

CCX.

TORNATA DEL 2 MAGGIO 1865

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CADORNA.

**Sommario** — Appello nominale — Sunto di petizione — Omaggio — Congedi — Seguito della discussione sul progetto di legge per disposizioni relative ai sequestri ed alle cessioni degli stipendi e delle pensioni anteriori alle leggi 14 aprile e 17 giugno 1864 — Nuova redazione del progetto concertata tra il Ministro e l'Ufficio Centrale — Considerazioni del Senatore Musio contro il nuovo progetto — Interpellanza del Senatore Lauzi al Ministro delle Finanze — Adozione degli articoli 1 e 2 del progetto — Rinnovazione dello squittinio segreto per le due leggi relative al prosciugamento del lago d'Agnano e maggiori spese per acquisto di materiale d'artiglieria — Discussione del progetto di legge per una spesa straordinaria sui bilanci del Ministero dei Lavori Pubblici da erogarsi in lavori di difesa e di navigazione a fiumi, laghi e canali — Osservazioni del Ministro dei Lavori Pubblici contro la nuova redazione del progetto proposta dalla Commissione permanente di finanza — Chiusura della discussione generale — Discorso del Senatore Paleocapa (relatore) in appoggio della proposta della Commissione — Obbiezioni del Ministro dei Lavori Pubblici — Considerazioni in senso contrario dei Senatori Menabrea, Di S. Martino, del Ministro di Agricoltura e Commercio, del Senatore Farina e del Relatore — Aggiornamento della discussione a domani.

La seduta è aperta alle ore 2 1/4 pom.

Sono presenti i Ministri dei Lavori Pubblici, delle Finanze, di Agricoltura e Commercio, dell'Istruzione Pubblica, di Grazia e Giustizia ed il Presidente del Consiglio; interviene più tardi il Ministro della Guerra.

Il Senatore, *Segretario*, **San Vitale** dà lettura del processo verbale della precedente tornata.

**Presidente.** Il Senato non essendo in numero legale si procede all'appello nominale.

Il Senatore, *Segretario*, **San Vitale** fa l'appello nominale e risultano assenti i Senatori:

Balbi Piovera, Baracco, Beretta, Bulmida, Bona, Borghesi, Borromeo, Canestri, Cantù, Cataldi, Colobiano, Colonna Gioac., Conelli, Corsi, D'Adda, D'Affitto, Dalla Valle, De Gori, Della Verdura, Doria, Fenzi, Filingeri, Florio, Fontanelli, Ghigliani, Gravina, Imbriani, Laconi, Lauri, Lella, Linati, Lissoni, Loschiavo, Mamiani, Manna, Marliani, Massa-Saluzzo, Melodia, Merini, Meuron, Montanari, Monti, Morozzo della Rocca, Moscuza, Nigra, Pallavicini Fabio, Pallavicino Trivulzio, Pandolfina.

Pareto, Pepoli, Piazzoni, Pinelli, Piria, Pizzardi, Plezza, Prinetti, Prudente, S. Elia, Scarabelli, Scovuzzo, Sella, Simonetti, Tommasi, Torrecarsa.

**Presidente.** Il nome degli assenti sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*.

Si dà cognizione al Senato di un sunto di petizione.

Il Senatore, *Segretario*, **San Vitale** dà lettura del seguente

SUNTO DI PETIZIONE.

« N. 3761. Costa Francesco di Torino, regio impiegato in ritiro, domanda che sia provveduto alla sua sussistenza mediante un congruo rilascio dei sequestri sulla sua pensione di riposo » (Petizione mancante dell'autenticità della firma.)

**Presidente.** Il cavaliere Cataldo Nitti fa omaggio al Senato di alcune copie delle sue *Considerazioni economiche e politiche*.

I signori Senatori Biscaretti, Gozzadini, Gio. Martingengo e Guardabassi domandano un congedo che è loro accordato dal Senato.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE  
SUL PROGETTO DI LEGGE  
PER DISPOSIZIONI RELATIVE AI SEQUESTRI  
ED ALLE CESSIONI DEGLI STIPENDI  
E DELLE PENSIONI ANTERIORI ALLE LEGGI  
DEL 14 APRILE E 17 GIUGNO 1864.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul progetto di legge per disposizioni relative ai sequestri ed alle cessioni degli stipendi e delle pensioni anteriori alle leggi del 14 aprile e 17 giugno 1864.

Prego il signor Relatore dell'Ufficio Centrale di dar lettura della nuova redazione degli articoli fatta di accordo col Ministero.

Senatore **Castelli E., Relatore.** In seguito all'incarico dato ieri dal Senato all'Ufficio Centrale, esso si è fatto un dovere di esaminare ulteriormente di concerto col signor Ministro delle Finanze, la questione ieri discussa, ed è venuto d'accordo con esso nella conclusione di dividere il progetto in 2 articoli, dei quali do lettura.

(V. *infra*.)

**Presidente.** Prego il signor Relatore di deporre questa nuova proposta sul tavolo della Presidenza.

Ritiene il Senato che l'Ufficio Centrale ha dichiarato che questa redazione fu accettata dal Ministero.

**Ministro delle Finanze.** Donando la parola.

**Presidente.** Ha la parola.

**Ministro delle Finanze.** Credo che non occorra altra dichiarazione, perchè in quanto riguarda gli stipendi si era venuto ad un concetto identico a quello espresso nella redazione del progetto ministeriale colla differenza notevole che siffatto concetto è ora assai meglio sviluppato.

La differenza sta in ciò che riguarda le pensioni in cui il Ministero abbracciò l'opinione dell'Ufficio Centrale perchè dovette arrendersi alle molte ragioni che l'Ufficio stesso adusse per far vedere come fosse più conveniente di mantenere, per ciò che concerne le pensioni, i sequestri e le cessioni anteriori a questo progetto di legge.

**Presidente.** Non essendovi opposizione, io dovrei mettere ai voti quest'articolo; ma debbo dire con dispiacere che il Senato non è in numero legale.

Senatore **Musto.** Domando la parola su quest'articolo.

**Presidente.** Le accorda la parola.

Senatore **Musto.** Signori Senatori! Gioverebbe per niente al progresso della civiltà, al bene del genere umano se i grandi principii di ragione risuonassero solo dentro le scuole, se esistessero solo nelle pagine di alcuni libri, e se ricevessero pure l'omaggio dei nostri parlari accademici, ma all'uopo trovassero chiuse le porte delle aule legislative e non si potessero tradurre nella vita pratica dei popoli e dei Governi.

Ora, Signori, le scuole, i libri, le accademie, noi stessi discorrendo teoricamente non dubitiamo che tutte le opere prodotte dall'attività umana appartengono all'uomo, e che tutti i corrispettivi in danaro o altro dovuti a queste opere appartengono pure all'uomo.

Ora, se questo è indubitato e indubitabile per l'uomo in genere, potrà dubitarsene per quell'uomo in specie che noi chiamiamo impiegato o pubblico ufficiale?

Io rispondo negativamente a questo quesito; giacchè parmi chiaro ed evidente, che la qualità di pubblico ufficiale non può cancellare quella di uomo, e l'ente *patria* non cancella già, ma fortifica tutti i diritti che dà l'ente *natura*, non essendo tutti gli Statuti altra cosa che una solenne consacrazione dei diritti che la natura ci dà. (*Breve riposo*)

Ho detto che gli Statuti altro non sono che la solenne consacrazione dei diritti che la natura ci dà. Ora, in proposito delle cariche e dei pubblici uffici che cosa fa il nostro Statuto?

Esso concede ai cittadini il diritto di servire alla patria nelle cose utili, ed impone il dovere di servirla nelle cose onerose. E siccome la patria che ha ottenuto l'adempimento dei suoi doveri di cittadino deve garantire i suoi diritti, perciò è scritto nello Statuto che le cariche dello Stato sono diritto comune ed eguale di tutti i cittadini.

Ora, se non passa differenza tra l'uomo ed il pubblico ufficiale, se non può passarne tra il pubblico ufficiale ed il geometra, l'avvocato, il pittore, chiunque è addetto ad un qualunque officio, e qualunque altro uomo addetto all'esercizio di un'arte liberale o meccanica, se tutti costoro sono uguali, perchè il corrispettivo dell'opera sarà dritto intangibile di tutti gli altri, ed il pubblico impiegato sarà solo l'illoto, il Paria, il servo della gleba cui non può competere lo stesso diritto?

Io ho udito fare una distinzione fra gli stipendii e le pensioni. Si è detto: Non vi è dubbio, la pensione è un debito dello Stato, il pensionario vi ha diritto intangibile, ed egli può disporre della pensione come di qualunque altra cosa sua. Ora domando: se ricerchiamo l'elemento giuridico donde nasce il diritto della pensione e dello stipendio, quale differenza può essere fra l'uno e l'altra?

Io non ne trovo alcuna, giacchè la pensione è la remunerazione dell'opera della vita passata, e lo stipendio è la remunerazione dell'opera della vita presente; dunque, scendendo nelle vere intime ragioni di diritto fra la pensione e lo stipendio, non vi è differenza fra loro, e quindi tuttociò che si asserisce della pensione, bisogna asserirlo dello stipendio.

Però anche intorno alle pensioni e stipendii mi pare che nell'articolo udito testè si fa una distinzione fra i casi in cui la convenzione o la cessione relativa ha preceduto e possa essere stata consagrada da una sentenza, e gli altri casi in cui non lo sia.

Per me, chiedo venia, se non posso convenire nem-

meno in quest'opinione. Qui siamo nel caso di far retragire una legge; e siccome quando si tratta di far retragire una legge, non mi pare che possa essere distinzione fra i diritti che possono invocare una legge od una semplice convenzione conforme alla legge del suo tempo e quelli che invocano pure una sentenza; imperocchè un diritto è stato consacrato dalla sentenza, perchè esso era già inviolabile, e non già è divenuto inviolabile, perchè è stato consacrato dalla sentenza. Perciò non credo che si possa fare ed adottare la distinzione che ci è stata proposta.

Signori, credo che sia cosa convenuta fra tutti gli scrittori e pubblicisti, che verun legislatore può dare forza retroattiva alle sue leggi. Quindi egli non può togliere le eredità a coloro cui si sono già legittimamente devolute. Egli non può togliere la loro efficacia legale a convenzioni legittimamente stipulate. Egli non può oggi dichiarare punibile un atto che si consumava ieri. La non retroattività delle leggi è un principio comune del mondo civile: esso a quanto mi pare è stato riprodotto anche nel Codice testè votato: esso era indubbiamente scritto nel Codice antico; ed è pure solennemente proclamato in molte Costituzioni. Esso ad ogni modo è un principio scritto nella coscienza di tutti, giacchè il giorno in cui si possa ammettere la legittimità di una legge retroattiva, non vi è più libertà, non vi è più proprietà, non vi può essere alcun diritto dell'uomo che rimanga intatto, e non vi potrebbe più essere giustizia. Io quindi non posso accettare la distinzione che si è fatta fra i casi che sia, o che non sia cosa giudicata.

#### INTERPELLANZA DEL SENATORE LAUZI

**Presidente.** La parola è al Senatore Lauzi per una interpellanza al Ministro delle Finanze.

**Senatore Lauzi.** Sono già molti giorni che in assenza del signor Ministro delle Finanze, ho pregato uno dei suoi colleghi, mi pare l'onorevole Iacini, di fare al medesimo un'interpellanza, o per meglio dire, una semplice interrogazione.

Ora poichè il Senato ha per così dire un momento d'ozio, ne approfitto senza disturbo da' suoi lavori, affine di mandare ad esecuzione questo mio intendimento.

L'oggetto di questa mia interpellanza è il seguente:

Dovendosi applicare nella Lombardia la tassa sui fabbricati a tenore della legge sul conguaglio dell'imposta fondiaria nella misura del 12  $\frac{1}{2}$  0/0, dal 1 luglio 1864, e non potendo evidentemente farsi subito il calcolo necessario per stabilire la quota di imposta precisa, che ad ogni fabbricato competesse, si è proceduto, come si suole, e come si fa ancora per l'imposta del 1865, col lasciar pagare a ciascuno quello che si pagava nella Lombardia per il doppio titolo del vecchio censo, e dell'imposta sulla rendita delle case, riservando ad un successivo conguaglio il mettere le cose in assetto secondo giustizia, facendo pagare da quelli che avessero meno pagato la differenza, e così

compensare la differenza a quelli che per avventura, come è evidente che dovette accadere, avessero pagato di più.

