

10

CAMERA DEI DEPUTATI

SESSIONE 1863.

---

PROPOSTA DI LEGGE

presentata da l. Deputato *Mauri*

nella tornata del 9. Dicembre 1863.

**OGGETTO**

Uffizi che ammettono la lettura

*4. 234. 6. 8.*

Uffizi che non l'ammettono

Data della lettura alla Camera *12. Dicembre*

" dello sviluppo *11. Dicembre 1863.*

" della presa in considerazione *12. Dicembre*

Progetto di legge proposto dal Dep. Mauro Macchi

Signori

È manifesto e spero precipuo dovere di un governo che si vanti  
fautore di progresso e che s'ispiri ai sentimenti di  
giustizia e di libertà, il dare opera solerte affine di  
diffondere il più popolarmente che sia possibile gli studi e le  
idee e di promuovere la più libera circolazione delle persone ed  
il più agevole scambio delle cose. Da ciò l'obbligo d'instituire  
ovunque scuole popolari e gratuite e di aprire strade, che  
se, per le inesorabili esigenze del pubblico erario, non possono  
per ora essere abbandonate ad uso gratuito, debbono però  
potersi percorrere al minor prezzo che sia possibile.

E voi sapete, o signori, che questa condizione del minor prezzo,  
mentre asseconda le esigenze più democratiche della nuova  
vita sociale, ed immensamente giova all'incremento della pubblica  
e della privata prosperità, riesce assai più proficuo eziandio  
all'erario nazionale: ovvegnacchi la scienza economica ci abbia  
provato ormai in modo irrepugnabile, che ad ribasso delle tariffe  
corrisponde costantemente un aumento d'incasso.

Ricordate, o signori, con quanto zelo, e con quanta dottrina  
i colleghi nostri più competenti nella materia hanno cercato di  
far prevalere in parlamento siffatte dottrine, quando nei primi  
mesi dell'anno 1862, il ministero incolpato dai sempre più stim-  
-genti bisogni dell'erario, dimenticò per poco gl'infallibili corollari  
della scienza, e mentre voi plaudivate al loro trionfo, approvando  
il ribasso delle tariffe telegrafiche e postali, esso sperò un aumento  
d'introiti coll'aumento dei prezzi per le ferrovie. Era un ultimo  
esperimento che sembra ego ha voluto tentare; una specie di contro-  
-prova onde vedere se mai, per caso eccezionale, in Italia si potesse  
(della teoria non fossero corrispondenti le conseguenze della pratica.

Dopo lunga ed assai erudita discussione, non avrete dimenticato, o Signori, come con pochissimi voti, e nella nostra Camera e nell'altro ramo del Parlamento, venne consentita al Governo la facoltà di tentare la prova. La prova fu fatta. E la scienza ebbe la più ampia conferma dell'esperienza.

I rendiconti che, con la dovuta puntualità, mensilmente vengono pubblicati dalle Amministrazioni delle varie ferrovie, colla irrecusabile eloquenza delle cifre hanno dimostrato come, all'aumento dei prezzi, abbia puntualmente corrisposto il ribasso degli introiti. Né più, né meno di quanto erasi predetto.

Fu con dolore, ma senza meraviglia, che nel bilancio preventivo del 1864 trovammo dalla Commissione calcolato il reddito della ferrovia in una somma di ben 403,000 lire al di sotto di quella esposta dal ministero; e ciò perché nel 1863, ossia dopo il rialzo delle tariffe, la sola linea da Genova ad Arona e da Alessandria a Torino ha dato lire 246,234;70 meno di quanto hanno dato nel 1862 = come risulta dal ben elaborato rapporto della Commissione generale del bilancio per l'entrata del 1864 (pag. 17). Secondo non è esagerato il dire che, mentre sono di tanto aumentate le esigenze del commercio ed il bisogno nel popolo di locomozione nel 1863 = le strade ferrate diedero in meno lire trecento mila circa (ib. pag. 55).

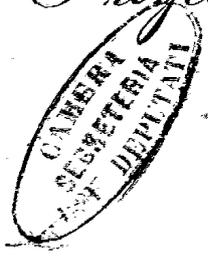
È ormai tempo, dunque di togliere la causa, se non unica, certo precipua di tanto danno. Alla prova dei fatti si vide ancora come l'offesa dei principi già per se stessa imperdonabile, non abbia mancato di riefi funesta eziandio agli interessi materiali dell'erario. Ciò che fu previsto accadde. E basta; che sarebbe ancor più funesto ed imperdonabile, dopo cotanta evidenza di ragioni, il voler persistere nell'errore.

