

LXI.

TORNATA DEL 29 GENNAIO 1879

Presidenza del Presidente **TECCHIO**.

SOMMARIO — *Discussione del Progetto di legge per provvedimenti relativi ai danneggiati dalla inondazione della Bormida — Dichiarazione del Senatore Casati, Relatore — Approvazione degli articoli 1, 2, 3 e 4 — Osservazioni del Relatore sull'art. 5 — Approvazione di questo e dei successivi 6, 7, 8, 9, 10 e 11 — Sul 12 è avvertito dal Relatore un errore di citazione — Osservazioni del Ministro dei Lavori Pubblici — Approvazione dell'articolo colla rettificazione — Approvazione dell'art. 13, ultimo del Progetto — Discussione dello schema di legge relativo allo stato di prima previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici, per l'anno 1879 — Osservazioni e raccomandazioni del Senatore Pepoli G. — Osservazioni del Senatore Cannizzaro — Raccomandazioni del Senatore Perez — Replica del Senatore Pepoli G. — Parole del Senatore Caccia — Risposta del Ministro ai diversi oratori — Avvertenze del Senatore Giovanola, Relatore — Chiusura della discussione generale — Discussione dei capitoli — Riserva del Senatore Berti — Istanza del Senatore Perez — Risposta del Ministro — Raccomandazione del Senatore Pantaleoni sul capo 28 — Risposta del Ministro — Replica del Senatore Pantaleoni — Osservazione del Senatore Serra G. M. al capo 39 — Risposta del Ministro — Approvazione dei capitoli seguenti fino al 58 — Mozione del Senatore Caccia — Osservazioni del Relatore — Rinvio della discussione.*

La seduta è aperta alle ore 3.

È presente il Ministro dei Lavori Pubblici.

Il Senatore, *Segretario*, CASATI legge il processo verbale della tornata precedente che viene approvato.

Discussione del progetto di legge:

Provvedimenti ai danneggiati della Bormida.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge: Provvedimenti relativi ai danneggiati della Bormida.

Il Senatore, *Segretario*, VERGA dà lettura del progetto di legge.

(Vedi *infra*).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo progetto di legge.

Se nessuno domanda la parola sulla discussione generale, si procede alla discussione degli articoli.

L'art. 1° è così concepito:

Art. 1.

È data facoltà al Governo di sospendere la riscossione della imposta sui terreni e sui fabbricati dal 1° gennaio a tutto giugno 1879 a favore dei contribuenti danneggiati dalla inondazione della Bormida e suoi confluenti nei Comuni che verranno indicati con decreto reale.

Senatore CASATI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CASATI, *Relatore*. Come è stato accennato nella Relazione, la Commissione avrebbe voluto introdurre in questo progetto di legge alcune modificazioni; ma se ne è astenuta in vista di questo, che, cioè, il maggior effetto del progetto di legge in discussione - se si fa astrazione dal sussidio ai Comuni - è quello della sospensione dell'esazione delle rate d'imposta. Ora, la più prossima rata d'imposta viene a sca-

denza sabato; per ciò la Commissione si è astenuta dall'introdurre qualunque modificazione al progetto di legge, perchè, modificandolo, bisognava che ritornasse alla Camera dei Deputati e sarebbe passato il tempo utile per sospendere l'esazione della prima rata. Ma, appunto una delle modificazioni che avrebbe amato di introdurre sarebbe stata nell'art. 1. Qui è detto che si sospendono le rate d'imposta a tutto giugno e non si determina poi quando le rate sospese verranno a pagamento; ne deriva che si deve sottintendere che alla quarta rata, ossia alla rata di agosto, si debbano compensare anche le prime tre dell'annata e quindi pagare 4 rate contemporaneamente, almeno per quella quota che non sia stata sgravata. Ora, certo, per i contribuenti ricchi e che tengono un'amministrazione regolata, questo non porta inconvenienti; ma per i piccolissimi possidenti, i quali, se l'esattore non domanda la rata di imposta, spendono i danari che hanno in tasca giorno per giorno, arriva quel momento in cui devono rimborsare le 4 rate tutte in un colpo e non si trovano aver più quello che è necessario in tasca.

Ora, la Commissione avrebbe amato, senza uscire dalla competenza dell'anno, dire che gli arretrati di questi 6 mesi sarebbero ripartiti sopra le 3 rate del secondo semestre; questo sarebbe parso alla Commissione un mezzo di venire in vero sollievo di quei piccoli contribuenti. Del resto, faccio questa dichiarazione solo perchè si sappia che la Commissione non ha fatto queste proposte per non togliere efficacia alla legge, la quale sta tutta nella sua pronta attuazione.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola rileggo l'art. 1° per porlo ai voti.

(Vedi sopra).

Chi lo approva, voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 2.

Entro 10 giorni dalla pubblicazione del regio decreto di cui nel precedente articolo, i Consigli comunali, all'uopo convocati, nomineranno un membro per la Commissione di cui all'art. 8, e compileranno l'elenco dei contribuenti danneggiati.

L'elenco verrà immediatamente trasmesso al prefetto, il quale, sentito l'intendente delle fi-

nanze, decreterà la sospensione della riscossione dell'imposta sui terreni e sui fabbricati a favore dei contribuenti in esso compresi.

(Approvato).

Art. 3.

Contemporaneamente alla trasmissione dell'elenco al prefetto, se ne farà la pubblicazione all'albo pretorio per un mese, durante il quale i possessori danneggiati dalle acque, che non vi fossero compresi, potranno reclamare al prefetto per essere ammessi al beneficio della sospensione.

(Approvato).

Art. 4.

Durante il periodo della pubblicazione dell'elenco, di cui nel precedente articolo, tutti coloro che siano stati danneggiati dalle acque nelle loro proprietà immobiliari, dovranno consegnare al sindaco del Comune i loro reclami per lo sgravio.

(Approvato).

Art. 5.

Si farà luogo allo sgravio per i fondi perenti in tutto od in parte o che abbiano perduta la potenza od attività produttiva.

Senatore CASATI, *Relatore*. Domando la parola. PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CASATI, *Relatore*. Alla Commissione, come probabilmente a tutti i Colleghi, avrà fatto un certo senso l'espressione *i fondi perenti* contenuta nell'articolo testè letto. Ho consultato anche il dizionario della lingua italiana, ma non vi si trova la significazione voluta da quest'articolo per la parola *perenti*; secondo il dizionario della lingua italiana, può esser perenta un'azione, ma non una cosa; tuttavia a sgravio della responsabilità e di chi nell'altro ramo del Parlamento ha presentato questo progetto di legge, e dell'Ufficio centrale, che non propone nessuna modificazione, devo dire che l'invenzione di questa parola non data da oggi, ma bensì si contiene nel Regolamento approvato col R. Decreto 24 settembre 1870; dove all'articolo 72, si dice: « Danno luogo a diminuzione: La perenzione totale o parziale del fondo, ecc. ».

Dunque là si trova come sostantivo, e qui

si trova come aggettivo. La Commissione però non ha creduto che questa fosse una ragione sufficiente per modificare la legge. L'avrebbe fatto se non ci fosse stata l'urgenza.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola sull'articolo 5, di cui si è data lettura, lo pongo ai voti.

Chi intende di approvarlo voglia sorgere.

(Approvato).

Art. 6.

Nei Comuni nei quali la imposta sui terreni viene ripartita sulla base degli antichi allibramenti, i reclami verranno istruiti e risolti dalla Giunta comunale col concorso e coll'opera dei catastari, e colle procedure in uso per la conservazione dei catasti, in relazione alle disposizioni del titolo VIII del regolamento dei pubblici, approvato con regie patenti del 6 giugno 1775.

(Approvato).

Art. 7.

Nei Comuni nei quali il riparto dell'imposta sui terreni si opera sulla base delle rendite accertate in forza della legge del conguaglio, i reclami dei possessori danneggiati saranno trasmessi dal sindaco all'agente delle imposte, il quale fisserà, facendo eseguire, ove occorra, verifiche locali da persone tecniche, la cifra dell'imponibile da sgravarsi.

(Approvato).

Art. 8.

Contro l'operato dell'agente delle imposte sono ammessi i ricorsi in prima e seconda istanza analogamente a quanto si pratica per l'accertamento dei redditi dei fabbricati e della ricchezza mobile.

Però la Commissione di prima istanza sarà costituita in ciascun Comune di tre membri, nominati rispettivamente dal Ministro delle finanze, dalla Deputazione provinciale e dal Consiglio comunale.

Sui reclami in seconda istanza deciderà la Commissione Provinciale, costituita giusta il disposto dell'art. 7 della legge 6 giugno 1877, numero 3684.

La procedura sarà identica a quella prescritta per la risoluzione dei reclami relativi alla imposta sui fabbricati.

(Approvato).

Art. 9.

Per lo sgravio dei fabbricati distrutti o danneggiati saranno osservate le leggi ed i regolamenti in vigore, salvo il disposto degli articoli 4, 10 ed 11 della presente legge.

(Approvato).

Art. 10.

I reclami tanto pei terreni quanto pei fabbricati dovranno essere definitivamente risolti non più tardi del mese di maggio 1879 ed avranno effetto, quanto agli sgravî, a cominciare dal 1° gennaio 1879.

(Approvato).

Art. 11.

I ricorsi ed i documenti tutti necessari alla esecuzione della presente legge potranno essere fatti in carta libera; e quelli richiesti agli uffici pubblici saranno rilasciati gratuitamente ed in carta libera.

(Approvato).

Art. 12.

I contingenti comunali dell'imposta sui terreni pei Comuni contemplati dalla presente legge, saranno diminuiti della somma degli sgravî accordati a ciascun contribuente; e l'erario ne sarà compensato mediante reimposizione sull'intero compartimento Ligure-Piemontese ai sensi dell'articolo 13 della legge del conguaglio del 14 luglio 1866, n. 1831.

PRESIDENTE. Avverto che in quest'articolo è corso un errore di data: imperocchè la legge del conguaglio colla data 14 luglio non è del 1866, ma del 1864.

Senatore CASATI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CASATI, *Relatore*. Ho domandato la parola per avvertire che quest'errore di data nelle stampe distribuite al Senato, non è attri-

bubile alla Tipografia, trovandosi questa data del 1866 tanto nello stampato del progetto della Commissione distribuito alla Camera dei Deputati, quanto eziandio nell'originale, che ho sott'occhio, dalla Camera medesima trasmesso al Senato. È un semplice errore di citazione, e la vera data è 1864. Appunto però perchè è un semplice errore di citazione, la vostra Commissione non crede che sia il caso di rinviare per ciò solo questo progetto alla Camera elettiva.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Prendo la parola unicamente per osservare che si comprende facilmente come questo sia un semplice errore materiale dal fatto che questa legge del conguaglio, oltre della data, porta pure il suo numero d'ordine, che è il n. 1831, per cui ogni dubbio viene dileguato.

PRESIDENTE. Se niun altro domanda la parola, metto ai voti quest'articolo 12 colla rettifica della data 1866, in 1864.

Chi l'approva sorga.

(Approvato).

Art. 13.

Sarà stanziata nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici la somma di lire 200 mila da ripartirsi in quattro esercizi a cominciare dal 1879, istituendo un nuovo capitolo 79 bis: *Sussidi ai Comuni danneggiati dalla inondazione della Bormida.*

Tale somma verrà distribuita fra i Comuni, nei quali i danni prodotti dall'inondazione alle proprietà immobiliari private, alle strade ed altre opere pubbliche comunali, eccedono il decuplo della imposta erariale sui terreni e sui fabbricati, ed il reparto sarà fatto in proporzione della spesa complessiva cui debbono i Comuni sottostare per strade obbligatorie da costruirsi e per le opere pubbliche da ripararsi.

