

XLIII.

TORNATA DEL 4 FEBBRAIO 1881

Presidenza del Presidente TECCHIO.

SOMMARIO. — *Omaggi — Congedo — Richiamo del Senatore Pantaleoni circa il ritardo della pubblicazione dei rendiconti del Senato — Spiegazioni del presidente — Presentazione di otto progetti di legge: 1° Proroga della legge 3 maggio 1875, per la riforma giudiziaria in Egitto; 2° Disposizioni sulla soprattassa ai possessori di fabbricati; 3° Importazioni ed esportazioni temporanee; 4° Contratti per vendita e permuta di beni demaniali a trattativa privata in Imola, Ravenna e Palermo; 5° Vendita a trattativa privata di beni ecclesiastici inutilmente posti all'incanto; 6° Approvazione della concessione delle terme denominate Bagni di Lucca in quella provincia; 7° Stato degli impiegati; 8° Modificazioni alla legge 13 novembre 1859 per la composizione ed attribuzioni del Consiglio superiore della Pubblica Istruzione — Dichiarazioni del Ministro dell'Istruzione Pubblica circa le interpellanze in materia di insegnamento presentate in precedenti sedute dai Senatori Cannizzaro e Pantaleoni — Rinnovamento della votazione segreta dei progetti di legge, relativi l'uno all'avanzamento nel personale della R. marina militare, e l'altro a disposizioni circa gli impiegati dei cessati Consigli degli ospizi nelle provincie meridionali — Discussione del progetto di legge concernente il telegrafo sottomarino fra l'isola di Sicilia e Lipari, e fra il Continente e l'isola di Sicilia attraverso lo Stretto di Messina — Parlano nella discussione generale il Senatore Majorana-Calatabiano, il Ministro dei Lavori Pubblici e il Senatore Giovanola, Relatore — Sono approvati i due articoli del progetto — Raccomandazione del Senatore Pescetto e risposta del Ministro dei Lavori Pubblici — Discussione del progetto di legge per l'aggiunta alle strade nazionali del Regno di quella che dal Pian di Portis conduce al confine austro-ungarico — Parlano i Senatori Alvisi, Zini, Relatore, e il Ministro dei Lavori Pubblici — Rinvio dell'articolo unico del progetto a votazione segreta — Risultato della votazione dei due primi progetti.*

La seduta è aperta alle ore 3 3/4.

Sono presenti il Ministro degli Esteri, Presidente del Consiglio, ed i Ministri dei Lavori Pubblici, dell'Interno e della Pubblica Istruzione.

Il Senatore, *Segretario*, CHIESI dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, che viene approvato.

Senatore PANTALEONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Sul processo verbale?

Senatore PANTALEONI. Intendo fare una osservazione in genere e che non si riferisce particolarmente al processo verbale.

PRESIDENTE. La prego allora di attendere un momento.

Atti diversi.

Fanno omaggio al Senato:

Il dottor Alberto Vanzina, dei suoi *Cenni sulla Repubblica del Chili e sulla guerra col Perù e colla Bolivia*;

Il Ministro dell'Istruzione Pubblica, delle *Dispense 19^a e 20^a del nuovo Vocabolario della lingua italiana*;

Il Ministro delle Finanze, di 100 esemplari

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 FEBBRAIO 1881

della *Relazione pel 1879 dell'Officina cartevalori*;

Il Deputato al Parlamento comm. Giuseppe Massari, del suo *Discorso all'Associazione costituzionale di Napoli in commemorazione di Bettino Ricasoli*;

Il Senatore comm. De Falco, del *Discorso da lui pronunziato nell'udienza solenne della Corte di cassazione di Roma il 3 gennaio 1881*;

Il Soprintendente degli Archivi toscani, del 3° volume dell'*Inventario del R. Archivio di Stato in Lucca*;

I Prefetti di Torino e Venezia, degli *Atti di quei Consigli provinciali dell'anno 1880*.

Il Senatore Cutinelli domanda un congedo di un mese per motivi di salute, che gli viene dal Senato accordato.

PRESIDENTE. Il signor Presidente della Camera dei Deputati c'invia la lettera seguente:

« Roma, 1° febbraio 1881.

« Ho appreso con dolore la notizia partecipatami dall'E. V. della nuova perdita fatta dal Senato nella persona del principe Strongoli Pignatelli, avvenuta il 20 gennaio in Napoli.

« Nello stesso tempo, sicuro di rendermi interprete dei sentimenti di tutti i miei Colleghi, ringrazio distintamente l'E. V. e gli altri onorevolissimi componenti codesto illustre Consesso che vollero associarsi alla Camera nel rendere l'estremo tributo di affetto al compianto Deputato Eugenio Corbetta ».