Io mi lusingo, pertanto, che di gran cuore o colleghi voi sarete approvare il seguente.

Progetto di legge  
articolo unico.

La legge 6 aprile 1862, n° 342, colla quale è stabilita una tassa del 10 per 100 sul prezzo dei trasporti sulle ferrovie a grande velocità è abrogata.  
Quindici giorni dopo la promulgazione della presente legge, saranno in vigore le tariffe che erano vigenti prima della legge anzidetta.

Progetto di legge proposto dal Deput. Mauro Macchi.



Signori

E' manifesto essere precioso dovere di un governo che si vanta fautore di progresso e che s'ispiri ai sentimenti di giustizia e di liberta', il dare opera solerte affine di diffondere il piu' popolarmente che sia possibile gli studi e le idee, e di promuovere la piu' libera circolazione delle persone ed il piu' agevole scambio delle cose. Da cio' l'obbligo d'instituire dovunque scuole popolari e gratuite, e di aprire strade che se, per le inesorabili esigenze del pubblico erario, non possono per ora essere abbandonate ad uso gratuito, debbono pero' potersi percorrere al minor prezzo che sia possibile.

E voi sapete, o signori, che questa condizione del minor prezzo, mentre asseconda le esigenze piu' democratiche della nuova vita sociale, ed immensamente giova all'incremento della pubblica e della privata prosperita', riesce assai piu' proficuo espediente dell'erario nazionale: avvegnacche' la scienza economica ci abbia provato ormai in modo irrepugnabile, che al ribasso delle tariffe corrisponde costantemente un aumento d'incasso.

Ricorderete, o signori, con quanto zelo, e con quanta dottrina i colleghi nostri piu' competenti nella materia hanno cercato di far pervenire in parlamento siffatte dottrine quando, nei primi mesi dell'anno 1862, il Ministero, incalzato dai sempre piu' stringenti bisogni dell'erario, dimentico' per poco gli infallibili corollari della scienza; e, mentre voi plaudivate al loro trionfo, approbando il ribasso

Delle tariffe telegrafiche e postali, esso sperò un aumento d' introiti coll' aumento dei prezzi per le ferrovie. Era un ultimo esperimento che sembra esser stato tentato; una specie di controprova onde vedere se mai, per caso eccezionale, in Italia ai precetti della teoria non fossero corrispondenti le conseguenze della pratica.

Dopo lunga ed assai erudita discussione, non arretrando dimenticato, o signori, come con pochissimi voti, e nella nostra Camera e nell' altro ramo del parlamento, venne consentita al governo la facoltà di tentare la prova. La prova fu fatta. E la scienza ebbe la più ampia conferma dell' esperienza.

I rendiconti che, con lodevole puntualità, mensilmente vengono pubblicati dalle amministrazioni delle varie ferrovie colla irreversibile eloquenza delle cifre hanno dimostrato come all' aumento dei prezzi abbia puntualmente corrisposto il ribasso degli introiti. Né più, né meno, di quanto era previsto.

Fu con dolore, ma senza meraviglia, che nel bilancio preventivo del 1864 trovammo dalla Commissione calcolato il reddito della ferrovia in una somma di ben 405,000 lire al di sotto di quella esposta dal ministero; e ciò perchè nel 1863 ossia dopo il rialzo delle tariffe, la sola linea da Genova ad Arona e da Alessandria a Torino ha dato lire 246,234,70 meno di quanto hanno dato nel 1862; come risulta dal ben elaborato rapporto della Commissione generale del bilancio per l'entrata del 1864 (pag. 17). Laonde non è esagerato il dire che, mentre sono di tanto aumentate le esigenze del commercio ed il bisogno nel popolo di locomozione nel 1863 = le strade ferrate diedero in meno lire trecento mila circa (ibid. p. 35).

È ormai tempo, dunque, di togliere la causa, se non unica, certa precipua di tanto danno. Alla prova dei fatti, si vide ancora.

come l'offesa dei principii, già per se stessa imperdonabile, non abbia mancato di riesire funesta eziandio agl'interessi materiali dell'errario. Ciò che fu previsto accade e basta; chè sarebbe ancor più funesto ed imperdonabile, dopo cotanta evidenza di ragioni, il voler persistere nell'errore.

Io mi lusingo, pertanto, che di gran cuore o Colleghe, voi vorrete approvare il seguente

Progetto di legge.

Articolo Unico.