(Approvato).

PRESIDENTE. La votazione a scrutinio segreto di questo progetto si farà più tardi.

Discussione dello stato di prima previsione della spesa del Ministero dei Lavori pubblici per l'anno 1879.

PRESIDENTE. Si procede ora alla discussione dello stato di prima previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'anno 1879.

Prego i Signori Segretari di dar lettura del progetto.

Senatore, *Segretario*, CASATI, legge.

(Vedi infra).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale. Sono iscritti:

Primo il Senatore Giovacchino Pepoli, secondo il Senatore Cannizzaro, terzo il Senatore Perez.

Il Senatore Giovacchino Pepoli ha la parola.

Senatore PEPOLI G. Io spero che gli onorevoli miei colleghi vorranno usarmi benevola venia, se mi verrà fatto di prendere sovente la parola nella discussione dei bilanci, imperocchè se serbassi il silenzio verrei meno ai miei fermi propositi. Gli onorevoli miei colleghi sanno che io mi sono schierato risolutamente, senza ambagi, fra coloro che propugnano ardentemente l'abolizione del macinato; ma siccome io porto altresì opinione che s'illudono grandemente coloro i quali suppongono che si possa togliere dal collo della classe lavoratrice quell'odioso balzello se non s'introduce in pari tempo nell'Amministrazione dello Stato uno spirito di severa e stretta economia, io reputo altresì necessario che il Senato ogni volta che viene in discussione uno dei Bilanci passivi dello Stato, esorti il Ministero a cercare le maggiori economie possibili.

L'on. Relatore nella sua chiara Relazione constata che le spese ordinarie del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio del 1879, aumentano a fronte dell'esercizio 1878 di quasi 800,000 lire, seguendo quindi sempre un movimento ascendente, e conchiude saviamente che non sarà mai soverchia la diligenza impiegata per moderare le spese.

Io mi associo intieramente all'on. collega in questo suo voto. Non mi lusingo però che nelle spese consuetudinarie si possano attuare molte economie, imperocchè quando una spesa si è votata nel Bilancio difficilmente si può svellere.

A questo proposito mi sovviene la risposta che un deputato diede un giorno a Luigi XVIII.

Il re gli chiedeva: dove vorresti essere alloggiato? — ed egli subito: nel bilancio dello Stato, imperocchè sarei sicuro di non mutar mai domicilio.

Quindi è necessario di vegliare che nuove spese non s'introducano nel bilancio pesandone scrupolosamente la opportunità; non dimentichiamo, o Signori, che se non metteremo un freno al rapido e continuo incremento delle spese, noi non potremo riordinare mai le finanze dello Stato e compiere quella trasformazione tributaria che è nel desiderio di tutti gli uomini di Stato, e che è la speranza di tutti i contribuenti.

E tanto più è necessario, urgente frenare le spese, in quanto che nuovi balzelli sono sull'orizzonte, e noi dobbiamo volere fermamente che essi servano a sollevare i miseri contribuenti e a togliere le tasse più odiose, e non ad appagare, come avvenne finora, nuovi desideri, nuovi bisogni molte volte fittizi.

A che servì la tassa sugli zuccheri che ci doveva condurre alla terra promessa? Non servì se non a far fronte appunto a delle nuove spese che io mi applaudo e mi onoro di avere sovente combattuto. In quel modo medesimo che appena sorge un filo d'erba nel deserto, subito l'avidio gregge lo svelle, così appena sorge nel nostro bilancio un'eccedente di entrata, subito o lo spirito regionale, o lo spirito di parte impongono all'amministrazione nuove spese, se non altro di contestabile necessità.

Rammento ciò che diceva Bastiat quando raccomandava al Parlamento Francese di andare guardingo nelle nuove spese.

Vous avez donné 800 millions l'année passée, et la bureaucratie a dévoré 800 millions: vous lui donnerez 2 milliards, et vous trouverez des fonctionnaires pour dévorer deux milliards.

Egli credeva di citare una cifra favolosa, assurda, impossibile parlando di due miliardi, egli credeva di scherzare... Se oggi egli potesse sorgere dal suo sepolcro, vedrebbe che la burocrazia francese divora due miliardi e settecento milioni.

Mi lusingo quindi che l'onor. Ministro non vorrà offendersi se lo esorto a voler esaminare attentamente tutte le categorie del suo bilancio e se lo prego a non aprire facile orecchio agli incitamenti per nuove spese, sieno pur essi lusinghieri ed eloquenti.

Sopra tutto vi è un sentimento molto pericoloso, che esercita sempre una funesta fatale pressione sopra tutti i Ministri e che parla un linguaggio irresistibile al loro cuore tenero e... parlamentare.

Intendo alludere, o Signori, al sentimento regionale. E ora veniamo ai fatti.

Io ho dato una rapida scorsa a questo bilancio, e vorrei richiamare l'attenzione del signor Ministro sopra alcune categorie.

Il Relatore ha già accennato che nelle spese ordinarie della manutenzione delle strade si possono ottenere dei risparmi, e ciò lo ha dedotto confrontando la spesa delle strade cedute dallo Stato alle Provincie colle spese che sarebbero allocate per le nuove strade. Sono d'avviso io pure che, volendolo fermamente, si possa realmente ottenere un risparmio.

E su questa questione delle strade, io confesso il vero, non sono interamente tranquillo, imperocchè di tutte le cose buone si abusa, ed anche in questo momento di questa questione delle strade se ne abusa a carico dei Comuni, che si obbligano, sotto il colore di strade obbligatorie, a fare delle strade che veramente non avrebbero il carattere voluto. Io certo amo che si moltiplichino i mezzi di comunicazione e di circolazione; amo vivissimamente che si completino tutte le nostre strade, ma vorrei che l'onorevole signor Ministro guardasse, se per avventura non vi fosse in talune pretese dell'esagerazioni, le quali esagerazioni poi tornano a carico della massa generale dei contribuenti ed invece di aumentare diminuiscono in ultima analisi la ricchezza del paese.

E qui mi cade in acconcio una riflessione: noi ci preoccupiamo molto delle provincie meridionali e delle loro strade; ma vi è un criterio in questa questione che io non vorrei per giustizia che fosse dimenticato. Le provincie dell'Italia superiore sono aggravate di fortissimi debiti contratti appunto per dotare le provincie di una rete di strade completa, e, giova il dirlo, queste spese le abbiamo fatte tutte a carico del bilancio provinciale e con danaro nostro; non abbiamo domandato sussidio alcuno ad altre provincie dello Stato. Da questo fatto risulta una grandissima differenza nelle condizioni della proprietà fondiaria nelle provincie meridionali colle condizioni

della proprietà medesima nelle provincie superiori.

L'onorevole Sig. Ministro certamente sa, nè io ho duopo di rammentarglielo, che nelle provincie superiori dell'Italia il limite dei centesimi addizionali è di gran lunga superato, mentre invece nelle provincie meridionali, appunto perchè lo Stato ha preso a suo carico gran parte delle spese per le strade, l'imposta fondiaria è di non poco al di sotto del limite legale.

Io non so se sianvi leggi diverse; so però, onor. Sig. Ministro, che questo fatto è esatto e che nelle provincie superiori la proprietà fondiaria è schiacciata dal peso delle imposte, mentre nelle altre parti d'Italia, mi sia permesso il dirlo, l'imposta è rimasta ristretta in limiti molto più miti e più ragionevoli. Questo è un fatto che al legislatore, il quale deve provvedere ai bisogni tanto degli uni quanto degli altri, non deve sfuggire, poichè altrimenti si verrebbe a costituire una diversità di trattamento fra le diverse provincie del Regno.

Parlando poi di strade meridionali, mi occorre di domandare all'onorevole signor Ministro se nella Sicilia siasi tenuto calcolo delle osservazioni giustissime fatte all'epoca dell'inchiesta dall'on. Deputato Bonfadini nella sua splendida Relazione al Parlamento. Egli constatò che in molte strade nazionali e comunali i lavori eransi fatti con poca solidità, e che molti ponti appena costruiti erano crollati perchè erasi, se non erro, adoperata per murarli materia proveniente dalle scorie dello zolfo, anzichè da buono eschietto cemento. Quale meraviglia adunque se le spese si sieno in questo modo raddoppiate? Io non so se a questo inconveniente gravissimo siasi posto rimedio e se l'onorevole Ministro abbia accolto e preso in considerazione i fatti denunziati con tanta eloquenza, con tanta evidenza dall'onor. Bonfadini. Non intendo accusare l'onorevole Mezzanotte che in quei tempi non era Ministro, ma intendo accennare in generale ai Ministeri che si sono succeduti su quel banco, e che avrebbero dovuto, impedendo gli abusi e le frodi, procurare un poco di refrigerio ai contribuenti che tutti compiangono e che nessuno soccorre.

Io non voglio dilungarmi molto su questo argomento; tuttavia vi è un'altra questione che si riferisce alle strade e che è gravissima e di

difficilissima soluzione, ma che merita di esser studiata da un Ministro di buona volontà.

Il sistema degli appalti che noi abbiamo è un sistema conforme a quello che hanno le altre Nazioni, ma, mi duole il dirlo, dà luogo in Italia ad una infinità di abusi.

Sovente le costruzioni di opere pubbliche poste all'asta pubblica per somme lungamente studiate dai nostri ingegneri, sono deliberate a prezzi infinitamente ribassati, e come ciò non bastasse sono poi cedute con grossi guadagni ad altri appaltatori. Siccome poi nessuno può far miracoli, è avvenuto sovente che quelle opere sono state mal costruite, o che lo Stato si è trovato a fronte di impresari falliti.

Ad esempio, si è molto parlato dei lavori del Tevere. Ora, tutti sanno che quando furono posti all'asta vi fu chi offrì una gran diminuzione, ed il giorno dopo quello stesso poté svincolarsi dall'appalto cedendolo ad altri con un premio se non erro di 100 o 200 mila lire. Questi fatti vanno studiati, e sarà utile sia fatta dal signor Ministro una severa inchiesta sul sistema di viabilità del nostro paese e del modo con cui si eseguiranno i lavori.

Anche qui si nasconde la frode, questo verme roditore del nostro bilancio. Il sistema degli appalti e delle aste pubbliche è il patrimonio in Italia di audaci speculatori, che trovano sovente aiuti dove dovrebbero trovare resistenze.

Ora debbo dire alcune parole intorno alle poste.

Tutti sanno che le poste sono amministrare da un nostro collega con infinito zelo, con moltissimo senno e con sapiente operosità, di cui tutto il paese gli sa grado. — Tuttavia vorrei domandare al sig. Ministro spiegazioni di un fatto che mi colpisce grandemente.

Io ho la mania di andare confrontando fra loro i diversi bilanci delle diverse nazioni, onde farmi un esatto criterio sopra di essi. Ora, ecco ciò che ho trovato confrontando il bilancio delle poste francesi col bilancio delle poste italiane.

Io trovo che in Italia la rendita lorda è di 27 milioni, e la spesa è di 23 milioni; quindi rimangono 4 milioni netti. La spesa di percezione o di amministrazione delle poste sale in conseguenza all'87 per 100.

