stato ha speso delle somme enormi per far costruire queste reti ferroviarie, e noi non dobbiamo controporere con misure fiscali, e porre incaglio allo sviluppo del traffico sulle linee stesse, il quale, mentre giova al progresso economico del paese, deve pure in avvenire fornire i mezzi allo Stato di ricuperare le anticipazioni che ha fatte.

Ma vi sono altre ragioni che derivano dalle condizioni finanziarie delle nostre linee ferroviarie. Prima di tutto, imponendo questa tassa, noi saremo costretti a permettere che le compagnie aumentino le tariffe, poichè la tassa non deve colpire le società che esercitano l'industria dei trasporti ferroviari, ma bensì quelli che approfittano dei trasporti medesimi.

Ora, aumentando le tariffe, è evidente che nella situazione economica assai tesa in cui si trova il paese, e dato lo stato poco prospero delle nostre industrie, che, oltre le difficoltà interne, hanno a lottare con terribili concorrenti, è evidente, dico, che i trasporti diminuiranno, o almeno ne impediremo l'aumento, che equivale quasi allo stesso, quanto alle conseguenze economiche e finanziarie, trattandosi di un'industria in gran parte in Italia passiva.

Qual è infatti la base finanziaria delle nostre compagnie ferroviarie in Italia? Escluse le ferrovie dell'Alta Italia, è la finanza stessa dello Stato, sono le imposte, sono i contribuenti. Le ferrovie sotto a questo aspetto si dividono in tre categorie: 1° ferrovie che appartengono allo Stato; 2° ferrovie che vivono della sovvenzione governativa; 3° ferrovie che sono uscite dalla sovvenzione governativa.

In quanto alle ferrovie dello Stato, cioè alla rete delle Calabro-Sicule, diminuire i trasporti, vuol dire accrescere i carichi dello Stato, vale a dire aumentare da una parte le spese d'esercizio e dall'altra

diminuire i prodotti. In quanto alle ferrovie che vivono della garanzia governativa, la diminuzione dei trasporti vuol dire diminuzione di prodotti e aumento di spesa per la garanzia. Quindi danno diretto dello Stato. Il che accadrà anche quando vada in vigore la nuova convenzione pel rimaneggiamento delle ferrovie dell'Italia media e meridionale, poichè andando esse ad essere esercitate da una società per un prezzo fisso, è chiaro che le peripezie dell'esercizio, che gli utili come i danni di esso, andranno a carico dello Stato. Quanto alle ferrovie dell'Alta Italia due cose possono accadere. O voi le respingerete nella garanzia da cui sono appena uscite, oppure, quel che è peggio, farete pagare a quelle popolazioni una duplice imposta. Una, la nuova imposta sui trasporti; l'altra, l'aumento nelle contribuzioni a cui dovranno soggiacere per la loro parte, onde sopperire all'aumento delle garanzie dovute alle altre linee sovvenute.

Ora, signori, in questo stato di cose, credo che una tassa sul prodotto della piccola velocità non sia altro che un'imposta che lo Stato carica a se stesso, non è altro che prendere da una mano per restituire coll'altra.

Lo Stato tassa se medesimo. Facciamo presso a poco quello che è avvenuto in un altro ordine di fatti, quanto all'imposta di ricchezza mobile applicata allo stipendio degli impiegati. Lo stipendio fu diminuito col mezzo della trattenuta; ma siccome si riconobbe che esso era divenuto insufficiente alle esigenze della vita e della posizione, così si dovette pensare ad accrescerlo d'altra parte, restituendo sotto altra forma quanto lo Stato aveva percepito per titolo di ricchezza mobile.

Mi occorre ora di rispondere a due obiezioni che possono essere fatte.

Mi si dirà che la tassa è piccola.

Ma, signori, alcune merci, io ho già detto fin da principio, non possono assolutamente tollerare nemmeno un piccolo aumento nel prezzo di trasporto; parlo dei grani, per esempio, e delle altre materie prime essenziali all'industria. In secondo luogo anche le piccole cifre fanno le grosse somme quando si tratta di quantità rilevanti, e il commercio calcicola non solo sui centesimi, ma alle volte sui millesimi.

D'altra parte fino a un certo punto io diffido di queste tasse piccole che si infiltrano nel nostro sistema finanziario, appunto sotto il pretesto della loro esiguità, poichè io vedo che esse aumentano poi gradatamente, e ne ho esempio nella tassa che è proposta oggi sulla grande velocità, la quale, essendo nata sotto forma di un decimo, oggi è accre-

scruta di un terzo. Una volta che ha preso posto nel nostro sistema tributario una tassa di questa natura, è troppo probabile che essa venga aumentata per la spinta dei bisogni incalzanti, e secondo il proverbio che dice: *l'appetit vient en mangeant*.

E poi, signori, io non combatto tanto la misura della tassa, io combatto il sistema per cui il Governo si mette, io combatto la via nella quale egli si pone, la tendenza che veggo prevalere nell'ordinamento del sistema tributario. Questa, credo, sia nociva poichè paralizza il movimento economico del paese, senza un sufficiente risultato per le finanze pubbliche.

L'altra obbiezione è desunta da quanto si operò in Francia. Si citò l'esempio della Francia la quale, dopo una lunga discussione, ha stabilito testè una tassa sulla piccola velocità del 5 per cento. Ma, signori, bisogna guardare alla situazione in cui un paese si trova. Non si può imitare quello che si fa all'estero senza tener conto dello stato vero in cui noi siamo posti. Imitare ciò che si fa altrove non vuol dire alle volte fare opera utile e profittevole ai nostri interessi.

Ora, paragoniamo la nostra situazione colla situazione dell'industria ferroviaria in Francia. In quanto alla situazione nostra, io testè l'ho palesata alla Camera. Quanto alla situazione dell'industria ferroviaria francese, sa la Camera qual è stato il reddito medio chilometrico di tutte le reti francesi nel 1873? È stato di più di lire 44,000 al chilometro, compresa la vecchia e la nuova rete: la vecchia rete diede più di 67,000 lire al chilometro, la nuova rete più di lire 21,000 al chilometro, cosicchè la media fu di 44,000 lire al chilometro. Inoltre queste ferrovie sono uscite per la maggior parte dalla garanzia chilometrica, mentre le nostre vivono quasi esclusivamente della sovvenzione governativa. Qui vedo che fino ad un certo punto vi ha materia di tassazione, non così da noi con un reddito chilometrico di 19,000 lire, che a mala pena copre le spese di esercizio.

Inoltre, vi è un confronto possibile tra il commercio italiano ed il commercio francese? Il commercio francese ha raggiunta quasi la cifra che aveva prima del 1870, vale a dire si avvicina quasi ad otto miliardi, mentre noi a gran fatica abbiamo superati i due miliardi, e mentre, in ragione di popolazione, dovremmo avere un commercio di più di due terzi del commercio francese, ossia un commercio che si avvicina ai sei miliardi.

Di più, o signori, la Francia, con quel senso pratico che distingue quella nazione, non ha stabilita l'imposta sulla piccola velocità senza delle grandi

attenuazioni e dei rimarchevoli temperamenti. Essa ha escluso dall'imposta nientemeno che tutte le merci che sono destinate all'esportazione, il che equivale a dire che ha escluso circa quattro miliardi di mercanzie, alla qual cifra ammonta il commercio di esportazione francese. Inoltre la Francia ha escluse tutte le mercanzie di transito. Di più ha fatta facoltà al Governo di potere sospendere la tassa sulla piccola velocità per il trasporto dei cereali.

La Francia, in una situazione economica così diversa dalla nostra, con una industria ferroviaria così fiorente, non ha però creduto conveniente applicare la tassa nella sua interezza, e l'ha modificata in modo da non compromettere il suo commercio estero, e gli interessi gravi che si connettono alla esportazione e al transito. Vorremo noi in una situazione di tanto inferiore essere almeno meno prudenti?

Io diceva in principio che il momento di applicare questa tassa mi sembra inopportuno, anche per un altro motivo che fu accennato pure da alcuni degli onorevoli oratori che mi hanno preceduto, vale a dire le condizioni difficili in cui si trova oggidì l'esercizio ferroviario. Tutti voi sapete che una delle basi dell'esercizio ferroviario sono i ferri ed i carboni. Or bene, da quattro o cinque anni in poi il prezzo di queste merci è pressochè duplicato. In Italia poi, oltre a queste cause deprimenti che agiscono in ogni paese, ne abbiamo delle altre a noi proprie e speciali.

In primo luogo si sono dovuti accrescere i salari e gli stipendi del personale addetto alle ferrovie, il che costituisce una maggiore spesa considerevole.

Inoltre vi è la grossa perdita per l'aggio, a motivo delle compre che le società devono fare all'estero. Questa spesa sale a una cifra ragguardevolissima, e per una sola delle nostre società ferroviarie fu da ultimo calcolata ascendere, per l'esercizio d'un solo anno, ad 8 milioni di lire.

Ora chiaro apparisce, da questo stato di cose, che se le tariffe si dovessero aumentare, sarebbe pur necessario accrescerle, non a profitto dello Stato, ponendo in questo momento una imposta, ma a vantaggio delle compagnie, le quali, date le spese attuali, in molti casi ora trasportano in perdita.

Questo punto è stato risoluto da molti studi che sono stati fatti ultimamente in Germania, che io potrei anche sottoporre alla Camera: Questi studi hanno messo in evidenza, come le tariffe attuali non sono più in proporzione coll'aumento delle spese dell'esercizio. Il Belgio, per non citare che un esempio, il quale ha la maggior parte delle sue ferrovie

in possesso dello Stato, pel 1873 ebbe la spesa del 78 per cento.

Questa cifra fece grandissimo senso, quando fu pubblicata, essendo quel paese proverbiale per buona amministrazione. Si nominò una Commissione d'inchiesta, la quale ha dovuto constatare che l'aumento della spesa era in relazione col maggior valore del ferro e del combustibile, sebbene il Belgio abbia in casa propria i bacini carboniferi.

In Italia la spesa d'esercizio chilometrico delle Meridionali nel 1872 era stata di 10,660 lire, nel 1873 fu di 12,200 lire a chilometro. Potrei citare altri esempi.

In Francia, la nuova rete della società Parigi-Lione-Mediterraneo, ebbe nel 1873 la spesa dell'85 per cento, e la nuova rete della società del Mezzogiorno una spesa d'esercizio del 72 per cento, cifre tutte queste che in addietro non si verificavano, che rivelano una situazione nuova, e che sono degne della più seria considerazione.

Da quanto ho detto risulta chiaro come nessun momento poteva scegliere il Governo più inopportuno per escogitare a proprio profitto una tassa sul traffico ferroviario. Esso è prima di chiunque interessato a fare sì che l'industria dei trasporti ferroviari fiorisca; deve tenere conto delle circostanze contrarie che l'attraversano, e la forzano a modificare il proprio sistema di esercizio, e non deve impegnare un terreno che dovrà per forza essere usufruito dalle società ferroviarie, se pure non vogliono assoggettarsi a perdite rilevanti che le condurrebbero a cattivo partito.

Del resto, signori, questo che io dico è anche l'opinione dell'amministrazione stessa. Io non faccio che esporre idee che trovo negli stessi documenti ufficiali.

In un rapporto del 15 marzo 1873, se non erro, la direzione generale delle ferrovie, a proposito di una delle principali arterie ferroviarie dello Stato, si esprime in questo senso: « Il provento medio della tonnellata-chilometro è ancora diminuito (nel 1872), essendo oramai sceso a meno di 5 centesimi. Esaminando i risultati ottenuti sulle ferrovie tedesche e scandinave, ove pure le tariffe sono minori che in Francia e in Inghilterra, troviamo che la tonnellata-chilometro rende, al solito, per lo meno da 7 ad 8 centesimi, e solo si riduce a poco meno di 6 centesimi per le ferrovie prussiane, e a cinque centesimi e mezzo su una linea di Norvegia. Non può dunque fare meraviglia che la società abbia studiato qualche aumento nelle sue tariffe. »

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** È contro di lei questo.

**ROBECCHI.** « In quanto al rapporto fra le spese e gli introiti che risulta del 72 50 per cento, la sua elevatezza dipende in gran parte dalle basse tariffe. L'aumento poi che le esposte cifre dimostrano sulle spese dell'anno precedente vuole attribuirsi al valore accresciuto di tutte le materie di consumo, non che delle macchine e delle rotaie. »

E infine soggiunge:

« Nell'anno 1871, malgrado il notevole aumento nel traffico delle ferrovie meridionali e nel prodotto lordo, la società, colle tariffe che ora vennero modificate, aveva avuto un mezzo milione in meno nel prodotto netto. Con ciò si ebbe la prova che il prodotto medio della tonnellata-chilometro era così scarso da non bastare a coprire la relativa spesa di esercizio. »

Questa è l'opinione dell'amministrazione stessa. Vuol dire che il reddito della tonnellata-chilometro, attualmente, non copre quasi la spesa di esercizio. Se vogliono vivere, conviene che modifichino radicalmente questo stato di cose, e studino se la situazione commerciale del paese sia tale da permettere ad esse di stabilire delle tariffe almeno moderatamente remuneratrici. Ma pur troppo, in Italia, queste quistioni sono in parte oziose, ritrovando le compagnie, nelle casse dello Stato, quello che non possono attingere al prodotto ricavato dal loro lavoro.

