

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge della Commissione.

MORANDO, segretario, ne dà lettura. (Vedi Stampato n. 147-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta ed ha facoltà di parlare l'onorevole Cao-Pinna. (Rumori).

CAO-PINNA. La maggiore brevità nell'ora presente è un atto di opportuna politica, ed io non verrò meno certamente a questo compito; e sebbene il complesso problema meriti indagini serie e minuziose, io mi limiterò semplicemente a trattare di alcuni punti essenziali.

Anzitutto faccio plauso al Governo per la sollecitudine con la quale esso ci ha presentato questo disegno di legge relativo alla presa di possesso da parte dello Stato delle ferrovie; faccio plauso pure alla Commissione che, con diligenza veramente lodevole, ha adempiuto al compito suo preparando in così breve tempo la sua relazione.

Il disegno di legge che ci è presentato contempla solamente la presa di possesso delle ferrovie da parte dello Stato; esso però non afferma il principio se lo Stato abbia o non abbia ad assumerne l'esercizio.

A me invece pare indispensabile che in simile questione si ponga netta la situazione delle cose. Io credo che se due anni addietro, e fino a poco tempo fa, si poteva discutere se lo Stato o le Società private avessero ad assumere l'esercizio delle ferrovie, oggi tale questione non possa più discutersi, perchè nella grande maggioranza del paese e della Camera si è formata la convinzione che sia necessario l'esercizio di Stato.

Ricordo che io, coll'onorevole Guicciardini e col compianto onorevole Stelluti-Scala, questo principio ebbi a sostenere in seno alla Commissione per l'ordinamento ferroviario, fino dal 1902; e la ragione principale di questa nostra convinzione stava in ciò che, siccome lo Stato avrebbe dovuto concedere l'esercizio a una grande Società, la quale, raccogliendo in sé rilevantissimi capitali, avrebbe così potuto disporre anche di aderenze e di influenze notevoli, non si voleva che potesse imporsi allo Stato nello Stato. Consideravamo altresì che a difesa, per la esportazione, della produzione nazionale dovevano rimanere le tariffe in potere dello Stato, per poter proteggere le nostre merci contro la concorrenza nei mercati stranieri; perchè interessava lo Stato poter disporre del proprio personale ferroviario, assicurandone equa-

mente le sorti della carriera, le mercedi, gli orari e le pensioni, senza pericolo di perturbazioni nel pubblico servizio.

Consideravamo la necessità che lo Stato avesse in suo potere le ferrovie, perchè gli ingenti capitali, occorrenti alla Società che assumesse l'esercizio di una grande rete di 12,000 chilometri, poteva far sorgere il pericolo di vedere la grande maggioranza dei capitali in mani straniere.

Ed allora, nei casi possibili, che io auguro molto lontani, di guerra, anche quando lo Stato esercitasse l'azione di imperio, non sarebbe difficile che si verificasse quello che si è avverato altra volta, nel 1870, in Francia. Quando infatti lo Stato maggiore assunse l'esercizio delle ferrovie trovò un tale disordine in esso, disordine che disgraziatamente fu uno dei fattori principali della sorte disastrosa di quella guerra.

Ed è perciò, ripeto, che noi non volemmo che lo Stato in questi casi trovasse l'esercizio delle ferrovie in mano ad una società privata, in cui la maggioranza del capitale fosse per avventura all'estero e potesse creare imbarazzi e fastidi nella difesa della patria, che è il supremo bene di tutti. Per queste considerazioni noi allora ci pronunciammo per l'esercizio di Stato, e ci astenevamo nel 1902 dal voto della proposta che presentava il ministro Zanardelli.

Ed io spero che il Governo non si limiterà ad un disegno di legge di presa di possesso, ma andrà più avanti, proponendone uno definitivo per l'esercizio di Stato. Senonchè su questo disegno di legge io mi sono permesso di presentare parecchi emendamenti, forse troppi, lo confesso; ma io sono partito dal concetto che, essendo questo un progetto non definitivo, occorresse ben prepararlo, per quanto è possibile, con la massima chiarezza; perchè non è nuovo che i progetti di carattere provvisorio durino a lungo e talvolta diventino definitivi. L'onorevole Fortis l'altro giorno nella discussione del bilancio dell'interno rispondeva sull'articolo famoso 272 in questo senso. E io potrei citare il caso delle tariffe ferroviarie per le quali da due anni una legge di carattere provvisorio, continua come definitiva. Quindi in un nuovo disegno di legge come questo, era necessario vagliare tutte le singole disposizioni per vedere se ed in quanto potevano dare allo Stato i mezzi per meglio disciplinare tutti i principali congegni che si comprendono nell'importante servizio. Ed