So bene che nelle spese vi sono compresi

anche gli 8 milioni di sovvenzione per i trasporti marittimi.

Ora, veniamo alla Francia. La Francia ha un'entrata lorda di 118 milioni, ed una spesa di 71 milioni; quindi la sua spesa di amministrazione sale al 60 per 100; cioè 21 per 100 meno della nostra. E anche nell'amministrazione francese sono compresi 23 milioni di sovvenzioni date ai vapori per il trasporto delle lettere al di là dell'Oceano.

Io non conosco esattamente la ragione di questa differenza; non mi sono ancora potuto fare un esatto criterio, ma mi pare che la differenza sia così notevole che meriti che l'onorevole Ministro studi questa questione per vedere se si potesse raggranellare anche qui con delle economie qualche milione che servisse poi, come diceva più sopra, a sistemare il nostro bilancio e ad ottenere quella benedetta trasformazione tributaria che tutti i partiti sognano e che nessuno raggiunge.

So che le relative condizioni commerciali dei due paesi han gran parte nella differenza accennata, ma pur io temo che questo argomento non valga per se solo a sciogliere la questione.

Quanto ai telegrafi, se le cose rimanessero come sono, non avrei molto a dire, perchè nell'amministrazione telegrafica quella differenza nelle spese che ho notato coll'amministrazione francese delle poste non si riscontra, come pur si dovrebbe se la miseria fosse la sola cagione della minore vendita netta. Se non che io ho un grave timore, timore che mi ha fatto nascere nell'animo la legge presentata dall'onorevole suo predecessore intorno all'ampliamento dei telegrafi a molti Comuni che ancora ne son privi.

Io amo molto che tutti i paesi abbiano il loro mezzo di corrispondere telegraficamente: ma anche qui vorrei moderare l'ardore dei signori Ministri, perchè per verità vi sono dei piccoli paesi, anche Capi-luogo di Mandamento, dove il telegrafo non serve proprio a nulla, e che tutto al più mandano, tre o quattro dispacci al mese. È vero però che per il Sindaco è un gran conforto il poter mandare in certe solenni circostanze un telegramma al Re, o al Ministro per felicitazioni, o per condoglianze. Non nego che questa non sia cosa molto lodevole, perchè mostra l'animo patriottico dei signori Sindaci. Ma veramente io credo che caricare oggi il bilancio generale dei contribuenti per procurare

ai Sindaci questa soddisfazione, sia cosa che meriti anche essa di essere esaminata; e temo che a forza di costruire telegrafi, senza che ci sia in corrispondenza il movimento commerciale del paese, si venga ad aggravare grandemente il bilancio e si finisca anche per i telegrafi ad avere quella notevolissima differenza nelle spese di esercizio che riscontriamo col bilancio francese delle poste.

E poichè ho parlato delle Poste, mi permetta l'onorevole signor Ministro di richiamare la sua attenzione sopra una grande riforma, che forse potrebbe essere facilmente praticata.

Io non sono stato molto favorevole alle Casse postali governative; non perchè io non vedessi l'utilità di raccogliere in tutti i piccoli centri i risparmi del popolo, ma perchè mi pareva che quella riforma fosse incompleta. La Cassa di Risparmio ordinaria non solo raccoglie il risparmio del povero, ma essa lo espande onde alimentare l'industria ed il commercio del proprio paese. Dalle Casse postali invece i capitali raccolti vanno versati nella Cassa depositi e prestiti, e per la maggior parte rimangono in mano al Governo, il quale ne dispone per i prestiti comunali o per i propri eventuali bisogni.

Io, confesso il vero, non amo di vedere sottratta al suo vero impiego così gran copia di capitali, i quali vanno di giorno in giorno sempre più accumulandosi nelle casse postali governative perchè l'impiego riesce molto difficile, per quella serie di sventure commerciali che hanno avuto luogo in Italia, e che qui non è luogo di rammentare.

Vi sarebbe però un modo di rendere molto utile, molto pratica la istituzione delle Casse postali, e che risponderrebbe ad un splendido concetto di un uomo di Stato, gloria del nostro paese - del conte di Cavour. -

Io devo osservare all'onorevole signor Ministro, che le somme raccolte nelle Casse postali sono nella grande maggioranza somme che provengono dal risparmio dell'operaio.

So bene che l'egregio nostro Collega che insieme colle poste dirige anche molto lodevolmente questa buona istituzione, ha allargato la mano, ed ha ai depositanti accordato interessi più alti. Ma è certo però che un grande beneficio ne avverrà allo Stato, se questi capitali si moltiplicheranno ed aumenteranno,

come oramai pare sicuro. Il lucro quindi sarà grandissimo.

Io credo, che considerando che questo lucro proviene, come dissi, in gran parte dal risparmio degli operai, sarebbe cosa opportuna, sarebbe cosa equa l'impiegarlo a dotare in parte quelle casse di pensione degli operai, che l'illustre conte di Cavour aveva avuto l'intendimento di istituire in Piemonte. Sarebbe facile raggruppare, con questi concetti, intorno allo Stato anche le altre Casse di risparmio, ed ottenere che esse pure versando parte del loro lucro al nobilissimo scopo, concorressero a fondare un'istituzione che sarebbe molto utile al nostro paese, ed allontanerebbe dal sentiero del lavoro alcune fra le gravi difficoltà che lo attraversano. Non dimentichiamo che l'operaio nella tarda età rimane sovente a carico dei figliuoli, e non gli resta che la dura prospettiva dell'ospedale o del ricovero.

Raccomando questo concetto all'on. signor Ministro; non gli domando però di dichiararsi subito in senso contrario o favorevole; soltanto desidero che egli lo prenda in serio ed accurato esame, e vegga se per avventura potesse collegare l'istituzione delle Casse postali col concetto iniziato dall'illustre conte di Cavour nel Parlamento subalpino.

Forse dovrei qui chiudere il mio lungo discorso per non importunare il Senato; ma mi rimane una ultima questione da trattare. Mi studierò di essere brevissimo.

È fuori dubbio che in ordine alle strade ferrate in Italia noi ci troviamo in una condizione molto peggiore di quella degli altri paesi. Il prodotto chilometrico lordo è minore in Italia che in tutte le altre nazioni. La differenza cresce ognora maggiormente se si considera il provento netto delle strade ferrate. Alcuni dati che ho raccolti da fonte ufficiale, dimostrano che il prodotto chilometrico lordo dell'Italia è di 19,000 lire, mentre quello della Germania è di 39,000, quello dell'Austria di 27,000, quello dell'Inghilterra di 58,000, quello della Francia di 43,000, quello del Belgio di 38,000, quello della Svizzera di 34,000; e che il prodotto netto dell'Italia non è che di 6,600 lire, mentre quello della Spagna è di 10,000, quello della Germania di 16,000, quello dell'Inghilterra 26,000, quello del Belgio 14,000.

Questa inferiorità di prodotto crea una grave

difficoltà per l'Italia. È difficile trovare dei capitali quando essi non possono sperare un interesse superiore al 2,14 per cento. In Germania trovansi facile collocarli al 6,26, in Inghilterra al 5,4, in Francia al 6,20 per cento. Questi dati sono esatti perchè mi provengono dall'Ufficio di statistica del nostro Regno.

Quindi è evidente che anche su questo proposito bisogna fare degli studi per diminuire le spese ed aumentare il prodotto netto.

Io non avrei parlato di strade ferrate nè di queste cifre se non avessi da domandare una spiegazione all'onor. Ministro.

Non sono avverso, nè lo fui mai alle Amministrazioni ferroviarie dirette dallo Stato. Credo che vi siano tanti inconvenienti ad amministrare direttamente, quanti ve ne siano nell'accordare l'esercizio a società private. Ciò proviene dagli uomini che sono messi a capi delle diverse amministrazioni. Quindi a priori credo che non si possa risolvere la questione suddetta, soprattutto se si considera che in Belgio lo Stato amministra direttamente, e di questo sistema coglie ottimi ed utili frutti; e che in altri paesi invece i risultati sono dubbi, o, peggio, non buoni. Ma noi in Italia ci troviamo in una singolare situazione.

So bene che il Ministro mi rammenterà che la situazione delle nostre ferrovie è provvisoria e che la questione è sottoposta all'esame di una Commissione parlamentare. Io temo assai che il provvisorio si prolunghi molto. Prima che la Commissione d'inchiesta abbia fatto la sua relazione, prima che i signori Ministri l'abbiano esaminata, prima che il Parlamento abbia votata la legge relativa, correrà molto tempo, soprattutto coll'atmosfera parlamentare che domina in Italia; e noi ci troviamo, non bisogna dimenticarlo, a fronte di una indeclinabile urgenza.

Noi ci troviamo, come dissi, in una singolare situazione in quanto riguarda le strade ferrate dell'Alta Italia, che abbiamo comprato, o riscattato, come suol dirsi. Veggo che nei Bilanci dello Stato si allibrano le entrate nette e non si sottopone al controllo del Parlamento le spese dell'amministrazione. Quindi quelle spese che, quando le ferrovie dell'Alta Italia erano in mano di una Società erano controllate da un'assemblea di azionisti, oggi che sono in mano dello Stato, mi duole il dirlo, parmi

non abbiano alcun controllo nè serio, nè efficace.

Che cosa avviene da ciò?

Avviene che tutte le spese si fanno senza che siano preventivamente determinate. In questo modo ammettiamo senza discussione che gli stipendi, per esempio, di cui usufruttano i nostri Ministri, siano molto inferiori di quelli che hanno taluni impiegati ferroviari.

Non credo che questo sistema sia utile e logico.

Nel Belgio le strade ferrate non solo, come notai, sono amministrate direttamente dallo Stato, ma le spese delle ferrovie sono tutti gli anni discusse e votate col Bilancio dei Lavori pubblici, come qualunque altra spesa, e non sfuggono quindi al controllo del Parlamento. Nel Belgio non si sperpera il denaro pubblico per innalzare stazioni soverchiamente ampie e belle onde appagare la smania di monumenti che esiste in Italia. Nel Belgio non si possono introdurre nel bilancio quindi molti di quegli abusi che si possono accogliere da amministrazioni che non hanno un diretto controllo.

Se la Commissione d'inchiesta indugia a compiere l'opera sua, non si può certamente lasciar continuare le cose per quella china in cui si sono messe, ed è necessario, indispensabile il discutere il bilancio delle ferrovie come qualunque altro bilancio, e ciò anche nell'interesse stesso dello Stato, perchè se noi vorremo più tardi appaltarne l'esercizio ad una società privata, naturalmente sarà più facile ottenere una grossa somma, quando noi avremo ridotto le spese di esercizio.

Nell'interesse dello Stato ed anche nell'interesse delle future combinazioni con società private, mi pare indispensabile che cessi questo stato transitorio, che è contrario a mio avviso a tutte le buone regole di un Governo costituzionale.

