

l' esercente, rimane quel tanto che lo Stato può percepire a proprio profitto. Bisogna adunque determinare queste spese. E quali sono? e a quanto ammontano? — Sembreranno straordinariamente comuni queste considerazioni, tuttavia diventa necessario insistervi se appare che in generale non se ne tenga conto, almeno dai primi tentativi che la stampa del nostro paese esperisce nella discussione della questione ferroviaria.

Le convenzioni presentate alla Camera dal Ministero Minghetti-Spaventa nel 1874 stabilivano che tutti i prodotti delle strade ferrate esercitate spettassero allo Stato, il quale avrebbe pagato il corrispettivo degli obblighi assunti dall' esercente, per ogni chilometro di antico o nuovo tronco, il primo anno L. 3,600, il secondo L. 3,750, il terzo L. 3,900, il quarto L. 4,050, e per ciascun anno successivo L. 4,200; di più avrebbe pagato centesimi 040, 023, 012, 010 per ogni viaggiatore o per ogni chilometro percorso, secondo fosse di 1^a, 2^a, 3^a o 4^a classe, e computando come viaggiatori di 4^a classe i militari nei casi in cui pel loro trasporto si richiedesse la sospensione del servizio pubblico; infine avrebbe pagato centesimi 014 per ogni tonnellata di merce a grande velocità per chilometro percorso, e centesimi 0,275 a piccola velocità, e centesimi 050 per il carico o scarico di ogni tonnellata. Con tali corrispettivi ed altri di minor conto, la Società esercente doveva supplire a tutte le spese ordinarie e straordinarie di esercizio, mantenimento, riparazioni, sorveglianza, sindacato governativo, imposte dirette ed indirette, pubblicità, assicurazioni, rinnovamento del materiale mobile e dei meccanismi delle stazioni e delle officine ed in generale tutte le spese di qualunque natura, eccettuate:

a) le spese per miglioramenti dell' argine stradale, per sviluppo e raddoppiamento dei binari e per costruzioni nuove di fabbricati e di opere di difesa;

b) le spese per l' aumento del materiale mobile e fisso richiesto dall' aprirsi di nuove linee o dal crescere del traffico;

c) le spese di riparazione ai guasti prodotti da cause di forza maggiore, come mareggiate, temporali, straripamenti di fiumi e torrenti, frane, scoscendimenti e simili.

Le convenzioni invece presentate dall' on. Depretis alla Camera nel 1877 partivano da un altro concetto. Il prodotto lordo delle strade ferrate italiane (continentali) era presupposto in 150 milioni; le società esercenti dovevano pagare allo Stato un canone fisso di 45 milioni, salvo a diminuirlo od aumentarlo di 40 centesimi per ogni cento lire di introito lordo se il prezzo del carbone fosse superiore od inferiore alle 40 lire per tonnellata; e salvo a diminuirlo del danno che l' esercente risentisse da ribassi alle tariffe normali imposte dallo Stato alla Società contro suo parere; oltre il canone fisso, lo Stato avrebbe percepito il 42 per cento del prodotto lordo eccedente i 150 milioni, e la metà del prodotto netto che superasse il 7 1/2 per cento del capitale versato in azioni.

Tutto il rimanente spettava all' esercente il quale doveva sopportare tutte le spese ordinarie e straordinarie di tutti i servizi, comprese quelle per il mantenimento dell' argine stradale, dei fabbricati e delle loro dipendenze; le riparazioni ordinarie e straordinarie; i rinnovamenti e perfezionamenti del materiale fisso e mobile; degli attrezzi di esercizio; della

mobilia e dei meccanismi delle stazioni e delle officine; la vigilanza; il sindacato governativo; le imposte dirette ed indirette ed in generale tutte le spese di qualsiasi natura, eccettuate:

a) le spese per ampliamento dell' argine stradale; per impianto di nuove stazioni; per raddoppiamento od aggiunta di binari; per aumento di meccanismi fissi nelle stazioni; per costruzioni nuove, compresi i fabbricati di ogni genere e le chiusure; non che per la costituzione delle opere definitive alle provvisorie;

b) i rifacimenti in acciaio delle linee non ancora armate con rotaie di tipo normale, compresi gli scambi e le piattaforme, secondo il programma e dentro limiti da stabilirsi, per i quali rifacimenti la Società doveva prendere per conto del governo a cui avrebbe corrisposto il 4 1/2 per cento annuo sulla spesa liquidata, durante tutto il periodo del contratto;

c) l' aumento del materiale mobile, cioè: locomotive, carrozze, carri e loro accessori, che occorressero per il servizio delle linee in conseguenza dell' aumento del traffico e nel solo caso di evidente e dimostrata insufficienza del materiale esistente;

d) le spese per riparazioni ai guasti cagionati alle linee e loro dipendenze da terremoto, da inondazioni, da mareggiate e da franamenti di terra;

e) le spese per consolidamento o ricostruzione di opere che, per vizio di costruzione, non presentino sufficiente solidità e sieno in tali condizioni da compromettere la sicurezza dell' esercizio.

Abbiamo voluto riportare questo riassunto delle convenzioni state elaborate in Italia, nelle parti che riflettono la distribuzione delle spese tra lo Stato proprietario della rete stradale e la Società concessionaria dell' esercizio perchè si vegga che trattasi di cose molto complicate e che la semplicità dei contratti in questi casi è solo sorgente di molteplicità nelle questioni che da essi possono sorgere. Il contratto di esercizio ferroviario, ha qualche analogia col contratto di fitto e con quello di usufrutto e tutti sanno quanti articoli spenda il Codice civile, solo per tracciare con norme generali la spettanza delle spese tra il proprietario e l' utente. Nò, ripetiamo, si eviterebbero le difficoltà addossando tutte le spese di qualunque genere all' una od all' altra delle parti, poichè di diritto e di fatto alcune sono a solo vantaggio del proprietario della rete, altre a solo vantaggio dell' esercente, altre ancora a vantaggio tanto dell' uno che dell' altro. È ben vero che i trattati di economia fanno scolasticamente una netta divisione tra capitale fisso e capitale circolante e sotto un certo aspetto questa distinzione potrebbe applicarsi al caso in questione, ma i trattati stessi avvertono anche che nella pratica non è possibile determinare con esatto criterio ciò che sia capitale fisso e ciò che sia capitale circolante.

Nè le spese in genere di esercizio sono valutabili con precisione bastante per poterne ricavare cifre complessive le quali valgano a base di un contratto che implica l' appalto di una vasta rete, estesa sopra una larga zona di terreno ed abbracciante tante diverse condizioni. Dove si trovano, ad esempio, linee costruite colla maggior economia di capitale d' impianto e quindi con maggior spesa costante di esercizio; l' aver ad esempio evitato il traforo di una galleria e preferita un' ardua pendenza, può aver risparmiato bensì un capitale anche considerevole nella costruzione, ma domanda un maggiore impiego di ca-