I risultamenti dei calcoli di questo conguaglio (parlo sempre del secondo semestre del 1864) sono stati accertati, e nella rata d'imposta che si è pagata nell'ultimo e nel penultimo mese si è attribuito a ciascun contribuente possessore di fabbricati quella tangente che doveva pagare alle finanze in ragione del conguaglio eseguito; ma non è a mia notizia che si sia fatta l'operazione corrispondente, senza la quale non ci sarebbe giustizia, cioè di compensare quelli, che per avventura avessero pagato di più, per la differenza a loro vantaggio.

Ho anzi motivo di credere che, se non da tutti, almeno da alcuni dei funzionari incaricati di questa operazione non si sia fatto che il calcolo vantaggioso alle finanze, e non si sia fatto quello che per giustizia deve andare a vantaggio di alcuni contribuenti.

Iu questa incertezza, credendo, che sicuramente il signor Ministro delle Finanze non ha l'intenzione di fare un mezzo conguaglio, ma di fare, eseguendo la legge, un conguaglio intero, mi permetto interrogarlo, se abbia date le necessarie disposizioni perchè l'operazione, secondo le norme della giustizia, sia completa, e se siasi assicurato, che le sue disposizioni siano eseguite dai funzionari da lui dipendenti.

**Ministro delle Finanze.** Debbo anzitutto confessare, che non sapendo che oggi l'onorevole Lauzi intendesse interpellarmi su questo soggetto, non sono venuto in Senato preparato a dargli una risposta completa.

Non potrei quindi dir altro per ora se non questo, che io prenderò immediatamente conoscenza di tale argomento, e mi farò un dovere di dare le disposizioni acciò abbia luogo intieramente il conguaglio non solo nella parte in cui la finanza rimane creditrice dei contribuenti, ma anche in quella in cui rimanga in debito a vantaggio dei medesimi.

Mi riservo dunque in altro momento, quando qualche dubbiezza pure rimanesse, di dare tutti gli schiarimenti che l'onorevole Lauzi possa desiderare, accertandolo fin d'ora che per ciò, che da me dipende, mi ingegnerò di togliere lo sconcio, che egli lamenta e che non saprei veramente fino a qual grado siasi avverato.

**Senatore Lauzi.** Prima di tutto faccio scusa al signor Ministro, se approfittando, come dissi, di un momento d'ozio del Senato, gli ho diretta questa interpellanza in questo momento; ma io credevo, che egli ne dovesse essere informato, in quanto che per cortesia di un alto impiegato appartenente al Ministero delle Finanze, mi erano state date alcune notizie per iscritto, le quali però non ravvisai sufficienti a chiarire abbastanza il punto sul quale verte la interrogazione.

Del resto la dichiarazione di principii che il signor

Ministro ha fatta e della quale non dubitava, mi rassicura, e confido che i funzionari da lui dipendenti procederanno con alacrità e colla debita prontezza a fare anche l'altra parte dell'operazione che non può essere omessa senza mancare alla giustizia e alla legge.

**Presidente.** Il Senato essendo in numero legale, si ripiglia la discussione sul progetto di legge relativo ai sequestri ed alle cessioni degli stipendi o pensioni anteriori alle leggi 14 aprile e 17 giugno 1864.

Leggo l'articolo 1 dell'Ufficio Centrale concertato col Ministero.

« Le cessioni e i sequestri degli stipendi anteriori alle leggi 14 aprile e 17 giugno 1864, n. 1731 e 1807, da queste leggi vietati, non sortiranno effetto, tranne per gli arretrati e per la parte di rata in corso di maturazione al tempo della promulgazione dell'una e dell'altra delle accennate leggi, ferma l'autorità della cosa giudicata dopo la pubblicazione delle leggi medesime. »

(Approvato.)

« Art. 2. La disposizione dell'articolo precedente non si applica alle pensioni degli impiegati tanto civili quanto militari. »

(Approvato.)

Ora occorre che il Senato proceda di nuovo alla votazione dei due disegni di legge che sono stati discussi ieri, essendo che la votazione seguita sui medesimi fu inefficace per mancanza di numero legale.

Si procede all'appello nominale.

(Il Senatore, Segretario, Aruolfo fa l'appello nominale.)

Risultato della votazione.

Sul progetto di legge per l'approvazione della convenzione relativa al presciugamento del lago d'Agnoano.

Votanti . . . . .	79
Voti favorevoli . . . . .	63
Voti contrari . . . . .	16

(Il Senato approva.)

Sul progetto di legge per l'autorizzazione di una spesa straordinaria per l'acquisto di materiale d'artiglieria

Votanti . . . . .	79
Favorevoli . . . . .	63
Contrari . . . . .	16

(Il Senato approva.)

Non essendosi ancora votato il processo verbale della tornata precedente, se non vi sono osservazioni si intenderà approvato.

L'ordine del giorno reca ora la discussione del progetto di legge per una spesa straordinaria sui bilanci del Ministero dei Lavori Pubblici da erogarsi in lavori di difesa e di navigazione a fiumi laghi e canali.

(V. Atti del Senato, N. 200.)

Dopo la discussione di questo progetto si farà un solo squittinio con quello testè votato relativo ai sequestri e alle cessioni degli stipendi e delle pensioni.

Do lettura del progetto di legge ministeriale.

« Art. 1. Sono autorizzate le spese straordinarie nella complessiva somma di lire cinquecento settantotto mila e cento occorrenti per l'eseguimento delle nuove opere idrauliche descritte nella annessa tabella, le quali spese verranno colla corrispondente designazione stanziata in appositi capitoli dei bilanci del Ministero dei Lavori Pubblici per gli anni 1865, 1866 e 1867. »

« Art. 2. Nel caso che la provincia di Como o quella di Sondrio, anche unite in consorzio fra loro, o ciascuna di esse, costituita in consorzio con altri corpi morali interessati, assumano l'obbligo di aprire fra i laghi di Como e Mezola un canale navigabile con piroscuffi, il Governo del Re assegnerà come quota fissa di concorso dello Stato in tale opera la somma di L. 220 mila fissata per l'eseguimento del canale a piccola sezione, provvedendo al pagamento relativo in quella proporzione e con quelle cautele che verranno dal medesimo giudicate opportune.

« Le spese di successiva manutenzione staranno a carico dello Stato finchè non sia diversamente disposto colla promulgazione della nuova legge dei lavori pubblici. »

« Art. 3. Per la costruzione della coronella od argine in ritiro al fiume Po dietro i froldi *Antonelli, Nogarolo e San Guglielmo*, nella provincia di Ferrara, sarà mantenuta la competenza passiva delle spese secondo le norme di legge vigenti, salva quella diversa competenza passiva che dalla nuova legge dei lavori pubblici derivasse per la coronella stessa, che in tutto o in parte si eseguisse dopo la promulgazione della nuova legge. »

Se non si fa istanza prescindere dal dar lettura del quadro che v'è annesso.

La Commissione propone che la legge sia ristretta al solo articolo 1 modificato come segue. Ne do lettura:

Articolo unico.

« Sono autorizzate le spese straordinarie nella complessiva somma di lire quattrocentoseimila seicento, occorrenti per l'eseguimento delle nuove opere idrauliche descritte nell'annessa tabella, le quali spese verranno colla corrispondente designazione stanziata in appositi capitoli dei bilanci del Ministero dei Lavori Pubblici per gli anni 1865 e 1866. »

Si avverte che la tabella deve essere modificata anch'essa colla soppressione della prima partita che sarebbe inscritta nel bilancio 1865 col numero 1.

Questa prima partita riflette il canale fra i laghi di Como e Mezola.

È aperta la discussione generale.

**Ministro dei Lavori Pubblici.** Domando la parola.

**Presidente.** Ha la parola.

**Ministro dei Lavori Pubblici.** Io sono dolente

di non poter accettare le conclusioni della Commissione.

Non credo di avere bisogno d'estendermi molto per dimostrare che il Governo non potrebbe fare altrimenti che insistere nella relazione del progetto di legge, qual è stato approvato dalla Camera dei Deputati e quale ho avuto l'onore di presentarlo al Senato. Primieramente sarà bene avvertire questa circostanza che è avvenuto di rado un caso come questo in cui una somma stanziata per un'opera pubblica, a parità di sacrificio per l'erario, sia per dare tanti e così segnalati vantaggi come nel caso presente in cui si provvede all'aprimiento di un canale fra il lago di Como ed il lago di Mezzola. Voi conoscete, o Signori, il vasto sistema interno di navigazione che noi abbiamo nella valle del Po, in parte naturale, in parte artificiale che noi dobbiamo alla sapienza de' nostri maggiori, e per il quale la navigazione dalle foci del Po nel mare delle principali località che si trovano lungo questo fiume può estendersi fino nel cuore della regione alpina e precisamente alle estremità del lago Maggiore e di quello di Como e senza interruzione. Se non che la navigazione arrivata all'estremità del lago di Como non può spingersi più oltre quantunque a qualche chilometro di distanza dal detto lago e nello stesso sistema idrografico vi sia il lago di Mezzola il quale si estende proprio fino ai piedi della catena che divide l'Italia dalla Svizzera.

Il riempire questa lacuna da tant'anni lamentata vuol dire completare un magnifico sistema d'interna navigazione che noi abbiamo nella valle del Po, vuol dire in pari tempo fare in modo che le merci le quali in molto volume contengono poco valore e che per conseguenza non si prestano al trasporto per via delle strade ferrate e delle strade ordinarie, possano giungere con pochissimo costo fin proprio laddove comincia la salita del gran stradale il quale mette in comunicazione l'Italia colla Svizzera e colla Germania; vuol dire altresì ottenere che le produzioni delle regioni circostanti al lago di Mezzola che consistono specialmente in magnifici legnami di costruzione e granit possano essere esportati fin nel cuore della valle del Po a buonissimo mercato, precisamente nelle località le quali difettano appunto di tale sorta di materiali.

Pertanto sotto tutti questi rispetti si riconosce che il canale di navigazione tra il lago di Como ed il lago di Mezzola, sia a piccola sia a grande sezione, è un canale d'importanza eminentemente generale e nazionale. Se non che questo canale oltre al soddisfare a sì urgente bisogno, ne soddisfa anche altri, imperciocchè esso servirebbe di scolo alle acque paludose che stagoano in queste regioni fraposte tra il lago di Como ed il lago di Mezzola e in pari tempo renderebbe all'agricoltura un'estensione di paese abbastanza considerevole.

È vero che questi due ultimi scopi non hanno una importanza veramente nazionale e generale, ma piuttosto un'importanza locale o per meglio dire provin-

ciale, imperciocchè si riferiscono agli interessi di provincie; ma è necessario di osservare questa circostanza, che per soddisfare a questi due ultimi scopi d'interesse locale e provinciale se si vuole, non v'è bisogno di spendere un centesimo di più di quello che vi vorrebbe per costruire il canale che serve a provvedere alla navigazione fra i laghi di Como e di Mezzola.

Or bene come mai è avvenuto che non si sia finora intrapresa quest'opera? Quest'opera doveva essere eseguita fin dagli ultimi anni della dominazione austriaca, e ad essa, allorchè si fece l'annessione, è fuori dubbio che il Governo italiano rivolse subito il pensiero come ad una che si dovea tra le prime attuare. E n'è una prova il fatto che voi vedete nel primo bilancio approvato dal Parlamento italiano, stanziata una somma per l'aprimiento di questo canale, essendo considerato come evidente e al disopra di ogni discussione, che il Regno d'Italia il quale doveva provvedere sotto tutti gli aspetti ai bisogni delle popolazioni avrebbe dovuto necessariamente anche pensare a riempire questa lacuna che si lamentava da molti anni.