So bene che di tutto ciò non è minimamente responsabile l'on. Ministro attuale; imperocchè egli è l'ultima ora del giorno, quindi non può essere responsabile delle evoluzioni atmosferiche della precedente giornata; ma la mezzanotte è molto prossima all'alba, e quindi è necessario predisporre le cose in modo che il giorno nuovo sia più splendido, più sereno di quello che sono pur stati (mi duole il dirlo) i giorni caduti. Fo voti perchè nel Bilancio di

definitiva previsione il signor Ministro venga avanti al Parlamento recando quale frutto dei suoi studi e delle sue meditazioni qualche milione di risparmio, e, creda a me, tutti i miei colleghi applaudiranno vivamente all'opera sua. Il modo migliore di rendersi benemerito al paese e di creare a se medesimo dei titoli di generale e durevole riconoscenza, è di portare nell'amministrazione del suo Ministero quello spirito di severa economia a cui accennava colle mie prime parole e che è il solo mezzo di migliorare le finanze dello Stato e di permettere all'onor. Ministro delle Finanze di togliere dal nostro Bilancio quelle imposte, le quali, a mio credere, sono una indelebile macchia per noi, e che noi abbiamo debito d'onore verso le classi lavoratrici di scancellare per sempre.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole Senatore Cannizzaro.

Senatore CANNIZZARO. Prendo la parola per fare all'onor. Ministro dei Lavori Pubblici una raccomandazione.

Nel Capitolato Generale dei lavori occorrenti al trasferimento della sede del Governo a Roma, il quale Capitolato divenne poi la guida di tutti i contratti che si sono fatti ulteriormente per lavori pubblici, sta scritto l'articolo 21 così concepito:

« Potrà essere stabilito nel Capitolato speciale che sia fatta una ritenuta dell'uno per cento sulle somme dovute all'appaltatore, per assicurare, sotto la vigilanza dell'amministrazione, soccorsi agli operai colpiti da lesioni o da malattie cagionate dai lavori, alle loro vedove, ai loro figli, e per provvedere alle spese del servizio medico.

« Ultimati i lavori, la parte di questa ritenuta che non è stata impiegata viene restituita all'appaltatore ».

A me consta che questa disposizione, che io giudico saviissima, è stata dimenticata in molti, se non in tutti i contratti per lavori dello Stato.

Molte disgrazie sono avvenute anche in costesti lavori, e gli operai resi inabili al lavoro non hanno avuto alcun sussidio, come non lo ebbero molte famiglie, molti minori rimasti orfani per dolorose disgrazie di cui non si può legalmente attribuire la colpa agli intraprenditori, ma che forse con una maggiore diligenza avrebbero potuto essere evitate.

Mi si potrebbe dire che l'art. 1151 del Co-

dice Civile provvede già col dare agli intraprenditori la parte della responsabilità che loro spetta; senonchè bisogna dimostrare la colpa, ed inoltre bisogna che l'operaio faccia una tale procedura che gli operai nè sogliono, nè possono fare.

In verità da noi manca una legge speciale che fissi la responsabilità degli intraprenditori come di tutti i capi di lavoro per i danni occorsi agli operai durante l'esecuzione dei lavori; manca una legge simile a quella che è stata fatta in Germania, credo nel 1871; una proposta simile credo sia stata fatta dall'onorevole Deputato Pericoli. Ma io per ora non propongo tale legge che ha molti lati da riguardare; mancando però questa legge, certamente quella disposizione del Capitolato generale sarebbe utilmente introdotta poichè sarebbe di una certa efficacia per scemare gli effetti di molte disgrazie, ed anche per diminuirne il numero accrescendo la diligenza degli intraprenditori nel sorvegliare la salute e la vita degli operai; certamente gli intraprenditori stretti da quest'obbligo, che sarebbe convenuto in contratto, eviterebbero che operai imprudenti si esponessero per conto loro a pericoli. Le disgrazie avvenute sommano ad una cifra che io non voglio qui riferire. Nei lavori pubblici vi ha un numero di vittime equivalente ad una buona battaglia; perciò, per queste considerazioni io rivolgo all'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici la raccomandazione che voglia richiamare in vigore e fare introdurre nei contratti quest'onere. Naturalmente gli intraprenditori faranno minori ribassi ma si eviterebbe che nei lavori che si fanno per conto dello Stato vi sieno delle vittime che sono abbandonate senza soccorso. La carità privata mitiga in parte queste sciagure, ma non credo che basti.

Se l'onorevole signor Ministro vorrà ricercare, vedrà che vi sono delle famiglie di orfani il cui capo ha perduto la vita in opere dello Stato per disgrazie superiori a qualunque previdenza, se volete, ma nelle quali l'operaio personalmente non aveva nessuna colpa giacchè non aveva scelto lui il lavoro; se il signor Ministro cercherà di sollevare questi poveri disgraziati farà cosa equa.

Per queste ragioni io non raccomando una legge, poichè una legge speciale in questo mo-

mento non si potrebbe fare: non abbiamo potuto fare quella che regola il lavoro dei fanciulli; ma per lo meno provvediamo che nei lavori dello Stato sia introdotta quella disposizione che era già raccomandata in quel Capitolato generale.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Senatore Perez.

Senatore PEREZ. Ho chiesto la parola nella discussione generale perchè il soggetto del quale dovrò intrattenere il Senato ed il signor Ministro non mi si presenterà l'occasione di svolgerlo in nessuno degli articoli.

Deve esistere presso il Ministero dei Lavori Pubblici qualche progetto di legge riguardante i telegrafi e le poste; questi due progetti redatti nello scorso anno, e non presentati ancora al Parlamento, miravano a facilitare le comunicazioni telegrafiche e postali. Per essi, mentre riducevasi il prezzo delle corrispondenze, non si sarebbe recato nocimento alla finanza dello Stato, neppure in quel primo stadio in cui ogni riduzione produce un momentaneo disavanzo, quand'anche poi venga largamente compensato negli ulteriori incassi.

Per la posta, erasi immaginato d'introdurre un primo grado nel peso delle lettere semplici di 7 1/2 grammi, il quale primo grado avrebbe servito a quelle brevi corrispondenze famigliari, a quelle lettere per le quali il peso attualmente consentito di 15 grammi è soverchio. Ad esse si sarebbe con utilità del pubblico potuto applicare il prezzo di dieci centesimi. Si era fatto un calcolo, è vero, che le lettere semplici del primo grado attuale di 15 grammi, che arrivassero realmente a questo peso, sono la minor parte di fronte a tutte le semplici che spedisce la posta; ma, tenuto conto del contrabbando che andava a cessare, e di altre circostanze largamente esposte nella Relazione, anche ammesso (ciò che per me è impossibile) che non si aumentassero immediatamente le corrispondenze, il danno che si sarebbe potuto temere nel primo periodo dell'attuazione di quella legge avrebbe sorpassato di poco il milione di lire. In questo progetto, elaborato con quell'amore intelligente, che mette l'illustre Direttore delle poste in ogni suo lavoro, erasi procurato di premunirsi contro ogni possibile disavanzo, anche in cotesto primo periodo, con introdurre un nuovo servizio, che la Ger-

mania ha già adottato, e che tornerebbe di tanto utile al piccolo commercio, il servizio cioè delle cambiali.

Si era ideato che le cambiali fino alla cifra di mille lire, potessero essere rimosse per mezzo degli uffici postali. Il piccolo commerciante, che non trova certo convenienza di mandare un incaricato ad esigere, o di eleggere un procuratore nelle città italiane dove ha i suoi rapporti, avrebbe potuto consegnare all'ufficio postale la sua cambiale accompagnata dal deposito dello importare dell'atto protestatorio eventuale, e poi a suo tempo riscuoterla, dopo che l'ufficio postale di destinazione avesse dato l'avviso dell'ottenuto incasso.

Con questo mezzo, di molta utilità pel piccolo commercio, si cresceva l'utile dei proventi postali, e si faceva eventualmente fronte a quel minimo disavanzo che per alcun tempo si fosse potuto temere dalla diminuzione nel prezzo e nel peso delle lettere semplici. Altre disposizioni di minore importanza, che sarebbe troppo lungo lo enumerare, come per esempio il trasporto di piccoli oggetti con valore dichiarato, si adottavano in quel progetto; nè starò a rammentarle, non essendo questo lo scopo delle parole che dirigo all'onorevole signor Ministro.

Io solo mi limito per ora a pregarlo perchè voglia chiamare a sè questo progetto, e col suo acume vedere se (con quelle modificazioni che il suo senno e la sua esperienza potranno dettargli) egli creda conveniente di presentarlo al Parlamento. Quanto a me, ho la profonda convinzione che col medesimo si possa arrecare un utile al pubblico senza danno dello Stato; e parmi che questo grande mezzo unificatore, che è la corrispondenza, meriti di essere, precisamente fra noi, facilitato con tutti i mezzi.

Ed eguale preghiera farei ancora per i telegrafi. Anche per questi sarebbesi imitato il sistema germanico, quello cioè di stabilire una tassa uguale e fissa per qualunque telegramma, salvo a tassare ad un prezzo minimo ogni parola, qualunque fosse il numero di esse. Questo progetto, studiato con ogni cura dall'egregio direttore generale dei telegrafi, presentava oltre il vantaggio del pubblico, l'altro di accostare il nostro sistema a quello che ormai diventa generale in Europa.

Non credo che dovessero venirne molti vantaggi all'erario, ma gioverebbe al pubblico,

senza nuocere o menomare il prodotto che si ottiene dalla spedizione dei telegrammi attuali.

Mi permetto quindi di chiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro anche su questo progetto, perchè voglia esaminarlo e giudicare se sia il caso di proporlo al Parlamento.

E poichè ho la parola, dirò brevissime cose circa ad un'osservazione che ho udita dall'onorevole Senatore Pepoli.

L'onorevole Senatore Pepoli si maravigliava come, in confronto delle altre nazioni, l'introito lordo delle nostre ferrovie sia molto al disotto.

Io mi permetto di dire che due forti motivi giustificano, se non in tutto almeno in parte, questo minor prodotto.

Abbiamo in Italia delle reti incomplete. Non solo non abbiamo quelle diramazioni secondarie che presso le altre nazioni sono spinte quasi all'ultimo limite, ma gli stessi tronchi, le stesse arterie principali non hanno continuità fra di loro.

Questa è già una ragione grave del loro minor prodotto...

Senatore PEPOLI G. Domando la parola.

Senatore PEREZ. Altra ragione mi pare sia la configurazione geografica dell'Italia, ove molte comunicazioni succedono per via di mare. Stante quella forma d'una lunga striscia bagnata da tre mari, è ben naturale che noi non possiamo avere sulle ferrovie quel movimento che succede, per esempio, in Francia, che succede in Germania, dove non havvi la uguale concorrenza della navigazione marittima.

Ma io dubito, e da più tempo, che anche una terza cagione di minor movimento ed incasso possa trovarsi nella elevazione delle tariffe. Io credo che la teoria del buon mercato, promotore di maggior consumo, e però di maggiori introiti, sia infallibile al pari di quelle della scienza fisica. È indispensabile che, per tutto ciò che non è essenzialmente necessario alla vita, il maggior costo promuova una depressione nel consumo.

Io raccomanderei all'onorevole Ministro che voglia indagare se le tariffe italiane possano meritare una riduzione, per la quale, lungi dall'avversarsi, come generalmente si teme negli uffici burocratici delle ferrovie, una diminuzione di incassi, se ne abbia invece un aumento.

Rammento che un Ministro inglese (se non

erro, il Gladstone), presentatosi, ora è più tempo, al Parlamento, e lamentando come per una delle tasse previste in Bilancio (quella postale, se mal non mi appongo) si fosse incassato poco, rispetto a quello che presumevasi dover dare, ne traesse la conseguenza che occorreva diminuirla. Fu infatti diminuita, e gli introiti si accrebbero.

Questa fede negli utili effetti del buon mercato non mi pare che sia ancora entrata nei concetti e nelle abitudini delle amministrazioni delle ferrovie italiane.