In quanto agli effetti commerciali che produrrà questa nuova tassa, non è necessario che io mi dilunghi molto a dimostrarli. È facile a chiunque di noi l'intravederli. L'industria nazionale ne soffrirà non solo a motivo dell'aumento dei prezzi delle materie prime, ma anche perchè, rincarendo i trasporti all'interno, ciò creerà un nuovo motivo di inferiorità per essa dirimpetto alla industria estera.

È noto che le tariffe speciali e differenziali hanno sconvolto la geografia, favorendo le distanze maggiori a pregiudizio delle minori, perchè le tasse di trasporto diminuiscono in ragione della distanza e del peso. Ciò è così vero che, per riparare a gravi inconvenienti, si è dovuto molte volte accordare ai nostri industriali, per i trasporti interni, l'opzione tra la tariffa comune e quella che pagavano le merci estere venendo da una più lontana provenienza. Ora questo stato di cose sarà peggiorato aggravando le tariffe interne, poichè il peso sarà bensì sopportato dalla merce che si muove nel paese a distanze mediocri, ma in parte assai minore della merce estera che, arrivando da lunghe distanze, gode dei favori e dei ribassi eccezionali portati dalle tariffe speciali.

Di più, è certo che questa tassa sulla piccola ve-

locità, anche ristretta nelle minime proporzioni in cui la propone il Governo, eserciterà una funesta influenza sul commercio di transito, al quale noi dobbiamo con ogni cura por mente, poichè è uno degli elementi principali del nostro avvenire commerciale.

Nel mondo non esercitiamo da soli l'industria dei trasporti, ma ci troviamo a fianco dei terribili concorrenti. Quali sono questi concorrenti? Le linee parallele alle nostre che conducono dai nostri mari al centro d'Europa; la linea di Trieste, la quale conduce nella valle superiore del Danubio, la linea di Marsiglia che, girando le Alpi, conduce alla valle del Reno.

Or bene, è certo che anche un piccolo aumento di tariffa potrà benissimo dare causa vinta ai nostri concorrenti e deviare la corrente commerciale a loro profitto, mentre già tanto prevalgono su noi e per la forza dei loro capitali, e pel movimento della navigazione, specialmente quella a vapore, e per il facile accesso a più ampi mercati, e per la più ardita iniziativa e le nuove tradizioni che vanno intorno ad essi accumulando, da surrogare alle vecchie tradizioni di cui pur troppo noi ancora in parte viviamo.

Questa questione del transito si connette intimamente ad una delle questioni che più deve stare a cuore degli Italiani, la navigazione. Deviano il transito, la prima a soffrirne sarà la navigazione nazionale. È questo uno dei problemi a cui dobbiamo principalmente attendere. Intanto si potrebbe obiettare che il progetto del Governo, per essere completo, dovrebbe in pari grado colpire i trasporti marittimi a vapore, poichè, altrimenti facendo, e tassando solo i trasporti terrestri, sarebbe come accordare un privilegio ai trasporti marittimi a danno dei primi.

Ma su questo punto non voglio insistere.

L'argomento intorno al quale mi permetto richiamare l'attenzione della Camera è circa la stretta connessione che esiste tra il movimento della navigazione e quello ferroviario. Uno è il complemento dell'altro, in guisa che, difficolando l'uno, voi pregiudicate anche il secondo. Invece di creare un solo inconveniente se ne creano due, e il secondo non è meno pregiudicievole del primo, poichè molta parte dell'avvenire commerciale d'Italia sta nella sua marina mercantile.

E qui mi permetta la Camera che io le ponga sott'occhio qualche cifra, che porrà in luce il vero stato delle cose sotto questo rapporto, e farà vedere a quali delicati problemi tocchiamo. Il movimento

della navigazione in qualcuno dei principali porti dello Stato non fu punto favorevole nell'anno 1873, come pare sia da molti ritenuto. Cito, ad esempio, il principale porto mercantile del regno, Genova. A Genova ci fu una grande diminuzione sia nel numero, sia nel tonnellaggio dei bastimenti entrati ed usciti nel 1873, di fronte al 1872. Quanto all'entrata, nel 1873 vi fu una diminuzione di 979 navi, di 139,394 tonnellate, e di 9527 uomini. Quanto all'uscita ci fu pure una diminuzione di 939 navi, di 122,345 tonnellate, e di 10,751 uomini.

Quanto alla navigazione del primo trimestre del 1874 nello stesso porto, i dati non sono di molto più favorevoli. Si nota, è vero, qualche aumento nel tonnellaggio delle navi a vapore, ma in complesso la diminuzione è tuttavia ragguardevole, per quello che è riferibile alla navigazione a vela.

In totale tra navi entrate e sortite abbiamo, nel solo primo trimestre 1874, una diminuzione di 371 navi, di 31,418 tonnellate e di 3430 uomini di fronte all'anno 1873, il che è tanto più grave poichè questa diminuzione che si verifica nel 1873, viene in seguito ad un altro anno che era pure in diminuzione sull'antecedente.

È nostro stretto dovere avvisare alle cause che possono avere prodotto simili effetti onde porvi rimedio se è possibile. In ogni modo cominciamo dal sospendere una misura le di cui conseguenze non possiamo per intero calcolare, e che potrebbe peggiorare una situazione che già presenta dei lati scabrosi.

Io conchiudo. Io spero che la Camera non vorrà accagionarmi se le ho messo sotto gli occhi alcuni dati che non sono molto aggradevoli. Ma io credo che è col dire intiera la verità che si fanno gli affari del paese e non col tacerla, e col pascersi d'illusioni.

Noi in questi anni ci siamo creduti più ricchi di quello che effettivamente eravamo, ed è stato forse in conseguenza di ciò che abbiamo teso troppo l'arco del sistema tributario.

Mi perdoni la Camera se io faccio in simile materia quasi una professione di fede. Io parto da un antico convincimento, ed è che il problema finanziario non si può risolvere se non si risolve prima il problema economico, che prima di tassare bisogna produrre, bisogna creare la materia imponibile, che non è che collo spingere al massimo grado l'operosità del paese, sotto tutte le forme possibili e confacenti al genio della nazione, che noi potremo sortire fuori delle strettezze finanziarie nelle quali ci troviamo, e che bisogna bene che ci guardiamo

dal porre ostacolo al lavoro e dallo spezzare, per così dire, nelle mani di chi produce gli ordigni, gli utensili della sua produzione.

Questa è la sola via buona, utile e fruttuosa; tutto il resto potrà produrre un vantaggio momentaneo, ma non è che un espediente ed ha una durata effimera.

Non vi hanno che due modi di produrre il capitale e la ricchezza: lavorare e risparmiare; altri non ve ne sono.

L'onorevole ministro delle finanze, quando faceva la sua esposizione finanziaria, diceva che egli accettava i calcoli del suo predecessore quanto all'aumento graduale delle imposte esistenti.

Or bene, l'aumento graduale delle imposte esistenti non è che ad una condizione sola che si può ottenere, vale a dire che si produca e si lavori.

L'onorevole Luzzatti, in una delle sedute antecedenti, mostrava come in avvenire, per sopperire alle deficienze dell'erario pubblico, l'entrata potrebbe avvantaggiarsi da un maggior reddito doganale. Or bene, un aumento del provento doganale vuol dire un aumento d'importazione; un aumento d'importazione suppone accrescimento dei valori da dare in cambio; un accrescimento dei valori da dare in cambio importa ancora un aumento nella produzione del paese. Infine tutti i problemi si risolvono sempre, come il problema del consumo, nel problema della produzione.

Dopo tutto questo, io dico che sarò lieto se le spiegazioni che vorrà darmi il Governo valgano, almeno in parte, a dissipare queste mie dubbiezze e queste mie apprensioni. E terminerò permettendomi di dare un consiglio all'onorevole Minghetti presidente del Consiglio. Io vorrei che l'onorevole Minghetti, presidente del Consiglio, come ministro delle finanze, non si dimenticasse dell'onorevole Minghetti ministro di agricoltura e commercio. Questi due uomini non si devono scompagnare; non è che a questa condizione che egli potrà ristaurare le finanze d'Italia. (*Bene!*)

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Vi sono delle verità le quali non sono mai abbastanza ripetute, cioè a dire che una nazione non arricchisce se non col lavoro e col risparmio. E di udire questa verità conosco anch'io che l'Italia ha molto bisogno.

Quanto al concetto generale che non si possono aumentare le tasse, e che non si può accrescere il prodotto finanziario senza aver prima promosso il movimento produttivo del paese; che insomma non si può avere una buona finanza senza avere una buona economia nazionale; anche questa è una verità che non si può contestare, ma che non si può

prendere rigorosamente alla lettera. Imperocchè per fare tutto quello che è necessario a promuovere l'industria e la produzione occorrono lavori e spese grandissime alle quali non si può far fronte senza contemporaneamente caricare il paese d'imposte. Tutto sta nella misura.

Un Governo il quale volesse favorire con ogni mezzo la produzione facendo strade ferrate, canali ed altro, come potrebbe sopperire a queste spese, se contemporaneamente non mette delle imposte? L'arte del Governo sta appunto nel trovare la giusta proporzione fra tutti questi elementi.

Ma, lasciando le tesi generali, e lasciando al mio onorevole collega il ministro dei lavori pubblici, il compito di somministrare all'onorevole Robecchi tutti gli schiarimenti da lui richiesti, io mi limiterò a porre la questione in questi termini.

Se il Governo avesse creduto che veramente la tassa di due centesimi sul prezzo dei trasporti ferroviari a piccola velocità potesse produrre un effetto sensibile sia nell'accrescere il valore delle merci di prima necessità, sia nel diminuire il traffico, egli si sarebbe astenuto dal proporla, perchè il suo provento è troppo scarso dirimpetto ai danni che ne sarebbero derivati.

Noi però dagli studi che abbiamo fatto, e di cui parlerà fra breve l'onorevole ministro dei lavori pubblici, siamo venuti nella convinzione che questa tassa nella tenue misura in cui è stata proposta non possa in alcun modo nè far aumentare il valore delle merci di prima necessità, nè impedire lo sviluppo dei commerci, e se questa nostra convinzione è vera, cade tutto l'edificio dell'onorevole Robecchi.

Per esempio, egli discorrendo della questione dei prezzi, ha accennato ai grani, ai legnami, al ferro, e al carbone. Ebbene la tassa potrà forse aumentare il carbone, il grano, il legname di un centesimo per quintale, e il ferro di un mezzo centesimo. Or quale influenza può egli avere quest'aumento?

Ma, ha detto l'onorevole Robecchi, queste tasse si cominciano a mettere tenui per accrescerle più tardi. Vedete la tassa sul movimento a grande velocità; è stata messa al 10 per cento, ed ecco che voi l'avete portata al tredici.

Veramente questo, rispondo io, è un poco nella natura di tutte le tasse le quali vengono accresciute mano a mano che si sviluppa la ricchezza pubblica, ed io mi auguro che la tassa che proponiamo oggi possa crescerci tra 14 anni nella proporzione in cui si vuole accrescere ora quella relativa al movimento a grande velocità. Se non mi inganno la tassa sul movimento a grande velocità fu sostenuta dall'onorevole Peruzzi nel 1861, e presentemente propo-

niamo di portarla dal 10 al 13, e così un aumento di tre centesimi.

Se fra 14 anni noi faremo un terzo d'aumento sulla tassa per i trasporti a piccola velocità credo che non vi sarà molto a lagnarsi, perchè questo proverà l'aumento della ricchezza del paese.

Ma ciò che mi preme di constatare è che il ministro delle finanze non ha dimenticato le idee che aveva quando era ministro d'agricoltura e commercio, e se egli insiste e raccomanda questa piccola tassa alla Camera egli è perchè ha la convinzione, dettata dagli studi fatti, che questa piccolissima tassa non possa portare nè alcun aumento nel prezzo delle materie di prima necessità, nè alcun impedimento allo sviluppo del traffico ferroviario.

**SORMANI-MORETTI.** Quanto ha detto l'onorevole Robecchi, malgrado la breve replica del ministro delle finanze, mi dispensa in gran parte dall'entrare in ampi svolgimenti sopra questa tassa, sull'intrinseca sua bontà e sulle conseguenze economiche e finanziarie sue. Mi limiterò quindi a giustificare l'emendamento da me proposto a quest'articolo.

Giova tuttavia premettere un cenno sul sistema stesso adottato dal Ministero e dalla Commissione approvato per tassare le merci trasportate dalle ferrovie a piccola velocità.

La Commissione nella sua relazione giustifica il modo di applicazione di questa tassa, dicendo che essa mantiene le stesse proporzioni di tassazione delle tariffe ferroviarie.

Ma sono in effetto i criteri di tassazione delle tariffe ferroviarie tanto giusti, tanto equi da poterli ulteriormente aggravare con una ancorchè tenue tassa? Io non lo credo.

Per rispondere ad un cenno del capo, che fa l'onorevole relatore, gli dirò subito che, a parer mio, sarebbe stata forse più giusta, più sostenibile, una tassa, basata sopra un diritto fisso, perchè si sarebbero potute, con un diritto fisso, imporre le merci proporzionalmente al loro valore, mentre, con questa tassa voi le tassate in proporzione del percorso che fanno, ed in proporzione del loro peso e talvolta del loro volume, sicchè, rapporto al prezzo e valor loro sta sempre una differenza grandissima, origine di sperequazione e d'ingiustizia d'imposta.