Se non che anche in questa circostanza è avvenuto quanto avvenne altre volte, che cioè il meglio è nemico del bene. Cominciarono alcune provincie, alcune popolazioni, le città più interessate a rappresentare al Governo come in vece di costruire un canale a piccola sezione sarebbe stato più conveniente eseguirlo a grande sezione e tale che i piroscafi che solcano il lago di Como avessero potuto proseguire il loro viaggio fino alla riva di Chiavenna.

Senza dubbio questo pensiero è tutt'altro che assurdo, ma il Governo non ha creduto di adottarlo immediatamente, imperciocchè gli parve che in quanto all'aprire un canale a piccola sezione era evidente l'interesse generale, perchè non era che il complemento di un vasto sistema che già esiste; mentre quanto all'aprire un canale a vasta sezione sembrava dubbio se nelle circostanze presenti dell'erario quest'opera non potesse essere considerata non già come opera d'interesse generale, che lo era senza dubbio, ma come opera d'interesse generale urgente.

Per conseguenza si proseguirono le trattative per parecchi anni sino a che si venne ad un partito il quale fu poi formulato nel progetto di legge che vi sta innanzi.

Questo partito a cui si venne è il seguente: Lo Stato corrisponde la somma che ci vuole per costruire il canale a piccola sezione; ma se le provincie, le città, i consorzi che hanno interesse a far sì che si eseguisca il canale a grande sezione e suscettibile di lasciare il passaggio ai piroscafi sono pronte a sobbarcarsi alla spesa, allora quella somma che prima era destinata dal Governo per eseguire il canale a piccola sezione, sarebbe destinata invece come una somma di concorso per averlo a grande sezione.

Or bene il Governo non potrebbe ora assolutamente abbandonare questo concetto espresso nel progetto di

legge, che è sottoposto alla deliberazione del Senato, per molte ragioni, e principalmente perchè un canale a piccola navigazione fra il lago di Como e quello di Mezzola è un'opera eminentemente utile, per non dire una delle più utili che immaginar si possono, e perciò se si è finora perduto tempo, non conviene perderne ulteriormente. Se dunque quest'opera si deve eseguire, è evidente che almeno per il canale a piccola sezione non vi può esser dubbio, sia secondo lo spirito della legge che vigeva finora sulle opere pubbliche, sia secondo lo spirito della legge nuova, che questa era opera da farsi a spese nazionali.

Se poi si desiderasse avere il canale anche a grande sezione, il modo offerto dal presente progetto sarebbe il più pratico per venire presto ad un risultato, perchè quando il Governo avesse in mano questo progetto approvato potrebbe rivolgersi agli interessati e dire loro: decidete entro tanti mesi, se volete il canale a vasta sezione, ed in caso affermativo raccogliete le somme necessarie per assicurarne l'esecuzione. Se non riuscirete a raccogliere quanto ancora manca al compimento della somma, allora non si indugierà più oltre ad eseguire la legge nei più ristretti termini.

Se poi gli interessati non si adattassero a sottostare a tutte le spese, allora si può essere certi che ciò sarebbe solo perchè l'opinione si è molto mutata su questo argomento, e che non vi si adatteranno neppur più in seguito, e per conseguenza concludo che per quelle ragioni da me citate poc'anzi che cioè il meglio è nemico del bene, è a desiderarsi che si provveda una volta a questo bisogno così sentito, ed a cui non par vero non siasi finora provveduto, si apra alla navigazione un canale fra il lago di Como e quello di Mezzola.

Per queste ragioni, e per un sentimento di giustizia, io, riguardando la questione non solo come tecnica e come Ministro dei Lavori Pubblici, ma come questione governativa, e come membro del Gabinetto insisto presso il Senato perchè non voglia frustrare le naturali e legittime aspettative delle popolazioni e perchè voglia accettare il progetto di legge come ho avuto io l'onore di presentarlo.

**Senatore Paleocapa, Relatore.** Domando la parola.

**Presidente.** Prima di dare la parola all'onorevole Relatore della Commissione permanente di Finanza, notando come la discussione versi unicamente sopra i primi due articoli, di cui la Commissione stessa propone la soppressione, interrogherò il Senato se intende di chiudere la discussione generale perchè non si faccia la doppia discussione.

(La discussione generale è chiusa.)

Si passa alla discussione dell'articolo 1.

La parola è al signor Relatore della Commissione.

**Senatore Paleocapa, Relatore.** Nella relazione della Commissione di Finanze sono stati esposti abbastanza chiaramente i motivi per i quali la Commissione stessa non ha creduto di poter aderire alla proposta del Go-

verno, a quella parte, cioè, che riguardava l'unione dei due laghi di Como e di Mezzola; tuttavia, poichè il signor Ministro nel suo eloquente discorso ha dette cose dalle quali si potrebbe anche credere che la Commissione di Finanze intendesse di escludere assolutamente l'esecuzione di questo canale, o di dare un voto tale che ne influisse l'esecuzione quando che sia, io dirò alcune cose per provare che questa non fu punto l'intenzione della Commissione, locchè anche apparisce evidentemente locchè essa ha proposto quando invitava il Ministero a presentare per questi lavori uno speciale progetto di legge.

Anzi io credo di aver suggerito al signor Ministro il mezzo, col quale egli potrà riuscire più facilmente nel suo intento.

Io farò osservare intanto che il rifiuto ad ammettere in questa legge la domandata spesa, deriva essenzialmente da ciò che la Commissione crede che in questo progetto di legge come in tutti gli altri debbano essere osservate le leggi generali esistenti; alle quali debbono uniformarsi le disposizioni delle altre leggi speciali con cui si domandano fondi di qualunque specie essi siano.

Ciò premesso, ricorderò che il Ministro dei Lavori Pubblici ha fatto queste proposizioni delle tre opere che sono contemplate in questo progetto di legge: cioè: Canale d'unione dei due laghi; ponte sul naviglio a Milano; costruzioni di argini sul fiume Po; ha fatto, dico, la proposizione per questi tre lavori e ha domandato i fondi relativi fin dal 1864 nel marzo.

La Camera dei Deputati ha adottato questo progetto di legge; però vi ha introdotto alcune modificazioni; queste modificazioni consistono in ciò che nel 2. e 3. articolo, prevedendo la promulgazione di una legge generale sopra l'ordinamento del servizio dei Lavori Pubblici, ha detto che le disposizioni dell'attuale schema di legge avrebbero dovuto essere assoggettate alle disposizioni della nuova legge generale, quando questa fosse promulgata.

Il primo quesito adunque che si è fatto la Commissione è stato questo: se fin da quando è stato approvato questo schema di legge dalla Camera dei Deputati si è riconosciuto che conveniva riferirsi alle disposizioni di quella nuova legge che fosse promulgata sull'ordinamento dei lavori pubblici; e se si è detto questo quando la legge era soltanto in previsione, non dovremo noi riferirci a questa legge ora che essa è stata già adottata da ambe le Camere del Parlamento e che è una delle leggi che debbonsi pubblicare per l'unificazione della legislazione amministrativa di tutto il Regno?

In questo fu unanime la Commissione nel riconoscere che si deve benissimo riferirsi a questa nuova legge.

E questa deliberazione è stata presa quantunque a quel momento fosse bensì vero che la legge sui lavori pubblici era adottata da ambi i rami del Parlamento, ma non era ancora stata sancita nè promulgata.

Ora, se la Commissione, malgrado ciò, trovava allora

necessario riferirvisi, molto più deve trovarlo adesso che questa sanzione è ottenuta, e che la promulgazione ne è stata fatta appunto in questi giorni.

Messo così in sodo che per riconoscere la convenienza delle disposizioni di questo schema di legge bisogna vedere se esso per avventura non sia in contraddizione colle disposizioni della nuova legge, che, come dico, non era nè poteva esser conosciuta, nè quando nel 1861 si assegnavano un fondo, mi pare, di 68 mila lire per quest'opera, nè quando se ne discuteva nella Camera dei Deputati, la Commissione ha esaminato se ci sia per avventura tale contraddizione.

Ora prego il Senato a sentire cosa dicono in proposito due articoli di quella legge; anzi pregherei qualcuno dei miei onorevoli colleghi a darne lettura.

Senatore **Di Pollone** (*legge*). Opere della prima categoria, cioè delle acque soggette alla pubblica amministrazione.

« Art. 93. Sono a carico dello Stato le opere che hanno per unico oggetto la navigazione dei fiumi, laghi e grandi canali coordinati ad un sistema di navigazione, e la conservazione dell'alveo dei fiumi di confine.

» Lo Stato ....

Senatore **Paleocapa**, *Relatore*. Solamente queste due disposizioni hanno relazione all'attuale schema di legge.

Il Senato vede adunque che secondo questa disposizione di legge, che ora è sancita e promulgata, sono ad intero carico dell'Amministrazione dello Stato le opere di navigazione quando hanno queste due condizioni: la prima cioè di servire ad un vasto sistema di navigazione, la seconda, quando abbiano per unico oggetto la navigazione.

Quanto alla prima condizione, essa escluderebbe indubbiamente che si mettesse a carico dello Stato la spesa del canale, quando lo si volesse aprire a sezione tale da renderlo capace della navigazione dei piroscafi, la quale non si estende più che alle sponde del lago di Como, poichè non può scendere nell'Adda e nel Po e servire a ciò che veramente costituirebbe un sistema di navigazione. Aperto il canale essa servirebbe però oltre alle sponde del lago di Mezzola, e andrebbe fino alle sponde di Chiavenna.

Ma ad ogni modo questo sistema di navigazione non servirebbe che all'interesse di due provincie, nel qual caso provvede l'articolo 94. Mi faccia il favore di leggerlo.

Senatore **Di Pollone** (*legge*). « Col concorso delle provincie e degli interessati riuniti in consorzio, lo Stato provvede:

» 1. Alle opere lungo i fiumi arginati e loro confluenti. »

Senatore **Paleocapa**, *Relatore*. Legga la lettera C perchè riguarda solo questa.

Senatore **Di Pollone**. « Ai canali di navigazione che interessano una o due provincie e che non si legano ad altre comunicazioni per acqua. »

Senatore **Paleocapa**, *Relatore*. Dunque quando non si tratta che di una navigazione che serve all'interesse di una o due provincie, e non ha seguito colle altre comunicazioni per acqua, certamente non sarebbe il caso di farne sopportare la spesa allo Stato; e questo aveva riconosciuto l'onorevole Senatore Menabrea quando faceva la sua proposta alla Camera dei Deputati. Fin d'allora egli riconosceva che la spesa del grande canale valutata ad un milione non sarebbe stata proporzionata all'utile che se ne sarebbe ottenuto, e lo riconosce anche adesso nel suo discorso il signor Ministro Jacini.

Dunque ora resta ad esaminare se alle condizioni della nuova legge soddisferebbe invece il piccolo canale di navigazione; ed io credo giustissimo quello che dice il Ministro, che soddisfa alla prima condizione, cioè di servire ad una vasta navigazione, quando per questa vasta appunto si intenda quella esercitata colle barche ordinarie a remi od a vela, perchè le barche ordinarie e le zattere per trascinare grandi legnami, possono benissimo discendere oltre il lago, passare sotto il ponte di Lecco, scendere nell'Adda, deviare per le sue diramazioni, scendere nel Po, e andare, come egli diceva, benissimo fino al mare.

Dunque rispetto alla navigazione colle barche ordinarie è verissimo che è adempita la prima condizione, che il canale serva ad un vasto sistema, ad un sistema di navigazione sostenuto per lunghe linee. Ma ho notato, che la legge vuole un'altra condizione, perchè lo Stato se ne assuma l'intera spesa; vuole, che quest'opera abbia per unico oggetto la navigazione medesima; ora questo certo non è il caso poichè il signor Ministro dei Lavori Pubblici quando presentava la legge alla Camera dei Deputati ha fatto notare (ed io credo con gran ragione), il grande beneficio che questo canale recherà per lo scolo e per la bonificazione di un vasto territorio. E questo fatto è stato riconosciuto anche ora dall'onorevole Ministro Jacini.

Dunque lo scopo non è unico, lo scopo è duplice; della navigazione e della bonificazione di un assai vasto territorio; e nella relazione, colla quale si fa notare questa circostanza, è detto chiaramente ed esplicitamente dal signor Ministro dei Lavori Pubblici di allora, che questo canale sarà utile non al commercio, ma molto più (notate), molto più per la bonificazione, per lo scolo di un vasto territorio.