Pregherei il signor Ministro di voler porre ad esame questa vitale quistione, e vedere se, per lo meno in parecchi articoli, non si possa diminuire, con utile del pubblico e della gestione ferroviaria, le tariffe esistenti.

PRESIDENTE. L'onor. Senatore Pepoli G. ha la parola.

Senatore PEPOLI G. Rispondo solo poche parole all'onor. Senatore Perez intorno a ciò che ha detto delle ragioni che contribuiscono a diminuire in Italia il prodotto lordo delle ferrovie.

Egli ha obiettato che la prima ragione, a parer suo, è che in Italia abbiamo una rete incompleta e che negli altri paesi il prodotto è maggiore, poichè la rete è più ampia e si estende regolarmente su tutto il territorio.

Mi permetta l'onor. Senatore di non essere di questa opinione; e di non esserlo, basandomi sulle cifre. Io potrei dirgli per esempio che man mano che si è in Germania venuta completando la rete ferroviaria, l'introito chilometrico lordo delle ferrovie lungi dall'aumentare è diminuito nel suo complesso.

In questi ultimi anni anche in Francia il reddito lordo chilometrico ha subito una grande diminuzione; e ciò è facile spiegarlo. Le piccole strade fanno una concorrenza alle grandi, e ne viene naturalmente che l'introito dovendo essere applicato ad un maggior numero di chilometri, diviene minore.

Questa mattina appunto un nostro Collega, competentissimo della materia, mi osservava che una delle ragioni del poco reddito che abbiamo in Italia dalle ferrovie è questa: che si sono fatte delle strade forse inutili, e che nociono quindi alle arterie principali.

Nulla ho a dire all'onor. Senatore intorno alla configurazione dell'Italia ed alla concorrenza che fanno alle ferrovie i battelli a vapore; ciò

è esatto ed io certo non voglio contraddirlo. E non voglio neppure contraddirlo in ciò che egli ha detto sulle tariffe troppo elevate. Credo infatti che in Italia alcune tariffe sieno troppo elevate, ma non però tutte.

In alcuni paesi dove l'introito delle strade ferrate è maggiore che da noi, le tariffe sono superiori alle nostre. Ma è certo che noi con i decimi e sopra decimi, abbiamo aumentato il prezzo delle percorrenze. Naturalmente, l'imposta esce dalle tasche dei viaggiatori; è sempre il medesimo viaggiatore che paga un prezzo *B* per lo Stato e un prezzo *C* per le imprese ferroviarie. Certo è che il complesso del prezzo per esso è grave.

Ma non è questa, onorevoli Senatori, la vera ragione per la quale le Strade ferrate in Italia fruttano poco.

La vera ragione è la miseria del paese, è la mancanza di un sufficiente commercio e di una sufficiente industria. Fino a che noi non avremo, mutando e trasformando il sistema tributario, lasciato che la industria ed il commercio si sviluppino, le nostre Strade ferrate non frutteranno quello che fruttano negli altri paesi, dove le condizioni del Bilancio hanno permesso di usare maggiore misericordia a coloro i quali lavorano e si industrializzano, e che in fin dei conti formano la ricchezza del paese cui appartengono (*Approvazione*).

Senatore CACCIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CACCIA. Le belle parole testè pronunciate dal Senatore Perez fanno in me insorgere il bisogno, sibbene per nulla erami preparato, di dar opera a precisare ancora di più ciò che costituisce il suo voto, e che è anche il vero, quello appunto, che si addivenga al più presto che si può alla unificazione delle tariffe ferroviarie; ed aggiungo che le parole mie, dal concetto generale dell'illustre oratore, han tratto ad un tema speciale, quale è quello delle tariffe delle ferrovie *calabro-sicule* circa il trasporto degli zolfi.

Voi conoscete, signori, che lo Stato è il costruttore di codeste strade: che si fanno a tutte spese del bilancio: che lo Stato ne è l'esercente, e che da esso si è trasferito l'esercizio per epoche diverse alla Società delle ferrovie meridionali. Tutto farebbe credere che, unico padrone, unico esercente in regioni ita-

liane, e quasi in contatto, si avessero tariffe ferroviarie uguali. Niente di tutto questo. Io vi dirò cosa (e mi dispiace di non avere qui a mia disposizione gli opportuni documenti per darvene lettura, ma lo attesto sul mio onore) io vi dirò cosa cui voi stenterete aggiustar fede. E soprattutto ciò potrebbe bensì essere la conseguenza del considerare come a nissuno sia venuto in mente di levare contro essa reclami incessanti.

E qui anche fate a fidanza con me. In tutti i modi si è fatto avvertito il Governo dell'enormità delle conseguenze della disparità — in tutti i modi si sono sporte preghiere e reclami; ma tutto è stato rejetto in via amministrativa.

Non vi ha chi non sappia che una delle principali produzioni della Sicilia sia lo zolfo; e che le principali miniere di esso siano proprio nelle regioni interne della Sicilia. È desso un prodotto che ha un vero valore commerciale solo quando arriva alle spiagge o ai porti della Sicilia per la esportazione; ed in tal momento doventa anche fonte di proventi per il bilancio dello Stato, atteso l'imposta sulla esportazione.

Ebbene, mentre tali due scopi dovrebbero venir fecondati precipuamente, piacciavi ricordare le tariffe sulla trazione delle ferrovie calabro-sicule applicate specialmente alla Sicilia, e troverete che per esse lo zolfo da Leonforte, da Caltanissetta, da qualunque punto si voglia trarre a Licata, a Girgenti, a Palermo, a Bicocca, a Catania, paga 12 centesimi per tonnellata al chilometro oltre il diritto fisso. Si rammenti il Senato che havvi differenza su tale tariffa allorchè lo zolfo già arrivato a Bicocca, muova per Siracusa o da Catania muova per Messina, avvegnachè quella tariffa ferroviaria in tali casi diminuisce sino a sei centesimi per chilometro la tonnellata oltre lo stesso diritto fisso.

Quale è il trattamento che allo zolfo vien fatto dalle tariffe ferroviarie per la trazione nelle regioni Calabre?

Desso è quello di 3 a 4 centesimi per tonnellata al chilometro, secondo la maggiore o minore estensione del percorso, cioè quello stesso che è dalle tariffe meridionali previsto per tutte le linee delle ferrovie meridionali. Non vorrei errare dicendo che il percorso minimo sia di 300 chilometri.

Eccovi evidente l'enormità che ho segnalato fin dalle mie prime parole.

Sotto la stessa amministrazione, sotto lo stesso esercente, e per la trazione su d'una strada fatta coi denari dei contribuenti dello Stato, lo stesso prodotto è trattato con tale disparità da fare rabbrivire! Ma ciò non è tutto. Sentite cosa che è sì sconcia, e che tanto si ribella al senso comune da dovermi proprio limitare nelle frasi per esporvela.

Leggete nella tariffa delle ferrovie Calabro-Sicule, ma per la sola Sicilia che (prendiamo ad esempio) lo zolfo se fosse trasportato a grande o a piccola velocità da paesi centrali della Sicilia a Messina, e quindi transitato a Reggio a rischio e spese del padrone dello zolfo, appena arrivato alla stazione di Reggio, l'amministrazione delle ferrovie Calabro-Sicule contabilizza il totale percorso non più con quella tariffa di 12 centesimi, ma con la tariffa meridionale di 3 o 4 centesimi, e reputando che la trazione sia stata fatta per intero su ferrovie delle Calabrie restituisce al trasportatore quel più che ha pagato. Adunque i produttori siciliani quando alle spiagge dell'isola, e per un'esportazione utile ad essi ed allo Stato, portano una delle loro principali produzioni, sottostanno alla tariffa di 12 centesimi. Ma se nulla pagando allo Stato, volessero trarlo alle spiagge calabre, tutto cangia in un colpo, e una tariffa che è ora il quarto, ora il terzo è loro graziosamente attribuita. Piacciavi, signor Ministro, porre sotto i vostri occhi quelle disposizioni, e nella vostra coscienza si leverà un sentimento di indignazione che non potrà essere attutito da qualunque veduta, o fine, o scopo informati da cause meno giuste.

Ma quale è la ragione di tanta disparità di trattamento di tariffe sulle linee siciliane e sulle calabresi? Mi si è detto che le linee ferroviarie in Sicilia non sono completate, e che, non avendo ancora tutto il loro sviluppo, fa bisogno tenere alta la tariffa per non arricchire impunemente gli spedizionieri.

Ma, o Signori, è mai venuto in mente ad alcuno di asseverare che le linee ferroviarie della Calabria sieno al completo? Sembrerebbe che vi sia ancora molto a desiderare, e niente meno che si aspetta ancora la linea Eboli-Reggio, il tronco di Potenza e di Cosenza; ed altri non pochi. Dunque, se non questo,

qual è il vero motivo per cui sulle ferrovie della Calabria si applica una tariffa a 3 o 4 centesimi, secondo il maggiore o minore percorso, a quelle stesse spedizioni di merci a grande o piccola velocità che nelle ferrovie della Sicilia sottostanno ad un'altra tariffa?

Da quale ragione è dunque informata differenza cotanta? Taluno a bassa voce susurra che si fa un servizio cumulativo il pagare allo spedizioniere la differenza della maggiore tariffa? È troppo assurdo tal motivo - lo disprezzo.

E se ricordassi al signor Ministro il ricavato dell'esercizio ferroviario delle linee della Sicilia, non già per la parte dell'introito, avvegnachè questo deve essere maggiore ove maggiori sono le tariffe, ma per il numero maggiore dei passeggeri, per la quantità maggiore delle merci in partenza da una all'altra stazione, io lo persuaderei che è opera di somma urgenza fare cessare quelle meno convenienti differenze.

Prego quindi l'onorevole Ministro a studiare questa questione col suo senno, e a suo comodo, e quindi favorirmi una risposta in proposito.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Farò brevissime risposte agli onorevoli Senatori, che hanno preso la parola in questa discussione generale, e comincerò dall'onorevole Senatore Pepoli.

È inutile che io dica essere intenzione del Governo di portare tutte quelle economie che saranno possibili nella spesa del Bilancio dei Lavori Pubblici. Le frasi in questa circostanza valgono poco; spero coi fatti dimostrare che il Governo farà a quello scopo quanto è in suo potere.

L'onorevole Senatore Pepoli, seguendo in ciò l'on. Relatore della Commissione, si meraviglia perchè la spesa delle strade, che sono a carico dello Stato, riesca maggiore di quella di manutenzione delle strade che sono a carico delle Provincie. Per verità, questi confronti non si possono fare per la ragione che la spesa di manutenzione cresce o diminuisce secondo i luoghi attraversati dalle strade. Ed è notevole che talune manutenzioni vanno a 650 lire al chilometro, talune altre a 1600 lire; per la qual cosa non deve far meraviglia se, aggruppando le differenti somme che costa allo Stato

la manutenzione di strade poste in condizioni cotanto diverse, apparisca una spesa media chilometrica a carico dello Stato maggiore di quella che sostiene una data Provincia.

Quanto alle strade obbligatorie, convengo anch'io che di spese se ne sono fatte soverchie per progetti talvolta grandiosi, mentre dovrebbero limitarsi solamente a comunicazioni molto modeste; e già su di ciò ho portata la mia attenzione e qualche disposizione ho dato.

