

10. Che la società si sottoponga ai controlli necessari per accertare le prime spese di costruzione e di provviste, e nel seguito quelle di conservazione e di esercizio, in un colla realtà de' prodotti riscossi s.

11. Che que' controlli s'estendano a prescrivere le necessarie cautele d'ordine e di sicurezza, onde prevenire qualunque sopruso o sinistro; e che tuttavia, succedendone alcuno, siano gli amministratori tenuti ai danni in via civile, salvo pure, occorrendone il caso, il disposto dalla legge penale comune.

12. Che nessuna opera, sì di prima costruzione che di conservazione, possa farsi senza la previa annuenza dell'autorità che soprannende ai pubblici lavori, previo esame d'essa in linea d'arte e di pubblica sicurezza.

13. Che la costituzione della società abbia regole approvate dall'autorità legislativa, le quali intendano a scansare per quanto è possibile gli abusi dell'*aggiotaggio*.

14. Che vengano inoltre, nell'atto di concessione, pattuite tutte quelle cautele che nel rispetto politico, strategico, economico e commerciale la condizione speciale de' luoghi potrà per avventura richiedere.

15. Finalmente, che il privilegio della linea concessuta non possa leder mai que' provvedimenti consimili o diversi che, nell'interesse pubblico e pei rispetti sopraccennati, il governo stimerebbe adottare onde avere altre linee pure aperte.

Abbiamo creduto opportuno di estenderci maggiormente su questo quarto modo di concorso, perché *lo riputiamo quello più conveniente al più degli Stati, specialmente della penisola*; quando però, ben inteso, pe' quattro preallegati rispetti non si creda preferibile il partito *della costruzione ed esercizio, per opera e conto del governo medesimo*, del quale partito si farà più ampiamente parola al vegnente capitolo VI di questo discorso t.

s. Cotesti controlli, infatti, vedonsi stabiliti là dove quel modo di concorso è usato; e, per tacere di molti, possono indicarsi quelli fissati da due ordinanze del re de' francesi del 20 di ottobre del 1843, per controllare l'esercizio delle due strade di Orléans e di Strasburgo, sussidiate, la prima, con una garanzia dell'interesse minimo del 4 %, la seconda, con un prestito di 12 milioni di franchi al 4 % (vedi « *Moniteur universel* », del 21 novembre 1843).

t. A chi volesse meglio studiare ancora la materia nel rispetto della garanzia dell'interesse minimo, si consiglia inoltre la lettura dei seguenti opuscoli francesi: *Vues politiques et pratiques sur les travaux publics de France*, par MM. LARNÉ, CLAPEYRON, STÉPHANE et EUGÈNE FLACHAT (1832); *Du*