Così, a cagion d'esempio, voi tassate e soprattassate ugualmente una tonnellata, di ferro fuso, la quale ha un valore dalle 100 alle 200 lire, come una tonnellata di tela di canapa del valore di 2000 lire, come una tonnellata di tela di cotone del valore dalle 4 alle 5 mila lire, come una tonnellata di panno che vale dalle 12 alle 13 mila lire, come fi-

anche una tonnellata di seta del valore di cento e più mila lire.

Sì, tutte queste merci, di un valore così diverso, voi le tassate tutte e sovratassate nella stessa misura, senza badare per nulla che la differenza del valore dall'una all'altra di esse va, come vedete, dalle 200 lire insino alle 100,000 lire.

Questo modo di tassare dal Ministero proposto produce poi ineguaglianza di trattamento tra le diverse officine e tra i diversi consumatori, in ragione delle località in cui si trovano e della lunghezza del viaggio che devono far percorrere alle loro merci, il che, anche per la speciale configurazione della nostra penisola, può portare una grande differenza ed ingiustizia a danno d'alcuni, perchè non è da dimenticare che da Susa a Lecce, per esempio, si percorrono 1188 chilometri. Per quanto piccolo sia l'aumento del trasporto causato da questa tassa, chiaro appare che moltiplicato per il volume, per la quantità, per il peso delle merci e per le percorrenze loro, che in Italia possono essere lunghissime, ne può conseguire, ne consegue necessariamente una considerevole differenza ed un non indifferente aumento di prezzo, tale da paralizzare talvolta ed in talune località un commercio od una industria.

Col per quanto tenue aumento di prezzo causato dalla proposta tassa, verrà inoltre ad essere colpita non solo la merce trasportata dalla ferrovia, ma anche tutta la merce simile che trovasi in paese, sicchè questa verrà a costare ai consumatori molto più di quella somma che effettivamente ne incasserà il pubblico erario. Un milione di quintali di grano, a cagion d'esempio, trasportato sulle ferrovie, darà al Governo 12,000 lire, ma porterà un aumento sul prezzo di tutti i 35 milioni di frumento che si calcola prodursi e negoziarsi annualmente in Italia.

Del resto, a giustificare l'asserto che il criterio della Commissione non è equo nè conforme alla giustizia distributiva, e non mantiene l'uguaglianza di trattamento tra i contribuenti, ne condurrebbe ad esaminare e discutere i criteri delle classi di merci, stabilite dalle tariffe ferroviarie e ne condurrebbe ora, senza troppa opportunità, in mezzo ad un labirinto nel quale è difficile il trovare il filo d'Arianna.

Complicatissime sono le vigenti tariffe ferroviarie, le quali ammettono classi, sotto classi, e sono talora generali, talora speciali, ed internazionali e differenziali e locali, ed a seconda delle diverse stagioni, delle distanze, delle condizioni d'imbalsaggio, di mole, di volume, di quantitativo, di direzione. Quelle tariffe sono basate sopra concetti, che possono essere giusti dal punto di vista dell'esercizio delle ferrovie, ma non sempre lo sono ugualmente dal

punto di vista della tassa governativa ora proposta.

Queste sono ragioni che stanno contro la tassa quale è proposta, oltre a quelle alle quali accennò benissimo l'onorevole Robecchi, specialmente in ordine alla differenza che si fa alle nostre industrie rispetto alle industrie forestiere.

Come l'onorevole Robecchi, ho io pure raccolto una quantità di cifre e di documenti sui quali non insisterò, e per non ripetere ciò che disse tanto bene l'onorevole Robecchi, e per non tediare la Camera, e per andare spiccio.

Da noi i prezzi dei trasporti delle merci a piccola velocità sono più cari che nella Francia, ed ancora più cari che in Germania; in Germania, dico, perchè colà saviamente si attacca dal Governo stesso molta importanza a questa cosa, in modo che sino dal 1866 mise nella sua costituzione, in un apposito articolo, il principio della uniformità delle tariffe, e fece sì che tutte le materie prime si potessero negli Stati della Germania del Nord trasportare al prezzo di 2 centesimi e 7 decimi di centesimo per tonnellata-chilometro.

Lasciamo stare il calcolo delle medie che può generare facilmente errori o confusioni d'apprezzeramenti.

In Francia, malgrado il diritto fisso di bollo e registro, ora elevatissimo, sino cioè a 70 centesimi, ma non pel percorso, sibbene per ogni singola spedizione, qualunque sia la sua entità e destinazione, in Francia, dico, la tariffa per alcune merci, per le materie prime, pei carboni specialmente, scende sino ai 2 centesimi la tonnellata-chilometro, così, come testè ricordava, avvenire in Germania. Da noi, in Italia, non esiste nessuna merce la quale, pei trasporti ferroviari, sia tassata a meno che a 3 centesimi la tonnellata-chilometro. Che se ciò può essere giustificato per parte delle società ferroviarie, da ciò che noi abbiamo assai più cari che altrove il combustibile ed il ferro, non ne viene che sia del pari giustificato un aumento di prezzo, a vantaggio esclusivo dell'erario.

Come infatti potere insistere presso le società per un'ulteriore riduzione, se il Governo dovrebbe poi, in forza delle garanzie di prodotto, rimborsare alle società un'eventuale diminuzione dei proventi garantiti?

La proposta tassa, avrà, a parer mio, per inevitabile risultato quella diminuzione nei redditi delle ferrovie che non è temuta dall'onorevole ministro presidente del Consiglio, il quale diceva testè che non avrebbe proposta questa tassa se avesse preveduto che produrre potesse una tale diminuzione.

La previsione mia, diametralmente opposta a quella del ministro, è giustificata da una relazione dell'onorevole Bona, direttore delle ferrovie meridionali, il quale, sollecitato in altra occasione dal Governo del Re a ridurre i prezzi dei trasporti, scriveva in questo modo:

« Da tutte le parti mi si domandano ribassi di tariffe per le merci in trasporto sulle nostre linee. Io li ho finora accordati in via di esperimento; ma verrà il giorno in cui mi sarà impossibile di lottare colla navigazione, senza compromettere i più gravi interessi della società. Già fin da oggi la merce di grosso tonnello costa per navigazione da Brindisi ad Ancona lire 6 circa per tonnellata. Aggiungiamo lire 4 per spese di carico e scarico, avremo in totale una spesa di lire 10. Ripartendola su 559 chilometri, la spesa di trasporto per chilometro di ferrovia e per tonnellata non dovrebbe eccedere un centesimo ed otto millesimi per poter lottare colla navigazione. E siccome il costo di trasporto di una tonnellata di merce è di circa due centesimi il chilometro, chiaro apparisce che, volendo lottare colla navigazione sur una costa come l'adriatica, la società dovrebbe eseguire i suoi trasporti ad un prezzo inferiore alla spesa di esercizio. »

E l'onorevole Bona continua, così, venendo a considerazioni estranee al mio assunto e riferentisi ai rapporti della società col Governo in seguito ai patti di concessione.

Dunque lungo le nostre coste, siano adriatiche, siano mediterranee, se noi aumentiamo il costo del trasporto anche soltanto di quei millesimi, sull'esiguità dei quali si insiste per giustificare la tassa, si viene in certo modo a favorire il cabotaggio, ciò che può avere il proprio lato buono; ma certamente si viene in pari tempo a diminuire il reddito delle ferrovie; epperò viene quindi ad essere una illusione il nuovo cespite d'entrata che si ripromette il Governo, si reca un danno alle società ferroviarie, si avrà, lo ripeto, non un maggiore incasso, ma un conteggio di più.

E che si faccia realmente anche in oggi una vantaggiosa concorrenza alle ferrovie tanto dal cabotaggio, quanto da altri mezzi di trasporto, l'onorevole ministro dei lavori pubblici non lo ignora, poichè i commissari regi sopra le strade ferrate, nei loro rapporti gli osservano continuamente che esiste questa concorrenza e che la concorrenza del carreggio si fa con successo e principalmente nella distanza di 40 a 50 chilometri dai maggiori centri di popolazione.

L'onorevole Commissione, nella sua relazione,

osserva che da noi non esiste il diritto fisso, che un tale diritto esiste e si paga invece negli altri paesi. Mi perdoni l'onorevole relatore, ma ciò non è molto esatto, perchè il diritto fisso esiste anche da noi, anzi alcune società lo moltiplicano tutte le volte che si passa non solo dalle linee di una società a quelle di un'altra, ma ben anche allorquando si passa da una ad altra zona di certi loro interni riparti fatti a comodo dell'amministrazione ed a facilità dell'esercizio di una stessa società. Questo almeno avvenne per un certo tempo.

Dunque il diritto fisso per tonnellata c'è anche fra noi. E mi ricordo anzi che l'onorevole Pasini, essendo ministro dei lavori pubblici, conveniva qua nella Camera che questo diritto fisso, il quale corrisponde in parte alle spese di magazzinaggio, ai servizi di facchinaggio e in taluni casi anche a talune operazioni di dogana, era troppo alto in Italia. *(Interruzioni)*

*Una voce dal banco della Commissione.* Questo è in parte scomparso.

SORMANI-MORETTI. Sono scomparsi soltanto alcuni degli inconvenienti allora deplorati. Alcune società facevano ripetere l'importo di quel diritto fisso per ogni zona interna dei loro riparti, e tale indebito aggravio credo che sia scomparso; ma il diritto fisso esiste sempre, ed appare qua e non lieve da queste tariffe ufficiali e vigenti che ho qua fra le mani e metto a disposizione dei colleghi.

Ritornando adunque al punto da cui sono partito testè, ed allo scopo precipuo del mio dire, io mi limiterò strettamente a giustificare l'emendamento da me proposto. Esso concerne il transito e l'esenzione delle due ultime ed infime classi delle tariffe ferroviarie a quelle classi che comprendono le materie prime di maggior volume, di più grande uso, di più forte peso e di minor valore. In quanto al transito spero basterà il ricordare un fatto testè avvenuto. Ultimamente, dopo molti tentativi e lunghe negoziazioni colla società dell'Alta Italia, perchè la si mettesse d'accordo colla sua sorella Siamese, la Sudbalm austriaca, si potè ottenere che molte merci in transito da Venezia a Peri ed al Brennero avessero facilitazioni tali da fare concorrenza, rispetto alla Svizzera orientale e ad una parte della Germania, colle merci provenienti da Marsiglia e di là spedite per la via di Ginevra.

Il grano, a cagion d'esempio, il grano d'Odessa, conseguì per tal modo un vantaggio di 63 centesimi e mezzo per tonnellata, a prendere, per andare in alcuni paesi dell'Europa centrale, la via di Venezia anzichè la via di Marsiglia.

Ora con questa piccola differenza di sovratassa

del 2 per cento che si viene a mettere colla presente legge, sopra i 155 chilometri, che corrono da Venezia a Peri, anche con tutte le riduzioni di tariffa per il transito, viene a scomparire il ricordato vantaggio di 63 centesimi.

Per la sovratassa del 2 per cento, quel vantaggio viene a ridursi da 63 a 36 o 37 centesimi. E se voi ammettete ancora i 5 centesimi pel dazio di statistica all'entrata, e 5 centesimi pel dazio di statistica all'uscita, voi, nell'ipotesi anche che il dazio di statistica si applichi ad ogni tonnellata (mentre parmi che colpisca ogni collo, e quindi ogni sacco ogni quintale, e quindi dieci volte ogni tonnellata all'entrata, e dieci volte ogni tonnellata all'uscita), voi, dico, avrete fatto scomparire il vantaggio di 63 centesimi ed avrete anzi dato al porto di Marsiglia un premio a danno del porto di Venezia, e fatto scomparire quel vantaggio, quella economia che a stento si è ultimamente, e dopo non lieve fatica, da noi a vantaggio dei nostri porti e delle nostre ferrovie ottenuto.

Questo ragionamento e questo calcolo è stato fatto ultimamente nel senso inverso all'Assemblea di Versailles, quando ora è poco più di un mese si discuteva ed adottava una tassa analoga a questa nostra, ed in tal modo si ottenne colà che fosse con articolo apposito accordata l'esenzione, per trasporti in transito da uno ad altro confine francese, dalla tassa del 5 per cento che si è colà pure stabilita.

Su questo argomento dell'esenzione del transito mi limito a quest'esempio, e domando al Governo, domando alla Camera di non impedire che il nostro commercio, che le ferrovie nostre possano combattere ad armi eguali col commercio estero sul terreno della libera concorrenza.

Circa all'altra parte del mio ordine del giorno che riguarda l'esenzione delle due ultime, delle due infime classi dalle tariffe ferroviarie, posso facilmente giustificarla con brevi parole. Essa ha per iscopo di provvedere onde la nostra industria manifatturiera non rimanga colpita, mentre si darebbe un premio all'industria manifatturiera estera, facendo appunto, come osservò l'onorevole Favale, del protezionismo al rovescio.

Una tonnellata di ghisa lavorata all'estero, la quale si presenta a Susa per percorrere l'Italia insino alla sua destinazione, verrebbe a pagare, in virtù di questa tassa, dalla nostra frontiera in poi un aumento di tassa, oltre l'attuale tariffa, di 32 diecimillesimi per chilometro; ma perchè alcuna delle nostre officine produca una simile tonnellata di ghisa lavorata, occorrono, secondo i calcoli

noti ai pratici dell'arte siderurgica ed ai fabbricatori di ferri, da 10 a 12 tonnellate tra combustibile fossile e minerale.