Da questo adunque parmi abbastanza messo in chiaro che lo scopo non è unico, e che quindi la legge non vuole che tutta la spesa sia sopportata dal Governo.

La Commissione si attenne alle disposizioni precise di legge e non può andare cercando se vi sono circostanze particolari che fanno desiderare che si passi sopra quelle disposizioni. Essa credè suo dovere indicare al Senato se sia o no stata osservata la legge.

Ma il signor Ministro mi par che intenda dire: è verissimo esservi nell'opera un altro beneficio oltre quello della navigazione, ma egli soggiunge che quand'anche questo non ci fosse, l'opera si sarebbe fatta egualmente.

Ma questo non mi pare un giusto argomento. L'opera che si fa, serve forse ad un solo scopo? Non può negarsi che serva a due scopi. La legge dice: sopporti lo Stato la spesa quando serve all'unico scopo della navigazione, ma non vuole che esso la sopporti quando serve anche ad un altro scopo.

Questa disposizione è rinforzata anche dall'altra dell'art. 128 della stessa legge, ora sancita e promulgata sul servizio dei lavori pubblici, nella quale è detto che le opere che servono esclusivamente allo scolo, alla bonificazione dei terreni dovranno essere portate a tutto carico di quelli che ne sentono il beneficio.

Dunque la Commissione diceva: qui siamo nel caso di un'opera la quale non serve nè esclusivamente alla navigazione, nè esclusivamente alla bonificazione dei terreni; quindi giustizia vuole che supportino le spese due interessi: 1. l'interesse di una vasta navigazione, come infatti è quella colle barche ordinarie, che si estenderà maggiormente aprendo il piccolo canale fra i due laghi; 2. l'interesse dei possessori dei terreni, interesse che come utilità materiale diretta è certamente l'interesse principale. Si associno questi due interessi per concorrere nella spesa e goderne i benefici; ma non si può ammettere che tutta la spesa, nemmeno pel canale di piccola navigazione, sia sopportata dallo Stato come si vorrebbe fare con questo schema di legge, contraddicendo, lo ripeto, al testo positivo della nuova legge, e contraddicendo eziandio allo schema stesso, in due articoli del quale è dichiarato che si debba riferirsi alla detta nuova legge quando essa sarà promulgata.

Tali sono i principali motivi a cui si è appoggiata la Commissione di Finanze per rifiutare al progetto la sua adesione: nè mi pare che valga l'argomento del signor Ministro quando dice: poichè riconosce il Governo la convenienza di eseguire il canale di comunicazione dei due laghi, si deve riconoscere eziandio che la spesa ne deve da lui essere sopportata. Che se i possidenti di terreni da bonificarci si avvantaggiano di un'opera che il Governo eseguisce, perchè volerli chiamare a parte della spesa? Ciò sarebbe tanto meno giusto quanto che i proprietari di paludi hanno una troppo meschina possessione per poter assumere gravi carichi.

Ma su ciò osserverò, che appunto perchè le loro possessioni attuali sono miserabili, dal bonificarle ne sentiranno il più grande vantaggio, e potranno facilmente sopprimerle alle spese associandosi e intendendosi col l'imprenditore dei lavori col quale potranno pattuire un tenue canone per lunghi anni o la cessione di una parte dei terreni bonificati o un giusto premio in qualsivoglia altro modo. Egli è così che si fecero nell'Italia settentrionale le più grandi bonificazioni; ed è così che anche attualmente, malgrado la tristissima condizione in cui versano le provincie venete, ivi se ne opera una grandissima che esige la spesa di parecchi milioni. Se nonchè la sicurezza del felice esito di un ben formato piano di bonificazione per essiccamento avendo ottenuto

il più gran favore nella pubblica opinione, ha fatto che si trovino i capitali occorrenti, che saranno larghissimamente remunerati. Ora mi pare che nello stesso modo potrebbero procedere, benchè in limiti assai più ristretti, i proprietari di quella vasta zona di terreno che sarebbe bonificata mediante il canale di cui si tratta.

Non credo poi, come ho detto fin da principio, che si possa dire che la Commissione colla proposizione che fa al Senato di non aderire alla proposta del Ministero, si rifiuti all'esecuzione di un'opera tanto desiderata.

Lungi da ciò, credo che se il Ministero adottasse il consiglio che si permetteva dargli la Commissione, di fare questo lavoro-soggetto di una legge speciale, egli riuscirebbe certo più facilmente al suo intento, poichè nella legge attuale coll'articolo 2 si lascia sempre viva nelle provincie e negli altri interessati la speranza che si possa aprire il gran canale di navigazione, e s'invitano a dichiarare se vogliono o no sottostare alla maggiore spesa.

Altro è il dichiarare e il promettere, altro il mantenere la promessa e fornire i fondi. Gli interessati son molti: provincie, comuni, consorzi di comuni e di privati possessori di paludi; che mostrino essi vivo desiderio di aver l'opera del grande canale, lo credo; ma potranno poi sobbarcarsi alla grave spesa mettendosi tutti d'accordo? Ne dubito.

Io torno a ricordare che per questo canale di grande navigazione è stata calcolata la spesa di un milione. È vero che poi fu fatto un progetto dalla provincia di Como che è desiderosissima di avere questo grande canale, secondo il quale la spesa si restringerebbe a 400 mila lire; ma il Consiglio d'arte ha dichiarato apertamente che è affatto insufficiente questa spesa, che non furono tenute a calcolo molte opere, e quelle che sono state tenute a calcolo sono state in misura insufficientissima.

Voglio però anche supporre che la calcolata spesa di un milione ecceda il vero bisogno.

La Commissione non si volle erigere in ufficio tecnico, ma credette poter fare una ragionevole supposizione approssimativa, ammettendo che la spesa occorrente stia in mezzo alle due preavviate, e sia cioè all'incirca di L. 700,000. Ma anche a questa spesa, ammesso pure che il Governo vi concorra, difficilmente può credersi che possano sottostare due provincie che si rappresentano come così povere da non potere gravarsi di una parte della spesa occorrente per il canale di piccola navigazione. Ma quand'anco alla detta gravissima spesa potessero esse sobbarcarsi, sarebbe egli atto di buona amministrazione spingervele, mentre non ne trarrebbero almeno per molti anni alcun corrispondente vantaggio?

Io riconosco che la navigazione del lago di Como coi piroscafi, a cui dovrebbe servire il grande canale, andrà sempre aumentando, anche in forza della grande apertura che fosse fatta per spingere i piroscafi fino alle rive di Chiavenna, ma, perchè ciò succeda, ci vorrà un ben lungo tempo, ci vorranno sicuramente



molti e molti anni, ed intanto avrete impegnato un capitale di 7 od 800 mila lire, che resterà senza remunerazione.

Ma fate il piccolo canale, e se poi le provincie si troveranno, mercè anche gli aiuti di questo canale, che possa migliorare la loro condizione, in stato di spendere di più, allora avviseranno a ridurre il canale di piccola navigazione in grande canale, nè certo la prima opera sarà perduta, perchè in sostanza col piccolo canale una parte di scavo sarà già fatta.

Dunque, mi pare, che anche sotto questo rapporto, il più sicuro mezzo sia che il Ministero aderisca alla proposta fatta dalla Commissione, facendo uno speciale progetto di legge, inteso puramente e semplicemente ad aprire il piccolo canale di navigazione, che è quello di cui veramente si riconosce il bisogno.

Senatore **Menabrea**. Domando la parola.

Senatore **Paleocapa**, *Relatore*. Quanto al grande canale, ripeto, che utili non se ne potrà sperare se non dopo molti e molti anni.

Si contava molto sul legame della navigazione a vapore colle strade ferrate, ed io pure ci conto, ma soltanto per un avvenire non molto vicino. Si diceva che grande sarebbe stato l'effetto della congiunzione della strada ferrata che movendo dalle provincie più granifere di Lombardia andasse da Cremona per Crema e Treviglio a Bergamo e quindi a Lecco dove le derrate si sarebbero imbarcate e sarebbero state portate in provincie che più gravemente ne difettano. Or sapete voi, o Signori, a che si riduca codesto gran movimento che si preconizzava sulla ferrovia da Bergamo a Lecco? Ve lo dirò io: nell'anno decorso esso non diede che L. 6300 di prodotto brutto, e le spese di esercizio, fatte pure col maggior possibile risparmio, salvo il buon servizio pel pubblico, ammontarono a L. 6400 circa, di guisa che in fin dei conti, sopra 100 lire di prodotto lordo, si ebbero L. 101, 75 di spesa, cioè un *deficit* di pressochè il 2 0/0. Vedete che cosa si possa contare per ora sul legame della navigazione lacuale a vapore colla ferrovia Cremona-Bergamo-Lecco.

Per questi motivi, o Signori, riassumendomi dico: in primo luogo che la Commissione non vuol altro se non che si rispetti la legge; in secondo luogo, che essa desidera quanto altri mai che sia fatta la divisata comunicazione fra i due laghi; ma essa crede che sarebbe senza ragione voler pensar adesso a farla per i piroscafi. Che limitandola tuttavolta alla sola comunicazione per le barche ordinarie (che sono le sole che si prestino alla continuità della navigazione oltre il ponte di Lecco, quindi discendendo per l'Adda fino al Po) sarà sempre necessario che concorrano anche i privati possidenti dei terreni perchè così vuole la legge:

Dico finalmente, che quando sia anche per questi privati messi in consorzio, e per le provincie stesse la parte di spesa che dovrebbero sopportare, troppo grave, il Governo ha facoltà di sussidiarli, alleviando alquanto le quote di pagamento che loro toccherebbero, dispo-

nendo di una parte di quei fondi che gli vengono assegnati nei bilanci per aiutare appunto i consorzi, i comuni e le provincie nell'esecuzione delle loro opere idrauliche; di modo che la Commissione nel mento non domanda se non che si osservino i precetti della legge, è ben lungi di essersi mostrata contraria all'esecuzione di queste opere, anzi crede di avere suggerito al Ministero il solo e vero mezzo per arrivarvi.

**Ministro dei Lavori Pubblici**. Il Relatore della Commissione ha ammesso, che il Canale a piccola sezione fra il Lago di Mezzola, e il Lago di Como, appartiene ad un vasto sistema di navigazione, e questo non poteva dirsi diversamente dal Relatore della Commissione quando egli si chiama il commendatore Paleocapa.

Da ciò ne ha tratta la conseguenza giustissima che secondo la nuova legge organica sulle opere pubbliche, siffatta opera dovrebbe essere compiuta a tutte spese dell'Erario, siccome appunto è stabilito nel progetto di legge, che ora stiamo discutendo.

Se non che all'onorevole Relatore è piaciuto di muovere una difficoltà. La legge, egli disse, pone a carico dello Stato le opere che hanno per unico oggetto la grande navigazione; ma il canale, che si vuole rendere adatto alla navigazione fra i laghi di Como e di Mezzola, può servire ad un altro scopo, cioè alla bonificazione del suolo ed alla salubrità del territorio, e quindi la spesa va divisa in ragione dei vantaggi diversi che si ottengono, e fra i diversi interessati che ne hanno un utile.

Secondo questa interpretazione della legge ne nascerebbe che quando un canale serve esclusivamente ad un interesse generale, cioè alla navigazione, allora la spesa deve essere fatta dallo Stato; ma quando un canale, oltre al prestarsi all'interesse generale della navigazione, raggiunge spontaneamente, per la forza delle cose, anche altri vantaggi che nel promuoverlo non si erano intesi di ottenere, e che si raccolgono naturalmente, in questo caso non è più lo Stato solo che deve fare la spesa, perchè l'opera non può più considerarsi di interesse generale, ma diventa di vantaggio locale. Se ciò fosse, dal caso accidentale dei minori benefici e non dallo scopo principale, pel quale fu unicamente promossa, verrebbe determinata la competenza della spesa; e lo Stato per verità non avrebbe quasi mai opera a compiere, perchè non vi ha quasi opera d'interesse generale che non giovi pure agli interessi particolari di località e di persone.

Mi pare che non si possa così intendere il concetto generale e questa disposizione della nuova legge....

