Presentazione di una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Tecchio a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Tecchio. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione intorno al disegno di legge: Autorizzazione di spesa per la pubblicazione degli atti della Repubblica Veneta.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni sulle sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata.

Presidente. Si riprende la discussione del disegno di legge per sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Majorana Angelo.

Majorana Angelo. Mi affretto a dichiarare che in mancanza di meglio (la frase è proprio questa: in mancanza di meglio) io accetto il disegno che oggi si discute. Sento anche il dovere di aggiungere che tanto l'onorevole Lacava quanto l'onorevole Chimirri, ci dànno un lodevole e purtroppo non frequente esempio di coerenza; poichè entrambi, l'uno dal banco dei ministri e l'altro da quello della Commissione, come relatore, vengono oggi a proporre l'attuazione di quelle stesse idee che da semplici deputati han sempre sostenuto.

Approvo dunque il disegno di legge, che pur non costituisce il mio ideale: spiegherò poi le mie osservazioni e riserve e proposte. E poichè ho presentato un emendamento, ad un punto che parmi di molta importanza, lo raccomando all'onorevole ministro, alla Commissione ed alla Camera, senza che perciò il mio giudizio, complessivamente favorevole alla legge, venga ad esserne sminuito od offeso.

Svolgerò brevemente il mio pensiero. Il principio cui questa legge si informa, è quello già consacrato nella nostra legislazione e che anzi può dirsi oramai essere il nostro diritto comune ferroviario, in materia di costruzioni: vale a dire che non si possano più costruire ferrovie, altrimenti che per iniziativa privata, col sussidio dello Stato.

Quel vecchio contrasto che per tanto tempo si è svolto fra le due tendenze, da un canto l'attività di Stato, dall'altro l'attività privata, relativamente all'esercizio delle ferrovie, si è manifestato e manifesta anche per quel che si riferisce alle costruzioni.

Ma io dichiaro che se può esservi, in teoria, argomento di dubbio per l'esercizio, non ve ne dovrebbe essere per le costruzioni: le quali, realmente, come tutte le imprese di stretto carattere economico, meglio sarebbero condotte dalla privata attività. Ma in poche cose come in questa le teorie contraddicono ai fatti; o piuttosto, quelle debbono piegarsi avanti a questi. Le condizioni economiche e finanziarie d'Italia, di fronte alla necessità di risolvere in pochi decennii un gravissimo problema ferroviario, cominciando *ex novo* le costruzioni, che prima mancavano in modo quasi assoluto, han fatto sì che non si è potuto provvedere alle costruzioni medesime, in altro modo che con l'esclusiva opera dello Stato.

Siamo anzi, in questo sistema, arrivati ad un punto, a cui le finanze dello Stato e la economia della nazione, se opportunamente interrogate, non avrebbero consentito che si giungesse.

Però fino dal 1873, a proposito delle ferrovie venete, voi lo sapete, si affacciò nella nostra legislazione il concetto della costruzione privata col sussidio dello Stato: concetto che si insinuò, dapprima, per una misura assai breve di tempo (trentacinque anni) e ben limitato per la durata del sussidio stesso (mille lire a chilometro): laonde non se ne ebbe alcun pratico risultamento.

Nel 1887 si dovette andare più oltre: e l'onorevole Saracco sentì il dovere di raccogliere il germe rimasto sterile, e fecondarlo, così da accrescere, con apposita legge, l'ammontare del sussidio a 3,000 lire estendendone la durata fino a 70 anni.

Ma neanche ciò fu sufficiente, poichè come tante volte è stato rilevato, di quella legge poche linee han potuto approfittare: basti dire che, in base ad essa, appena 350 chilometri si sono potuti costruire in dodici anni circa! La necessità di accrescere e allungare il sussidio è stata sempre manifesta; e la Camera, per bocca di molti suoi insigni componenti, anche dei più rigidi custodi della finanza, l'ha fatto sentire più volte. Varii progetti sono stati elaborati e qualcuno anche