Ora, il trasporto del combustibile fossile e del minerale all'officina obbligherebbe le nostre manifatture a pagare da otto a dieci volte quella tassa di 3 centesimi e due millesimi, e dico otto o dieci volte e non dieci o dodici, perchè, per essere esatto, tengo conto dell'inferiore classe delle materie prime rispetto alla classe in cui va compreso il metallo già lavorato.

Così la nostra industria metallurgica, già in condizioni aggravatissime, scapiterà sempre più di fronte all'industria metallurgica d'oltre Alpi.

Più grave ancora è la sproporzione pei tessuti. Per una tonnellata di tela di cotone tinta e stampata, la quale venga, poniamo caso, da Mulhouse, si pagherà quella cifra di 32 millesimi per chilometro, che importa l'attuale proposta sopratassa del 2 per cento; ma per ottenere una simile tonnellata di tela di cotone occorrono 20 tonnellate di combustibile fossile, di cotone in balle colla sua tara, che è pure da dedursi, e d'altre materie prime, olii, grassi, cuoi, ecc., necessari per il suo incartonnaggio, tintura, ecc.; ora i nostri cotonifici verranno a pagare 14 o 15 volte l'imposta in confronto delle manifatture forestiere.

E non si dica che la tassa è minima, perchè, a chi non ignora le condizioni dell'industria manifatturiera, è noto come siano le frazioni che decidano talvolta della vita d'una officina, come un grano di sabbia può fermare un meccanismo, come si lavori spesso e si sudi assai per guadagnare relativamente poco, come una sola fabbrica di prodotti chimici può, a cagion d'esempio, consumare da sola da 50 a 60 tonnellate di materie prime, da 40,000 tonnellate di solo carbon fossile, e 20,000 tonnellate di pirite e di altre materie prime per ottenere 75 mila tonnellate di prodotti, e che per dare questi a prezzi convenienti ai consumatori e far concorrenza ad altre fabbriche, può ad essa riuscire gravissima la somma di quella sopratassa, che la Commissione sminuzzò per quintali, mentre la ferrovia prende per base unitaria la tonnellata, e l'industria raggruppa e somma a migliaia di tonnellate.

Ho citato l'esempio di una fabbrica di prodotti chimici, industria che potrebbe e dovrebbe attecchire vantaggiosamente in Italia, perchè da cifre esatte possiate vedere che, quand'anche voi cresciate, o signori, solo di pochi millesimi per tonnellata-chilometro il trasporto di alcune materie prime, voi ponete un sopraccarico ben grave a talune industrie, mentre per l'appunto la nostra in-

dustria versa attualmente già abbastanza in tristi condizioni, senza che l'aggraviate ancora più. Si lavora poco in Italia, sì, ma voi rendete sempre più difficile il lavoro, e, modificando continuamente le tasse, venite a modificare i computi, i calcoli, le previsioni; sicchè, invece di sorgere, di svolgersi, l'industria intisichirà nei suoi germogli e dovrà cedere il terreno all'estera concorrenza, senza neppure poter fare affidamento sopra condizioni migliori nei giorni avvenire, e tanto meno, dacchè, se dà prova di sussistere e di potere, malgrado tanti ostacoli, vivere, l'onorevole ministro delle finanze si riserva, da qua a parecchi anni, di aumentare ancora più la tassa che ora fa umilmente capofino.

Vi sono anche, per l'esenzione delle materie comprese nelle due ultime classi, le ragioni che militano in favore della nostra agricoltura, che ha bisogno di marne, di calci carbonatiche, di concimi per emendare e migliorare i terreni. Queste materie, fino ad un certo limite di costo tra il prezzo loro di estrazione ed il prezzo del loro trasporto, possono convenire per ammegliorare i terreni, ma al di là di quel limite non convengono più, e questo limite a cui accenno è basso assai, basso tanto che, anche colla tenue sovratassa, potete, in alcuni casi e per alcune ragioni, averlo raggiunto. Dunque, anche nell'interesse stesso delle finanze dello Stato, le quali hanno bisogno di veder fiorire l'agricoltura, avviarsi le industrie ed il commercio, le materie prime, quelle comprese nelle due infime classi delle tariffe ferroviarie, debbono essere esentate.

Io raccomando pertanto vivamente alla Camera ed al Governo il mio emendamento, e mi affido che gli faranno buon viso.

Rammerò, conchiudendo, che le ultime due classi della tariffa ferroviaria, comprendono: i combustibili fossili, i minerali metallici, i concimi, le argille, i materiali da costruzione, le materie cioè che si possono veramente dire le indispensabili, materie prime dell'industria. Rammerò che l'esenzione per le merci che vengono in transito è necessaria, indispensabile, se non si vuole rinunciare al vantaggio che le nostre società ferroviarie devono conseguire dalla felice postura d'Italia sulla via mondiale del commercio tra l'Europa e l'Italia.

Affido questi due emendamenti alla saviezza della Camera ed a quella dell'onorevole ministro.

**PRESIDENTE.** La facoltà di parlare spetta all'onorevole Peruzzi.

*Voci.* Non c'è.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro pei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Mi pare che l'ono-

revoles Sormani-Moretti, dopo avere valorosamente combattuto il principio della tassa, in fine siasi ristretto a proporre un emendamento...

**SORMANI-MORETTI.** Pel meno male.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI...** tendente ad esentare le merci in transito e quelle comprese nelle ultime due classi della piccola velocità.

Ma l'onorevole Robecchi è stato l'oratore che ha fatto veramente una carica a fondo contro questa misera tassa, in tal modo da non lasciarne briciola. Già il mio onorevole collega delle finanze ha espressa l'impressione sua e mia, rispetto all'elegante, copioso e dotto discorso dell'onorevole Robecchi. Questa impressione è, che se veramente la tassa che noi proponiamo fosse per produrre gli effetti che egli ha descritti, non vi sarebbe abbominazione sufficiente contro di essa.

L'onorevole Robecchi ha espresso questo abominio in tutte le forme; ma la cagione di questo orrore io non so vederla. La tassa del 2 per cento che noi proponiamo sopra i trasporti a piccola velocità è destinata a produrre niente più che una somma di 900 e poche più mila lire.

Che cosa ha persuaso me a proporvi, col mio onorevole collega delle finanze, una tassa di questo genere?

Tutte le ragioni le quali si possono addurre contro ogni specie di tassa, ma specialmente contro quelle che colpiscono particolarmente le materie prime (ma non sta quello che ha detto l'onorevole Robecchi, che questa tassa colpisca unicamente le materie prime), tutte queste ragioni io le ho adottate dentro l'animo mio contro la nostra proposta. Ma infine, persuaso che questa tassa non può arrestare il traffico, che non può impedire il movimento che ha luogo sopra le nostre linee ferrate, io ho concluso che bisognava accettarla, atteso l'estrema necessità in cui ci troviamo di dover andare raspando da tutte le parti qualche maggiore entrata, affine di sopperire ai bisogni della nostra finanza.

Non citerò esempi. L'onorevole Robecchi ha insistito molto sulla grande differenza tra le nostre condizioni economiche e quelle degli altri paesi, per dedurne la conseguenza che, se negli altri paesi questa tassa vi è stata o vi è recentemente introdotta, non per ciò è dato a noi d'introdurla nel paese nostro.

Negli Stati Uniti di America, durante le strettezze finanziarie in cui quel Governo ha versato negli anni passati, non si ebbe infatti ripugnanza a stabilire una tassa sulla piccola velocità del 2 1/2 per cento.

*Voce al centro.* Non ci hanno la garanzia.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Parleremo anche della garanzia.

In Francia, non è che nel mese di febbraio passato che è stata messa una tassa del 5 per cento sulla piccola velocità, la quale si calcola dover fruttare nientemeno che quasi 25 milioni, perchè il prodotto della piccola velocità sulle ferrovie fu nel 1873 di 479 milioni. Ma non sta che in Francia non esistesse anche prima una tassa sulla piccola velocità. Vi esisteva, e da molto tempo, sotto la forma conosciuta del bollo. Questo è un diritto fisso, come l'abbiamo anche noi per le polizze di spedizione o di consegna delle merci.

Il nostro diritto fisso di 5 centesimi per ogni polizza o fattura di spedizione, produce non più di 109 mila lire. In Francia, dove era di 72 centesimi, produceva lire 12,400,000. Ora con la nuova tassa proporzionale del 5 per cento ultimamente introdotta si spera di ricavare in tutto 37 milioni. Ma tutte queste ragioni valgono poco. Che cosa valgono gli esempi? Le condizioni intrinseche delle nostre industrie, lo stato economico del nostro paese ci permettono di seguire questi esempi?

L'onorevole Robecchi ha asserito che il prezzo dell'unità di traffico in Italia sia maggiore di quello che è in tutte le altre parti d'Europa. Ebbene, a me risulta precisamente il contrario.

*Una voce.* Non l'ha detto lui.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Se non l'ha detto lui, lo disse l'onorevole Sormani-Moretti, ma l'argomento si rivolge contro l'onorevole Robecchi.

Ebbene, io ho qui i vari prospetti del prodotto medio unitario del traffico ferroviario di molti paesi d'Europa, e il prodotto medio di due delle società italiane, della società dell'Alta Italia e della società delle Meridionali. Il prodotto medio unitario delle Meridionali, il prodotto medio effettivo che esse ricavarono dal trasporto dei viaggiatori nel 1872 fu di lire 0,0335, e il prodotto medio unitario del traffico delle merci è di lire 0,0516; l'Alta Italia dette un prodotto medio dell'unità di traffico per i viaggiatori di lire 0,0574, e per le merci di lire 0,0681.

Ebbene, in Francia nel 1872, è stato per i viaggiatori di lire 0,0544, e per le merci di lire 0,0580; e in Prussia nel 1871, per le prussiane unite, il prodotto medio unitario, per i viaggiatori, di lire 0,04063, e per ogni tonnellata chilometro di merci, di lire 0,0803. Le ferrovie poi dello Stato dettero, per i viaggiatori, lire 0,0380, e per le merci, lire 0,0760.

Ora fra 0,0516, che fu il prodotto unitario medio delle merci sulle Meridionali, e 0,0580 che è il prodotto medio unitario delle francesi, 0,0681 prodotto

unitario dell'Alta Italia, e 0,0803 delle prussiane unite, e 0,0760 delle prussiane dello Stato, e così 0,0731 delle ungheresi e boeme, come vede l'onorevole Robecchi, evvi un divario notevole; questo divario dimostra che il prezzo dei trasporti sulle ferrovie italiane è inferiore a quello dei trasporti sulle ferrovie della Germania e di Francia.

**SORMANI-MORETTI.** In media.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Intendo l'obbiezione dell'onorevole Moretti. Egli mi dice: questo è il prezzo medio, ma vi sono prezzi infimi nelle tariffe, massime della Germania, i quali sono al di sotto dei prezzi infimi delle tariffe nostre.

Ma ciò, secondo me, non fa al caso. Io considero le cose in complesso, e dico: tante tonnellate di merci trasportate in Italia a certe determinate distanze hanno costato meno di quello che hanno costato altrettante tonnellate trasportate alla stessa distanza sopra linee di altri paesi. Ecco qual è per il nostro commercio la conseguenza di questa differenza tra le nostre tariffe e quelle francesi e germaniche: questo è un vantaggio incontestabile. Che alcune merci in Italia siano trasportate a prezzi maggiori di quello che siano in altri paesi, tutto questo è accidentale, ma il commercio in generale paga per il trasporto della stessa quantità di merci e per la stessa distanza meno in Italia che negli altri paesi.

Confortato da questi argomenti, come diceva poc'anzi, non ho saputo contrastare al desiderio dell'onorevole ministro delle finanze, perchè questa tassa vi fosse proposta.

Il mio onorevole collega ministro delle finanze ha fatto già avvertire la nessuna influenza che questa piccola tassa potrà avere sul prezzo delle cose, accennando alla prova data nella tabella n° 3 annessa al progetto di legge.

Questa tabella è fondata sopra la percorrenza media che si suppone possano avere le diverse classi di merci in Italia, e determina quale sia il prezzo di trasporto di ciascun quintale di merci di ciascuna classe per le rispettive percorrenze senza la tassa, e quale verrebbe ad essere il prezzo con la giunta della tassa.

Io non ho voluto stare a queste medie, ma prendere le percorrenze effettive e di merci determinate, appartenenti a speciali classi, e vedere dall'applicazione di questa tassa quale alterazione potesse prodursi nel prezzo delle merci stesse. E qui ho un prospetto il quale abbraccia il ferro, il cotone, i cereali, i vini, gli olii, lo zucchero, il caffè, il carbon fossile ed il carbone di legna; sono le merci di cui più particolarmente si è occupato l'onorevole Sormani-Moretti.

Ho presupposto che queste merci siano trasportate da alcune delle nostre città marittime od interne ad alcune altre, cioè a determinate distanze, ed ho calcolato quale sia l'effetto della tassa sopra il prezzo di trasporto delle merci stesse.

Ebbene, trasportando del ferro in barre o verghe da Genova a Venezia, cioè percorrendo 420 chilometri, la spesa di trasporto per 100 chilogrammi, senza la tassa, sarebbe di 1 lira e 60 centesimi; la spesa con la tassa sarebbe di 1 lira e 6320.

