

La direzione generale poi, con recente nota 28 marzo 1907, spiega la diminuzione, e soggiunge:

« I maggiori introiti di circa 124 milioni (nel 1910-911) avrebbero consentito un maggior prodotto netto da versarsi al tesoro di 48 milioni annui, che invece saranno assorbiti per:

« 18 milioni, da miglioramenti al personale in dipendenza degli organici ecc.;

« 30 milioni, dai maggiori interessi sulle somme spese per lavori e provviste, che al 1910-911, avranno raggiunta la cifra di 750 milioni ».

Poi passa a prevedere nel 1915-916 le condizioni dell'azienda, per la quale si sarà spesa la cifra di lire 1,375,000,000 per lavori e provviste, e conclude:

« Da tale anno, non dovendosi provvedere a lavori e provviste dipendenti da fabbisogno anteriore al luglio 1905, il prodotto netto, da versare al tesoro aumenterà ogni anno di 0.17 dell'aumento del prodotto, e se questo sarà di 16 milioni all'anno il prodotto netto aumenterà di 2.72 ogni anno ».

Ora, per quanto la percentuale del 12.13 (prodotto netto da versarsi al tesoro, tenuto conto dell'onere della spesa in conto patrimoniale) possa aumentare, non potrà mai d'un tratto raggiungere il 22 a 23 per cento, necessario a coprire la spesa continua per aumenti d'impianto in dipendenza del maggior traffico; e perciò, per un certo periodo, il tesoro dello Stato dovrà essere preparato a fronteggiare la differenza.

Ecco la sostanza del discorso.

E, ripeto, si capisce bene che debba diminuire il prodotto netto, tenuto conto degli oneri derivanti da leggi votate per personale e degli oneri per le provviste e lavori straordinari. Ma non mi sono mai sognato di dire che questi prodotti discendevano, perchè erano male amministrate le ferrovie. Ho detto: badate, voi colleghi del Parlamento, che i prodotti netti dovranno ancora diminuire, e quindi dobbiamo essere parchi nelle altre spese affine di trovarci sempre forti per fronteggiare questa continua e necessaria ricostituzione del patrimonio ferroviario.

Ora il travisare il mio discorso è, francamente, un atto, direi quasi, di poca lealtà. E, ripeto, dicendo ciò io non mi riferisco a quelli che qui dentro hanno riportato codeste voci, e tanto meno al ministro del tesoro, che, nell'interesse pubblico, ha voluto chiarire le cifre le quali oggi sono

venute complete; ma che pur non erano venute prima.

Concludo, onorevoli colleghi. Io non posso che pregare la Camera di volgere a questa legge, non l'occhio maligno, ma l'occhio vigile ed affettuoso, ritenendola una necessità urgente. Si comprende che in seguito potremo ritoccarla, dove si chiarirà opportuno; ma l'accorgimento (che nessuno o pochi hanno voluto tenere in considerazione) fu appunto di lasciare una grande libertà e al Parlamento ed al potere esecutivo di attingere dalla sostanza delle cose, dalla pratica delle cose le particolarità degli ordinamenti, i quali ora sono segnati solamente nelle grandi linee, così come un grande Parlamento deve fare di fronte ad un problema così alto! (*Vive approvazioni — Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Passeremo agli ordini del giorno. Di questi non ve n'è che uno, che possa essere svolto: quello dell'onorevole Morando, perchè l'onorevole Chiesa, che ha presentato anche egli un ordine del giorno, non era iscritto nella discussione generale.

Leggo l'ordine del giorno dell'onorevole Morando, che porta la firma anche dell'onorevole Da Como:

« La Camera invita il Governo a pattuire colla Società concessionaria dell'esercizio della Brescia-Iseo tutte le maggiori garanzie perchè siano mantenute le attuali condizioni così pel numero delle corse come per gli orari, per le tariffe, pel materiale e pel personale ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

L'onorevole Morando ha facoltà di svolgerlo.

MORANDO. Ho presentato quest'ordine del giorno, insieme con l'amico e collega Da Como, nella fiducia che il Governo vorrà accettarlo.

Mi sembra ispirato ad un concetto di equità e di giustizia ed all'interesse d'una fiorente e laboriosa regione, oggi non a torto allarmata da un fatto, che potrebbe sembrare una vera anomalia.

Giova osservare che siamo passati dall'esercizio privato a quello di Stato per le ferrovie italiane; ma per questo tratto di linea avviene il contrario: dal servizio di Stato, che oggi esiste, si passerà all'esercizio privato.

I paesi serviti da questa linea sono, e