Per quelle strade che sono in costruzione a cura dello Stato, l'onorevole Senatore Pepoli sa che a questo servizio si è provveduto per legge, e il Governo è legato dalle prescrizioni legislative, fra le quali la legge del 30 maggio 1875, la cui esecuzione sta ora prendendo sviluppo. Sarà al 1884 che potrà vedersi se sia il caso di fare qualche modificazione. Informerò intanto il Senato dello stato delle cose da me trovato relativamente alle strade autorizzate con la citata legge.

Lo stanziamento del 1879 in due milioni è già tutto impegnato ed è impegnata una parte ancora dello stanziamento del 1880, cosicchè io sarei stato obbligato a sospendere ogni ulteriore lavoro. Certo le Amministrazioni passate hanno voluto essere deferenti alle sollecitazioni che vengono da tutte le parti per affrettare i lavori, ma per me francamente dichiaro che mi atterro agli stanziamenti, e i lavori tanto saranno da farsi per quanto possano essere coperti dalle somme iscritte in Bilancio. Non volendo per altro sospendere i lavori, anzi volendo nel corso di questo anno appaltare alcuni tratti di strada desiderati ed urgenti, sono stato indotto a presentare all'altro ramo del Parlamento un progetto di legge per avere una inversione di fondi, non per accrescerli; vale a dire perchè dallo stanziamento del 1880 si togliesse un milione e lo si portasse sul Bilancio del 1879.

Venendo alle *Poste*, dirò pochissime parole.

Allorchè ho voluto occuparmi di questo importantissimo servizio, ho veduto con molta mia compiacenza che siamo proprio in un deciso progresso.

C'è stato un anno in cui le poste hanno prodotto una perdita allo Stato di circa dieci milioni. A poco a poco questa perdita è andata diminuendo, poi è cominciata una certa utilità, finchè adesso tale utilità è giunta ai quattro milioni.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GENNAIO 1879

Quello che è stato detto in quest' Aula per le ferrovie vale anche per le poste; il termometro del loro progresso è la condizione generale economico-commerciale-industriale del Paese. Speriamo che il nostro paese svolga tutte le sue ricchezze e vedremo certo sollevarsi nello stesso tempo i prodotti delle ferrovie ed i prodotti anche delle poste.

Quanto ai telegrafi, debbo dire all'onor. Senatore Pepoli, che non si tratta di mettere dei posti telegrafici nei piccoli Comuni, ma soltanto nei Capo-luoghi di Circondario che non ancora ne hanno, ed io sono persuaso che questa spesa produrrà poi nella parte delle entrate un compenso abbastanza significante.

Per ciò che concerne le Casse di risparmio, io ringrazio davvero l'onorev. Senatore Pepoli delle idee che ha sviluppate e ne farò tesoro e soggetto di diligente studio.

Non mi dilungherò molto sulle strade di ferro e sui relativi prodotti, perchè già dalla discussione le cose si sono chiarite.

Quanto alle ferrovie dell'Alta Italia, io debbo dire che mi trovo in una condizione singolare. La legge stabilisce che vi sia un regolamento il quale dapprima debba essere esaminato dalla Corte dei Conti e poi dal Consiglio di Stato. Quando io ho assunto il Ministero dei Lavori Pubblici, un progetto di regolamento era stato già trasmesso alla Corte dei Conti e questa aveva dato il suo parere, e poi tutto, e parere e progetto, era stato mandato al Consiglio di Stato, dal quale aspetto lo avviso. Avvi quindi un'interessantissima Amministrazione che agisce senza regolamento. Io faccio tutto quello che posso affinchè non nascano inconvenienti, ma il Senato comprenderà bene, che non ci possiamo mettere in una via normale, se prima questo regolamento non sarà compiuto.

Quanto alla spesa poi e all'entrata, prego l'onor. Senatore Pepoli di riflettere che nel Bilancio di prima previsione trovasi un allegato che tratta della spesa e della entrata per le ferrovie dell'Alta Italia.

È mia opinione che questo allegato contenga delle cifre troppo sommarie, e io spero che nel prossimo Bilancio le cose saranno esposte con maggiore larghezza; imperocchè il primo a desiderare il controllo del Parlamento dev'essere il Governo, onde trarne forza sufficiente d'in-

fluire sull'amministrazione locale. Credo di non aver altro da rispondere all'onorevole Pepoli.

L'onorevole Cannizzaro desidererebbe che si introducesse in tutti i contratti d'appalto un patto, mediante il quale si farebbe una ritenuta sulle somme spettanti agli appaltatori per venire in soccorso di quegli operai che avessero delle sventure durante il lavoro.

È cosa che merita studio, e che va forse regolata da una legge per istabilire, non la ritenuta che l'amministrazione ha facoltà di prescrivere sugli averi dell'appaltatore, ma come e da chi debba determinarsi ne' singoli casi la misura del soccorso; imperocchè, se da un lato l'appaltatore paga l'1 per 0/0, o quel che sia, si crede dall'altro disimpegnato da ogni altra responsabilità, avvenga quel che può avvenire; e provvederà con minor cura a tutelare la vita de' poveri operai dai pericoli di cui sono minacciati. Perciò io m'impegno a studiare la questione, e laddove possa trovare un temperamento, che da un lato non diminuisca troppo la responsabilità degli appaltatori, e dall'altro costituisca un fondo per venire in soccorso agli operai ammalati o feriti per cagione di lavoro, io sarei felicissimo di trovare il mezzo che possa soddisfare ai manifestati desiderî.

Ringrazio l'onorevole Senatore Perez di aver richiamato la mia attenzione sopra gli studi e i lavori fatti per migliorare il servizio delle poste e dei telegrafi, e lo assicuro che porrò ogni cura per profittare degli elementi da lui raccolti, e spero che le cose maturamente esaminate metteranno in rilievo non solo il vantaggio del pubblico servizio, ma eziandio quello dell'erario, sì che il Ministero possa essere in grado di presentare un progetto di legge tanto per le poste, quanto per i telegrafi.

All'onorevole senatore Caccia poi, debbo dire che le tariffe così discordi delle Calabro Sicule mi hanno veramente fatto grave impressione, ed io prendo impegno di esaminarle con tutta la diligenza, onde trovar modo di togliere quegli inconvenienti che egli ha così bene fatto valere davanti al Senato.

Senatore GIOVANOLA, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola il relatore della Commissione.

Senatore GIOVANOLA, *Relatore*. Come Relatore della Commissione permanente di Finanza, io veramente non avrei nulla a dire sopra i vari voti che si sono espressi in questa discussione, i quali, essendo rivolti all'esecuzione del Bilancio, concernono unicamente l'azione del Ministero; però l'onorevole Senatore Pepoli, mentre fece benevola menzione di alcune frasi contenute nella Relazione, mi ha messo nel dovere di dare una spiegazione, ed è questa: che egli ha considerato il nostro voto di economie nel senso che si dovesse andare a rilento nel proporre opere nuove nel Bilancio dei lavori pubblici, mentre quella frase si è usata non col l'intendimento che egli vi attribuisce, ma nel senso che le opere medesime, le quali son ritenute necessarie, potendosi fare con maggiore o minore spesa, lo studio dell'economia sta nello eseguirle in modo che non si gettino inutilmente denari, e non si spenda venti in quello che si può fare con dieci.

Certamente tutte le opere pubbliche che si trovano nel Bilancio sono l'effetto di studi che ne abbiano dimostrata la necessità, e per quelle che importano una spesa maggiore di lire 30,000 si richiede pure una legge speciale, la quale è sempre preceduta da lunghi e maturi studi, tanto nel Consiglio superiore tecnico, quanto nel Parlamento. Quando poi la spesa è autorizzata, allora incomincia per l'Amministrazione il dovere di vigilare affinché il denaro dello Stato sia speso con diligente moderazione, e non si corra ad impegnare l'Erario in un dispendio molto maggiore di quello ch'era stato presunto quando si è ordinata la spesa, onde non avvenga che, dopo speso il milione ch'era stato concesso per l'intera opera, si verifichi la necessità di venire a chiedere al Parlamento altri milioni per condurla a termine.

Dunque noi, facendo voti perchè si usi economia, non intendiamo che si desista dall'introdurre nuove opere nell'azienda dello Stato, ma che le spese ne siano fatte colla maggiore economia possibile, compatibilmente collo scopo delle opere medesime. Per dimostrare l'opportunità de' nostri voti, non mancherebbero esempi in questa stessa città di Roma, in cui alcune opere fatte con minor spesa, avrebbero egualmente soddisfatto ai bisogni di pubblico servizio, senza maggiore aggravio del Bilancio. Questo è il senso del nostro voto di economia.

L'onorevole Senatore Pepoli ha fatto un'altra osservazione, che ha dato luogo ad una risposta del signor Ministro, riguardo alla manutenzione delle strade.

Egli è un fatto evidente ed incontestabile che l'unità di spesa chilometrica per la manutenzione stradale non è eguale per tutte le strade; ma quando si parla di parecchi tronchi, variamente situati, variamente costrutti, variamente frequentati, si può benissimo calcolare sopra una media di spesa, e paragonare il costo dei 279 chilometri che entrano nella manutenzione dello Stato, ai 178 che ne escono.

E sta pure l'osservazione che queste sono strade vecchie, scadenti, molto battute dal carreggio, siccome arterie della più attiva circolazione, cui si vanno man mano surrogando le ferrovie; mentre quelle sono strade nuove di recente collaudazione, sulle quali per lo più nei primi anni il movimento resta assai scarso.

Abbiamo anche citato l'esempio dell'amministrazione stessa, la quale nel capitolo successivo, che riguarda la manutenzione delle opere idrauliche, dichiara che in seguito ai più accurati studi ha trovato possibile un'economia di lire 115,000.

La Commissione permanente si è augurato che il beneficio dei più accurati studi si estenda pure alla manutenzione delle strade.

Infine farò qualche cenno sopra la questione delle strade comunali obbligatorie.

Già l'anno scorso la Commissione permanente di finanza aveva notato che veramente la legge delle strade comunali obbligatorie, il cui concetto era stato altamente saggio e benefico, nell'applicazione che se ne fa in molti paesi riesce di grave danno e rovina ai poveri Comuni. E ciò dipende quasi unicamente dallo scambio di una vocale. Con la sostituzione di un *e* ad un *o* si è fatto il miracolo di rendere funesta una legge sommamente provvida.

L'articolo 1° della legge 30 agosto 1868 dice a chiare note: È obbligatoria per i Comuni la sistemazione delle strade comunali che sono necessarie per porre in comunicazione il maggior centro di popolazione d'un Comune, col capoluogo del rispettivo circondario o col maggior centro di popolazione dei Comuni vicini.

Il Ministero, nelle istruzioni che ha emanato per l'esecuzione della legge, dichiarava obbligatoria ai Comuni la costruzione delle strade

necessarie a metterli in comunicazione col capoluogo del circondario e coi maggiori centri di popolazione dei Comuni vicini; e sentenziava doversi intendere che questi due obblighi sono distinti, e che perciò non possono sostituirsi l'uno all'altro. Onde nella pratica è derivata la conseguenza che si pretende che ogni Comune debba avere comunicazione diretta con tutti i capoluoghi dei Comuni circostanti. Quindi ne è venuto che qualunque poverissimo Comune che si trovi da una parte appoggiato ad un monte e dall'altra lambito da un fiume, si vuole costretto a varcare fiumi e montagne per unirsi con istrade carreggiabili ai centri dei Comuni limitrofi, senza badare alla sua possibilità finanziaria; onde si pretende da paesi di cui l'intero territorio non vale 50,000 lire, che facciano lavori per parecchie centinaia di migliaia di lire.