Ecco quale sarebbe l'effetto dell'applicazione di questa tassa sopra il trasporto di un quintale di ferro da Genova a Venezia.

Così, prendendo i cereali, da Barletta a Piacenza, 741 chilometri, la spesa di trasporto, senza la tassa, per un quintale, sarebbe di lire 3 4215, compresa la tassa, di lire 3 4899, vale a dire 6 centesimi e 84 diecimillesimi di più. A noi è parso che un aumento così insensibile non sia tale da poter influire sopra il rincaro di nessuna specie di merci, ed intanto la tassa, se sarà adottata dalla Camera, provvederà all'erario un milione.

La questione sta tutta qui.

Si vanno cercando i milioni dove si possono trovare con minori vessazioni e con meno lamenti. La questione non è una questione teorica. Se trattassimo una questione teorica, le dottrine esposte dall'onorevole Robecchi chi di noi potrebbe ricusarle? Ma la questione qui è pratica e concreta.

Noi abbiamo bisogno di mettere delle tasse le quali ci producano dei milioni; questa ne è una la quale si presenta meno nociva. Io, dal canto mio, non ho saputo resistere al ministro delle finanze che ve l'ha proposta. Questo in genere per rispetto alla tassa sulla piccola velocità.

Vengo ora ai due emendamenti proposti dall'onorevole Sormani-Moretti, e con dispiacere debbo dire che non posso accettarli.

**SORMANI-MORETTI.** Nessuno dei due?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Nessuno dei due, e non posso accettarli per una obbiezione comune tanto all'uno quanto all'altro.

L'onorevole Sormani-Moretti propone di esentare da questa tassa le merci in transito e le merci delle ultime due classi.

Se questa esenzione fosse accolta dalla Camera, devo dichiarare che il Governo non avrebbe modo sicuro di riscontrare la percezione della tassa.

Oggi se voi stabilite una tassa del 2 per cento sopra il prodotto della piccola velocità, il Governo sa quello che deve riscuotere, perchè è in grado di conoscere certo e preciso quale sia il prodotto della piccola velocità che si verifica presso tutte le so-

cietà ferroviarie. Ma se la Camera vota una tassa sulla piccola velocità esentando le merci in transito e le merci delle ultime due classi, il Governo non è così pienamente sicuro che la tassa sia applicata veramente a quella parte del prodotto ferroviario cui spetta, come quando si applicasse al prodotto in massa.

Per questo il Governo ha le stesse garanzie che possono avere le società; queste garanzie sono nella sincerità delle contabilità sociali.

Non si è mai dubitato che le contabilità sociali fossero degne di fede: esse, come servono a garantire il Governo, servono anche a garantire gl'interessi degli azionisti.

Al contrario, se si facessero queste eccezioni, la garanzia non sarebbe più nella contabilità sociale, ma nelle statistiche sociali. Ora le società fanno le statistiche certamente colla maggiore diligenza ed accuratezza che possono; ma siccome ciò che loro più importa è il conto dei prodotti che entrano nella cassa, così la garanzia è da cercarsi nella contabilità della cassa, anzichè nelle statistiche.

Questa è una delle prime obiezioni che faccio contro l'emendamento dell'onorevole Sormani-Moretti...

**SORMANI-MORETTI.** Lo hanno fatto in Francia.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI...** e che è comune tanto all'esenzione delle merci in transito, quanto all'esenzione delle merci comprese nelle ultime due classi.

Ma io avrei ancora qualche obiezione contro il merito delle due esenzioni stesse.

Se noi facciamo queste due esenzioni, perdiamo poco meno del terzo della tassa che ci proponiamo di stabilire, e tanto vale non stabilirla in nessun modo.

Come diceva, la tassa intera si spera possa produrre tutt'al più un milione di lire. Ora se noi ne esentiamo le merci in transito, perdiamo press'a poco un 70 od 80 mila lire.

Infatti la quantità delle merci in transito rivelata alle nostre dogane nel 1873 è stata di 130 mila tonnellate; la percorrenza media di questa quantità di merci in transito dai nostri porti è di 325 chilometri, la percorrenza totale sarebbe di 42,291,600 chilometri; il costo medio per tonnellata chilometrica sarebbe 0,0734; importare totale del trasporto 3,104,203, la tassa di lire 62,000. Così ancora, se escludessimo la merce compresa nelle ultime due classi come vorrebbe l'onorevole Moretti, verremmo a questo risultato, di diminuire il prodotto totale della tassa di altre 161 mila lire.

Non sto ad esporre alla Camera il procedimento

col quale io arrivo a questa deduzione. Mi basta di annunciare come l'esenzione domandata distruggerebbe quasi un terzo della tassa proposta.

Dunque, riassumendo, non posso convenire col l'onorevole Robecchi che questa tassa sarà per riuscire rovinosa, e non posso accettare gli emendamenti dell'onorevole Moretti. Questi emendamenti diminuirebbero d'un terzo quasi il prodotto della tassa, e renderebbero la contabilità sua mal sicura, senza un riscontro.

**PERUZZI.** L'onorevole presidente del Consiglio mi ha fatto poc'anzi l'onore di ricordare come io fossi il primo a proporre in Parlamento la tassa sul movimento ferroviario per i viaggiatori.

Non posso a meno di ricordare come allora si trattasse solamente di movimento di viaggiatori; ma io pure concordo nella tassa che oggi è proposta dal Governo, ed anzi, avendomi l'onorevole presidente del Consiglio fatto l'onore di domandarmi il mio parere prima di presentare questa legge, io lo confortai a proporla. Se non che io gli suggerii quel temperamento, che si trova nell'emendamento dell'onorevole Sormani-Moretti, cioè di escludere dalla tassa le due ultime classi delle merci. Ma l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dimostrato come per ragioni di contabilità e di sindacato non si possa ammettere quest'esclusione. Ora non volendo io rovinare la tassa, nell'atto stesso che sono disposto a votarla, non mi associo all'emendamento dell'onorevole Sormani-Moretti, al quale del resto non potrei associarmi per le merci di transito, in quanto che per le merci di transito credo che questa tassa del due per cento veramente si possa valutare sulla media senza nessun inconveniente, tanto più che queste merci non possono essere che di classi piuttosto alte e non delle classi infime, poichè le classi infime preferiscono passare per la via di mare, che costa meno. Tanto è ciò vero, che quando abbiamo parlato di Brindisi, per esempio, e dei valichi alpini, abbiamo sempre contemplate le classi di merci più elevate e delle classi meno elevate ce ne siamo occupati pochissimo.

Rispetto ai trasporti interni, per altro, io credo che questa tassa, per quanto piccola, possa esercitare un'influenza dannosa sopra le industrie, se applicata alle due ultime classi, nelle quali sono materie greggie, per esempio, le argille, i materiali da costruzione, i combustibili, ecc. Ora questi trasporti fanno sì che si possono procacciare per un'industria certe materie greggie o certi combustibili in una data località che li produce; laddove, per una differenza minima, non si possono più procacciare.

Citerò un esempio. Quando fu trasportata la ca-

pitale a Roma, si spedivano da Firenze a Roma mattoni e calci, e le calci ed i mattoni di Firenze sostenevano la concorrenza dei mattoni e delle calci prodotte a Roma stessa. Ebbene: per le questioni che insorsero fra la società delle strade ferrate romane ed il Governo, fu ristabilito mentalmente l'antico territorio pontificio. (*Si ride*)

*Voci.* È verissimo!

PERUZZI. Dio liberi che fosse stato ristabilito materialmente! Non si sarebbe qui a discutere, si sarebbe in Castel Sant'Angelo. (*ilarità*) Dunque fu ristabilito mentalmente l'antico territorio pontificio, e allora si facevano le spedizioni da Firenze alla stazione di Passo-Corese, se non sbaglio, e si rinnovava il computo della tariffa da Passo-Corese a Roma, computando le due tariffe.

Da Firenze a Passo-Corese la tariffa italiana, da Passo-Corese a Roma la tariffa pontificia. Questo faceva sì che non fossero più applicabili le tariffe speciali che si volevano al di là dei 300 chilometri di percorrenza.

Da Firenze a Passo-Corese ci sono meno di 300 chilometri, 280 o 290; ed allora, in conseguenza, si dovevano spedire all'altra tariffa più elevata. Era una differenza minima, inferiore al mezzo centesimo, eppure questo bastò perchè non si potessero più fare spedizioni di calci e mattoni da Firenze a Roma.

Così dicasi dei combustibili.

In Italia, è cosa nota, i combustibili, se nazionali, sono di poco valore e di poca bontà; se esteri, migliori, di molte varietà e di un prezzo necessariamente molto più alto. Ora, questo è un grande ostacolo, specialmente pei combustibili che si adoperano per le forze motrici.

In Francia la tariffa pei combustibili è di 2 centesimi e mezzo per tonnellata e per chilometro. Presso di noi, la tariffa normale essendo di cinque centesimi, la tariffa speciale dovrebbe essere di 3 3/4.

*Un ministro.* 3 36.

PERUZZI. 3 36. È quindi di un grande interesse per l'industria che questa tariffa si riduca quanto più è possibile. Ma, più che l'elevatezza dei prezzi, nuoce al commercio delle materie povere la deficienza dei mezzi di trasporto. La cosa è naturalissima e non vi si può rimediare per mezzo di regolamenti, sebbene abbiasi ancora chi creda alla potenza, ed anzi alla onnipotenza dei regolamenti.

Quando nei magazzini o sui caricatoi della stazione stanno dei sassi o della seta, è naturalissimo che il capo stazione, il quale non abbia a sua disposizione che un vagone solo, spedisca la seta e lasci in terra i sassi.

Alla stazione di Pontedera ho visto grosse quantità di mattoni aspettare quattordici o quindici giorni la grazia di Dio d'un vagone che potesse caricarli, mentre passavano vagoni con sale borace, ferro ed altri generi naturalmente spediti.

Dunque credo che la cosa la più importante (e spero che sarà ottenuta col riordinamento delle strade ferrate proposto dall'amministrazione) sarebbe la formazione di un nuovo capitale per acquisto di vagoni, poichè ad ogni modo bisogna averli per non lasciare in terra le merci povere, ed è naturale che per avere altri vagoni ci vogliono quattrini, e questo lo credo più importante della tassa. Nonostante, trattandosi di merci povere, ancorchè piccolo, l'aumento sarà un impedimento, perchè piove sul bagnato, essendo queste merci povere già trattate in tal modo che in Italia effettivamente al loro trasporto poco giovano le strade ferrate.

Sarebbe questo un motivo perchè questa tassa debba essere rifatta?

Io credo che no; credo che abbia ragione il ministro quando dice che, se gli leviamo le ultime due classi, non si percepirà più con certezza la tassa: quindi io mi permetto di raccomandare alla Camera che voti il progetto tal quale è, ma contemporaneamente mi permetto di fare una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ed ho tale fiducia nella sua abilità, nella sua energia e nel suo interesse perchè le strade ferrate servano non solo alle finanze delle amministrazioni ferroviarie, ma anche alle industrie, che io son certo che egli vorrà accettare questa mia preghiera; ed è che effettivamente questo aumento sperato per le due ultime classi in circa 200 mila lire, mercè la revisione delle tariffe ferroviarie che in occasione di questo nuovo rimescolamento degli affari potrà facilmente essere fatta, non aumenti il prezzo di questi trasporti, perchè sia provveduto all'aumento del materiale mobile specialmente per trasporto merci delle due ultime classi, anche con vagoni speciali che più specialmente possano servire per queste merci povere, e perchè siano diminuite le tariffe per le due ultime classi per modo che queste 200 mila lire, piuttosto che sopra gli speditori di queste merci delle infime classi, vengano a cadere sulle amministrazioni, per le quali sarà un piccolo aggravio, mentre, per le ragioni che mi sono permesso di sviluppare, perchè siamo arrivati all'ultimo estremo, molte di queste merci non possono essere spedite, quantunque piccola sia la proporzione dell'aggravio.

Raccomando quindi che, mercè una riduzione di queste tariffe, sia tolto un gravissimo ostacolo al

trasporto di materie le quali sono un necessario elemento dell'industria nazionale; industria che bramo vedere sviluppata, non con protezione, ma diporlandoci in modo da non fare una protezione alla rovescia.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Verremo ai voti...

**PISSAVINI, relatore.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Parli l'onorevole relatore.

**PISSAVINI, relatore.** Non si turbi la Camera; mi rendo ragione dell'impazienza sua di passare alla votazione dell'articolo 2, e mi varrò della facoltà di parlare accordatami dall'onorevole presidente per fare, in nome della maggioranza della Giunta, una semplice dichiarazione.

Io non ho nulla da rispondere agli onorevoli Robecchi e Sormani-Moretti; da questo peso mi hanno sollevato, dapprima l'onorevole presidente del Consiglio, e poi l'onorevole ministro dei lavori pubblici. D'altra parte, l'egregio mio amico personale Robecchi sa quanto io apprezzi molte delle cose da lui esposte con facilità di eloquio e con vigoria di ragionamento.

A nome però della maggioranza della Commissione io tengo a dichiarare che, se essa si è mostrata favorevole all'adozione dell'articolo 2, a ciò fu unicamente condotta da speciali riflessi, senza per nulla disconoscere la gravità delle argomentazioni svolte dall'onorevole Robecchi prima in seno della Giunta ed oggi, con maggior dottrina, dinanzi al Parlamento.