Senatore **Di San Martino**. Domando la parola.

**Ministro dei Lavori Pubblici**.... sulle opere pubbliche: essa si deve intendere nel senso che le è dato generalmente: cioè che quando si concede per esempio una strada ferrata destinata a provvedere ai grandi interessi dello Stato, la spesa deve essere sopportata tutta dall'erario, anche allora che la ferrovia

giovì per caso ad una data popolazione, alla quale del resto nessuno avrebbe mai pensato di dare una strada ferrata per soddisfarne gli interessi. Nessuno ha mai preteso che quella popolazione specialmente concorra alla spesa, perchè mentre si soddisfa agli interessi generali dello Stato si arriva anche ad avvantaggiare gli interessi particolari.

Si è fatto la spesa della via ferrata da Torino a Genova: sulla linea si trovava Asti, ma come era necessario di aprire una comunicazione ferroviaria da Torino a Genova così non si è mai supposto che gli interessi d'Asti avessero da ritenersi eguali a quelli dell'erario pubblico per ottenere l'esecuzione di questa strada e dovessero quindi concorrere a sopportarne la spesa. Invece crederei di interpretare rettamente la legge sulle opere pubbliche, laddove essa attribuisce allo Stato la spesa di un'opera pubblica, che abbia per unico oggetto la navigazione dei fiumi o dei grandi canali, ritenendo per lo meno che se oltre a questo scopo essa ottiene indirettamente altri vantaggi, sieno pur questi esclusivamente locali, le popolazioni debbano fruirne, come di un accessorio eventuale loro toccato in sorte.

Per conseguenza io ritengo la nuova legge organica in perfetta consonanza col progetto di legge che stanziava una somma per il canale tra Como e Mezola.

Non si costringe di eseguire il canale a grande sezione. Intorno a ciò le popolazioni giudicheranno quello che meglio lor convenga.

Ora non s'intende menomamente d'impegnare alcuno a stabilire la somma che ci vuole per eseguire il canale a grande sezione: il Governo a questo scopo si rivolgerà alle provincie. Infatti queste già da vari anni hanno promesso e stanziato non solo concorsi provinciali, ed a loro si associarono Comuni e Corporazioni per ottenere che questo canale sia fatto. Se esse troveranno che abbiano abbastanza interesse per aggiungere ancora quanto occorre per avere il canale a grande sezione, allora in breve tempo avremo un canale grande, senza che lo Stato spenda di più, di quanto ci vorrebbe per un canale a piccola sezione; oppure non crederanno di aggiungere altra somma ed allora non sarà ritardato il beneficio di un canale a piccola sezione che completa il sistema di navigazione della valle del Po.

Senatore **Menabrea**. Poichè l'onorevole Relatore della Commissione ebbe la compiacenza di citare il mio rapporto al Parlamento quando ebbi l'onore di presentare questa legge, prego il Senato di permettermi di esporre alcune cose intorno a questo argomento, per venire ad una conclusione un po' diversa da quella che ha preso l'onorevole Paleocapa.

Io debbo ricordare al Senato che, come diceva benissimo l'egregio Ministro dei Lavori Pubblici, il canale che deve unire i due laghi di Como e di Mezola è un desiderio antico di quelle provincie. La somma occorrente per eseguirlo fu portata sui vari bilanci del Regno d'Italia; ma le domande che si facevano dalle provin-

cie direttamente interessate erano molto più larghe di quello che fossero gli intendimenti del Governo, poichè mentre il Governo voleva limitarsi a fare un semplice canale a piccola sezione tra i due laghi, le provincie domandavano che si facesse un canale a gran sezione sufficientemente ampio per poter dar luogo alla navigazione dei piroscafi che solcano il lago di Como. Venuta poi la questione al Ministero dei Lavori Pubblici, io l'esaminai attentamente, e quando si trattò di prendere una deliberazione intorno al canale di gran navigazione per i piroscafi, venni nella sentenza espressa dall'onorevole Paleocapa, cioè che la navigazione per i piroscafi in questi laghi essendo un lavoro puramente d'interesse locale, le spese occorrenti dovevano essere sopportate dalle provincie interessate.

Ma la conclusione che presi fu ben diversa relativamente al canale di piccola sezione, imperciocchè questo canale aveva per oggetto primitivo di mettere in comunicazione i due laghi di Mezola e di Como onde protrudere fino a Chiavenna la gran rete di navigazione che esiste attualmente nella Lombardia. Ora ciò che doveva fare il Governo in quella circostanza era di limitare la sezione del canale a quel tanto che fosse necessario per permettere alle grandi barche che solcano il canale della Lombardia, di giungere sino presso a Chiavenna, e con questo il Ministero credeva d'aver adempiuto al suo obbligo. Se non che dalla costruzione di questo canale proveniva un altro vantaggio immenso per quelle popolazioni, ed è quello delle bonifiche risultanti dallo scolo che dovevano prendere le acque del lago di Mezola verso il lago di Como: in conseguenza coll'apertura di questo canale si raggiungeva un doppio scopo; quello primitivamente desiderato, di prolungare cioè la navigazione sin verso Chiavenna; e quello di migliorare i terreni contigui al lago di Mezola.

Ma l'onorevole Senatore Paleocapa dice che nella mia relazione io accennava che il principale risultato che si sarebbe ottenuto poi dall'apertura di questo canale, sarebbe stato la bonifica di quelle regioni.

È vero che io espressi quel pensiero nella mia relazione, appunto per rispondere a coloro che volevano che assolutamente il canale a gran sezione per i piroscafi fosse fatto a spese del Governo; poichè i vantaggi che ricavano quei paesi dall'apertura del canale a piccola sezione erano sufficienti per soddisfare quelle popolazioni; ma non è men vero che lo scopo principale della legge dal punto di vista governativo era di prolungare la navigazione sino alle vicinanze di Chiavenna.

Ora l'onorevole Paleocapa appoggiandosi alla legge sui lavori pubblici recentemente pubblicata, osserva che l'art. 93 dice: « Sono a carico dello Stato tutte le opere che hanno per unico oggetto la navigazione sia nei canali, sia nei fiumi, sia nei laghi. »

Ciò posto, egli, osservando che questo canale non ha per unico risultato la navigazione, ma serve anche

alle bonifiche del paese circostante, conchiude che il Governo non è tenuto di eseguirlo a carico dello Stato.

L'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici ha già risposto in modo che mi pare assai concludente, prendendo per esempio quanto si fa per le strade ferrate, ed anche...

**Senatore Paleocapa.** Domando la parola.

**Senatore Menabrea...** per le strade ordinarie; ma io aggiungerò ancora qualche altro riflesso che si riferisce più particolarmente ai lavori dei canali.

Quando la legge dice, che i canali di gran navigazione debbono farsi a carico dello Stato, ciò si riferisce ai lavori che hanno per unico scopo la navigazione.

Ora un medesimo canale può aver tre scopi diversi: cioè; 1. la navigazione; 2. l'irrigazione; 3. le bonifiche.

Per la navigazione è necessario che il canale abbia una sezione conveniente, una determinata profondità d'acqua, ed una pendenza che oltrepassi certi limiti, affinché le correnti siano tali da non impedire la navigazione.

Se poi volete far servire questo canale di navigazione anche per l'irrigazione e per le bonifiche, e se per ciò sono necessarie altre opere, queste non sono naturalmente comprese nel numero di quelle che sono proprie della navigazione e non cadono a carico dello Stato; allora è evidente che quando nella costruzione di un canale di navigazione si vogliono fare altre opere per oggetto non attinente alla navigazione, è evidente, dico, che queste opere in soprappiù non sono più a carico del Governo.

Vediamo ora se nel canale su cui si ragiona, ci vogliono opere diverse da quelle necessarie per un canale di navigazione.

A me pare chiaro che opere diverse non si richiegono; già non si tratta di irrigazione.

In quanto alle bonifiche, esse non richiedono verun lavoro speciale, esse sono l'effetto stesso del canale; dunque, poichè le opere che si fanno per la navigazione, sono le sole indispensabili, e le sole che si eseguono, mi pare dimostrato che la costruzione di questo canale cade nel caso previsto dalla legge.

Io non veggio il perchè si vorrebbe privare il paese del vantaggio del canale di navigazione, perchè da questo canale deriva anche un beneficio igienico diretto per le popolazioni contigue.

Se per questa bonifica si dovessero far opere speciali, io troverei che avrebbe perfettamente ragione il Senatore Paleocapa, perchè la spesa dovrebbe almeno in parte, cadere a carico delle popolazioni; ma qui non è il caso, perchè, anche senza il vantaggio della bonifica, è vero sì o no, che volendosi completare il sistema di navigazione interna, il Governo sarebbe tenuto di aprire il canale a proprie spese?

Dunque perchè pel fatto della bonifica che ne deriva e che si opera naturalmente da sè, senza bisogno di maggiori o diverse opere, perchè, dico, cesserà il Go-

verno di essere nell'obbligo di farlo a proprio carico?

Veramente io non capisco il modo di ragionare, col quale si vorrebbe privare le popolazioni del beneficio di un'opera, solo perchè dessa produrrebbe due effetti, uno dei quali non richiede il menomo lavoro ed il menomo aumento di spese, l'effetto cioè della bonifica.

Non credo dunque sia il caso di venir a proporre al Parlamento una legge speciale per il canale tra Como e Mezoia, e credo che il Ministro nel produrre il suo progetto abbia adempiuto a tutte le condizioni che sono stabilite anche dalla nuova legge sulle opere pubbliche.

In conseguenza credo che non sarebbe cosa giusta di privare quelle popolazioni della costruzione di questo canale che è da tanto tempo desiderato, per il solo motivo che esso, oltre al vantaggio di spingere più avanti, e completare, direi, un sistema di navigazione che esiste già in tutta la Lombardia, procura, senza aumento di spesa, anche un altro vantaggio naturale, che è quello delle bonifiche dei terreni circostanti al lago di Mezoia. Per questi motivi appoggio il progetto di legge proposto dal Ministero.

**Presidente.** Il Senatore Di San Martino ha la facoltà di parlare.

**Senatore Di San Martino.** Le osservazioni fatte dall'onorevole Ministro nel suo brillante discorso, come quelle fatte dall'onorevole Senatore Menabrea, mi pare che partano tutte da un supposto che finora non mi è dato di trovar nell'esame della legge sulle opere pubbliche. Esse partono dall'idea che la legge sulle opere pubbliche renda obbligatoria, come disse l'onorevole Menabrea, la costruzione dei canali di navigazione a carico dello Stato, quando il canale ha i caratteri di grande navigazione.

**Senatore Menabrea.** Domando la parola.

**Senatore Di San Martino.** È vero che la legge all'art. 93 dice: I canali di grande navigazione sono costrutti a spese dello Stato; ma la legge, parlando di canali, non ha la stessa definizione, non ha gli stessi caratteri che ha la legge stradale. La legge stradale dice: Vi deve essere una strada tra una città capoluogo di provincia e un'altra città capoluogo di provincia; vi deve essere una strada che dalla città conduca alla fortezza, ecc., ecc.: e con ciò fissa in un modo chiaro e positivo, che tra un dato punto ed un altro punto di territorio vi deve essere una strada. Ma in fatto di canali la legge non dichiara punto che vi debbano essere canali costrutti a spese dell'uno o dell'altro, o dello Stato e della provincia.

Noi abbiamo in questo momento un abile ingegnere il quale ha studiato un bellissimo progetto ed ha espresso le sue idee in un opuscolo intitolato: *Torino porto di mare*; questo ingegnere dimostra la possibilità di fare un gran canale, mediante certe opere, per le quali si unisca il Mediterraneo all'Adriatico. Ma data la possibilità di queste opere, dato che gli studii negli esami tecnici siano riconosciuti ben fatti, ne vien forse che

lo Stato sia senz'altro obbligato a far questo canale che congiunga i due mari e che ha da mutare Torino in un porto di mare?

La legge non dice questo. Essa ha fatto bensì alcune dichiarazioni di principio, ma si è tenuta talmente nel vago e nelle astrazioni che resterà lettera morta, a meno che si facciano altre leggi le quali con disposizioni positive e pratiche provvedano all'applicazione dei principii teorici, ordinando positivamente l'esecuzione d'un dato canale.

