

difficoltà, stanno per intraprendersi; e fra l'altro si occupò anche del personale, del modo come fu raccolto, del modo come gli uffici erano organizzati.

Mentre, quando la legge del 1879 fu approvata, fu decisamente e ripetutamente dichiarato che intanto si poteva mettere mano ai lavori, in quanto i progetti fossero studiati accuratamente sul terreno, la Commissione constatò che quasi nessun progetto era stato studiato a dovere.

Molte altre cose constatò quella Commissione: condiscendenze ad interessi locali che turbarono i tracciati, e li misero in contraddizione con le regole d'arte; varianti imposte da sbagli di progetto o da altri interessi; ordini di indire appalti per progetti non ancora maturi e altre cose che, se il tempo non stringesse, rileverei alla Camera.

E a questo proposito io non posso non osservare che, se un difetto ha questo progetto, come, del resto, hanno tutti gli omnibus ferroviari, e tutti gli omnibus di grandi opere, è questo: che, per ragioni parlamentari (non sarò io che scaglierò la prima pietra contro l'onorevole Bertolini) noi ci troviamo costretti a disseminare queste grandi costruzioni in tutto il territorio del Regno. Ora, diciamolo schiettamente, noi non soltanto non abbiamo i mezzi finanziari, ma nemmeno gli strumenti tecnici ed amministrativi per potere contemporaneamente accudire alla costruzione di tante opere pubbliche. E questa è una delle principali ragioni del loro maggior costo, della loro inidoneità allo scopo. E se fosse lecito fare una raccomandazione, senza intendere di turbare i legittimi interessi locali, io pregherei l'onorevole Bertolini di vedere, nei limiti della possibilità, di intensificare invece la esecuzione di alcune opere, mettendo poi mano subito alle altre. E ciò per due ragioni: per avere il modo di adibirvi tutto il personale buono ed idoneo, ed anche per un'altra considerazione economica: cioè per poter più facilmente e più presto ritrarre il vantaggio delle opere che si costruiscono.

Ognuno comprende infatti, che quando le opere si eseguono a tratti, a pezzi, a bocconi, i tratti, i pezzi e bocconi finiscono col costare molto di più di quanto sarebbe costata l'opera costruita intensamente in breve tempo, perchè alle somme che si sono spese bisogna aggiungere gli interessi delle somme che sono rimaste infruttuose nel

tempo eccessivamente lungo della costruzione.

Signori, debbo restringere il mio dire perchè l'ora mi incalza, ma sono costretto dal dovere della mia piena convinzione a richiamare la vostra attenzione sopra una parte del progetto, su cui, mi permetta l'onorevole ministro, dissento perfettamente da lui: cioè a dire sul nuovo sistema che introduce il progetto di legge della concessione della sola costruzione di linee ferroviarie.

Onorevoli colleghi, l'Italia, come del resto anche altri paesi, prima di adagiarsi sul sistema della sovvenzione chilometrica, che non è indubbiamente l'ideale dei sistemi ha sperimentato tutti i sistemi: la sovvenzione a corpo, la garanzia di interessi, la garanzia di un minimo prodotto lordo o di un minimo prodotto netto, la sovvenzione a scala mobile ed altri simili. Ma in verità, non si era mai pensato ad un sistema di concessione di sola costruzione. (*Interruzione*).

Affermo ciò, sebbene tanto un volume che è stato recentemente pubblicato dall'ufficio speciale del Ministero dei lavori pubblici (volume del resto pregevole), sulle concessioni ferroviarie, quanto la relazione ministeriale ricordino il Piemonte; come se il Piemonte avesse fatto di questo sistema la base delle concessioni.

In verità è molto inesatto il ricordo. In primo luogo conviene rammentare che le concessioni di questa natura nel Piemonte, (e sono poche, non la maggior parte delle concessioni) furono fatte nel primo periodo dal 1852 al 1858, quando si adottavano tutti i mezzi e tutte le formule, pur di giungere alla formazione della rete. In quel momento non c'era nemmeno una legge organica sulle opere pubbliche, che venne solo nel 1859, e nulla era ancora disciplinato intorno alle concessioni, che per legge del 1859 furono condotte al vero criterio che abbraccia anche l'esercizio.

Il sistema di accordare ad imprese la costruzione di alcune ferrovie, di poca importanza, sebbene connesse alla rete di Stato che si andava formando, fu adottato per puro e semplice espediente finanziario, per le condizioni in cui il Piemonte si trovava: cercava in tutti i modi di sviluppare l'economia pubblica, mentre non aveva nel bilancio mezzi sufficienti per provvedere; ma non si intendeva punto con ciò di fare veri e propri atti di concessione, tanto vero che contemporaneamente per molte e impor-