

In avvenire il tracciamento di ogni strada ferrata, anche particolare, sarà determinato in tutta la sua lunghezza dal governo istesso.

L'esercizio delle vie ferrate, anche dello Stato, sarà concesso col mezzo di contratti temporanei ad appaltatori privati.

È creata in Vienna una presidenza particolare, detta della *Camera generale di corte (Praesidium der allgemeinen Hofkammer)* per regolare tutto quanto concerne alle strade ferrate».

Cotesta presidenza ha sotto i suoi ordini un comitato speciale per quanto riguarda alla parte tecnica, e un altro incaricato di provvedere alla parte amministrativa.

Un solo ingegnere, l'italiano Francesconi¹², ebbe incumbenza di proporre e tracciare le linee, come di soprintendere in capo alle opere.

Un tale sistema, come si vedrà nel seguente capitolo, molto somiglia a quello modificato poi nel Belgio, con questa sola differenza, che, venuto dopo ad alcune costruzioni già avviate o compite, esso mantiene le precedenti concessioni; mentre invece il governo nel Belgio prima operò per le linee maggiori tutto quanto era a fare; poi, quelle compite o quasi, fece le concessioni delle linee minori, con atto libero dell'amministrazione quando trattasi di strade le quali non eccedono in lunghezza i 10 chilometri; e con apposita legge quando si tratta di strade d'una maggiore estensione; il tutto come venne recentemente ordinato da una legge organica a tal fine promulgata.

Ancora, differisce un tal sistema in ciò che più restringe le grandi linee, le quali nel Belgio abbracciano maggiori relazioni, ed in ciò che, fatte le prime costruzioni e compiuta la provvista del materiale che debbe servire all'esercizio, questo è poi concesso all'industria privata, mediante affitto, colla corrispondenza d'un annuo canone da pagarsi all'erario.

Quanto al ritenere a mani del governo la costruzione e l'ordinamento delle grandi linee, come sarà detto più diffusamente nel venturo capitolo, noi non esitiamo a lodar lo spediente. Perocché con esso lasciasi il governo in maggiore libertà d'assicurare ai sudditi tutti quanti i vantaggi derivanti dalle vie ferrate, senza che possa sorgere l'ostacolo de' diritti che i concessionari privati nel proprio interesse potessero per avventura invocare quando occorresse di fare qualche modificazione all'ordinamento di quelle vie.

12. Ermengildo Francesconi (1795-1862), veneto, ingegnere costruttore di opere idrauliche e di ferrovie.