

si è detto, che si dovessero pagare i lavori a puro prezzo di costo; si è voluto evitare che la compagnia costruttrice reclamasse l'applicazione veramente dannosa del sistema della concessione che stabilì un prezzo medio sulla base di 230,000 lire a chilometro.

E qui l'onorevole Valerio mi permetterà di ripetere che uno dei più grandi vizi della società *Vittorio Emanuele* fu certamente la maniera in cui fu costituito il capitale di 100 milioni in azioni, le quali in gran parte rappresentavano un capitale esaurito o impegnato; dappoichè 85 mila erano le stesse della precedente società, e delle altre 115 mila la maggior parte fu presa dalla società appaltatrice della costruzione. La sconvenienza di ciò era così evidente, che si dovè concepire il relativo articolo della concessione, in modo da far credere che vi fossero ancora altre 115 mila azioni disponibili: in modo che il numero totale sarebbe stato di 315 mila azioni che oltrepassa il capitale di 100 milioni in azioni, e di 150 milioni in obbligazioni.

Ma quell'articolo era poi contraddetto dallo stabilimento del capitale in 100 milioni in azioni di 500 lire, e nella proporzione di 3/5 ai 3/5 in obbligazioni.

Ma non fu questo il solo vizio che cagionò i mali della società *Vittorio Emanuele*. Altro non meno grave fu quello dello stabilimento di prezzi elementari.

L'esperienza ha dimostrato che il prezzo di 230,000 lire al chilometro per avventura non era esagerato, ma che l'analisi di questo prezzo era fatta in modo assai dannoso e apertamente sconvenevole. In quel prezzo i movimenti di terra, tutti i lavori che si fanno i primi e che costano meno, sono portati a una esagerazione estrema, non so se si parla di 70 o di 80 mila lire al chilometro; credo siano 79 mila lire al chilometro per movimento di terra che si fanno con poche migliaia di lire; e poi, i lavori di costruzione che sono gli ultimi, e che qualche volta si propongono di non fare, perchè si sa che si uscirà dal negozio prima che si arrivi alla costruzione dei ponti e delle stazioni (*Bene! Bravo!*), questi lavori sono stimati miseramente. (*Sensazione*) I movimenti di terra sono sabbie ammonticchiate lungo la spiaggia delle Calabrie e della Sicilia, e per ogni chilometro di essi la prima società costruttrice ha intascato 79,000 lire al chilometro sopra una lunghissima linea, appunto perchè il prezzo unitario dei movimenti di terra era la polpa dell'intrapresa. È vero che la società prendeva anche l'osso dei prezzi minimi nei manufatti, che si sarebbero dovuti fare più tardi, ma essa sapeva bene che insino alla costruzione dei manufatti non sarebbe arrivata.

Dunque quando si fece la convenzione del novembre 1866, si fu giustamente preoccupati di questo fatto che aveva prodotto la immensa differenza tra lo speso e il valore reale delle opere. Quando si venne alla liquidazione dell'attivo della società si trovò che i lavori erano portati da essa per il prezzo di 82,000,000, mentre gl'ingegneri del Governo li avevano portati

appena al prezzo di 44,000,000: vedete che differenza! E noti la Camera che gl'ingegneri del Governo avevano tutte le buone disposizioni di dare un certo margine nella stima, di non essere estremamente severi; essi persino, quando si trattò di liquidare definitivamente, ebbero l'estremo scrupolo di comprendere anche il possibile, anche l'immaginabile errore nelle loro stime e così sono arrivati insino ai 48,000,000, che era la cifra di prezzo effettivo che come il *maximum* delle loro condiscendenze non si poteva oltrepassare. Questa differenza avvenne perchè i lavori della società concessionaria erano stati pagati sul prezzo chilometrico, sul prezzo unitario di 79,000 lire, mentre poi, quando andava l'ingegnere del Governo a fare la stima con tutta la buona volontà del mondo, non poteva apprezzare un movimento di terra più di 10, 11, o 12,000 lire. (*Bene!*)

In conseguenza nella convenzione del 1866 si stabilì che ciò che si deve al costruttore non deve già essere liquidato secondo il prezzo unitario chilometrico stabilito nel primo contratto d'appalto fatto tra la società concessionaria ed il signor Parent, ma quello che risulta dalla stima effettiva dei lavori, in modo da essere sicuri che i 18,000,000 sarebbero stati materialmente impiegati in lavori, senzachè vi si possano comprendere spese d'amministrazione, meno quelle che sono inerenti all'esecuzione dei lavori; poichè amministrazione della società *Vittorio Emanuele* non ce ne doveva essere per conto alcuno.

Io credo dunque che, essendo questo il valore della convenzione, le si debba dare molta lode d'aver adoperato una duplice tariffa, d'aver cioè adottata una nuova tariffa, la tariffa della verità, e di averla sostituita alla tariffa immaginaria, alla tariffa di quelle combinazioni finanziarie che non giovano nè allo Stato, nè alla riputazione delle nostre società commerciali. L'onorevole Marincola poi diceva che non si era pensato a iscrivere l'ipoteca per assicurare i denari che spendeva lo Stato. L'esposizione che vi ho fatto del contratto vi farà comprendere che non vi era luogo a darsi gran fretta per quest'ipoteca. Il contratto si era fatto in esecuzione della legge sul contenzioso amministrativo dell'articolo 8 di essa. I lavori che fa il Governo appartengono allo Stato, e sono la garanzia della sua spesa. Egli non aveva bisogno di stipulare un'ipoteca, altronde inefficace, sul suolo stradale, benchè una volta sia stata ordinata in una legge del Parlamento. L'onorevole Valerio ha mostrato comprenderlo senza essere giureconsulto. Ed ora finalmente la giurisprudenza francese si è pronunziata sull'argomento.

Se ipoteca si può prendere, egli è sulle proprietà immobili appartenenti alla società concessionaria, come sarebbero i fondi espropriati per ragione di utilità pubblica, e poi non occupati dalla strada, ma non è possibile ipotecare immobili che non apparten-