

espressa nello stesso decreto reale, che concede la ferrovia.

Concludo dicendo che le censure fatte dall'onorevole Vollarò ai cinque articoli di questa legge, non sono fondate; e che l'articolo da lui aggiunto non è necessario. Infatti, anche senza che intervenga una nuova disposizione di legge, il decreto reale di concessione, nei casi che questa si possa fare per decreto reale, può contenere e deve contenere anche l'autorizzazione ad espropriare in quanto sia necessario per causa di pubblica utilità, per l'eseguimento delle opere contenute nel decreto della concessione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sorrentino.

Sorrentino. Il mio discorso, in questa discussione generale, si riduce a combattere una frase sola; ed è la penultima di cui ha parlato l'onorevole ministro. La frase sta nell'articolo terzo: *non concorrenti*. In questa frase si contiene, si può dire, tutta la importanza della legge; in questa frase è nascosto tutto il veleno. (*Ooh!*)

Dopo l'esperienza che abbiamo fatto delle convenzioni ferroviarie, veder riprodotta qui una disposizione di questo genere, mi ha fatto una gran pena.

Oramai, questa disposizione non significherebbe altro che ribadire le convenzioni ferroviarie; metter loro il catenaccio; immobilizzare lo *statu quo*; togliere l'avvenire allo sviluppo delle ferrovie. Capisco che a taluni dispiaccia di ricordare le convenzioni ferroviarie; ma, per me, le ho ritenute sempre un grandissimo danno che si sia fatto al paese; una grande iattura. Questa è la mia convinzione.

Di San Donato. È di molti.

Sorrentino. Ora, ripeto, ciò significherebbe ribattere i chiodi sulle convenzioni ferroviarie.

Che cosa siano queste convenzioni ferroviarie; che cosa abbiano prodotto, fino ad oggi, lo sappiamo tutti: pessimo servizio, tariffe esagerate, e qualche altra cosa che è meglio non dire. Non si ha nemmeno la sicurezza delle merci! Ora, siamo noi che vogliamo dare una riconferma a queste convenzioni?

Questa è una parte del veleno: favorire la gente che ha in mano le convenzioni. C'è un'altra parte, e peggiore: impedire, cioè, che coloro che non hanno le ferrovie e che se le devono procurare, trovino sempre un ostacolo in questa frase "non concorrenti."

Poichè per questa *non concorrenza* è assai difficile stabilire un criterio certo e formularlo in una definizione. Le definizioni sono sempre pe-

ricolose; e in qualunque modo voi vogliate considerare questa *non concorrenza* vi troverete sempre un ostacolo.

Le società sono molto potenti e fanno sempre valere le loro pretese: io ne ho una esperienza personale e i documenti sono al Ministero dei lavori pubblici.

Si verrà dunque a questo: che qualunque sforzo, qualunque buona intenzione degli enti locali e del Governo troverà sempre un grandissimo ostacolo nella frase *non concorrenti*; perchè le Società metteranno prima degli ostacoli accampano la *concorrenza*; all'ultimo, se si approverà la proposta del ministro, di un diritto di preferenza, finiranno per rassegnarsi, ma sempre a danno del pubblico, inquantochè le Società non hanno nessun interesse che queste ferrovie si facciano, fruttino e siano ben servite.

Io deploro principalmente questo: che un concetto economico nei lavori pubblici non si sia mai formato in Italia.

Si spendono milioni; si opprime il popolo di tasse per pagare le opere pubbliche che gli si fanno balenare davanti agli occhi; se ne fanno in realtà delle opere pubbliche, ma si fanno male e costano carissime.

E poi le opere pubbliche bisogna valutarle dal risultato. Abbiamo costruite, è vero, grandi ferrovie, ma fruttano forse? No, e perchè? Perchè nessun concetto economico ha presieduto al tracciato di queste ferrovie, e agli studi relativi.

Ecco perchè si sono spesi molti denari senza alcun frutto.

La legge presente è una legge meschina, embrionale, che dovrebbe avere maggior svolgimento, se lo stato delle nostre finanze ce lo permettesse, ma pure essa presenta un vero concetto economico, inquantochè con un piccolo sussidio, di 1000, 2000, 3000 lire al chilometro, voi rendete possibili le linee veramente fruttifere; poichè, con siffatti sussidii, una linea non può costruirsi se non è fruttifera.

Con questo sussidio venite in aiuto della industria privata; in altri termini creerete, per forza stessa della legge, le vere ferrovie economiche: cioè quelle ferrovie che non hanno bisogno di grandi soccorsi dallo Stato, che sono fruttifere, che sono di utilità ai cittadini ed anche di utilità allo Stato.

E mentre noi, sino ad ora abbiamo costruite soltanto ferrovie-mastodonti, tutte ad un sistema di scartamento ordinario e sempre con i soliti grandi meccanismi, ferrovie che costano sangue