Quelle opere, essenzialmente impossibili, non si faranno mai; ma si costringono i Comuni a fare le spese dei progetti che saranno inutili; e se i Comuni per deficienza assoluta di mezzi non possano sopportarne la spesa, il prefetto fa redigere d'ufficio i progetti.

Già in una delle precedenti relazioni la nostra Commissione ebbe a notare come una troppo grande parte dei fondi stanziati per le strade obbligatorie, anzichè alla costruzione delle strade sia stata devoluta alla costruzione dei progetti. Anche oggidi, malgrado che siasi data maggiore spinta ai lavori, dei 24 milioni già spesi sul bilancio dello Stato, quasi sei

milioni sono devoluti alle spese del personale tecnico.

Prego quindi l'onor. sig. Ministro il quale essendo venuto di recente al potere non è compromesso dall'interpretazione data alla legge da' suoi antecessori, di volere esaminare nuovamente la questione, perchè si tratta della rovina di molti Comuni. Io devo frequentemente occuparmene, come membro di una Deputazione Provinciale, la quale si trova continuamente in lotta coi rappresentanti del Governo, per richiamarli alla giusta applicazione della legge.

Tutti desideriamo che si facciano delle strade. E chi è in giornata quell'uomo che prende parte all'amministrazione del suo paese, e che non vuole che si facciano delle strade? Ma in tutto vi deve essere una misura di ragionevole discrezione; e non si può tollerare che il beneficio della viabilità si converte in un flagello per tante povere popolazioni.

Sono ben contento che l'onorevole Senatore Pepoli mi abbia presentata questa occasione di ripetere il voto espresso nella Relazione dell'anno scorso, che la legge fosse richiamata ai suoi principî

Con questo non ho altro da aggiungere, riservandomi di fornire nella discussione dei capitoli, quegli schiarimenti che possono essere di mia competenza.

PRESIDENTE. Nessun'altro domanda la parola si procede alla lettura della Tabella.

Il Senatore, *Segretario*, CHIESI legge:

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA — Spese effettive.

Spese generali.

1	Ministero - Personale (Spese fisse)	734,750 »
2	Ministero - Materiale	46,000 »
3	Dispacci telegrafici governativi (Spesa d'ordine).	30,000 »
4	Casuali per tutti i servizi dell'amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti	170,000 »
		980,750 »

PRESIDENTE. Chi approva questo totale si alzi.

(Approvato).

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GENNAIO 1879

Spese per lavori pubblici.*Genio Civile.*

5	Personale (Spese fisse)	1,987,556 »
6	Spese d'ufficio	197,683 »
7	Spese di trasferte, d'indennità e diverse	689,000 »
	(Approvato)	2,874,239 »

Strade.

8	Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali e spese eventuali.	6,890,063 60
9	Concorsi obbligatori per opere stradali	19,570 »
	(Approvato)	6,909,633 60

Acque.

10	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1 ^a categoria e d'irrigazione	1,100,000 »
11	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2 ^a categoria	4,700,000 »
12	Assegni e fitti - Opere idrauliche di 1 ^a categoria e d'irrigazione (Spese fisse)	236,680 »
13	Assegni e fitti - Opere idrauliche di 2 ^a categoria (Spese fisse)	967,572 »
14	Concorso per opere idrauliche consortili (3 ^a categoria) giusta l'art. 97 della legge sui lavori pubblici	50,000 »
15	Sussidi ai comuni e ad altri corpi morali per opere di difesa (4 ^a categoria) degli abitati di città, villaggi e borgate, a termini dell'art. 99 della legge suddetta.	100,000 »
16	Servizio idrografico fluviale	4,000 »
17	Spese eventuali per le opere idrauliche	509,000 »
	(Approvato)	7,667,252 »

Bonifiche.

18	Assegni ed indennità al personale di bonifica (Spese fisse)	123,000 »
----	---	-----------

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GENNAIO 1879

PRESIDENTE. L'onorevole Senatore Berti ha la parola.

Senatore BERTI. Io dovrei parlare, siccome ne ho l'obbligo, avendo chiesta la parola sul n. 20 di questo capitolo. Ma, come gli onorevoli miei Colleghi sentono, ho da questa mane la voce eccessivamente abbassata, in modo che credo non potrei farmi intendere. Naturalmente io non domando che sia mutata la cifra del Bilancio; mi interessa solo di richiamare l'attenzione dell'onorevole sig. Ministro sopra alcuni lavori importantissimi ed urgenti.

Perciò, se l'onorevole sig. Ministro avesse la bontà di favorire un altro giorno in Senato, io potrei fargli una interrogazione anche fuori della discussione del Bilancio dei lavori pubblici. Altrimenti continuerò come meglio mi sarà dato.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Sono agli ordini del Senato. Se l'onorevole Senatore Berti vuol fare una interrogazione, può presentarla, ed io dirò il giorno in cui potrò venire in Senato per rispondere. Se poi è cosa di poca entità, può presentarla in questo momento, ed io risponderò anche subito.

Senatore BERTI. Veramente io dovrei dare un certo sviluppo alle mie idee. Ad ogni modo, mi ci proverei.....

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io sono agli ordini del Senato.

Senatore BERTI. Io sono grato all'onorevole sig. Ministro, e devo accettare la sua gentile offerta, perchè poco monta lo stancarmi io stesso, ma, con una voce come la mia, è indubitato che stancherei il Senato.

PRESIDENTE. Il Senatore Berti è pure iscritto per parlare sul numero 124, che ha relazione con questo.

Senatore BERTI. È tutto un soggetto.

PRESIDENTE. Se il Senatore Berti non muove difficoltà, andremo innanzi nella lettura e nella discussione sino al n. 124 sul quale avrà la parola.

Senatore BERTI. Sento che la voce oggi non mi soccorre, quindi non potrei parlare.

PRESIDENTE. Forse in quest'oggi non arriveremo al n. 124.

Senatore BERTI. Ad ogni modo sono agli ordini del Senato.

PRESIDENTE. Si prosegue la lettura dei capitoli:

Il Senatore, *Segretario*, CHIESI legge:

Porti, spiagge e fari.

19	Manutenzione e riparazione dei porti	883,000 »
20	Escavazione ordinaria dei porti	2,200,000 »
21	Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese fisse)	80,398 45
22	Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese variabili)	9,717 »
23	Pigioni pel servizio dei porti (Spese fisse)	1,495 »
24	Manutenzione ed illuminazione dei fari	395,476 »
25	Personale pel servizio dei fari (Spese fisse)	205,983 »
26	Personale pel servizio dei fari (Spese variabili)	11,678 »
27	Sussidi per opere ai porti di 4 ^a classe (Art. 198 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F)	160,000 »

Senatore PEREZ. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PEREZ. Non ignora l'on. Ministro dei

Lavori Pubblici come nel porto di Palermo il Governo, con provvida cura, abbia fatto dei notevoli miglioramenti ed ingrandimenti. Tra

questi miglioramenti è quello d'una diga, intesa a difendere dai marosi una parte del porto di Palermo, che dicesi *Cala*. È un piccolo porto annesso al maggiore, che serve al cabotaggio dell'isola. Esso s'interna nella città in una parte assai popolosa; e quivi sboccano i corsi luridi della medesima.

Era in passato lievemente avvertito un molesto odore proveniente da quegli sbocchi. Ma dopo fatta la diga, la quale partendosi dalla riva verso il nord est, difende dalle maree quella parte del Porto, le acque vi rimasero quasi stagnanti. Da ciò, non solo l'aumento delle moleste esalazioni, ma una grave apprensione che queste riescano nocevoli alla salute pubblica. D'anno in anno, come il lavoro della diga s'è andato compiendo, si sono sviluppate delle febbri, che da molti si attribuiscono, se non del tutto, almeno in gran parte ad effetto di questa immobilità delle acque.

Certamente l'utilità del lavoro è innegabile per l'ancoraggio sicuro delle navi di cabotaggio; ma sarebbe desiderabile che, giusta il relativo articolo della legge sulle opere pubbliche (se non erro 87 lett. F) si provveda radicalmente a che cessino quelle moleste esalazioni. Ma intanto, come provvedimento d'urgenza, occorrerebbe che le escavazioni, che si fanno abitualmente nel porto, fossero fatte in quella località in più larga scala e periodicamente affinché que' depositi immondi che mano mano si verificano, sieno rimossi, e interceda una maggior massa d'acqua tra il fondo e la superficie del mare, poichè è certo che quanto maggiore sia il volume delle acque presso la riva, tanto meno dannose riuscir devono le materie che vi si scaricano.

Io quindi mi permetto di raccomandare allo zelo dell'on. signor Ministro perchè, in attesa di più radicali provvedimenti, che invoco, voglia nella distribuzione delle somme relative all'escavazione dei porti tener conto di questa circostanza perchè sia fatta nell'anno in corso, e in questa stagione propizia, una larga escavazione.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Assicuro l'onor. Senatore Perez che mi darò ogni cura per evitare, o almeno diminuire, i danni che egli ha

rammentati; e darò le disposizioni necessarie perchè si facciano quei lavori da lui desiderati.

Senatore PEREZ. Ringrazio l'onorevole signor Ministro.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda la parola pongo ai voti il totale del capitolo:

Porti, spiagge e fari in L. 3,947,747 45.

Chi l'approva, sorga.

(Approvato).

PRESIDENTE. Sul capitolo delle strade ferrate spetta la parola all'onor. Senatore Pantaleoni.

Senatore PANTALEONI. Spero che l'onorevole signor Ministro mi vorrà consentire che prenda l'occasione di questo titolo, *delle strade ferrate*, per dirigergli una domanda ed una preghiera.

La domanda è relativa alle condizioni nelle quali si trovano le strade ferrate romane.

Senza entrare in tutti i particolari, i quali non ricordo interamente, e sono molto più noti all'onorevole signor Ministro, credo però di esser nel vero, affermando che esiste un contratto fatto da lungo tempo per riacquistare allo Stato quelle ferrovie, o un principio almeno di contratto, che ha avuto anche un principio di esecuzione per l'acquisto parziale, o semitotale delle obbligazioni, ed un contratto anche eventuale sulle azioni delle dette ferrovie.

Questo contratto però, il quale già da più anni sarebbe stato fatto, non ha avuto mai il suo definitivo assettamento, giacchè non si sono ancora appurate tutte le condizioni, e frattanto l'Amministrazione si trova per necessità in uno stato provvisorio e quindi cammina come camminano tutte le Amministrazioni provvisorie, cioè alla peggio, e ciò sia detto senza che per questo io intenda farne carico a qualsiasi individuo in particolare a chi la dirige o contribuisce nella direzione di essa. Credo anche, se io non sono male informato, di potere asserire che parecchi dei possessori di obbligazioni, non avendo voluto accettare e condizioni della perdita, se non erro, dei 4 stanziamenti che non erano stati pagati, hanno ricorso ai Tribunali, e l'Amministrazione, ossia la Società e quindi poi il Governo, nel caso che questi sia poi l'acquirente delle strade, sarebbero poi condannati all'intero pagamento delle obbligazioni ed a rifare i danni ed alla perdita che ne segue per le spese.

