

a 20. Ecco come quella Commissione fu obbligata ad allungare il termine per le costruzioni. Tale sistema fu accettato dall'onorevole Baccarini anche per la legge sulle strade. Voi ricorderete la legge sulle strade ed altri lavori straordinari del 1881. Quando fu presentata alla Camera, era per alcune opere, la Commissione l'accrebbe; la Camera l'accrebbe ancora.

Dunque non potendosi fare diversamente per la mancanza di maggiori fondi, si dovè allungare il numero degli anni. Nè la Commissione poteva, nel caso di che discutiamo, proporre di affidarsi a concessione privata le sole costruzioni, tornando un tale sistema sempre a danno dello Stato. Si possono affidare le costruzioni con l'esercizio ad una Società concessionaria, perchè allora essa è interessata a costruirle bene, dovendo poi esercitare le linee che costruisce. Al contrario, quando si volesse dare la sola costruzione a Società private, ne verrebbe quello che è avvenuto per il passato. E le linee Calabro-Sicule, le Liguri, e la Savona *docent*.

L'onorevole Baccarini, nella continuazione del suo discorso, attaccò ancora quel tale brano della mia relazione, dicendo che io aveva elevato a regola generale l'esempio del costo della Novara-Pino, la quale prevista nella legge di costruzione per 20 milioni, era invece costata 40,600,000 lire. Io anzi scrissi: è il lembo di una cortina che si alza, e mi auguro che sia questo l'unico caso. Signori, non è che si possa dire che la legge del 1879 abbia mal fatto a stabilire quelle previsioni. Come sapete, quando fu votata la legge del 1879, non c'erano, per tutte le linee, i progetti; ricordo anzi che la Camera stessa per iniziativa di deputati votò delle linee senza che ci fossero progetti di nessuna specie. Quindi non è un'accusa alla legge del 1879 il brano della mia relazione.

La legge del 1879, lo replico ancora una volta, soddisfece ai grandi bisogni del paese; e non c'è da lagnarsi se allora non si guardò troppo pel sottile, se cioè tutte le linee da quella legge votate avevano o negli studi compiuti e i progetti pronti.

L'onorevole Baccarini, quasi mise in dubbio che la Novara-Pino fosse costata 40,623,000 lire. Io ho qui un documento ufficiale, che mi faccio premura di comunicargli che la Commissione ha dal Ministero dei lavori pubblici, e dal quale si rileva che il costo presunto dalla linea Novara-Pino, giusta la legge 29 luglio 1879, in 20 milioni ammonta alla somma di 40,623,664; dei quali 34,410,000 pagati e il resto da pagare. Ma ho io inteso di dire che di tutte le altre linee sarà lo stesso? No. Ho detto

anzi che spero sia l'unico caso quello della Novara-Pino.

Nè vale il dire, come disse ieri l'onorevole Baccarini, che la Sulmona-Roma, e l'altra linea di Giulianova, di cui ha parlato ora l'onorevole Del Giudice, costeranno o sono costate meno; me ne compiacio, e desidererei che tutte le altre linee costassero meno. Ma io non mi affido a certe illusioni. Per esempio la Santa Venere-Potenza nella legge è prevista per 22 milioni ma nel progetto di massima risulta per 28 milioni! La Parma-Spezia costerà tanto quanto è previsto? La Messina-Cerda costerà tanto quanto è previsto? Io non lo credo, e potremo ritornare su questa questione, quando le strade saranno compiute. (*ilarità*)

Io avrei desiderato che, nel discorso di ieri, l'onorevole Baccarini, invece di toccare una parte della mia relazione, si fosse fermato sopra un'altra questione gravissima che egli non ha avvertito, cioè dell'influenza che ha avuto sulla legge del 1879 la legge del 5 giugno 1881 che modificò la legge del 1879, quella legge, cioè, che va sotto il nome di legge di anticipazione di lavori.

Quella legge affretterà i lavori, dice l'onorevole Baccarini: lo vedremo. Ma egli non può negare che vi sono state molte disorzioni d'asta, e pochi ribassi. Difatti, nella relazione delle strade ferrate dell'egregio mio amico onorevole Valsecchi, si rileva, per esempio, che, dopo la legge del 5 giugno 1881, all'infuori di nove, trenta appalti andarono deserti

Baccarini. Che ce ne importa?

Lacava, relatore. Che ce ne importa? esclama l'onorevole Baccarini. Io espongo le conseguenze, e dico che in appalti d'opere, dai ribassi di asta del 34 per cento siamo scesi al 2.40

Nervo. C'era l'obbligo di anticipare gli interessi per tanti anni!

Lacava, relatore. Questa, onorevole Nervo, è una ragione di più, poichè, nonostante l'anticipazione degli interessi al 5 per cento, gli appalti sono rimasti inefficaci, perchè gli appaltatori non hanno avuto quei tali certificati di credito di cui parla la legge del 5 giugno 1881.

Una voce: Ecco il segreto.

Lacava, relatore. Io non ho voluto stampare un altro allegato che ho avuto dal Ministero dei lavori pubblici, e nel quale sono distinte tutte le medie dei ribassi d'asta, tanto negli appalti dati prima della legge del 5 giugno, quanto in quelli dati dopo. Ora mi spiace di non averlo pubblicato; ma chiunque legge cotesto allegato, troverà la conferma di quanto ho detto nella relazione, cioè, che i ribassi d'asta ora li abbiamo a 2,40