Ora egli è evidente che ciò fu fatto perchè non si potevano proclamare positivi criteri che indicassero quali fossero i canali obbligatori e quali no, e che il legislatore si è riservata tutta la libertà e tutto l'arbitrio del quale suole far uso nella formazione delle leggi.

Posto questo principio, che vi debba essere una gran libertà d'esame nel determinare tali opere, io credo non si possa non portare una grande attenzione agli argomenti pratici che furono adottati.

L'onorevole Senatore Paleocapa ha notato come il movimento commerciale di quei paesi non abbia corrisposto all'aspettazione che se ne aveva.

Noi siamo inoltre testimoni di studi che si fanno con grande alacrità pel passaggio delle Alpi, per mezzo di vie ferrate nelle parti superiori della Lombardia. Egli è evidente che quando si venga a concretare questi studi, quando si venga a decretare una strada che congiunga la Lombardia colla Svizzera, il punto ove questa strada passerà, trarrà seco tutti i commerci di trasporto attraverso le Alpi, ed ove per caso si facesse un passaggio per le Alpi in un sito diverso da Chiavenna, ove si facesse un tunnel in altra valle lombarda, tutte le merci internazionali prenderebbero quella strada e lascierebbero deserto il lago di Mesola ed il canale che si vuole costruire.

Ora, finchè non è deciso ancora che la strada ferrata venga a sboccare a Chiavenna, la spesa che si sostenerebbe per prolungare il canale dal lago di Como fino al punto di Chiavenna, sarebbe una spesa di una utilità forse transitoria, di un'utilità che forse cesserebbe ben presto. Si vuol quindi andare molto guardinghi nell'usare di quella libertà che la legge si è riservata. È questa anzi una ragione per esaminare più seriamente se questo canale che si propone oggi abbia i caratteri d'interesse generale che valgano a giustificare la spesa o non piuttosto a soddisfare interessi e commerci locali.

Il Ministro ci disse che le popolazioni hanno avuto giusta ragione di nutrire grandi speranze di veder soddisfatti questi loro interessi in seguito all'affidamento che avevano dal Governo austriaco. Ed io sono perfettamente d'accordo coll'onorevole Ministro, e proverei un certo rincrescimento nel vedere che il Governo italiano fosse meno generoso di quello che fosse l'austriaco. Se non che mi sembra cosa molto grave il voler stabilire confronti tra i due Governi, ora principalmente che il Governo italiano ha compiuto poc' anzi un

atto di grande e liberale innovazione per la Lombardia creando un nuovo sistema di amministrazione provinciale, per cui molti atti e molte spese che prima erano riservati al Governo centrale, furono fatti di competenza delle provincie.

In questo nuovo sistema le provincie trovano molti mezzi di far danaro che prima non avevano.

Esse sono innalzate al grado di corpi autonomi ed hanno mezzi di deliberare concorsi e di prendere iniziative che per lo passato non potevano prendere.

Quindi io penso che le popolazioni, quando si possa dimostrare loro che il canale Chiavenna non ha tanti caratteri di utilità generale e nazionale da essere decretato dal Parlamento a spese di tutta la nazione, che esso non ha utilità generali che compensino all'erario tanto esaurito dello Stato la spesa che avrebbe da fare, io penso, dico, che queste popolazioni nel loro patriottismo faranno ciò che hanno fatto tante altre, e cercheranno di dare altri elementi di successo all'opera, offrendo un giusto ed adeguato concorso, e dandole così gli elementi di successo di cui ha bisogno. Su questo punto, io dichiaro che mi associerei volentieri alla proposta dell'onorevole Senatore Paleocapa, appunto perchè dessa non è un rigetto della legge, non è una assoluta ripulsa della domanda della popolazione di quei luoghi, ma è semplicemente un invito al Ministero per farne un nuovo studio e vedere se, non potendosi giustificare quest'opera sotto il solo aspetto dell'interesse generale, non sia il caso di studiarla per farvi concorrere tutti gl'interessi che si ha ragione di volere equamente rappresentati.

Tanto l'onorevole Ministro, quanto l'onorevole Senatore Paleocapa, furono d'accordo tutt'e due nel dirci che gl'interessi locali sono grandissimi, sono quasi preponderanti; ma il Ministro partiva da quest'argomento; che lo Stato ha da fare il canale, e che per quanto esistano interessi locali e possano anche esser preponderanti, tuttavia dappoichè il canale ha da esser fatto debba succedere quello che succede per le vie ferrate; cioè si verifichi che, chi è nel caso di profittarne, ne profitti, e non è obbligato a pagare.

Dirò a questo riguardo ciò che già dissi in principio. Se lo Stato fosse obbligato a fare tali opere, se ci fosse nella legge una prescrizione tassativa, non vi sarebbe più bisogno di discutere, e bisognerebbe immediatamente cedere, e piegare la fronte innanzi alla legge. Ma la legge non avendo, come ho provato, imposto in modo obbligatorio allo Stato la costruzione di nessun canale, non sussiste che lo Stato sia obbligato a fare quello che ora vi è proposto, e l'argomento del signor Ministro manca di base. Osserverò inoltre che noi abbiamo veduto come per la strada ferrata, nelle provincie al di qua del Ticino, la maggior parte delle provincie e dei comuni, non altrimenti ottennero di vederne intrapresa la costruzione, se non obbligandosi con patti onerosissimi a sovvenzioni ed a concorsi, che ora riescono loro d'immenso aggravio, ma che pur pagano

senza domandare che l'erario nazionale li prenda a suo carico; e nella miseranda condizione delle finanze credo che convenga tener in ogni luogo ed in ogni parte un simile sistema, onde così esser giusti con tutti e non andar più innanzi verso la rovina.

Io pertanto, finchè non mi sia dimostrato che la legge ha effettivamente e tassativamente stabilito l'obbligo del Governo di fare il canale di cui parliamo, domanderò che si studino nuove proposte per ripartirne le spese a carico di tutti gli interessati: mi associo perciò all'opinione dell'onorevole Senatore Paleocapa, e nego il voto al progetto.

**Presidente.** Ha la parola il signor Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio.

**Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio.** L'onorevole Senatore Paleocapa esordì col dire, che egli riconosceva l'utilità di quest'opera, anzi egli non dissentiva che sulla forma, mentre poi provò, non già che abbia convinto me, ma addusse i suoi argomenti per provare la tesi che sosteneva, e conchiuse che suo scopo era quello bensì di opporsi, ma unicamente perchè si riformasse la legge, invitando il Ministero a proporla sotto diversa forma. Questo era ancora essere nemico amico, se pur mi si permette di così esprimermi, nemico cioè che in fondo vuole ciò che domanda l'avversario. A raffreddare, anzi a metter del gelo alle speranze delle popolazioni interessate, a che passi questa legge, l'onorevole Senatore San Martino, il quale mette ogni cosa in forse, dice: che se non gli si prova che l'art. 93 citato deve contenere l'obbligo per lo Stato di eseguire tutte le opere dichiarate utili, egli non l'approva. Io non assumerò di difendere sì lunga tesi, che nessuno può dire ove ci condurrebbe; ben parmi più logico il restringere l'argomento al caso d'attualità, a sapere cioè se il canale di Mezzola può ritenersi anche di pubblica utilità. Noi non abbiamo che a considerare che due Ministeri la riconobbero, e la riconobbe la Camera elettiva che approvava l'assegnò. Naturalmente, tutti questi giudici videro secondo gli avversari solo ed a preferenza gli argomenti in favore, ora conviene invece esaminare quelli degli avversari. L'onorevole Relatore ha voluto dare poca importanza all'interesse nazionale che può offrire quest'opera; mi scusi l'onorevole Relatore, se io debbo dirgli che non divido le sue opinioni, e ne do una prova, ed è la deliberazione del Consiglio provinciale di Milano, di concorrere a quell'opera. Ciò prova come non sia vero che dessa interessi due sole provincie, quelle di Como e di Sondrio. Siamo dunque certi del concorso offerto da quella di Milano che interessa anche detta provincia. Già il mio collega disse come vi è un commercio di legname; io aggiungerò un altro articolo fra i più comuni e pesanti, e che potrebbe avere un grande avvenire, quello della pietra di granito.

L'onorevole Paleocapa sa che Milano è selciata in parte col granito che viene da Chiavenna e che si estrae appunto dai monti che sovrastano al lago di Mezzola; ed

è talmente buono che, a fronte delle forti spese che costa il suo trasporto (se fosse qui l'onorevole Beretta, sindaco di Milano, certamente confermerebbe il mio detto) che quando si vuole costruire un'opera solida, poco meno che eterna, si ricorre al granito di Chiavenna, il quale riesce costoso appunto perchè non vi sono facili mezzi di trasportarlo.

Con questo canale adunque si apre una diretta comunicazione col lago di Como, da quello le barche possono recarsi fino a Milano, da Milano sul canale di Pavia al Po, e dal Po fino a Venezia. Vede dunque il Senato che non vi può essere un sistema più vasto di questo; poichè si va dall'uno all'altro estremo dove può approdare una barca, ed il canale si lega a quel massimo sistema di navigazione che può offrire tutta l'Alta Italia.

Per verità anche l'onorevole signor Relatore conveniva in questa idea e diceva: è vero, di qui si può andare a Milano e di là anche fino al mare e a Venezia, per conseguenza anch'egli conveniva essere questa una prova che è sistema grande e non piccolo.

**Senatore Paleocapa, Relatore.** Domando la parola.

**Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio.** Ma il canale, ei soggiunge, serve anche pel prosciugamento dei terreni; dunque vi devono concorrere i proprietari e le provincie. Ma, io rispondo che questo è precisamente ciò che hanno fatto e faranno le provincie.

Io non istarò a ripetere ciò che meglio di me hanno già detto l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici e il signor Senatore Menabrea. Ma se poi anche questi proprietari ne avessero a profitto, non vedo che ragione ci sarebbe di negare la qualità di vera utilità generale che ha questa comunicazione, perchè essi ne vengono a profitto. Del resto vuol sapere il Senato quali sono le condizioni di questi paesi? Io li conosco, almeno in parte, poichè trovansi nella provincia che io recai per la prima.

Tre di questi paesi appartengono alla provincia di Sondrio e si chiamano Novate, Samolaco e Verceja, contano una scarsa popolazione, perchè la mal'aria la distugge poco meno che sulle paludi Pontine. L'ultimo nominato poi, ossia Verceja, ebbe un'altra sventura nel 1848; quivi alcune centinaia di insorti vollero tener testa agli austriaci, che dopo averli obbligati a ritirarsi, se la presero col paese e l'abbruciarono.

La mal'aria che regna da secoli ha tramutato quei luoghi in deserti; poveri sono gli abitanti, i terreni in gran parte appartengono ai Comuni, ma sono coperti in non piccola porzione dalla ghiaia del fiume Mara che si getta in detto lago di Mezzola.

Pur troppo, ben a lungo si dovrebbe attendere il prosciugamento, se si avesse a basare sul concorso dei proprietari di quei terreni.

Io credo che il concorso della provincia può ben rappresentare quello che si vorrebbe dai proprietari. Per quanto concerne lo Stato, vi ha, parmi, abbastanza

di ragione pel concorso che è richiesto, il quale pur non rappresenta che la metà circa della spesa.

Io concluderò coll'osservazione colla quale principio il caro collega Ministro dei Lavori Pubblici: il *miglio è il nemico del bene*. Quel *miglio* che offre l'onorevole Paleocapa, mi permetta di rifiutarlo e stare a quel *bene* che ci offre la legge, che prego il Senato a voler accettare.

**Presidente.** La parola spetta al Senatore Farina.

**Senatore Farina.** Non mi pare che gli onorevoli Ministri si sieno posti sul terreno sul quale ha posto la questione il Relatore della Commissione.

L'onorevole Relatore della Commissione osservava molto a proposito che, trattandosi dell'esecuzione di un lavoro che verrebbe posto dalla legge a carico dello Stato, si debba stare a quello che la legge generale ha prescritto a questo proposito.

