

desiderare. Ora dobbiamo aggiungere che lo Stato non opererebbe saggiamente se introitasse la quota di prodotto lordo destinata a questa specie di spese, riservandosi di iscrivere in bilancio la somma relativa, quando tali spese si rendessero necessarie. Perchè infatti lo Stato quale proprietario, non deve essere altrettanto previdente ed ordinato come lo sono i privati? Le maggiori garanzie di questa previdenza e di questo ordine non sono — trattandosi del Governo che amministra la cosa altrui — anche garanzie di libertà? — Non può avvenire che si imponga la necessità di spese causate da forza maggiore proprio quando le condizioni finanziarie del bilancio sono meno adatte a sopportarle? — Ed allora? Si continuerà anche in questi casi nella politica economica seguita in questi ultimi anni a proposito dell'Alta Italia, di procrastinare cioè le spese rendendole più onerose? — Due fatti recenti vengono a conferma delle nostre considerazioni. Ci ricordiamo quanto si è biasimato il Governo di aver lasciato dopo la convenzione di Basilea per due anni senza garanzia sufficiente l'esercizio dell'Alta Italia alla cessata Società la quale, si disse, sfruttò in quei due anni materiale mobile ed argine stradale a proprio beneficio ed a danno dello Stato. Questo esempio è adunque prova della opportunità di non affidare all'esercente un ordine di spese che non ha interesse di eseguir bene. E ci ricordiamo ancora il biasimo che si sollevò in Parlamento contro il Governo perchè lungi dall'aver capitalizzate le quote di tassa che percepiva dagli impiegati per conto pensioni, le iscrisse come entrate del bilancio aggravandosi di tutto il peso del debito vitalizio; — e questo giusto biasimo ci porta appunto a concludere che improvvidamente agirebbe, anche nel caso qui in discussione, lo Stato se una quota di compartecipazione al prodotto lordo la computasse come entrata, mentre gli rappresenta una categoria di spese a cui presto o tardi dovrà soggiacere.

Un primo elemento quindi del fondo di riserva è dato da una quota necessaria alle riparazioni della strada per i danni prodotti da forza maggiore. E tale fondo di riserva è anche contemplato dall'articolo 5 del progetto di legge 1885 dell'on. Baccarini.

Ma la strada la cui durata — salvi i casi di forza maggiore — è incalcolabilmente lunga, ha una parte molto costosa, più facilmente deteriorabile, vale a dire il suo armamento che rappresenta, oggi specialmente, una questione di qualche importanza.

È noto che da qualche tempo le rotaie di quasi tutte le linee sono fatte in acciaio; ed è noto ancora che tali rotaie in acciaio hanno una durata molto maggiore di quella delle rotaie in ferro, ma che tale durata è quantitativamente ignota, e solo la si presume per un trentennio da alcuni, per un quarantennio da altri. Ora è a considerarsi che il consumo delle rotaie avviene per due cause; la loro esposizione costante, e l'attrito coi treni che percorrono la strada. Se l'uso delle rotaie in acciaio non fosse così recente (sei o sette anni) e la loro durata non fosse così lunga si potrebbe conoscere — come si conoscerà certamente nell'avvenire — qual parte del consumo debba essere assegnata all'esposizione e quale all'attrito dei treni; e quindi si potrebbe anche, dato il peso ed il numero dei carri che percorrono una linea, stabilire il tempo nel quale dovrà eseguirsi la rinnovazione dell'armamento. — Ma, co-

me abbiamo detto, è troppo recente l'uso delle rotaie di acciaio e quindi è ignota la funzione singola di queste due cause distruggitrici; però i tecnici si accordano nell'assegnare a circa un trentennio la durata dell'armamento.

Ciò premesso, è lecito domandare a coloro i quali vorrebbero un solo fondo di riserva: — non conviene tener conto anche di questo elemento per stabilire anche approssimativamente una cifra complessiva della riserva? O che lo Stato dovrà appaltare l'esercizio delle ferrovie oggi e riprendere eventualmente le linee da qui a trent'anni, essendo subito costretto a rinnovare tutto l'armamento senza aver messo a parte un solo centesimo per questa spesa? Notisi che la spesa per il rifacimento dell'armamento in acciaio non è tanto lieve da potersi con cuor leggero affrontare, senza averla preveduta, al momento in cui si rendesse necessaria, e che anche per essa valgono quelle osservazioni che abbiamo prima fatto sui doveri che incombono ad una amministrazione bene ordinata. Si tratta infatti, per rotaie di 33 chilogr. di acciaio al metro corrente, di una spesa che supera le L. 25 mila per chilometro. Solo potrebbesi muover questione, ci pare, intorno al modo di costituire il fondo di riserva destinato a tale rinnovamento. Se la funzione per la quale avviene il consumo della rotaia è doppia, cioè costante ed eguale, o quasi eguale per le cause ordinarie, e relativo all'attrito prodotto dal numero dei treni e dal peso, non sarebbe giusto che la quota per ciascuna linea sia appunto doppia vale a dire per una parte costante ed eguale a tutte le linee e per l'altra in rapporto al movimento che si verifica su ciascuna linea? Certamente che il vero sistema dovrebbe esser appunto questo; il prodotto lordo dovrebbe fornire il fondo di riserva con una proporzione costante ed eguale in quanto il consumo derivi da cause estrinseche al servizio, e con una proporzione relativa al movimento in quanto il consumo derivi da maggior attività che sulla rotaia si verifica. Ma abbiamo avvertito che mancano completamente gli elementi per determinare quale sia l'effetto che sul consumo della rotaia viene causato dal movimento; d'altra parte viene asserito dai competenti che la durata delle rotaie d'acciaio sarà di circa 30 a 40 anni; è lecito quindi su questo elemento determinare una quota annua che cogli'interessi composti fornisca alla fine del trentennio la somma necessaria per il rinnovamento dell'armamento. E crediamo appunto che questa sia la base dalla quale è partito l'on. Genala per determinare questo secondo fondo di riserva consacrato alla rinnovazione dell'armamento. Qualcuno potrà obiettare che in questo modo non si tien conto degli effetti dell'eventuale aumento del traffico, per il quale aumento il consumo può essere proporzionalmente affrettato; ma crediamo che anche a questo punto delicato della questione le convenzioni Genala provvedano per mezzo di una piccola quota (si dice sia un mezzo per cento) dell'aumento del prodotto lordo; la quale quota sarebbe destinata a mantenere abbastanza alto questo fondo di riserva se il maggior movimento dovesse influire ad una minore durata della rotaia.

Ci sembra quindi che anche da questo lato sia stato abilmente e logicamente provveduto ad una parte essenziale del servizio, e riteniamo che il prelevare una quota di prodotto lordo per costituire il capitale necessario alla rinnovazione delle rotaie sia