

trasporti. Ed il servizio veniva ad essere tanto migliore quanto maggiore era il capitale e più esteso lo sviluppo di rotaie di cui questo intraprenditore disponeva. La più parte delle ferrovie divennero quindi rapidamente grandi aziende centralizzate, con capitali enormi, con un personale gigantesco, con un sistema di prezzi di trasporto in base a tariffe pubblicate e in qualche modo controllate. L'amministrazione delle ferrovie di Stato prusso-assiane è la più grande intrapresa del mondo. Tutte le intraprese ferroviarie di una certa importanza godono più o meno di un monopolio pei loro trasporti. Nè esse poterono sorgere e durare come società per azioni senza che lo Stato accordasse loro diritti sovrani (*Hoheitsrechte*) estesi (come, ad esempio, il diritto di espropriazione, di polizia, ecc.) e vantaggi finanziari (concessioni di terreni, partecipazione al capitale, garanzie d'interessi) e ne requisisse il servizio per determinati scopi, ad esempio, pel trasporto della posta e dei militari. In nessun luogo, o solo in via eccezionale e in casi di poca importanza, esse poterono essere intraprese private ordinarie senza facoltà e poteri giuridici pubblici. Ma il risultato di questa loro generale natura tecnica ed economica fu assai svariato.

Nei paesi più o meno dominati, anche politicamente, dal grande mondo degli affari, colla potenza dei suoi capitali — come in Inghilterra e negli Stati Uniti — si sviluppò un sistema di concessioni di Stato e parlamentari a società per azioni, le quali si uniscono in complessi sempre più grandi, di cui si cerca di tenere nei giusti limiti l'amministrazione, il monopolio e gli enormi guadagni mediante un congegno, il più spesso inefficace, di sorveglianza da parte dello Stato e di imposte. In altri Stati — come nel Belgio, in Germania, in Norvegia, in Serbia, ultimamente nella Svizzera, nell'Australia e nell'India — prevalse, o subito o a poco a poco, e attraverso vive lotte, il sistema delle ferrovie di Stato unitarie. Anche ricorre qua e là — come ancor oggi in Francia e anche in Russia — un sistema misto. Non è il caso di tener dietro qui a queste varietà di sistemi e alle loro conseguenze (Vedi I, § 112, pag. 489 e seg.). Noi dovevamo solo mettere in rilievo come le ferrovie, per loro natura, diventassero le più grandiose aziende centralizzate nello Stato e nella economia sociale. La loro importanza politico-militare, il loro enorme capitale, la influenza loro su tutta la produzione e su tutto il commercio, danno loro, quanto più esse si vanno centralizzando nelle mani di privati o dello Stato, una tanto più grande potenza. A misura che crescono la divisione del lavoro e il traffico, tanto più irresistibile diventa la influenza loro. Nelle mani di capitalisti privati, esse costituiscono una potenza quasi eguale, spesso addirittura superiore, a quella del Governo. Nel Parlamento inglese, nel 1900, sedevano 57 direttori di ferrovie e di intraprese ferroviarie; tutte le grandi società vi hanno uno o più rappresentanti; nulla che non giovi ai loro interessi può, nella Camera bassa, arrivare in porto. La politica delle tariffe ferroviarie è oggi, in parte, altrettanto importante quanto la politica