

ziario del dicembre scorso, non restando più che qualche lieve rinvio di spesa da votarsi insieme con gli stati di previsione, al quale nessuno si oppone seriamente e che a suo tempo pure voterò, o qualche proposta di tassa, di prodotto molto incerto, oppure sulla quale voi stessi non insistete, come le modificazioni ai dazi doganali o la maggiore ritenuta sugl'impiegati.

Con questa legge dunque si può dire esaurito, nella sua parte essenziale, il programma che promisi di appoggiare; onde riprendo la mia libertà d'azione, nell'attesa che vogliate proporre gli ulteriori provvedimenti che occorrono per sistemare la nostra situazione finanziaria ed assicurare il pareggio del bilancio, che io considero non mezzo sufficiente (e in ciò sono d'accordo col presidente del Consiglio), ma condizione indispensabile e necessaria per il miglioramento della economia nazionale. (*Benissimo! — Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rava.

Rava. Onorevoli colleghi! Dopo il discorso di pochi giorni fa sul bilancio di assestamento, io avrei desiderato francamente di non riprendere così presto a parlare sopra la questione ferroviaria, perchè temeyo che per l'affinità dell'argomento, mi si potesse sospettare un infelice seguace del *repetita juvant!*

No, onorevoli colleghi! Per quanto il problema ferroviario, a detta dello stesso onorevole ministro dei lavori pubblici, possa considerarsi come la più grande incognita dell'amministrazione italiana, io non intendo affatto di ritornare sulle cose dette, le quali riguardavano strettamente l'esercizio delle ferrovie; riguardavano cioè un lato solo del grave e complicato problema ferroviario, e precisamente quello cui definitivamente dovevano provvedere le convenzioni del 1885.

Intendo oggi di fare alcune osservazioni sui tre disegni di legge che intorno alle costruzioni ferroviarie ci sono stati presentati in questi ultimi mesi; ossia, sulla prima proposta del ministro dei lavori pubblici, che ci fu distribuita nel maggio 1891, sulla seconda che ci fu presentata in novembre e sulla relazione fatta, a nome della Giunta del bilancio, dall'onorevole Marchiori, che da pochi giorni è stata sottoposta ai nostri studi, e che era lungamente e meritatamente attesa.

Quando ho cominciato a leggere la relazione dell'onorevole Marchiori, io ho creduto che si trattasse di riprendere in esame tutto il grave e complesso sistema delle costruzioni ferroviarie, e quasi quasi ho ripensato alla splendida invocazione oraziana:

*O navis, referent in mare te novi
Fluctus?*

Ma dopo letta e meditata la pregevole, e forse alquanto comprensiva relazione dell'onorevole Marchiori, ho dovuto, mio malgrado, ricordare una frase, che col suo solito spirito heiniano, un nostro collega, ora membro del Governo, ebbe a dire in altra consimile occasione:

E cioè che « la Commissione del bilancio celebra le sue nozze ferroviarie col Ministero, ed è pronuba l'austera finanza! »

Spiegherò poi la ragione dell'involontario ricordo.

Mi atterro adunque ai documenti presentatici sul ponderoso tema in questi ultimi tempi, e principierò dalla relazione del ministro Branca che precede il disegno di legge del maggio 1891, n. 138. In essa il ministro confessava che la soluzione del problema ferroviario, posto colla legge del 1888, non si poteva adempiere nel tempo prestabilito, ossia entro il 1898, ma che occorreva un prolungamento di detto termine. La legge Saracco del 20 luglio 1888 aveva ripreso tutto il problema ferroviario della legge del 1879 e successive, e regolato in varia guisa la costruzione di oltre 3000 chilometri di ferrovie, per un importo di circa 1610 milioni di lire. Ma non poteva essere del tutto eseguita.

Il Governo, scriveva allora l'onorevole Branca, non era in grado di formulare subito un nuovo progetto particolareggiato pel quale occorrevano molti studi. Intanto veniva innanzi col concetto di ridurre l'onere annuo delle costruzioni, perchè era troppo grave per la finanza nostra quello della legge Saracco, modificato dalla legge Finali del luglio 1890: e fissava questo nuovo onere a 50 milioni all'anno. Stabiliva perciò una tabella di dotazioni, che è allegata al progetto e contiene il nuovo riparto di spesa per ciascuna linea nell'esercizio 1892-93; riparto che io non mi fermo ad esaminare e lascio alle cure di egregi colleghi. Prometteva un indirizzo meno costoso per l'avvenire, ed assicurava che lo stanziamento di 50 milioni non solo bastava per