La Giunta, per valermi di una espressione dell'onorevole presidente del Consiglio, si è rassegnata ad accogliere l'articolo 2, considerando che la tassa è si tenue da non inceppare per nulla il progressivo aumento dei trasporti a piccola velocità, o far sì che il traffico ne subisca diminuzione, o ne soffra il commercio; che l'applicazione della tassa non può avere alcuna influenza nociva al movimento delle merci; che infine, se si pon mente alla tenuità di questa maggiore spesa in confronto del costo originario delle merci, si riconosce ben tosto come l'alterazione che essa produce nel prezzo d'origine è così insignificante che gli effetti sono pressochè insensibili, tanto pel produttore quanto pel consumatore.

Queste considerazioni persuaderanno la Camera che non si possono temere i pericoli e i danni accennati dagli onorevoli Robecchi e Sormani-Moretti, per quanto gravi possano sembrare gli argomenti addotti a sostegno della loro tesi. Io spero quindi che esse varranno a convincere la Camera ad accogliere l'articolo 2 quale è stato proposto.

Qualora andasse in diverso sentimento, non è certo la maggioranza della Commissione che si potrebbe dolere; chi se ne dorrebbe è l'onorevole ministro delle finanze, il quale, per sopperire ai gravi ed urgenti bisogni dello Stato, ha calcolato di ritrarre da questa nuova tassa un milione, somma non certo spregevole, a questi chiari di luna, per le nostre finanze.

Se l'onorevole presidente me lo permette, giacchè ho la parola, dirò che la maggioranza della Commissione, quantunque lodi gl'intendimenti che hanno indotto l'onorevole Sormani-Moretti a proporre il suo emendamento, tuttavia è dolente di non poterlo accettare.

Alle ragioni di già addotte dall'onorevole ministro Spaventa contro l'emendamento dell'onorevole Sormani-Moretti, la Commissione pone in avvertenza la Camera che la sua accettazione ci condurrebbe inevitabilmente in quella via di eccezioni che certamente non sarebbe lodevole, quando si tratta di applicazione di tasse.

Aggiungerò ancora che, una volta accolto l'emendamento dell'onorevole Sormani-Moretti, l'effetto immediato sarebbe di porre il Governo nella quasi impossibilità di riscuotere questa tassa, seppure, come ritiene la Commissione, non comprometterebbe la tassa stessa.

Per queste considerazioni la maggioranza della Commissione è dolente di non poter accogliere l'emendamento dell'onorevole Sormani-Moretti; e, se volesse accogliere una mia preghiera, egli dovrebbe ritirarlo.

*Voci.* Ai voti!

**PRESIDENTE.** Verremo ai voti.

Onorevole Sormani-Moretti, mantiene o ritira la sua proposta?

**SORMANI-MORETTI.** Domando la parola. (*Rumori a destra*)

**PRESIDENTE.** Parli.

**SORMANI-MORETTI.** La mia proposta è doppia. Per quella parte che riguarda le materie prime, l'onorevole Peruzzi ha fatta una raccomandazione, anzi un invito al ministro, di fare in modo che nel nuovo ordinamento delle tariffe ferroviarie si venga a diminuire d'altrettanto i diritti sui trasporti delle materie prime, di quanto ora si aumentano per la nuova sopratassa. Siccome, allo stringer dei conti, questo riesce allo stesso risultato di quello a cui riescirebbe la mia proposta, e non è che un giro di contabilità, se l'onorevole ministro accetta la proposta dell'onorevole Peruzzi e piglia un tale impegno, io mi unisco alla proposta fatta dall'onorevole Peruzzi, e ritiro conseguentemente la prima

parte del mio emendamento; ma circa al transito, io assolutamente non credo di poter desistere, e non voglio per parte mia avere la benchè minima responsabilità d'una sopratassa che io ritengo, più che non si creda, dannosa al nostro commercio, ai nostri porti, alle nostre società ferroviarie.

Quando io ho visto che in Francia ultimamente, allorchè si mise una imposta analoga a questa, si esentò da essa il trasporto delle mercanzie in transito dall'uno all'altro confine, adducendo precisamente a ragione di tale eccezione, di poter fare la concorrenza ai nostri porti di Genova e di Venezia, io mi sono convinto che da noi si debba pure fare altrettanto.

Credo per verità che una grave responsabilità si assuma il signor ministro, opponendosi all'eccezione da me proposta, ed insistendo perchè si metta il nostro commercio in condizioni sfavorevoli al confronto del commercio estero. Io quindi, riguardo al transito, mantengo la mia proposta, e prego la Camera a riflettere alle conseguenze che si possono avere, qualora non sia accettato questo emendamento; e precisamente la sola ragione che adduce il signor ministro a difesa della sua renitenza quella della difficoltà di controllo di queste merci in transito, non mi pare ragione abbastanza seriamente fondata.

Pare a me che, limitata l'esenzione al transito, e non più complicata con quella delle materie prime, la quale convengo potesse far nascere alcune difficoltà però superabili, la difficoltà del controllo realmente non sussista più. Egli l'ha nei conti speciali non solo delle società ferroviarie, ma nelle operazioni doganali di confine, nelle registrazioni necessarie al nuovo dazio proposto di statistica. Nè la difficoltà di controllo fu obbietata dal ministro francese, il quale fu anzi il primo a mettere innanzi l'eccezione per le merci in transito, ed accettò pure esenzioni di più difficile controllo per le merci in esportazione dalla Francia.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Dirò all'onorevole Sormani-Moretti un'ultima ragione. Egli parte dal concetto, che in Italia le tariffe per le merci comprese nell'ultima classe sieno superiori a quelle che vi sono negli altri paesi. A me manifestamente risulta il contrario.

Io ho qui le tariffe di tutte le ferrovie germaniche. Anche oggi le ho volute consultare, e le ho fatte spogliare e ridurre alle misure unitarie italiane, in centesimi, tonnellate e chilometri nostri. Ebbene, che cosa io osservo? Osservo che in Germania si hanno due tariffe, la tariffa delle merci a piccola

partita, la *Kollotarif*, come là si chiama, e la tariffa a vagone, a carico completo, la *Raumtarif*.

Ebbene, le merci delle quali ha discorso più l'onorevole Sormani-Moretti, come il lino, il filo, ecc., hanno questi prezzi della tariffa a piccole partite: 13 centesimi, 10 centesimi, 8 centesimi. Le merci trasportate a vagone completo, le farine, il cotone, l'asfalto, il cemento, i minerali metallici, ecc., pagano 8 centesimi, 6, 5, 4, 2... (*Interruzioni al centro*) Scende quasi fino a due centesimi, ve lo ammetto. Ma, come diceva, le cose bisogna prenderle sul complesso, e quando si guardano nel complesso, esse parlano in nostro vantaggio, non in vantaggio delle tariffe forestiere.

Dunque io non posso accettare gli emendamenti dell'onorevole Sormani-Moretti.

In, Francia è vero, si è fatta l'eccezione per le merci di transito.

Fu il signor Caillaux che propose un emendamento alla legge presentato dal ministro Magne, nel senso preciso dell'emendamento ora proposto dall'onorevole Sormani-Moretti; ma in Francia questa esenzione aveva un significato, perchè oltre all'imposta messa oggi del 5 per cento ne esisteva un'altra di 2 88 per cento.

In Italia al contrario, con l'imposta che noi stabiliamo, veniamo ad imporre una tassa minore della imposta antica che vi era in Francia.

Dunque in Francia a ragione si sono dovuti preoccupare della condizione che era fatta alle merci di transito: noi per una imposta così insensibile possiamo non avere una simile preoccupazione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Sormani-Moretti ritira la prima parte del suo emendamento in quanto che è compreso nell'ordine del giorno della Commissione, e ne mantiene la seconda parte.

**SORMANI-MORETTI.** Mantengo quella del transito.

**PRESIDENTE.** Prego la Commissione d'avvertire che l'articolo 2 stabilisce una tassa di lire 2 per cento sui prezzi di trasporto a piccola velocità su tutte le strade ferrate del regno. L'onorevole Sormani-Moretti vorrebbe si dicesse: « ad eccezione delle merci di transito da uno ad un altro confine del regno.

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

La pongo ai voti.

(Dopo prova e controprova, è respinta.)

Ora pongo ai voti l'articolo 2 quale è stampato nel progetto.

(È approvato.)

« Art. 3. Saranno applicabili anche alla tassa stabilita col precedente articolo 2 tutte le disposi-

zioni della legge 6 aprile 1862, n° 542, del regio decreto 14 luglio 1866, n° 3122, e della legge 23 agosto 1868, n° 4552. »

(È approvato.)

« Art. 4. Qualora pel rilascio di un biglietto di viaggio sulle ferrovie gratuito od a prezzo ridotto, non giustificato da veri motivi del servizio ferroviario o dalle disposizioni della legge sui lavori pubblici o dagli atti di concessione, ovvero se per convenzioni particolari in contravvenzione all'articolo 274 della legge sui lavori pubblici, le quali concedono ribasso di tariffa pel trasporto di merci, ne venga danno allo Stato per perdita o diminuzione della tassa di cui nella presente legge, la società o il concessionario della strada ferrata che avrà rilasciato il biglietto, o fatta la convenzione, dovrà rifondere del proprio la tassa non percetta e sottosterà inoltre ad una multa estensibile da 50 a 1000 lire.

« Rimane salvo al Governo il diritto di computare il prezzo del trasporto nella liquidazione delle garanzie o sovvenzioni, alle quali fosse tenuto. »

L'onorevole Gabelli ha facoltà di parlare.

GABELLI. Ho chiesto la parola sull'articolo 4, come il solo luogo della legge in cui fosse possibile di sviluppare l'ordine del giorno che propongo e che deposi già al banco della Presidenza. È il seguente:

« La Camera invita il Ministero ad aprire trattative colle società ferroviarie a fine di ottenere che ai militari, agl'impiegati civili dello Stato, agl'impiegati ferroviari ed alle rispettive famiglie conviventi, siano accordati biglietti a prezzo ridotto di non più del 40 per cento sul prezzo dei biglietti comuni. »

Ho dovuto contentarmi di presentare un ordine del giorno, piuttosto che formulare un emendamento alla legge, perciocchè occorrono degli accordi particolari colle società. Io non ho molta fede negli ordini del giorno, od almeno ci ho una fede assai limitata, tuttavia parveni ragionevole di proporlo per ottenerne almeno quel tanto di effetto che al momento può essere ottenuto.

Le ragioni che mi spinsero a presentare questo ordine del giorno possono essere spiegate in pochissime parole, ed io spero che la Camera vorrà accordarmi pochi minuti di attenzione.

È noto che i militari godono di poter viaggiare sulle ferrovie con biglietti speciali, il cui prezzo è diminuito del 78 per cento dal prezzo dei biglietti comuni.

Io sono persuaso, persuasissimo che delle facilitazioni ai militari debbono essere accordate. Lo stipendio degli ufficiali è magro, quanto è magro il

bilancio del regno d'Italia; vengono traslocati ogni paio d'anni almeno da un'estremità all'altra del regno e sono in necessità tante volte, e per interessi e per affezioni, di viaggiare sulle ferrovie. È giusto che si accordi ai militari qualche vantaggio. Ma gl'impiegati civili e gl'impiegati ferroviari non sono punto in condizioni diverse da quelle in cui si trovano gl'impiegati militari. Un impiegato giudiziario, un professore, un impiegato di ferrovie non sono punto meglio pagati d'un ufficiale, ed ha uguali legami e d'interessi e di affezioni famigliari.

Se ai militari si accorda un vantaggio, è giusto e ragionevole che si accordi anche agli impiegati civili.

Io credo che l'accordare il 40 per cento a tutti sia cosa tanto giusta quanto vantaggiosa all'aumento dei redditi ferroviari, e quindi alle finanze dello Stato. Credo che dalla innovazione che io domando si otterrebbe un maggiore prodotto sulle ferrovie di due o trecento mila lire.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ci diceva che il Governo è nella necessità di rifiutarsi ad ogni cosa che torni a danno delle finanze e di andare *raspando* di qua e di là per raggranellare quattrini; ebbene, raspi anche su questo piccolo aumento di prodotti che io propongo che si cerchi di ottenere. Oltre a ciò, io credo che questa proposta sia vantaggiosa dal lato del servizio militare.

Noi vediamo spessissimo nei convogli dei militari i quali si allontanano dalle loro residenze e vanno dai paesi, in cui sono di guarnigione, alla vicina grossa città, per ciò che le città grosse esercitano una particolare e facilmente spiegabile attrattiva. Tanto più spero che la Commissione ed il Ministero vorranno accettare il mio ordine del giorno, in quanto che lo scorso anno l'onorevole ministro, rispondendo all'onorevole Pissavini, relatore di questa legge, accettava una sua domanda formulata press'a poco nel senso di questo ordine del giorno. Spero che la Camera vorrà votare la mia proposta, la quale ha lo scopo di sollecitare un provvedimento di parificazione di vantaggi dei militari e degli impiegati civili, parificazione che io credo sia un atto di pura e semplice giustizia.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, lo prego di esprimere il parere della Commissione.

