

si fa la costruzione, tanto più tardi verrà l'esercizio, e quando si è fatto un contratto, c'è l'alea; certe linee nuove possono rendere, e possono non rendere.

E perchè si è messo quel patto che non si è visto mai in nessun capitolato cioè l'avvertimento a coloro che venivano alla pubblica asta, che l'offerta fatta di un tronco solo la rendeva nulla?

Il risultato di tutto ciò è che la legge fu fatta nel 1887: siamo al 1889, e dei 14 tronchi nessuno se ne è appaltato...

Che cosa succede? Si fanno gli appalti, ma c'è un articolo pel quale l'appaltatore può presentare delle varianti, senza stabilire un termine entro cui si debbono presentare. Questo vuol dire che l'appaltatore si può divertire come vuole a fare progetti di varianti, e mandarli al Consiglio dei lavori pubblici. In seguito se il Consiglio superiore rigettasse le prime può presentare delle altre varianti, senza metter mai mano ai lavori perchè manca il *dies a quo*. È a suo libito il *dies ad quem*.

Non è quindi sistema pericoloso quello di esaminare il capitolato. Io addito al ministro talune lacune da colmare. Quando si sarà riparato a tali inconvenienti in quel capitolato, noi troveremo centinaia di capitalisti che prenderanno appalti per uno o due milioni, mentre col sistema attuale non ne troverete nessuno che prenda appalti per 100 milioni.

Ma d'altronde, onorevole ministro, la legge vi parla di capitali, di annualità; dunque ciò suppone titoli negoziabili. Ma perchè stabilire dunque questi certificati trentennali? Tutto questo fa sì che le società d'intraprenditori nazionali non vi si accostano; chi volete che dia i suoi capitali per aspettare cinque anni onde avere questa specie di titoli, quando sa che poi deve andare dall'avvocato Genala a dire: permette che io ceda la cosa mia?

Genala. Non faccio l'avvocato.

Vollaro. Questi sono patti che si mettono quando non si vuol fare una cosa.

Fate un titolo a 30 anni, pigliate la garanzia che volete, ma date un titolo che valga qualche cosa, e possa farsi moneta quando lo si voglia. Io so che in un certo caffè questi certificati si negoziarono col 13 per cento di ribasso.

Ciò si chiama usura.

Ho finito.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunicardi.

Brunicardi. Onorevoli colleghi, io parlo su questo bilancio, sperando di avere l'approvazione anche

dell'onorevole Vollaro, il quale ha giustamente sostenuto che il bilancio dei lavori pubblici non è un argomento elettorale. Del resto, seguendo innumerevoli esempi, dovrei parlare di una linea che interessa sommamente il mio collegio e che è grandemente in ritardo: dovrei, cioè, sollecitare l'appalto degli ultimi tronchi della Firenze-Faenza e dovrei pure richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sulla Borgo San Lorenzo-Pontassieve, fortemente raccomandata da ragioni militari, economiche e legali.

Non mi dilungherò però nel tentare il patrocinio d'interessi locali che armonizzano per altro cogli interessi generali della nazione perchè so che il compimento della Firenze-Faenza è nella mente del Governo, e spero anche che l'onorevole Finali accorderà il suo appoggio al tronco Borgo San Lorenzo-Pontassieve, che è un necessario, indispensabile complemento della Firenze-Faenza.

Non farò quindi eccitamento a questo proposito anche per non sfondare una porta aperta e dirò brevi parole sopra l'importante argomento dei servizi ferroviari ed in ispecie delle costruzioni che ha un'importanza maggiore, al punto di vista amministrativo e tecnico e per conseguenza finanziario e politico, di quello che in passato gli sia stato attribuito.

Qualunque sia il concetto prevalente sulle funzioni dello Stato, ritengo che bisogna avere un servizio tecnico amministrativo fortemente e razionalmente organizzato.

L'onorevole relatore ha scritto parole molto gravi a tale riguardo per l'amministrazione dei lavori pubblici. Io convengo con lui che non tutto va bene e che i servizi, come sono oggi organizzati, non corrispondono alla gravità del momento; ma non credo vada tutto male, come l'onorevole relatore asserisce.

Non ammetto poi quanto ha detto l'onorevole Vollaro circa ai funzionari siano anche i più alti. Responsabile del buono o cattivo andamento di qualunque servizio è il ministro e non sono i funzionari; è il ministro che deve dirigere ogni cosa, che deve correggere quando vi sono errori, che deve ordinare, quando vi è del disordine.

Mi giova qui fare una brevissima storia dei servizi ferroviari. È dal 1873 che si parla di costruzioni ferroviarie, e l'onorevole Spaventa il quale non si occupò che di risolvere il problema dell'esercizio divisò tutto un ordinamento delle ferrovie, ma non pensò però ad organizzare i servizi esistenti e quando uscì dal Ministero li lasciò quali li avea trovati.

L'onorevole Baccarini, venuto al Ministero, non