La legge 6 aprile 1862, n. 542, colla quale è stabilita una tassa del 10 per 100 sul prezzo dei trasporti sulle ferrovie a grande velocità è abrogata.

Quindici giorni dopo la promulgazione della presente legge, torneranno in vigore le tariffe che erano vigenti prima della legge anzidetta.

## Progetto di Legge

proposto dal deputato Mauro Meucci

Signori

È manifesto essere precioso avere di un governo che si vanta fautore di progresso, e che s'ispiri ai principi di giustizia e di libertà, il fare opera solerte affine di diffondere il più popolarmente che sia possibile gli studi e le idee, e di promuovere la più libera circolazione delle persone ed il più agevole scambio delle cose. Da ciò l'obbligo di istituire ovunque scuole popolari e gratuite, e di aprire strade che, per le inesorabili esigenze del pubblico erario, non possono per ora essere abbandonate ad uso gratuito, debbono però potersi pervenire al minor prezzo che sia possibile.

E voi sapete, o Signori, che questa condizione del minor prezzo, mentre asseconda le esigenze più democratiche della nuova vita sociale ed immensamente giova all'incremento della pubblica e della privata prosperità, riesce anche più proficuo iziandio all'erario nazionale: avvegnanche la scienza economica ci abbia provato ormai in modo irrefragabile, che al ribasso delle tariffe corrisponde costantemente un aumento di incasso.

Ricordate, o Signori, con quanto zelo e con quanta dottrina i colleghi nostri più competenti nella materia hanno cercato di far prevalere in Parlamento siffatte dottrine quando, nei primi mesi dell'anno 1862, il ministero, incalzato dai sempre più stringenti bisogni dell'erario, dimentico per poco gli infallibili corollari della scienza: e mentre voi plaudivate al loro trionfo, approvando il ribasso delle tariffe telegrafiche e postali esso sperò un aumento d'introiti coll'aumento dei prezzi per le ferrovie. Era un ultimo esperimento che, sembra aver voluto tentare, una specie di controprova onde vedere se mai, per caso eccezionale, la Italia ai precetti della teoria non fossero corrispondenti alle conseguenze della pratica.

Dopo lungo ed assai erudita discussione non avete dimenticato o Signori,

come con pochissimi voti, e nell'istesso giorno, e nell'altissimo del parlamento, venne  
concessa al governo la facoltà di tentare la prova. La prova fu fatta. E la giudicò  
che la più ampia conferma dell'esperienza.

I rendiconti che, con lodevole puntualità mensilmente vengono pubblicati dalle  
amministrazioni delle varie ferrovie, colla irrecusabile eloquenza delle cifre hanno  
dimostrato come, all'aumento dei prezzi abbia puntualmente corrisposto il  
ribasso degli introiti: e se più, ne meno, di quanto erasi predetto.

Era con dolore, ma senza meraviglia, che nel bilancio preventivo del 1864 trovammo  
dalla commissione calcolato il reddito delle ferrovie in una somma di lire 4,03,000  
al disotto di quella esposta dal ministero, e ciò perché nel 1863 ossia dopo il  
rialzo delle tariffe, la sola linea da Genova ad Ancona e da Alessandria a Torino,  
ha dato lire 246 234. più meno di quanto ha dato nel 1862 " come risulta dal  
ben elaborato rapporto della commissione generale del bilancio per l'entrata del 1864  
/ p. 177. Si vede non è esagerato il dire che, mentre sono di tanto aumentati  
le esigenze del commercio ed il bisogno nel popolo di locomozione, nel 1863 " le strade  
ferrate diedero in meno lire trecento mila circa " ibid. p. 357.

È ormai tempo, dunque, di togliere la causa, se non unica, certo precipua di tanto  
danno. Alla prova dei fatti, si vide ancora una volta come l'offerta dei primizii  
già per se stessa imperdonabile non abbia mancato di riuscire funesto e quindi  
agli interessi materiali dell'erario. Ciò che fu previsto accade: è bastato: che  
sarebbe ancor più funesto ed imperdonabile dopo cotanta evidenza di ragioni,  
il voler persistere più oltre nell'errore.

Io mi lusingo pertanto che di buon cuore o Collegi voi vorrete approvare il  
seguente progetto di legge:

#### Articolo unico

La legge 6. Aprile 1862. N° 142 colla quale stabilivasi una tassa del 10  
per 100 sul prezzo dei trasporti sulle ferrovie a grande velocità è abrogata  
quindici giorni dopo la promulgazione della presente legge,  
sommessum in vigore le tariffe che erano vigenti prima della  
legge anzidetta.