Io vorrei dunque interrogare l'onorevole Mi-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GENNAIO 1879

nistro sullo stato vero delle cose in questo punto e se sia vero egualmente, come credo, per molti fatti che mi sono stati riferiti, di potere affermare, che gl'interessi dello Stato gravemente ne soffrono, ed allora poi vorrei domandare all'onorevole Ministro quali sono le intenzioni sue e le intenzioni del Governo per procedere ad un definitivo assettamento, quale che egli creda il più conveniente, perchè di tutte le definizioni possibili la peggiore è, a mio senno, quella adottata finora, ossia quella di lasciare andare le cose come stanno, perchè stanno piuttosto maluccio, per non dire malissimo.

Dopo questa domanda, mi permetterò di dirigerli una preghiera relativa al servizio cumulativo delle ferrovie. In tutti i luoghi quasi del mondo, almeno in quelli che io conosco più particolarmente, come in Inghilterra, Francia, Germania, in qualunque stazione, per piccola che sia, si può ottenere il biglietto e l'iscrizione del bagaglio per altra stazione non solamente dell'Impero o del Regno ma, quasi direi, dell'estero.

Invece in Italia riesce difficilissimo di potere qualche volta ed anche nei centri abbastanza grandi, avere un biglietto ed inscrivere un bagaglio per qualsiasi stazione secondaria, perchè, specialmente la iscrizione del bagaglio, la si rifiuta. Questo danno o disturbo è gravissimo (è minore certo per Senatori che abbiamo a nostro grado almeno il biglietto personale) e diventa oltre ogni dire noiosissimo quando, come talvolta accade, si è costretti a rinnovare la spedizione del bagaglio durante la notte e non sempre con sufficiente tempo, e dove per soprassello vi sia cambio di treno o di vagone.

Da principio mi si diceva che il nostro sistema ferroviario era sull'infanzia e che quindi non vi era ancora stato il tempo di introdurre il servizio cumulativo da per tutto.

Ora però, dopo diciotto anni che l'unità d'Italia può dirsi quasi compiuta, parrebbe anche a me che si dovesse porre riparo a questo inconveniente tanto più che a porre questo rimedio non vi sarebbe oggi, credo, altro ostacolo all'infuori del comodo dell'Amministrazione e degli impiegati.

Questa preghiera io rivolgo all'onor. Ministro nella speranza che egli voglia riparare ad un

inconveniente il quale se non è proprio grave è certo noiosissimo al pubblico.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola, il signor Ministro dei Lavori Pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Relativamente alle condizioni della Società per le ferrovie romane, il Senato è a cognizione dei progetti che si sono fatti, ed anche de' diversi progetti di legge che in altri tempi sono stati presentati al Parlamento, e sa eziandio le ragioni per le quali non si è potuto venire ad una soluzione definitiva.

Tale stato di cose, come è attualmente, certo non può durare. In questo momento sono in corso degli studi per trovare modo di assestare questi gravi interessi che oramai si possono dire dello Stato, perchè lo Stato è divenuto il possessore di una gran parte delle obbligazioni delle ferrovie romane.

Comprenderà il Senato, che in pendenza di questi studi e anche di qualche pratica iniziata, io non potrei esprimere opinione di sorta. Soltanto dico che il Governo si occupa grandemente di questo grave argomento, e spera fra breve di poterne presentare la soluzione definitiva.

Quanto al servizio cumulativo, anch'io deploro che vi siano degli inconvenienti; ma posso assicurare il Senato che attualmente si sta studiando il modo di eliminarli. Spero che questi studi saranno compiuti fra pochi giorni, e che anche questa parte del servizio possa essere regolarizzata in modo plausibile.

Senatore PANTALEONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PANTALEONI. Io ringrazio l'onorevole signor Ministro, della buona disposizione che ha dimostrato ad accettare la mia preghiera ed a soddisfare alla mia domanda. Quanto alla preghiera è di facile accontentamento e quindi spero che sarà ben presto esaurita. Non posso però che insistere perchè questi studi che, come dice l'on. signor Ministro, si stanno facendo per l'assetto della questione delle ferrovie romane, sieno condotti a fine, perchè è oltre tre anni che l'affare pende, e, come l'onor. signor Ministro ha detto, il danno è veramente grande per lo Stato e per il servizio pubblico.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GENNAIO 1879

Dopo questo non mi resta che ringraziarlo di nuovo.

(L'on. Senatore, Segretario, Chiesi riprende la lettura del Bilancio).

Strade ferrate.		
28	Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate del regno (Spese fisse).	355,954 »
29	Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate del regno (Spese variabili)	65,000 »
30	Spese d'esercizio delle ferrovie calabro-sicule (Spesa obbligatoria) .	1,560,000 »
		1,980,954 »
Spese pel telegrafi.		
31	Personale dei telegrafi, di direzione, manutenzione ed esercizio (Spese fisse)	4,078,580 »
32	Retribuzioni agl'incaricati degli uffici di 3 ^a categoria, ed ai fattorini in ragione di telegrammi (Spesa d'ordine)	1,155,000 »
33	Crediti di amministrazioni estere per telegrammi internazionali (Spesa d'ordine)	350,000 »
34	Indennità di missione, di tramutamento, d'interpretazione e di cauzione.	119,000 »
35	Pigioni ed assegnamenti per le spese di scrittoio e per le pernottazioni negli uffici (Spese fisse)	283,000 »
36	Spese d'esercizio e di manutenzione	1,045,000 »
37	Spese telegrafiche per conto di diversi (Spesa d'ordine)	200,000 »
38	Annualità per l'immersione e manutenzione di un cordone elettrico sottomarino fra il continente italiano presso Orbetello e l'isola di Sardegna presso la Maddalena (Art. 2 della legge 1 ^o maggio 1875, n. 2450, serie 2 ^a)	120,000 »
39	Servizio telegrafico semaforico - Personale, spese d'ufficio e pigioni (Spese fisse)	105,600 »

Senatore SERRA F. M. A questo N. 39 ed al successivo 40 veggio notate per il servizio telegrafico semaforico: - Personale, spese d'ufficio e pigioni lire 105,600, e al N. 40 pel servizio telegrafico semaforico: - Materiale, indennità personali varie e spese eventuali, lire 73,565.

Credo che l'onor. Ministro dei Lavori Pubblici sarà informato che nella città di Cagliari

si è costruito un edificio appunto per impiantarvi il servizio semaforico.

Quell'edificio sta nella sommità della rupe, sulla quale è edificato il castello di Cagliari, è costruito precisamente sopra l'ultimo piano del palazzo già regio, oggi demaniale, dove ha sede il Prefetto della Provincia e dove stanno tutti gli uffici della Prefettura e della Provincia.

Fu costruito da circa quattro anni, e con spesa non lieve, ma dopo compiuto e collaudato nessun servizio vi fu stabilito, nè attivato.

Se l'onor. Ministro è informato di questa circostanza, credo che provvederà; se non è informato, lo prego d'informarsi, e son sicuro che provvederà acciocchè questa spesa non indifferente, già sopportata dall'erario nazionale, non sia inutilmente fatta.

Al pari di me il signor Ministro saprà come il porto di Cagliari sia uno dei più ampi, uno dei più sicuri del Mediterraneo, come sia di molto frequentato da navi di tutte le bandiere a vapore ed a vela, e per ragione di commercio d'importazione e d'esportazione, o per fortunati di mare, che specialmente nell'inverno obblighano moltissime di esse a ricoverarvisi.

Se il signor Ministro è bene informato, ed in grado di favorirmi una risposta intorno a ciò che intende di fare, io glie ne sarò grato. In caso diverso io lo prego di informarsi, e

nutro fiducia che vorrà provvedere.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Debbo confessare che non sono informato dei fatti ai quali accenna l'onor. Senatore preopinante; assumo però impegno di prendere le necessarie informazioni e di provvedere a seconda della fatta raccomandazione.

Senatore SERRA F. M. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SERRA F. M. Ringrazio l'onor. signor Ministro d'aver accettata la mia proposta e dei provvedimenti che prenderà dopo assunte le necessarie informazioni.

PRESIDENTE. Si continua la lettura dei capitoli.

Il Senatore, *Segretario*, CHIESI, riprende la lettura dal N. 40.

40	Servizio telegrafico semaforico - Materiale, indennità personali varie, e spese eventuali	73,965 »
41	Restituzione di tasse, spese di espresso, commutazione in danaro di buoni di cassa per risposte pagate, ecc. (Spese d'ordine) . . .	30,000 »
		7,560,145 »

PRESIDENTE. Chi approva questo totale è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Spese per le poste.		
42	Personale dell'amministrazione delle poste (Spese fisse)	4,300,000 »
43	Personale degli uffici postali di 2 ^a classe (Spese fisse)	2,300,000 »
44	Personale dei corrieri, messaggeri, portalettere e serventi (Spese fisse).	1,900,000 »
45	Assegnamenti per spese d'ufficio e per pigioni (Spese fisse)	535,000 »
46	Assegnamenti ai titolari degli uffici postali italiani all'estero (Spese fisse)	35,500 »
47	Rimborsi alle amministrazioni postali estere (Spesa d'ordine)	120,000 »
48	Canoni ai mastri di posta	19,257 »
49	Trasporto delle corrispondenze (Spese fisse)	3,620,000 »

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 GENNAIO 1879

50	Trasporto delle corrispondenze (Spese variabili)	665,000 »
51	Servizio postale e commerciale marittimo	8,380,000 »
52	Indennità per missioni, per traslocazioni, per visite d'ispezioni, di viaggio agl'impiegati sugli ambulanti, di servizio di notte e di stazione	436,000 »
53	Spese diverse per il materiale	300,000 »
54	Premio ai rivenditori di francobolli e di cartoline postali ed ai titolari degli uffici postali di 2 ^a classe sui francobolli e sulle cartoline da essi vendute (Spesa d'ordine)	340,000 »
55	Rimborsi eventuali (Spesa d'ordine)	115,000 »
56	Aggio ai consoli sulle tasse di vaglia emessi (Spesa d'ordine)	15,000 »
57	Rimborsi ai titolari degli uffici postali per le corrispondenze rinviate detassate e rifiutate (Spesa d'ordine)	150,000 »
	(Approvato)	23,230,757 »
CATEGORIA QUARTA — <i>Partite di giro.</i>		
58	Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative	323,357 43

PRESIDENTE. Chi approva questa cifra di L. 323,357 43 si alzi.

(Approvato).

Senatore CACCIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CACCIA. Resterebbe ora la parte relativa alla spesa straordinaria del Bilancio, e per l'ora tarda, e perchè non solo dovrei comunicare alla Commissione di Finanza alcuni documenti, e mettere in discussione varie cifre di questa parte del Bilancio, se il Senato consentisse, proporrei si rimandasse la discussione a domani.

PRESIDENTE. La parola è all'onor. Relatore.

Senatore GIOVANOLA, *Relatore*. Trovo ragionevolissima la domanda del Collega Caccia, e per parte mia non ho difficoltà ad accettarla.

PRESIDENTE. Il Senatore Caccia ha proposto ed il Relatore ha consentito che a questo punto la seduta d'oggi si chiuda, e domani si cominci col titolo secondo relativo alle spese straordinarie.

Se nessuno fa opposizione, la proposta del Senatore Caccia s'intende approvata.

Dunque, per la tornata di domani, che si terrà alle ore 2, l'ordine del giorno recherà la votazione della legge relativa ai danneggiati dalla Bormida, e il seguito della discussione del Bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici.

La seduta è sciolta (ore 5 e mezzo).