Per disapplicare questa massima di un tanto peso, e di un'evidente chiarezza, che cosa hanno tentato di fare i signori Ministri?

Hanno tentato di applicare alla legge un articolo che non ha nulla che fare con essa, cioè le disposizioni che concernono le ferrovie; ma per applicare le disposizioni che concernono le ferrovie, bisognerebbe che i signori Ministri mi mostrassero un articolo relativo alle ferrovie che dicesse, che tutte le ferrovie dello Stato sono a carico dello Stato per la loro manutenzione, e che quindi determinasse i casi in cui non il solo Stato, ma anche tutti gli altri interessati vi devono concorrere; ma siccome nella legge sui lavori pubblici quest'articolo che ponga le ferrovie a carico dello Stato non vi è, e si dice invece che vi si provvederà all'atto della concessione delle ferrovie, volta per volta e per legge, quindi non vi è quella disapplicazione che hanno inteso di stracciare i signori Ministri. (*Movimento*)

Mi dispiacerebbe di averli offesi, ma io qui non saprei come altrimenti esprimermi.

Del resto, l'articolo della legge è così positivo, che io non so come si possa pretendere di disapplicarlo. L'articolo dice: « Sono a carico dello Stato le opere che hanno per unico oggetto la navigazione dei fiumi, laghi, grandi canali, ecc. ».

Perchè ha detto per *unico oggetto*?

Appunto perchè avvertendo alla natura speciale dei canali, la quale non ha nulla di comune colla natura speciale delle strade ferrate, la legge ha considerato che nello stesso tempo che si apre un canale per la navigazione, si apre anche uno sbocco a tante acque che possono essere stagnanti che possono guastare, impaludire una quantità di terreno. Ed in questo caso che cosa ha detto?

Se volete che sia lo Stato che esclusivamente sostenga le spese dei canali, esso le farà, ma nel solo caso in cui l'opera resti unicamente vantaggiosa alla generalità dello Stato, ma non anche alla particolarità di speciali abitanti e terreni che profitano di questi canali come scoli, nel quale secondo caso, anche co-

storo che profitano di tali canali, devono concorrere a sostenerne la spesa.

A che giova il dire: lo Stato ritrae già il vantaggio da queste opere, dunque deve sostenerne le spese? Quando ciò non vuol dire che sia lo Stato solo che ne profitti, ed è per ciò appunto che la legge ha detto: *unico scopo*, perchè quando vi è un vantaggio locale, ai terreni paludosi che vengono bonificati, evidentemente la parola *unico* esclude che i possessori di questi non debbano concorrere nella spesa. Dunque la legge si è appunto servita di questa frase, perchè considerando l'intrinseca natura dei canali, ha trovato che nel tempo stesso che possono servire alla navigazione, possono eziandio servire allo scolo dei terreni, ed al bonificazione dei medesimi, e che in tal caso i terreni bonificati devono partecipare alla spesa.

Questo mi pare così evidente, che spendervi ulteriori parole per dimostrarlo, sarebbe interamente superfluo.

Se non che sopravveniva a questo punto di argomentazione, l'osservazione dell'onorevole Senatore Menabrea, il quale diceva che per ottenere la bonificazione dei terreni, ci vogliono altre opere, ci vogliono opere speciali.

Ma che ci vogliono opere speciali, vuol forse dire che l'opera generale che raccoglie tutti gli scoli speciali riesca inutile a coloro che ne profitano?

Questo è il punto su cui conviene portare la questione.

E se quest'opera di utilità generale riesce utile anche a coloro che mediante opere speciali di bonificazione approfittano, è naturale che anche costoro debbano concorrere nella spesa, senza di che non si avvera il caso, che vi sia l'*unico* vantaggio dello Stato che è il solo-contemplato, quando lo Stato deve sopportare tutta la spesa. Qui sarebbe il vantaggio particolare, del quale mediante opere secondarie profiterrebbero considerevoli estensioni di terreni bonificati, quindi è giusto che essi concorrano nella spesa della quale profitano.

Resterà tuttavia a sciogliere la difficoltà di determinare l'entità del profitto, e quale conseguentemente debba essere l'entità del concorso che debbono prestare; ma sarà accertata la massima, che dacchè profitano per la generalità dell'azione del canale nel quale viene a far capo l'azione speciale dei canali secondari di prosciugamento, così debbono concorrere nelle spese generali medesime. Nè mi si vada dicendo, che tanto il canale si aprirebbe, le cose andrebbero allo stesso modo anche senza che vi fossero terreni che profitassero del canale pel bonificazione loro, perchè io lo nego assolutamente.

Se in un canale di navigazione s'immettono anche dei canali di scolo, è naturale che questi trascinino una quantità di materie, che ingombreranno il canale medesimo, e renderanno perciò necessarie maggiori spese di spurgo, che non vi sarebbero, se non vi fosse

l'immissione di quelle tali acque che derivano dai terreni prosciugati.

Dunque non è vero che non ricavino vantaggi, e non è giusto che non debbano contribuire nelle spese i terreni bonificati, perchè non solo risentono vantaggio, ma vanno anche deteriorando col cagionare ingombro all'opera che si vuole costruire. Per conseguenza anche questa argomentazione contraria non ha base ragionevole alcuna.

Del resto, si stabilisce qualche cosa di nuovo con questo?

No, Signori! Questo è quello che fanno costantemente le nostre leggi. Coloro che profitano di un'opera, devono concorrere nel sopportarne la spesa.

In fatto di navigazione, io sùdo se vi sia nulla di più utile, generalmente parlando, dei porti; eppure le città, che hanno un porto, perchè risentono anche un vantaggio locale, concorrono nella spesa del porto medesimo.

A che dunque si va a tirar fuori le strade ferrate che nella legge sulle opere pubbliche non sono contemplate, e per le quali si è voluto che ogni volta si determinasse come debbano essere costruite, quali debbano essere le condizioni della concessione, e nelle quali si deve provvedere ogni volta per il concorso che si troverà conveniente: perchè si vuole, dico, andare ad immaginare una analogia colle strade ferrate che in fatto non esiste, invece di cercarla in quella materia che veramente è analoga, cioè nei porti nei quali tutte le città, che ne hanno uno, concorrono a sostenere le spese del medesimo?

Dunque anche sotto questo rapporto, credo destituite di fondamento le osservazioni, che vennero messe in campo dall'onorevole signor Ministro e dal Senatore Menabrea.

Se non che il signor Ministro di Agricoltura e Commercio credette di unirvi altre sue osservazioni desunte da argomenti di un altro genere.

Egli venne insinuando cioè, che chi è giudice dell'utilità di un'opera sia il solo Ministro e la rappresentanza nazionale.

Signori! In questo caso non so davvero perchè il Senato venga chiamato ad emettere un voto, perchè se il voto è già bell'e fatto col parere del Ministero, e col parere dell'altra Camera, allora noi siamo qui a fare opera veramente inutile.

**Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio.** Domando la parola.

Senatore **Farina.** Non so se abbia inteso l'argomentazione, ma se gli altri l'hanno intesa come me, confesso, per non dire di più, che non ne capisco niente.

Il Ministro di Agricoltura e Commercio ci soggiunse e ci dimostrò lungamente che quest'opera interessa la provincia di Milano.

Egregiamente! La provincia di Milano è ricca, essa concorrerà dunque volentieri a portare un alleviamento

di considerazione alla spesa, che per quest'opera farà lo Stato.

La ragione è buona, ed io l'accetto in tutta la sua ampiezza, ma non so ancora come la provincia di Milano, aggiunta a due o tre altre provincie, possa comporre l'integrità dello Stato, e quindi escludere quel concorso speciale che coloro, che profitano, debbono naturalmente dare alle opere da cui ricavano vantaggio.

Per conseguenza anche questa osservazione mi pare che condurrà a conclusioni direttamente opposte a quelle che ci ha pregati di adottare l'onorevole signor Ministro.

Infine il signor Ministro d'Agricoltura e Commercio disse, che i paesi, i quali sarebbero chiamati a concorrere, non sono che paeselli di non grande importanza nei quali vi è la malaria, vi sono miserie e disgrazie dipendenti dalle condizioni paludose del suolo.

Ma è precisamente in un'opera che deve migliorare il suolo, che deve rendere più floride le campagne, migliore l'aria, che io trovo naturale, che questa gente concorra. Ammesso, come non è da contrastarsi, che si agevolerà il prosciugamento di quei terreni, che vi sarà un miglioramento dipendente da questa opera principale, congiunta colle secondarie che si faranno poi, è evidente la conseguenza, che queste popolazioni, queste località debbono essere chiamate a concorrere nell'opera stessa.

Ma si replica, che queste popolazioni, queste località non sono ricche: questa sarà una considerazione che si dovrà avere nel determinare la quota del loro concorso, ma non sarà mai una ragione per escludere totalmente un concorso delle popolazioni e delle località medesime.

Riassumendo osservo, che tutte le opposizioni che si fecero, vengono a stabilire, contro quello che è di massima generale, questo principio: che vi debbano essere località, che vi debbano essere popolazioni, le quali specialmente profitano di un'opera senza concorrere a sostenere la spesa della medesima. Ora io dico e ripeto, che questo principio è contrario alla massima generale, in forza della quale tutti quelli che profitano di un'opera, sono chiamati a contribuire nella spesa della medesima.

**Presidente.** La parola è al Ministro d'Agricoltura e Commercio.

**Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio.** L'on. San Martino voleva una discussione generica sul significato a darsi alle opere di pubblica utilità rapporto ai canali. Io non volendo sì divagasse, la richiama agli stretti limiti del canale che ci occupa, e per dimostrare l'utilità già riconosciuta da altri, addussi l'esempio dell'opinione di due Ministri e quello della Camera de' Deputati, ma non poteva venirmi in pensiero che quelle dichiarazioni equivalessero a dire, che non è libero il Senato di vedere e dichiarare diversamente. Tutto il nostro studio non è forse quello di persuadere precisamente il Senato dell'utilità di quest'opera, della quale, dopo citate anche le autorità, abbiamo motivato dettagliatamente le ragioni? Respingo quindi da me l'in-

interpretazione che volle mettere in campo l'onorevole Farina.

Mi permetta per ultimo il Senato di fare una riflessione che potrebbe avere il suo peso.

La legge comprende anche altre opere, e quella soprattutto a difesa degli argini del Po che è la più importante.

Respinto il primo articolo, la legge cade e con esso anche le opere contemplate negli altri articoli, non potendo più ritornare alla Camera. Oh perchè trattandosi che già molti argomenti militano in favore anche per mantenere il primo articolo, non si vorrà fargli grazia da chi lo osteggi a riguardo degli altri che contengono opere più importanti? Faccio anche questa osservazione. Il Senato nella sua saviezza ne farà il conto che stimerà.

**Presidente.** La parola è al Senatore Menabrea.

**Senatore Menabrea.** Se il Senato me lo permette, dirò ancora due parole in risposta all'onorevole Senatore San Martino, ed anche all'onorevole Senatore Farina, i quali hanno appoggiate tutte le loro argomentazioni sopra un'interpretazione che il signor Ministro ed io avremmo dato all'art. 93 della legge sulle opere pubbliche. Essi dicono, tanto il Ministro quanto il Senatore Menabrea pretendono che lo Stato sia obbligato assolutamente ad eseguire a proprio carico tutte le opere che hanno per scopo la gran navigazione.

Mi permetta il Senatore San Martino: nessuno di noi ha detto questo. Certamente riconosciamo la facoltà al Governo ed al Parlamento di approvare le proposte che sono fatte per questi lavori, ma dal momento che questi lavori sono riconosciuti necessari e indispensabili, e che conviene di eseguirli, noi, in base all'articolo della legge, diciamo che essi debbono essere fatti a carico totale dello Stato; la questione è questa.

In quanto poi alla necessità del canale di congiunzione tra il lago di Como e quello di Mezzola non ho bisogno d'andar a cercare il parere nè di questo nè di quel Ministro, nè ciò che si è detto nella Camera dei Deputati; ma mi riferirò alla relazione stessa della Commissione, la quale ha riconosciuto non soltanto l'utilità ma anche la necessità di quel lavoro.

