

ciarini-Coppola, che ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo del Re a presentare, innanzi di farne la concessione all'industria privata, appositi progetti di legge per la costruzione di quelle ferrovie, le quali dall'istruttoria risultino rappresentare un utile completamento o raccorciamento delle linee esistenti, e che avendo caratteri d'importanza notevole è da prevedere lo Stato dovrà in tempo più o meno prossimo riscattare o comunque assumerne l'esercizio ».

SCORCIARINI-COPPOLA. Onorevoli colleghi: rappresentante di un circondario il quale si trovava innanzi al 1860 nelle migliori condizioni, che in quel tempo e in quelle provincie si potessero desiderare, in quanto a viabilità; che da allora non ha visto compiuto alcun miglioramento in proposito; che ha sempre sospirato di avere, ed inutilmente, una comunicazione ferroviaria, io saluto con grande soddisfazione questo disegno di legge; e lo saluto ugualmente con grande soddisfazione come italiano perchè, per la prima volta dal 1899, il Governo, con questo progetto di legge, si è visto costretto ad aumentare il limite di impegno, che, quantunque stabilito annualmente nella legge di bilancio nella modesta cifra di lire 500,000, tuttavia prima d'oggi non era stato mai esaurito.

E dopo questa manifestazione dell'animo, io, sicuro che i concetti generali che informano le diverse parti del disegno di legge non incontreranno nessuna opposizione, mi limito semplicemente a dire le ragioni di un ordine del giorno, che ho avuto l'onore di presentare e che raccomando alla vostra attenzione ed approvazione.

L'ordine del giorno è il seguente:

« La Camera invita il Governo del Re a presentare, innanzi di farne la concessione all'industria privata, appositi progetti di legge per la costruzione di quelle ferrovie, le quali dall'istruttoria risultino rappresentare un utile completamento o raccorciamento delle linee esistenti, e che avendo caratteri d'importanza notevole è da prevedere lo Stato dovrà in tempo più o meno prossimo riscattare o comunque assumerne l'esercizio ».

Le ferrovie in Italia sono state costruite con tutti i più diversi metodi e sistemi, che si possono raggruppare essenzialmente in

due: costruzione diretta per conto dello Stato; costruzione per concessione all'industria privata.

Trascorrendo la nostra legislazione in proposito, risulta costante, continua la tendenza di sostituire il secondo metodo al primo, quello cioè della concessione all'industria privata alla costruzione diretta per conto dello Stato.

A prima vista parrebbe che questa tendenza dovesse essere la conseguenza naturale del fatto che lo Stato, in un primo tempo, credette di dover provvedere direttamente a costruire le ferrovie più importanti, quelle che dovevano rappresentare come l'ossatura delle comunicazioni ferroviarie mentre poi, in seguito, è andato cedendo all'industria privata quelle che rimanevano da costruirsi e che erano ferrovie secondarie.

Se non che ciò è soltanto in parte, ed in minima parte, vero. Invece le ragioni efficienti, determinanti di quella tendenza sono diverse e credo si possano riassumere in tre. Prima, le tristi condizioni finanziarie dello Stato; seconda, le sorprese che si avevano nelle costruzioni per l'eccesso della spesa rispetto ai preventivi; terza, il poco reddito che dava l'esercizio delle ferrovie. Come vedete, onorevoli colleghi, ciascuna di queste ragioni sarebbe stata già di per sè stessa sufficiente a determinare quella tendenza; riunite insieme, ebbero un'efficacia tanto maggiore. Era ben naturale che le condizioni finanziarie dello Stato imponessero in generale di mettere un freno alle costruzioni ferroviarie, qualunque fosse stato il metodo con il quale si fosse ad esse provveduto. Ma è naturale ancora che questo freno dovesse essere necessariamente più forte per quanto riguardava le costruzioni dirette per conto dello Stato; imperocchè in quelle tristi condizioni finanziarie lo Stato non poteva ricavare i mezzi da quello che era il bilancio ordinario, e per le condizioni del credito non gli era conveniente ed utile di ricavarne i mezzi dalla emissione di obbligazioni. Ad ogni modo, in quelle condizioni, le sorprese che si avevano dell'eccesso delle spese sui preventivi, che riescono in ogni tempo non gradevoli, dovevano riuscire addirittura disastrose.

Con il metodo, invece, della concessione all'industria privata si giunse per vie diverse a frenare le costruzioni ferroviarie: perchè i sussidi erano limitati, e basta ricordare che con la legge del 1873 i sussidi erano appena di mille lire al chilometro e