

lire 73,265,381 del debito vitalizio segnate nelle partite di giro, non hanno più ragione di essere. E perciò il capitolo 126 *bis* deve intendersi *soppresso*.

Presidente. Sta bene.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rava.

Rava. Onorevoli colleghi, io non avrei chiesto di parlare sul bilancio del tesoro se non sapessi quanto è diffusa ed accettata la massima inesatta che « chi tace acconsente. » Ora io sono dolente di dover dire che non posso tacere su questo bilancio, perchè non posso acconsentire ad alcune gravi modificazioni che si sono introdotte in ordine alle spese ferroviarie, modificazioni contrarie, secondo me, alle leggi attuali ed all'ordinato andamento della pubblica finanza.

Io quindi chiedo venia per qualche minuto: procurerò di non citar cifre per riuscire semplice e quindi chiaro e spedito.

Colla legge delle convenzioni ferroviarie (27 aprile 1885) era stabilito che del il 62 e mezzo per cento del reddito lordo andasse alla Società, il 10 per cento ai fondi di riserva ed il 27 e mezzo per cento allo Stato.

Per i primi quattro anni dell'esercizio si doveva provvedere a carico del bilancio dello Stato, alle spese necessarie per porre le linee in buono assetto di manutenzione. E si stanziava all'uopo una spesa di 144 milioni. Questa somma era stata chiesta dalle Società, secondo progetti da esse fatti, e quindi lo Stato riconosceva ed accettava quello che esse regolarmente ed onestamente domandavano. Codesta spesa, con l'elenco particolareggiato dei lavori cui doveva provvedere, formava quell'*allegato B* delle Convenzioni ferroviarie, di cui altra volta ebbi l'onore di parlarvi, e su cui oggi mi taccio.

Passati i primi quattro anni, ed esaurito il fondo dei 144 milioni, cominciava a funzionare un nuovo Istituto, una Cassa di previdenza, che l'Amministrazione aveva imitata da una legislazione straniera, l'olandese, in cui aveva fatto buona prova: « la Cassa degli aumenti patrimoniali. » Siera stabilito che del prodotto lordo il 15 per cento fosse messo da parte, e dovesse servire all'acquisto del nuovo materiale mobile ed ai miglioramenti sulle linee, resi necessari dall'aumento del traffico e dai progressi della tecnica. Così, dicevano i presentatori delle Convenzioni, d'ora in poi le ferrovie provvederanno a sè stesse, perchè se l'aumento del traffico determina il bisogno

di miglioramenti e di nuovo materiale, determina pure una rendita nuova, che in parte va a beneficio della Cassa e serve alle spese. L'onorevole Genala aveva presentato una formola matematica per determinare il rapporto tra l'aumento del traffico e la spesa correlativa, per le necessità di miglioramenti e di nuovo materiale.

Tutto ciò io accetto; solo osservo che vero male originario fu il non aver preso per la Cassa il 15 per cento del reddito lordo effettivo, ma il 15 per cento del reddito, solo al di là dei 212 milioni, che si vollero considerare come prodotto iniziale immediato. E non potevano esserlo che varii anni dopo.

Le Casse dovevano provvedere agli aumenti di patrimonio. I fondi di riserva d'altro canto a conservare il patrimonio, le linee cioè ed il materiale, consegnato alle Società.

L'obbligo dunque contrattuale dello Stato, secondo la legge, era di spendere i 144 milioni per mettere la linee in buono assetto, più altri 15 milioni aggiunti, nella discussione, dalla Camera, per comperare nuovo materiale mobile. In totale, obbligo dello Stato: la spesa di 159 milioni nei primi 4 anni. Dopo questi, la Cassa degli aumenti patrimoniali doveva funzionare provvedendo, dirò così, automaticamente ai bisogni nuovi e liberando il bilancio dalla spesa relativa. Ma i prodotti sperati non si verificarono e fu necessario ben presto di inscrivere sui bilanci dello Stato (1889-90) a beneficio della Cassa, prima 30 milioni, poi altri 30 milioni.

Finalmente, nel dicembre 1888, l'onorevole ministro Saracco presentò una legge per una spesa di 86 milioni, la quale doveva provvedere a necessità d'indole militare (così si diceva), a necessità dell'esercito; ma, in fondo in fondo, provvedeva invece, per gran parte, a necessità dell'esercizio ferroviario.

Così, aggiungendo ai 60 questi 86 milioni, abbiamo una spesa totale di 146 milioni, oltre ai 159, di cui prima ho parlato, i quali, soli, rappresentavano l'obbligo giuridico dello Stato. Totale, in questi ultimi cinque o sei anni: 305 milioni di spesa sostenuta dallo Stato per migliorare le nostre linee. È questa tale una spesa, e così rilevante, che io non so davvero se altro Stato d'Europa ne abbia sostenuta una paragonabile, per migliorare il suo servizio ferroviario, in così breve tempo.

Ora, la prima domanda che viene spon-