

**Presentazione di una relazione.**

**PRESIDENTE.** Invito l'onorevole Larizza a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**LARIZZA.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: Costituzione in comune autonomo della frazione di Bova Marina.

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

**Si riprende la discussione sul disegno di legge:  
Ordinamento dell'esercizio di Stato delle  
ferrovie non concesse all'industria privata.**

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Turco.

*(Non è presente).*

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Nava.

**DE NAVA.** Onorevoli colleghi, la discussione dei passati giorni si è aggirata principalmente intorno all'ordinamento costituzionale ed amministrativo dell'azienda delle ferrovie; permettete a me di esporvi alcune brevi considerazioni intorno all'ordinamento finanziario di questa azienda, ordinamento finanziario che, a mio parere, non è meno importante dell'altro; forse anche è più interessante.

È indubitato, infatti, che, un buon ordinamento tecnico ed amministrativo, è giovevole ad un regolare andamento dell'azienda, e che un cattivo l'intralcia; ma si può anche osservare che più dell'ordinamento influiscono sull'esercizio soddisfacente delle ferrovie, l'intelligenza, lo zelo e l'energia degli uomini, e che mentre un buon strumento, in mani inesperte giova poco, invece, pure un strumento imperfetto, in mani abili, può essere sufficiente e giovare.

I difetti, inoltre, di un imperfetto ordinamento amministrativo potranno via via con successivi ritocchi essere corretti. Invece io penso che gravissime ed insanabili sarebbero le conseguenze di un dissesto finanziario dell'azienda delle ferrovie.

Queste conseguenze, infatti, non si limiterebbero al bilancio ferroviario, ma riverbererebbero la loro azione sul bilancio dello Stato, sul mercato dei valori, sul credito pubblico. Ed è perciò che le brevi osservazioni che io farò saranno rivolte, oltre che

alla Camera ed al ministro dei lavori pubblici, al ministro del tesoro ed al presidente del Consiglio, in quanto che esse si attengono all'economia del bilancio generale, ed alle conseguenze che ne risentirebbe, se non ci fosse un controllo severo sulle spese dell'esercizio delle ferrovie.

Io non mi dissimulo che le mie osservazioni contrasteranno in qualche modo con una certa corrente di opinione, la quale non attribuisce grande importanza alle conseguenze finanziarie dell'esercizio delle ferrovie.

Si ragiona da costoro così: Si tratta di un servizio pubblico, le ferrovie sono il più importante strumento dell'economia nazionale; non importa dunque, essi dicono in sostanza, di preoccuparsi molto se le spese dell'azienda superino i proventi, e impegnino anche, occorrendo, il bilancio generale dello Stato, poichè sono compensate dai benefici dell'economia generale.

Il mio modo di pensare è alquanto diverso. È indubitato che le ferrovie sono un servizio pubblico, e sono uno strumento necessario dell'economia nazionale, ed è anche indubitato che se, pur usando tutti gli sforzi e tutti gli avvedimenti, non si riuscisse ad ottenere dall'esercizio delle ferrovie un provento tale da coprire le spese che per esse occorrono, non per ciò disfaremo le ferrovie e smetteremo di esercitarle. Subiremo invece la necessità ed il disavanzo. Ma ciò non esclude che canone precipuo ed essenziale di una regolare azienda ferroviaria deve essere quello di sopperire coi proventi a tutte le spese, e tendere ad ottenerne anche possibilmente un beneficio. Chi esercita le ferrovie pertanto, e, sia pure lo Stato, ha l'obbligo di dirigere l'azienda e congegnare il bilancio in maniera che le spese siano proporzionate all'entrata, come in qualsiasi azienda, senza farsi traviare dal falso e pericoloso criterio che in ogni caso, vi è una fonte, cioè il bilancio dello Stato, ove attingere i mezzi per sopperire alle deficienze, e senza per ciò concedere diminuzioni di entrata o aumenti di spese che non siano richiesti, o che non siano compatibili col buon andamento dell'azienda.

Quando perciò io ho inteso in quest'aula qualche voce dire che il bilancio preventivo delle ferrovie che noi abbiamo approvato testè pel 1907-908 non è sincero, perchè dovrebbero pesare sul bilancio del tesoro alcune partite di spese che ora sono sul bilancio delle ferrovie, e cioè quelle per le