PISSAVINI, *relatore*. Io credo che le spiegazioni che saranno date dall'onorevole ministro dei lavori pubblici sul modo con cui esso intende raggiungere lo scopo a cui mira l'ordine del giorno dell'onorevole Gabelli, saranno tali da persuadere l'onorevole proponente a non insistere perchè venga posto in votazione.

Se le mie informazioni sono esatte, nella legge per il riscatto delle ferrovie romane, stata ieri l'altro presentata dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, egli ebbe l'accorgimento di risolvere la questione sollevata dall'onorevole Gabelli con una disposizione che porta un trattamento eguale per tutti gli impiegati indistintamente. La Commissione non crede quindi di emettere il proprio avviso sull'ordine del giorno, prima che l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia fatto conoscere gli intendimenti suoi sopra una questione che nel concetto del proponente, tende a far scomparire, con una misura eguale per tutti, una causa di malcontento che serpeggia da lungo tempo nella classe degli impiegati, e sulla quale chi ha l'onore di parlare ebbe più volte occasione di richiamare l'attenzione della Camera e del Governo.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** L'onorevole Pisavini ha detto che il ministro dei lavori pubblici avrebbe dato all'onorevole Gabelli le spiegazioni che egli desidera, ma egli ha detto già quello che il ministro potrebbe dire. Egli ha detto che, nella occasione della legge che ho proposto alla Camera per approvare le due convenzioni con la società delle Romane e delle Meridionali, mi sono preoccupato di tale questione relativa ai trasporti dei militari e degli impiegati sulle nostre ferrovie; ma non perciò potrei accettare l'ordine del giorno che propone ora l'onorevole Gabelli. Egli vorrebbe ridurre il prezzo di trasporto sulle nostre ferrovie per i militari e gli impiegati al 40 per cento...

**GABELLI.** Al 60 per cento.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Scusi, aveva letto male.

Se dice così, non ho obiezione a fare a questo limite, perchè coincide presso a poco col limite che io propongo alla Camera, cioè un prezzo non inferiore a quello che lo Stato spenderebbe per il loro trasporto. Poichè, intendiamoci, se lo Stato ci avesse anche a rimettere, questa concessione sarebbe molto improvvida.

Queste sono le spiegazioni che posso dare all'onorevole Gabelli.

**GABELLI.** Io sarei lietissimo di poter ritirare il mio ordine del giorno, ma debbo osservare che le convenzioni delle quali ci parlò l'onorevole ministro riguardano le società delle romane e delle meridionali, e quella dell'Alta Italia non c'entra punto. Le ferrovie romane e meridionali, se sarà approvata la legge presentata l'altro giorno, ed alla quale fin d'ora mi dichiaro contrario, diventano proprietà dello Stato. È questo il motivo per cui io sono in massima contrario anche alla legge che stiamo di-

scutando. Non approvo la tassa sui trasporti ferroviari, perchè sopra buona parte delle reti il Governo, a cui beneficio torneranno i prodotti netti dell'esercizio, pagherà con una mano quello che riceverà coll'altra. Per lo stesso motivo sostengo il mio ordine del giorno. Alla disparità di trattamento fra militari ed impiegati civili nelle reti esercitate dall'alta Italia non si provvede con quanto il ministro può aver fatto nella legge che riguarda le reti delle romane e meridionali. Ed è particolarmente sulle reti dell'alta Italia che si viaggia, poichè se l'estensione delle reti, delle quali lo Stato acquisterà la proprietà, è di quasi due terzi del totale dei prodotti, il rapporto s'investe e i redditi della rete della sola alta Italia raggiungono quasi i due terzi di quelli che si ottengono sul totale delle ferrovie nel regno.

Se il signor ministro ci dice che s'impegna a provvedere in modo presso a poco simile, nei limiti stessi cui ci dice di essere arrivato per le altre, anche per le reti dell'alta Italia, io sono lietissimo e ritiro il mio ordine del giorno.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io non posso prendere impegno, e, mi perdoni l'onorevole Gabelli, credo che sia indecoroso il proporre in questa Camera che il ministro si impegni di trattare colla società dell'Alta Italia per ottenere una riduzione di prezzo per i trasporti degli impiegati, mentre questa società può negare questa riduzione.

Io non ho nessun diritto di costringere la società dell'Alta Italia a questa riduzione. Come posso io prendere un impegno dinanzi alla Camera di ottenerla?

Questo, mi parrebbe, ripeto, indecoroso, perchè, se la società dell'Alta Italia mi nega questa riduzione, io non ho nessun mezzo per costringerla.

La Camera mi deve imporre di fare quello che è in mia facoltà di fare, ma quando questa facoltà non mi spetta, non posso prendere alcun impegno.

**GABELLI.** A dire la verità non avrei mai sognato che la proposta che ho fatta potesse dichiararsi indecorosa. Che cosa ho io domandato, che cosa ho detto al Governo?

Non ho detto la Camera s'impone di far questo, non ho detto facciamo questo; ho proposto un ordine del giorno, perchè appunto non poteva formulare un articolo di legge, non poteva proporre addirittura una risoluzione; con questo ordine del giorno invito il ministro ad entrare in trattative su basi di cui determino solo un limite.

È forse la prima volta che nella Camera italiana si faccia questo? È forse la prima volta che un invito di questo genere venga accettato da un mini-

stro? Io non so vedere come, nè perchè una proposta di questo genere sia indecorosa, non so vedere da qual parte l'onorevole ministro possa trovare al disotto del suo decoro di entrare in trattative con una società ferroviaria sopra basi prestabilite dalla Camera, non so trovare in una parola giustificazione dell'accusa che mi venne fatta.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Le parole che ho pronunciate non corrisposero, anzi male espressero il sentimento da cui io era animato, ed hanno potuto giustamente offendere la suscettibilità dell'onorevole Gabelli.

Quando io ho detto che la proposta mi pareva indecorosa, riferiva questo carattere alla posizione in cui io mi troverei innanzi alla società se, obbligato dalla Camera a trattare con essa, io non avessi poi il potere di costringerla ad acconsentire. Quella parola esprimeva più il sentimento della posizione mia che una qualifica della proposta dell'onorevole Gabelli.

Questo è il significato che io le attribuisco. Ne chiedo scusa all'onorevole Gabelli, che non ho avuto intenzione d'offendere.

Non posso per altro a meno di ripetere che io non accetto minimamente l'invito che egli mi fa, perchè quell'invito, se è serio, presuppone che io possa offrire alla società dell'Alta Italia dei corrispettivi per questa concessione, o il potere di costringerla.

Se l'onorevole Gabelli vuole che la Camera m'inviti ad offrire alla società dell'Alta Italia dei corrispettivi per questa concessione, allora la proposta non solo non ha nulla che possa menomare il decoro del ministro, ma sarebbe anche seria. Ma senza di ciò la sua proposta menomerebbe la dignità mia e non potrebbe avere alcuna conseguenza pratica.

**PRESIDENTE.** Onorevole Gabelli, lo mantiene il suo ordine del giorno?

**GABELLI.** Io credo che l'Alta Italia verrebbe molto facilmente alle transazioni a cui vorrei trarla col mio ordine del giorno, perchè guadagnerebbe nella riduzione che io domando.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Allora la faccia lei.

**GABELLI.** Ma dacchè l'onorevole ministro dichiara che una trattativa in questo senso colla società dell'Alta Italia sarebbe contraria alla sua dignità, io ritiro il mio ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Onorevole ministro, accetta l'articolo proposto dalla Commissione?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Accetto.

**PRESIDENTE.** Lo rileggo:

« Art. 4. Qualora pel rilascio di un biglietto di viaggio sulle ferrovie gratuito od a prezzo ridotto,

non giustificato da veri motivi del servizio ferroviario o dalle disposizioni della legge sui lavori pubblici o dagli atti di concessione, ovvero se per convenzioni particolari in contravvenzione all'articolo 274 della legge sui lavori pubblici, le quali concedono ribasso di tariffa pel trasporto di merci, ne venga danno allo Stato per perdita o diminuzione della tassa di cui nella presente legge, la società o il concessionario della strada ferrata che avrà rilasciato il biglietto, o fatta la convenzione, dovrà rifondere del proprio la tassa non percetta e sottosterà inoltre ad una multa estensibile da 50 a 1000 lire.

« Rimane salvo al Governo il diritto di computare il prezzo del trasporto nella liquidazione delle garanzie o sovvenzioni, alle quali fosse tenuto. »

(È approvato.)

#### PRESENTAZIONE DI UNO SCHEMA DI LEGGE E DI DOCUMENTI.

**VIGLIANI, ministro di grazia e giustizia.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro ha la parola.

**MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA.** Secondando un voto manifestato dalla Camera nell'occasione della discussione del bilancio di prima previsione dell'anno corrente nella parte relativa ai culti, ho l'onore di rassegnarle, di concerto con il ministro delle finanze, un progetto di legge con il quale si stabiliscono alcune norme relative alla contabilità dell'amministrazione pel fondo del culto (V. *Stampato* n° 132); e siccome la prima idea di questa proposta sarebbe partita dalla Commissione del bilancio, io crederei che possa essere opportuno di deferire alla medesima Commissione l'esame del progetto che ho l'onore di presentare.

Si avrebbero in questo modo due vantaggi: l'uno di trovare una Commissione che sarebbe già preparata ad esaminare una proposta che corrisponde alle sue viste; l'altro, quello di ottenere che la proposta venga esaminata e discussa contemporaneamente al bilancio col quale ho stretta relazione.

**PRESIDENTE.** Do atto all'onorevole ministro di grazia e giustizia della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e distribuito.

Il ministro poi propone che questo progetto di legge sia rinviato all'esame della Commissione generale del bilancio.

Se non vi sono opposizioni, sarà trasmesso alla detta Commissione.

(La Camera approva.)

**MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA.** In conformità di altro voto espresso dalla Camera nella medesima occasione ho l'onore di rassegnarle tre documenti :

1° Sui rendiconti degli Economati dei benefizi vacanti per l'anno 1872 (V. *Stampato* n° 133);

2° Una relazione sull'andamento amministrativo degli Economati generali del regno (V. *Stampato* n° 134);

3° Un elenco delle pensioni stabilite a carico degli Economati. (V. *Stampato* n° 135)

**PRESIDENTE.** Do atto al signor ministro di grazia e giustizia della presentazione di questi documenti, che saranno stampati e distribuiti.

#### SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE.

**PRESIDENTE.** « Art. 5. Tutti indistintamente i biglietti di circolazione gratuita od a prezzo ridotto dovranno essere staccati da un registro a madre e figlia, ed i concessionari, ad ogni richiesta, dovranno esibire questo registro all'ufficio governativo di controllo per le opportune osservazioni nell'interesse dello Stato.

« I concessionari dovranno inoltre prestarsi a quelle altre misure o riscontri che il Governo prescriverà a fine di prevenire o scoprire il rilascio abusivo di biglietti di favore.

« Le contravvenzioni alle disposizioni del presente articolo saranno punite con una multa estensibile da 50 a 1000 lire. »

L'onorevole ministro lo accetta?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** L'accetto.

**PRESIDENTE.** Se nessuno chiede la parola, lo metto ai voti.

(È approvato.)

« Art. 6. Decorsi i 45 giorni dell'articolo 2 della legge 23 agosto 1868, n° 4552, si applica per la riscossione della tassa dovuta dai concessionari delle strade ferrate la disposizione dell'articolo 1 dell'allegato B della legge del 19 aprile 1872, n° 579, serie seconda, ed il Tesoro si vale della procedura stabilita dalla legge del 26 agosto 1868, n° 4548. »

Accetta anche questo articolo, onorevole ministro?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Lo accetto.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti l'articolo 6.

(È approvato.)

« Art. 7. La presente legge entrerà in vigore due mesi dopo la sua pubblicazione. »

Accetta la redazione di quest'ultimo articolo, onorevole ministro?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** L'accetto.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti l'articolo 7.

(È approvato.)

Ora resta a deliberarsi sull'ordine del giorno presentato dalla Commissione, il quale è così concepito :

« La Camera invita il Governo ad adoprarsi a che siano meglio ordinate fra loro le tariffe delle varie linee ferroviarie, e siano possibilmente eguagliate quelle appartenenti ad una medesima rete. »

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di dichiarare se accetta quest'ordine del giorno.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Lo accetto.

**PERUZZI.** Quest'ordine del giorno io non lo capisco, epperò prima di votarlo domando delle spiegazioni.

Quest'ordine del giorno dice :

« La Camera invita il Governo ad adoprarsi a che siano meglio ordinate fra loro le tariffe delle varie linee ferroviarie, e siano possibilmente eguagliate quelle appartenenti ad una medesima rete. »

Ora io non lo capisco per questa ragione. Se si parla delle tariffe previste come massime dai capitolati, non ho nessuna difficoltà di accettare quest'ordine del giorno; ma quando si parla di tariffe in genere, quest'ordine del giorno, formulato come è, risolverebbe per incidenza una delle più grandi, delle più ardue, delle più sostanziali questioni, che si siano mai agitate da quelli che si sono occupati di trasporti ferroviari, e si andrebbe a risultati che, mi si permetta la parola, sarebbero assurdi.