Ora dacchè venne riconosciuta la necessità di quel lavoro, si tratta solo di vedere a carico di chi la spesa debba cadere. L'onorevole San Martino dice: badate bene che questo lavoro quantunque sia riconosciuto utile attualmente, non lo sarà più fra qualche tempo, quando cioè le strade ferrate saranno aperte.

Mi permetta l'onorevole San Martino di osservare che i bisogni a cui provvede questo canale non sono quelli a cui provvedono le strade ferrate: le ferrovie provvedono al trasporto degli oggetti di valore intrinseco allo spedito movimento dei viaggiatori, ecc., mentre, come diceva il Ministro d'Agricoltura e Commercio, qui si tratta di trasporto d'oggetti pesanti i quali non possono essere utilmente e facilmente trasportati a distanze lontane se non mediante un conveniente sistema di navi-

gazione, come sono per esempio i graniti, i legnami ecc. Ed è a questi appunto a cui provvederà il canale che si tratta di costruire.

Questo canale può quindi considerarsi come il complemento del gran sistema di navigazione che attualmente esiste nella Lombardia.

In quanto poi ai progetti che si sono fatti posso dire, che molti ne furono elaborati, ma l'ultimo che fu presentato pel canale a piccola sezione è sufficiente al suo scopo. Quanto ai progetti per la navigazione coi battelli a vapore, vedo ridotta di molto la spesa portata di 400,000 lire, e siccome si sono escluse tutte le opere che non erano strettamente necessarie, è probabile che colla somma di 400,000 lire, o poco di più, si potrà provvedere, non dico, a un gran sistema di navigazione dei battelli a vapore, in modo che questi si possano incrociarsi, ma almeno in modo sufficiente, perchè possano transitare nel lago di Mezzola.

Ritorno nuovamente sull'articolo della legge dei lavori pubblici che si invoca contro il progetto, dicendo che questo canale serve anche per le bonifiche dei terreni paludosi che sono contigui al lago di Mezzola. Ma io rispondo che la legge dice che tutte le opere che hanno esclusivamente per scopo la navigazione cadono a carico unico dello Stato.

**Senatore Farina.** Unico?

**Senatore Menabrea.** Unico. Ebbene io domando se fra quelle opere che sono proposte per quel canale ve ne sono alcune che non siano indispensabili.

Osservate i progetti che sono stati consegnati al Senato, e riconoscerete che tutte le opere proposte per questo canale di comunicazione sono quelle strettamente necessarie per la navigazione. Non ve n'è alcuna che abbia lo scopo diretto di servire al prosciugamento di terreni o ad altro particolare vantaggio.

Se poi il caso vuole che questo canale, senza bisogno di altra opera, serva anche al prosciugamento ed alla bonifica dei terreni, e che si raggiungano due vantaggi con una sola spesa che è quella che in ogni caso spetterebbe al Governo, si vorrà per questo rifiutare la spesa che fa il doppio bene? Questo veramente io non lo posso capire. Dal momento che quel canale è riconosciuto indispensabile per completare il sistema di navigazione, e dal momento che si è riconosciuto che è omai tempo di eseguirlo, la spesa deve cadere a carico dello Stato.

Se poi, per buona fortuna di quelle popolazioni quel canale, senza che costi neppure un soldo di più, provvede anche ad un altro scopo utile, io davvero non veggio il motivo per cui si dovrebbe quest'opera respingere.

Quanto alla bonifica, la cui spesa o tutta od in parte si vorrebbe far cadere a carico di quelle popolazioni, dirò che nelle circostanze loro particolari si dovrebbe pur avere un qualche riguardo, in quantochè, da ciò che ho sentito dire da ingegneri molto pratici di quelle località, mi risulta che i terreni, che circondano il lago di Mezzola, sono danneggiati da alcune opere fattesi dal



Governo d'allora allo sbocco del fiume Adda, e sul lago di Como; per cui tutte le ghiaie di quel fiume furono dirette in senso tale, che chiusero poco tempo dopo la comunicazione fra i due laghi. La qual mancanza di comunicazione, si può appunto dire essere l'effetto della mano dell'uomo, o per meglio dire di un lavoro ordinato dal Governo ne' tempi addietro.

Io credo dunque che attesa questa circostanza quelle popolazioni meriterebbero pure una qualche particolare considerazione. Ma lasciando da parte siffatta questione io ritorno alla retta e giusta interpretazione dell'articolo di legge, che si è invocato contro questo progetto, e malgrado le denegazioni che veggio farsi dall'onorevole Senatore Farina, mantengo sempre le mie osservazioni, che credo eque e giuste.

**Senatore Paleocapa, Rel.** Domando la parola.

**Presidente.** Ha la parola.

**Senatore Paleocapa, Rel.** Io deggio qui fare qualche osservazione a quanto disse l'onorevole signor Ministro di Agricoltura e Commercio, perchè od io mi sono male spiegato, od egli non mi ha ben inteso.

Egli dice che io mi sono rifiutato a riconoscere che la navigazione, che s'intende di estendere al lago di Mezola mediante il divisato canale, avrà grande importanza, e che dico che non ne avrà che per due sole provincie.

Ma quello che io ho detto nella Relazione e quello che ho soggiunto qui, parmi abbastanza chiaro.

Io ho detto che, se si parlava di navigazione coi piroscafi, non la credeva importante che per sole due provincie, perchè i piroscafi non possono uscire dal lago e scendere per l'Adda; e perciò non viene a proposito ciò che egli dice del trasporto dei graniti di Chiavenna che meritano preferenza su quelli del lago Maggiore, giacchè ben è vero che questi ultimi possono per acqua andare fino a Milano, ma non so come possano andarvi quelli di Chiavenna, nè quindi come possa dirsi che anche la provincia di Milano ha interesse in codesta grande navigazione con piroscafi, per ottenere la quale, se bene ho inteso, il signor Ministro ci fa sapere che la provincia di Milano ha offerto un sussidio di L. 10,000.

Parlando poi della navigazione ordinaria, io ho detto che due erano le condizioni prescritte dalla legge affinché il Governo, quando vuol eseguire un'opera che ha riconosciuto utile e necessaria alla navigazione, ne debba sopportare tutta la spesa; la prima è che si tratti di un'opera che giovi alla navigazione per una grande estensione di paese e di provincie; l'altra che non abbia altro scopo che quello della navigazione medesima.

Quanto alla prima condizione ho riconosciuto che lo scopo di un'estesa navigazione vi era; ma di semplice navigazione colle barche ordinarie e non mai per una estesa navigazione a vapore.

E infatti, come mai si vorrà scendere coi vapori dal

lago di Como passando sotto il ponte di Lecco, nell'Adda, nel Po e nelle loro diramazioni?

Ciò non è possibile.

Mi par dunque chiaro che ad ogni modo non convenga pensare che alla navigazione colle barche ordinarie o colle zattere per trasportare ciò che conviene far discendere dopo il lago nei suddetti fiumi e canali, e quindi che non si abbia a persistere, almen per ora e fino ad assai lontana epoca, nell'idea della congiunzione dei due laghi con un canale a grande sezione.

Nè mi pare che valga a far dare un contrario giudizio il sussidio di L. 10,000, come ho detto di sopra, offerto dalla provincia di Milano, poichè essendo evidente che la grande navigazione non può giovarle pel trasporto dei graniti nè di altro, par si possa credere che lo abbia offerto per assecondare il desiderio delle due provincie vicine che credono trarne grande vantaggio.

Onde ripeterò che bisogna limitarsi, anche nell'interesse delle provincie, al piccolo canale, che serve alla navigazione con barche ordinarie, la quale sola può essere continua, perchè continua certo non è una navigazione che passar deve da uno ad un altro sistema d'imbarcazioni, come avverrebbe qui se dopo corso il lago fino a Lecco coi battelli a vapore, si dovesse da questi trasbordare sulle barche ordinarie per aver facoltà di entrare nell'Adda.

Dirò anche una parola sull'idea del signor Ministro che si possa procurar la congiunzione dei due laghi con un canale che, quantunque atto ai piroscafi, sia tuttavia molto ristretto. Mi permetto di osservargli che una strettezza, tale che non consentisse nemmeno lo scambio di un piroscavo con un'altra imbarcazione, sarebbe cagione della prontissima rovina delle sponde del canale per lo sbattimento delle acque promosso dalle ruote del piroscavo, onde ne avverrebbe anche l'interrimento del fondo del canale stesso cagionato dallo sbrotamento delle rive.

Quanto a ciò che disse l'onorevole Senatore Menabrea, trovo ingegnosissimo l'argomento: che opere speciali non si fanno a pro della bonificazione aprendo il canale di navigazione; onde egli ne trae, che se il Governo crede doverlo aprire con una spesa che esso avrebbe dovuto sostenere interamente, quando non fosse scavato in mezzo a paludi, non si vede perchè non debba farlo anche in quest'ultimo caso ed abbia da esigere che vi concorrano i proprietari dei paludi bonificati; l'argomento, ripeto, è ingegnoso ma non è giusto. La legge parla chiaramente e dice che l'opera non deve stare a tutto carico dello Stato se non quando non giovi ad altro che alla navigazione, come dovrebbe stare a tutto carico dei possessori delle paludi se alla loro bonificazione unicamente giovasse.

Dico di più che dopo quanto ci espose l'onorevolissimo Ministro di Agricoltura e Commercio sulla terribile maledanza che infesta quei luoghi a segno da spopolare i villaggi, mi pare evidente che se i proprietari dei

terreni da bonificarsi e i comuni infetti dalla mal aria non vollero spontaneamente concorrere, sarebbe il caso di costringerli costituendoli in un consorzio obbligatorio procedendo cioè in conformità della legge del 1814 del primo regno d'Italia non mai stata in Lombardia abrogata, procedendo come era proposto nello schema di legge che ottenne dal Senato l'approvazione ma che non ebbe alcun esito presso la Camera elettiva e procedendo infine a tenore delle leggi nella materia vigenti in Francia, in Belgio ed in altri paesi. E non è forse così che procede il signor Ministro nelle cosiddette *confidenze* delle provincie meridionali? Son forse codeste *confidenze* risultanti dal facoltativo libero concorso di proprietari e comuni? No certamente. Esse sono circondari determinati dalla autorità del Governo per costituire i consorzi che devono concorrere nella spesa per questa o quella bonificazione di stagni o paludi e per far cessare la malsania dell'aria.

E ciò sempre più mi conferma nel proporvi, o Signori, di non approvare per ora la spesa di cui si tratta, consigliando il Governo a proporre una legge speciale che potrebbe metter d'accordo tanti avariati interessi.

**Presidente.** L'ora essendo avanzata ed avendo parlato ultimo il relatore, e non essendovi più alcun oratore iscritto, se il Senato lo consente, dichiarerò chiusa la discussione generale.

Senatore **Sclopis.** Ma la votazione si potrà fare?

*Una voce.* No.

Senatore **Sclopis.** Domando la parola.

**Presidente.** Ha la parola.

Senatore **Sclopis.** Allora sarebbe meglio non chiudere la discussione, perchè potrebbe accadere che alcuni Senatori venissero poi a votare senza essere informati appieno della questione.

Io credo che quando si debbe rimandare la votazione da una seduta all'altra sia bene non chiudere la discussione precedentemente.

È accaduto già qualche volta che alcuni Senatori hanno votato per altre informazioni che per quelle che si hanno assistendo alla discussione.

**Presidente.** Ho proposto al Senato di chiudere la discussione perchè non vi era più alcun oratore iscritto, e perchè domani non si avesse a ripetere le cose dette oggi.

Farò poi notare che l'inconveniente che alcuni Senatori che dovranno votare domani non abbiano assistito alla discussione d'oggi, si verifica ogni qualvolta la votazione su di un articolo non si faccia nella stessa seduta in cui se ne fece la discussione il che però non importa che la discussione si debba ripetere.

Tuttavia essendosi fatta opposizione alla chiusura e non potendo io interpellare il Senato, perchè non è in numero legale, io non posso pronunziare la chiusura della discussione.

Avverto il Senato che la seduta di domani è per le due precise, e che alle 2 1/4 si procederà all'appello nominale. L'ordine del giorno è lo stesso della seduta d'oggi.

La seduta è sciolta (ore 5 1/2).