

PRESIDENTE. Spetta ora di parlare all'onorevole Corniani, il quale svolgerà anche il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a studiare il modo di rendere più redditizio l'esercizio delle ferrovie di Stato ».

CORNIANI. Parte importante dell'Amministrazione dei lavori pubblici è l'azienda ferroviaria.

L'ultima volta che si discusse sulle ferrovie fu nell'aprile 1912 quando venne presentato il consuntivo 1906-907 delle ferrovie di Stato. Ma veramente, più che una discussione fu quella una requisitoria di vari oratori contro l'onorevole Saporito pei suoi metodi d'investigazione, a cui si aggiunse la delusione provata pel plico, che doveva contenere documenti compromettenti, e che si dimostrò molto innocuo come il famoso plico Lobbia di vecchia memoria.

Ma se l'onorevole Saporito ha peccato, molto gli deve essere perdonato, perchè molto ha amato i consuntivi; ed è a questo suo spirito indagatore che si devono quelle rivelazioni sul Ministero della pubblica istruzione che ebbero quel risultato che tutti sanno. Gli fu rimproverato di aver denigrato il personale delle ferrovie, ma ricordo che allorquando gli onorevoli Goglio e Venceslao Amici ebbero severe parole pei ferrovieri, nessuno protestò; ricordo che le stesse rappresentanze degli impiegati delle ferrovie nel richiedere gli aumenti di stipendio dicevano essere possibili riforme ed economie nei servizi, come ebbe a dichiarare anche ieri l'onorevole Nofri, certo che per gli impiegati subalterni tali riforme ed economie si sarebbero dovute realizzare negli alti funzionari e viceversa.

E lo stesso ministro Sacchi nel presentare la proposta per l'aumento di venticinque milioni al personale accennò alla possibilità di future economie.

Ma, ricordata così rapidamente la passata discussione, veniamo all'esame del preventivo 1913-14 delle ferrovie di Stato. È preventivato un prodotto lordo di 581 milioni che supera quelli precedenti, essendosi verificato un costante aumento a cui corrisposero diminuzioni di entrate nette come vedremo in appresso.

Mentre pertanto si è preventivato pel 1913-14 un introito lordo di 581 milioni con una cifra cioè di 44 milioni superiore al ricavato del 1911-12, si è per le spese mantenuta la stessa cifra del 1911-12. Io penso che trattandosi di preventivi si deve se-

guire la regola ordinaria che lo stesso ministro del tesoro ha sempre raccomandato, di calcolare cioè con prudenza gli aumenti di entrata e con larghezza gli aumenti di spesa. È vero che all'inevitabile aumento di spesa che si verificherà nel 1913-14 in confronto del 1911-12 per l'aumento del traffico si provvede con uno stanziamento di 26,391,830 lire al n. 57 sotto il titolo: *Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste*.

Questa somma rappresenta il 60 per cento dell'aumento previsto nel prodotto lordo di 44 milioni; ma, a parte che tale percentuale del 60 per cento può parere insufficiente, posto che il coefficiente esercizio supera l'ottanta per cento, mi sembra che altro è lo scopo del fondo di reintegro, che è come una riserva straordinaria ora ridotta a soli 6 milioni annui.

Questo fondo di reintegro, che ha le destinazioni indicate dalla legge 7 luglio 1907, si deve formare con versamenti annuali del 2 per cento del prodotto lordo, che cesseranno quando si sia raggiunta la cifra di trenta milioni; esso sarebbe stato utile, come lo indicò l'onorevole Rubini, per provvedere ai danni occasionati alle Ferrovie dal terremoto.

Esso deve rappresentare qualche cosa di analogo al fondo di rinnovamento, che presso le ferrovie svizzera di Stato aveva già raggiunto la cifra di 65 milioni e mezzo alla fine del 1910, nel quale anno si erano fatti in tale fondo prelevamenti per lire 6,972,000 e versamenti per lire 8,874,000.

Anche presso le ferrovie prussiane di Stato, esiste un fondo analogo di accantonamento, che può raggiungere la cifra di 200 milioni di marchi.

Ritornando alle cifre che danno i prodotti lordi delle ferrovie, risulta che mentre nel 1905-906 con un prodotto lordo di 406 milioni si ebbe un avanzo netto di esercizio di lire 47,709,000, nel 1911 con un prodotto lordo di lire 525,000,000 si ebbe un prodotto netto di soli 36,000,000; ciò dipende dal fatto che contemporaneamente gli interessi ed ammortamenti delle somme che in ragione di lire 150,000,000 all'anno, si spendono per ampliamento e materiale mobile, sono cresciuti da 22 a 66 milioni ossia di 44 milioni che pesano sulle entrate. È dato il coefficiente dell'80 per cento applicato all'aumento lordo di 109 milioni, si ha un utile netto inferiore assai ai 44 milioni. E l'avanzo netto, come ebbe a dimostrare sul *Corriere della Sera* l'onorevole Ancona, sarebbe stato minore,