**PISSAVINI, relatore.** Perdoni, non ne ha compresa la portata.

**PERUZZI.** Epperò credo che questa non sia l'Inteligenza della Commissione.

La Commissione ha voluto parlare di tariffe dei capitolati. Allora bisogna dirlo, perchè le tariffe sono veramente quelle che si fanno pagare agli utenti delle strade ferrate, in modo che quando io vado a spedire una tonnellata di merce domando qual è la tariffa. Mi diranno: è cinque centesimi a tonnellata e chilometro, e allora io pago cinque centesimi moltiplicati pel numero di tonnellate e pel numero di chilometri che io intendo far percorrere a quella data merce. Questa è la tariffa; se si vuol dire tariffa ufficiale, tariffa di capitolato, bisogna spiegarlo, e in tal caso io pregherei di aggiungere: « le tariffe definite dai capitolati. »

Soggiungerò poche parole per dimostrare la ragione di questa mia aggiunta. Senza la medesima l'ordine del giorno proposto risolverebbe la famosa questione delle tariffe differenziali, che è una delle più vitali e che ancora non fu trattata in quest'Aula. Quando essa venisse a discutersi, io mi troverei

forse dal lato della minoranza, perchè io credo che una rete di strade ferrate non esista rispetto alle tariffe, ma esistano invece tante strade ferrate quante sono le percorrenze fra stazione e stazione, e che le tariffe vadano trattate in questo modo.

Una cosa poi che io non trovo ammissibile è quella di dire: « siano possibilmente eguagliate le tariffe appartenenti ad una medesima rete. » Inapprecchè, se le tariffe di una medesima rete debbono essere eguagliate, debbono esserlo parimente tutte quante le tariffe.

*Voci dal banco della Giunta.* Non ha capito. Aspetti la spiegazione.

**PERUZZI.** Secondo me, il male sta nell'aver adoperato la parola *tariffe*, e, ripeto, si deve aggiungere: portate dai capitolati.

**ROBECCHI.** (*Della Giunta*) Quanto alla correzione che l'onorevole Peruzzi vuol fare all'articolo, la Commissione la può accettare, poichè altro non è che una dilucidazione maggiore di quello che la Commissione ha voluto esprimere nell'articolo medesimo.

Preghiamo poi l'onorevole Peruzzi di riflettere che è nei trasporti a grande velocità, e non in quelli a piccola velocità che si verifica il caso che nella medesima rete vi siano tariffe affatto disformi. Vi sono delle tariffe molto onerose nella medesima rete e ve ne sono delle moderate.

Ora, siccome noi votando l'articolo 1, abbiamo accresciuto di molto la tariffa della grande velocità per conto dello Stato, portando la imposta dal 10 al 13 per cento, le tariffe che sono già gravi, diventano intollerabili, quando invece l'aumento è sopportabile quando si tratti di tariffe più modiche.

La Commissione, od almeno alcuni dei suoi membri, facendo queste considerazioni, alludono specialmente a quanto avviene presso la società dell'Alta Italia.

Varie tariffe applica la società dell'Alta Italia, perchè è entrata nell'esercizio delle sue linee in virtù di capitolati diversi. Alcune linee della sua rete appartenevano allo Stato nostro, come la linea piemontese; altre, come le linee lombardo-venete appartenevano ad un'altra società. Sulle linee lombardo-venete vige ancora l'antica tariffa, accresciuta però del decimo per conto dello Stato. Pel trasporto dei viaggiatori di prima classe la tariffa è di lire 0,1452 per viaggiatore e per chilometro. Sulle linee dell'Italia centrale la tariffa è di lire 0,1320 per viaggiatore e per chilometro. Abbandono le linee di Biella e di Pinerolo dove si trovano tariffe molto ridotte.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ma che? Sulla linea di Biella la tariffa è di 0,1320.

**ROBECCHI, relatore.** In fine su tutta la rete piemontese, non si pagano che 11 centesimi per viaggiatore e per chilometro. Vede quindi l'onorevole Peruzzi quale differenza passi tra la tariffa in vigore sulla rete piemontese e la tariffa in vigore sulla rete lombardo-veneta. Da 14 centesimi e mezzo ad 11 centesimi, ossia 3 centesimi e mezzo di differenza in più per la rete lombarda. Eguale disuguaglianza esiste per la seconda classe, la quale sulla rete lombardo-veneta è tassata in ragione di lire 0,1056 per viaggiatore e chilometro, mentre invece sulla rete piemontese è tassata in ragione di lire 0,77 per viaggiatore e chilometro. Ora noi ci siamo detto: come mai! da una parte del Ticino vi è una tariffa; passando il Ticino, entrando in Lombardia, vi deve essere una tariffa così superiore? Al di là del Po si paga in un modo, entrando nell'Emilia si paga in un altro?

Ci si risponderà: ma la compagnia muove da convenzioni speciali, la compagnia ha dei diritti. È certo che la compagnia ha dei diritti e non vi vorrà rinunciare gratuitamente; ma, d'altra parte, noi facciamo osservare che è precisamente in quei paesi dove le tariffe sono più care che la compagnia ha i proventi maggiori; là essa è sortita dalla garanzia, e quindi sarebbe ragionevole pretendere un'attenuazione di quelle tariffe, che sono davvero esagerate; poichè è davvero strano che in Italia vi sieno tariffe maggiori dove l'esercizio è produttivo e lo Stato non paga sovvenzioni, e tariffe minori dove l'esercizio è in perdita e lo Stato deve sopprimere col proprio avere alle deficienze delle società.

Noi certamente non pretendiamo imporre alcuna cosa nè al Governo nè alla compagnia, ma ci siamo limitati a mettere sott'occhio al Parlamento ed al Governo la situazione delle cose quale essa è, poichè è degna di considerazione e meritevole di rimedio. Abbiamo fatta l'Italia una politicamente; cerchiamo di fare l'Italia una economicamente.

Se si lasciavano le cose quali erano, si poteva continuare con queste tariffe, sebbene gravissime; ma ora succede una grave novazione. I prezzi di trasporto sono ancora aumentati in forza della nuova imposta. Dove questi prezzi sono giunti al massimo grado di tensione i trasporti diminuiranno. E già se ne ha una prova. Per le piccole distanze sono ricomparsi gli antichi veicoli, gli antichi mezzi di locomozione, facendo concorrenza ai trasporti ferroviari. Anche per le distanze notevoli, il cittadino ci pensa due volte prima d'impegnarsi in una spesa troppo rilevante, ed omette quei viaggi che non sono strettamente necessari. Le tariffe soverchiammente elevate vanno quindi contro

allo scopo che la società si prefigge, che è quello di aumentare il reddito.

Hanno pur visto le compagnie che i trasporti diminuivano; a quali mezzi hanno dovuto ricorrere? Le compagnie non hanno voluto diminuire le tariffe unitarie per conservare intatto il loro diritto, ma hanno ridotti i prezzi sotto altre forme, ossia introducendo i biglietti di andata e ritorno, i biglietti festivi, gli abbonamenti ed i biglietti di circolazione, ed accordando grandi facilitazioni agli impiegati ed ai militari. Ma non sarebbe stato miglior partito, sia per il pubblico che per le società ferroviarie, modificare addirittura i prezzi unitari dove erano troppo gravosi, invece di ricorrere a tutti questi espedienti che ingenerano abusi, imbarazzano il cittadino e complicano le contabilità?

Ora, senza estendermi di più, io spero di avere spiegato come stia la cosa, tanto che l'onorevole Peruzzi, come l'onorevole ministro, non troveranno esagerato il concetto che è espresso in questo articolo, e vorranno aderire ad esso. Lo Stato ha una quantità di rapporti necessari con queste compagnie. Basta attendere l'occasione propizia. Le società hanno bisogno del Governo, e il Governo, mostrandosi arrendevole su alcuni punti, può ottenere concessioni su altri. Nel caso si venga ad accordi speciali sopra motivi di pubblico interesse, si può tener conto anche di questa idea, che è buona in sé come parificazione, e che poi ora è resa necessaria dal nuovo aggravio che viene a rovesciarsi sui trasporti a grande velocità.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ciò che ha detto l'onorevole Robecchi è perfettamente esatto. Se non che egli non ha completato veramente il quadro delle differenze che esistono tra tariffa e tariffa non solo tra le linee della rete dell'Alta Italia, ma anche nelle altre reti. Per esempio, nella rete romana esiste per alcune linee una tariffa per i trasporti a grande velocità, la quale è anche più grave che quella per i trasporti a grande velocità sopra le linee della Lombardia e del Veneto.

Detto ciò per completare le notizie date alla Camera dall'onorevole Robecchi, vengo al merito dell'ordine del giorno.

Io, in massima, non avrei difficoltà ad accettarlo, ma esso non ha un valore pratico. L'onorevole Robecchi vuole che il Governo si adoperi ad ottenere dalla società dell'Alta Italia (perché solamente per la società dell'Alta Italia quest'ordine del giorno oggi avrebbe un significato) la parificazione delle tariffe che ora hanno applicazione sopra le diverse sue linee.

Ora, l'onorevole Robecchi non può ignorare come

l'Alta Italia abbia assunto un obbligo contrattuale di fare questa parificazione dentro un determinato tempo. Nell'articolo 45 del capitolato annesso alla convenzione 30 giugno 1864 è detto che « la compagnia è autorizzata a percepire sulle ferrovie che fanno oggetto della presente convenzione le tariffe annesse a quest'atto. »

E poi l'articolo soggiunge:

« La compagnia assume l'obbligo di parificare entro un decennio dalla data della legge che approva quest'atto, le tariffe applicate sulle linee lombarda ed italo-centrale per i trasporti dei viaggiatori e merci con quelle portate dal predetto allegato. »

Ora, il predetto allegato porta precisamente le tariffe normali delle provincie piemontesi oggi in vigore nella maggior parte delle strade ferrate del regno.

**PISSAVINI, relatore.** Nell'ordine del giorno vi è la parola *possibilmente*.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Sì, c'è *possibilmente*. Nondimeno io dico: noi siamo al 1874, nell'anno venturo la società dell'Alta Italia, è obbligata dal suo contratto a parificare le sue tariffe alle tariffe una volta vigenti sopra le strade ferrate dello Stato. Sperare di ottenere oggi dall'Alta Italia di parificare le sue tariffe alle tariffe minori, a me pare impossibile. L'onorevole Robecchi ha speso una parte del suo discorso sulla necessità che hanno le società delle ferrovie di aumentare le loro tariffe, per ritrovare quasi le spese che esse fanno per l'esercizio. Considerino se oggi la società dell'Alta Italia condiscenderebbe alla riduzione di una tariffa maggiore su quelle linee dove ha diritto di applicarla.

Io, per conseguenza, lodo lo scopo che ha animato la Commissione nel proporre quest'ordine del giorno, ma dico che esso non sarà raggiunto che in virtù del contratto, che la società dell'Alta Italia ha col Governo; e questo mancherebbe al debito suo, se al termine prefisso dal contratto, non esigesse dalla società la parificazione convenuta; la quale, sono dello stesso avviso dell'onorevole Robecchi, è un atto di stretta giustizia.

**PISSAVINI, relatore.** La Commissione è assai lieta che l'ordine del giorno da essa proposto abbia provocate le franche ed esplicite dichiarazioni testè fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La Giunta, a fronte dell'impegno assunto dall'onorevole ministro Spaventa, confida che nel prossimo anno le tariffe potranno essere parificate. È superfluo aggiungere che la Commissione accoglie le dichiarazioni del signor ministro dei lavori pubblici, nel senso che le tariffe sieno parificate in meno

e non in più. Questo è il nostro concetto, e se tale è pure quello dell'onorevole ministro, l'ordine del giorno non ha più ragione di essere.

Devo poi osservare che questo innocente ordine del giorno, il quale fu tacciato come oscuro ed assurdo, non era che la genuina espressione delle idee svolte negli uffici della Camera circa al bisogno omai da tutti sentito di addivenire al riordinamento delle tariffe. Le spiegazioni date dal Governo e l'impegno da esso assunto, provano a sufficienza quanta importanza possa meritare la questione sollevata nell'ordine del giorno della Commissione, la quale era ben lungi dall'attendersi che potesse venire tacciato come oscuro, illogico ed assurdo.

\* La Camera credo non sarà di quest'avviso, e vorrà perdonarmi se, per iscaricare la Giunta da una taccia immeritata, fui indotto a fare una tale dichiarazione.

**PRESIDENTE.** La Commissione lo mantiene o lo ritira?

**PISSAVINI, relatore.** Perdoni, onorevole presidente, aveva detto che l'ordine del giorno non aveva più ragione di essere dopo l'impegno assunto dall'onorevole Spaventa. A nome della Giunta io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro dei

lavori pubblici, e ritiro l'ordine del giorno da essa presentato.

**PRESIDENTE.** Allora si procederà alla votazione per scrutinio segreto su questo progetto di legge domani in fin di seduta.

La seduta è levata a ore 6 1/4.

*Ordine del giorno per la tornata di giovedì:*

1° Votazione a scrutinio segreto sul progetto di legge relativo alla tassa sui prodotti ferroviari:

2° Seguito della discussione dei progetti di legge sui provvedimenti finanziari:

f) Tassa sulla fabbricazione dell'alcool e della birra;

g) Tassa sulle preparazioni della radica di cicoria;

h) Dazio di statistica;

i) Estensione della privativa dei tabacchi alla Sicilia;

l) Inefficacia giuridica degli atti non registrati;

m) Avocazione allo Stato dei quindici centesimi addizionali dell'imposta sui fabbricati;

n) Modificazione della legge sui pesi e sulle misure.