

la media di circa 150 milioni per i nuovi impianti. Quanto a noi, sarebbe impossibile che ai grandi e colossali impianti necessari al porto di Genova (che da colleghi furono più volte domandati, che la Commissione reale preventiva in 163 milioni, come minimo, e che oltrepasseranno invece i 200 milioni), come anche alle deficienze del materiale mobile, e soprattutto alla sostituzione dei carri noleggiati che oggi costano il 14 per cento all'anno di interessi, noi potessimo provvedere colle entrate ordinarie del bilancio. (*Conversazioni generali ed animate*).

Se voi discorrete, allora è finito!...

— E sarebbe veramente assurdo che lo Stato continuasse in un debito latente al 14 per cento, per evitare un debito sincero al 3.75 o al 4 per cento.

L'onorevole De Nava (ed in ciò io concordo con lui) vi ha dimostrato due necessità: la prima, di meglio chiarire la parte che voi fissate sulle entrate ordinarie. Per ora, la legge la fissa al 5 per cento delle entrate lordi; e quindi una prima previsione vi è. Io posso ritenere insufficiente questa previsione; e prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di meglio stabilire nel progetto definitivo le quote annuali per rinnovazione del materiale mobile, per armamento e per casi imprevisi, che debbono gravare sull'entrata. Ma intanto è certo che, in questo primo progetto, noi facciamo un passo, in quanto che si stabilisce che il 5 per cento dei prodotti lordi costituisce il fondo di rinnovazione, e che il 2 per cento dei prodotti lordi costituisce il fondo delle spese impreviste.

Consento pure coll'onorevole De Nava, che voi dovete al più presto provvedere ai pagamenti: perchè, come abbiamo già chiarito in una discussione sul bilancio del tesoro, fatta nel maggio del 1903 (l'onorevole Di Broglio, qui presente, ricorderà quella discussione), noi dimostrammo come il pagamento del debito che lo Stato ha verso le Società non aggrava il tesoro, ma ne diminuisce gli oneri; ed è giusto che tutto il riflesso di queste operazioni di tesoro appaia nel bilancio delle ferrovie.

In ultimo, per quella sincerità di bilancio, che è stata invocata anche dall'onorevole De Nava, io vi pregherei di fare per le ferrovie un bilancio unico. Qui, nel progetto, i conti sono troppo divisi fra i diversi Ministeri, soprattutto fra il Ministero del tesoro e quello dei lavori pubblici. Se voi impiantate il conto dell'azienda ferroviaria come è sommariamente tracciato in

questo disegno di legge, non ci sarà deputato nella Camera, se non sia suffragato dai calcoli diligenti o dell'onorevole Rubini o dell'onorevole Saporito, che riesca a farsi un concetto di quello che frutti l'azienda ferroviaria. Voi siete all'inizio dell'impianto di una grandissima azienda finanziaria, e per conseguenza dovete impostare il conto con metodo perfettamente commerciale ed industriale. Dovete impiantare un conto capitale con tutti i debiti che lo Stato ha incontrati per l'azienda ferroviaria, come esiste precisamente nell'azienda di Stato della Prussia; dovete a questo conto capitale, ogni anno, aggiungere, con le nuove emissioni, l'ingrossamento del conto stesso; ogni anno, tenere anche conto dei relativi ammortamenti che andiamo facendo in due o tre capitoli diversi del bilancio del tesoro; avere un conto annuale dei profitti e delle perdite in cui tutte le ragioni di entrata e di spesa siano rispettivamente segnate o all'attivo o al passivo.

Quindi confido che il Governo, e specialmente l'onorevole ministro del tesoro e quello dei lavori pubblici, vorranno tener conto delle osservazioni che sono state svolte in questa breve discussione, e vorranno impiantare il conto dell'azienda ferroviaria, ispirato sostanzialmente non alla confusione generale del bilancio dello Stato, ma ai principi che debbono reggere ogni azienda commerciale ed industriale, essenzialmente governata sul principio del reddito e del tornaconto economico. (*Vive approvazioni*).

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ma questo riguarda il futuro!...

Onorevole ministro dei lavori pubblici, ha facoltà di parlare.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Richiamo innanzi tutto l'attenzione degli egregi colleghi sopra un punto importante; ed è che noi, rispetto al programma finanziario per le spese che debbono gravare sopra il bilancio per l'azienda ferroviaria, abbiamo accettate le basi stabilite dal precedente Ministero; essi quindi potrebbero osservare il prospetto che si trova a pagina 10 della relazione che accompagna il disegno di legge dei nostri predecessori. Da quel prospetto si rileva, che erano previsti 64 milioni e 750 mila lire per l'esercizio 1905-906. Noi abbiamo accettata questa cifra, arrotondandola in 65 milioni. E siccome per l'esercizio 1906-907 sono preventivati 45 milioni, così noi abbiamo pen-