

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2<sup>a</sup> TORNATA DEL 5 MARZO 1880

ROMANO. Ed io chiedo di parlare. (*Urarità*)

NICOTERA... il quale ha sostenuto, che il Governo con la legge attuale è abilitato ad accordare concessioni.

So perfettamente che l'onorevole relatore non è in quest'ordine di idee; ma per parte mia riconosco che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha pienamente ragione sostenendo che egli con la legge com'è non abbia la facoltà di accordare concessioni ferroviarie, ma ha, lo ripeto, certamente quella di presentarne i progetti alla Camera.

Però mi sono un tantino allarmato ieri quando parlava l'onorevole Baccarini. La legge che egli presentò alla Camera la prima volta che fu ministro dei lavori pubblici era ben diversa dall'altra approvata, come quella che era fondata sul principio delle concessioni, che è pure il mio, mentre il suo successore, il compianto Mezzanotte, presentò un'altra legge e seguì un'altra via, appunto perchè, come ho già detto, egli, per le condizioni politiche di allora, non ebbe il coraggio di affrontare risoluto il voto della Camera. (*Bisbigli*)

Ma giacchè l'onorevole Baccarini era convinto che il sistema migliore fosse quello delle concessioni, ieri non doveva venire a dichiararci: ora che la legge è fatta così, io l'accetto; perchè, secondo me, un Governo non deve assolutamente accogliere senza beneficio d'inventario ciò che hanno fatto i suoi predecessori. Noi abbiamo quotidianamente lo esempio di leggi che, presentate da ministri non di partito avverso, ma dello stesso partito, furono dai successori lasciate cadere o ripresentate con modificazioni sostanziali, che ne alteravano completamente la portata. Quindi se l'onorevole Baccarini era convinto, e debbo ritenerlo, che il sistema migliore fosse quello delle concessioni, egli non aveva da fare che una cosa molto semplice, proporre, cioè, una legge per modificare le disposizioni della legge precedente.

Ma c'è di più: non credo neppure che egli abbia bisogno di presentare questa nuova legge, perchè con quella facoltà generale, che il Governo ha di concedere appalti di ferrovie, quando li creda opportuni e consentanei agli interessi del paese, l'onorevole Baccarini non ha da fare altro se non presentare alla Camera le sue proposte di concessione da lui studiate e credute accettabili.

Un'altra cosa che ha detto pure ieri l'onorevole Baccarini mi ha parecchio preoccupato. L'onorevole ministro ha detto: come volete che io vi dica ora se posso fare delle concessioni, quando mancano gli studi necessari? Lasciate che si facciano, e quando avrò gli studi di tutte le linee, allora vedrò

se convenga o meno entrare nel sistema delle concessioni, o in quello degli appalti governativi.

Eh! per verità, dall'onorevole Baccarini, che è uomo tecnico, non mi sarei mai aspettata questa dichiarazione, che è contraria, è in opposizione a tutti i nostri precedenti. Quando si sono fatte concessioni a società, per costruzione di opere pubbliche, non si sono richiesti niente affatto gli studi di dettaglio. Questi si sono lasciati fare alle società; ed è stato provvidamente adottato siffatto sistema, perchè molte volte lo Stato ha subito gravi perdite su contratti di questo genere per essere risultata una differenza fino al 40 per cento fra gli studi fatti e l'esecuzione dei lavori!

E v'ha un'altra ragione ancora. Quando la società concessionaria ha avuto da eseguire i progetti studiati dal Governo, e li ha trovati sbagliati, ha iniziata subito una lite per esser rivaluta della differenza che passava tra gli studi fatti e l'esecuzione del lavoro. E ne sappiamo qualche cosa noi in Italia, dove abbiamo pagato dei milioni per un tale sistema. Sarebbe pericoloso porsi per una tal via e lasciare che il Governo faccia prima tutti gli studi di dettaglio.

Ma è egli poi vero, onorevole Baccarini, che mancano gli studi? Io potrei citarle moltissime linee, per le quali non solo sono stati fatti dai privati; non solo dai corpi morali interessati, ma pur anche dal Governo.

Non voglio indicare quali sono queste linee, perchè amo tenermi in un orizzonte elevato, ma pur nondimeno ne indico una: la linea Aosta-Ivrea. Ma che, non ci sono forse gli studi per questa linea? Ebbene che cosa aspettate per farne la concessione, la quale è importantissima anche per ragioni politiche? Ripeto ciò che dissi un'altra volta, che sarei lieto di vedere eseguita quest'opera anche prima e molto prima di un'altra linea che potrebbe interessarmi per ragioni di luogo. Dunque non è esatto, onorevole Baccarini, che manchino gli studi.

Mi si consenta un'altra osservazione. Siamo al 5 marzo, la legge è stata votata il 29 luglio: se non sbaglio sono già scorsi 8 mesi dal giorno che la legge fu votata dai due rami del Parlamento; ebbene, come si sono impiegati questi 8 mesi? Sappiamo noi qualche cosa di queste difficoltà che presentano gli studi? Molte volte, non è la prima, in questa Camera, trattandosi di ferrovie, si è ricorso al comodo espediente della difficoltà degli studi per rimandarne la concessione. Cito un esempio fra tanti: la Termoli-Campobasso, per la quale gli studi durano da anni ed anni.

Ora, se noi ci mettiamo per questa via non so quando ne usciremo. Non già l'onorevole Baccarini