Il signor Senatore Pantaleoni ha la parola.

Senatore PANTALEONI. È solo mio proposito di chiamare l'attenzione dell'onor. nostro Presidente sul ritardo che avviene nella pubblicazione delle discussioni del Senato.

I resoconti finora pubblicati arrivano appena alla seduta del 26, anzi alla metà di essa. La pubblicazione rimase a questo punto incagliata. Naturalmente ci saranno delle cause, ma essendomi stato fatto da qualche Collega un appunto, supponendosi che io ne fossi in parte la causa perchè aveva preso la parola in quella discussione, per mio conto intendo di scagionarmene, inquantochè ho l'abitudine di rivedere e rimandare entro le 24 ore tutte le bozze. Desidererei quindi, anche per opportuna mia norma, che si potessero ricevere i resoconti

un po' più regolarmente. Questa è la semplice osservazione che intendevo di fare.

PRESIDENTE. Il Consiglio di Presidenza si è già preoccupato di codesti ritardi, ed ha riconosciuto che il più delle volte avvengono per la circostanza che qualcheduno degli oratori si fa consegnare le cartelle dagli stenografi per esaminarle, e tarda poi a rimetterle all'ufficio della revisione. Ad ogni modo, si cercherà di provvedere a questo inconveniente perchè la stampa delle discussioni proceda con la maggior possibile regolarità.

Presentazione di ottò progetti di legge.

PRESIDENTE. Il signor Presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

CAIROLI, *Presidente del Consiglio*. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge, votato dalla Camera nella seduta del 2 febbraio, relativo alla proroga della legge 3 maggio 1875 per la riforma giudiziaria in Egitto.

L'urgenza di questo progetto di legge è attestata dalla scadenza già avvenuta del termine, per cui io, rivolgendomi alla cortesia del Senato, lo prego di prendere in esame questo progetto di legge il più presto possibile.

Sarei lieto se, derogando come si è fatto altre volte in casi simili, potesse essere discusso domani.

D'incarico del mio Collega, il Ministro delle Finanze, ho l'onore di presentare al Senato i seguenti progetti di legge, votati dalla Camera elettiva il 1° febbraio:

1. Disposizioni sulle sovratasse ai possessori di fabbricati;
2. Facoltà al Governo di provvedere per decreto reale alle importazioni ed esportazioni temporanee;
3. Contratti per vendita e permuta di beni demaniali, a trattativa privata, in Palermo, Ravenna ed Imola;
4. Vendita a trattativa privata di beni ecclesiastici inutilmente posti all'incanto;
5. Approvazione della concessione delle terme denominate Bagni di Lucca in quella provincia.

PRESIDENTE. Tutti questi progetti di legge saranno stampati e distribuiti.

Ora il signor Ministro dell'Interno ha la parola.

DEPRETIS, *Ministro dell'Interno*. Ho l'onore di presentare al Senato un decreto reale, col quale Sua Maestà mi autorizza a presentare un progetto di legge sullo stato degli impiegati.

Fu in altra legislatura discusso all'altro ramo del Parlamento, quantunque non interamente. Ho l'onore di raccomandare questo progetto di legge al Senato.

PRESIDENTE. Anche questo progetto sarà stampato e distribuito.

Il signor Ministro della Pubblica Istruzione ha la parola.

BACCELLI, *Ministro della Istruzione Pubblica*. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge intorno alle modificazioni alla legge 13 novembre 1859 per la composizione ed attribuzioni del Consiglio superiore di Pubblica Istruzione.

Prego il Senato di volerne accordare l'urgenza e di rimandarlo alla Commissione medesima che ebbe già ad occuparsene.

PRESIDENTE. Do atto al signor Ministro della Pubblica Istruzione della presentazione di questo progetto di legge. Egli chiede ne sia dichiarata l'urgenza, e venga rimesso alla stessa Commissione che ebbe già ad occuparsene altra volta.

Se nessuno fa opposizione, sono accettate le istanze del signor Ministro della Pubblica Istruzione.

Il signor Ministro degli Affari Esteri ha domandato l'urgenza per l'esame del primo progetto di legge da esso presentato, e che riguarda la riforma giudiziaria in Egitto.

Non facendosi opposizione, l'urgenza s'intende decretata.

Ora viene all'ordine del giorno il rinnovamento della votazione segreta dei seguenti due progetti di legge:

1. Avanzamento nel personale della real marina militare;

2. Disposizioni circa gl'impiegati dei cessati Consigli degli ospizi nelle provincie meridionali.

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

PRESIDENTE. Le urne rimarranno aperte per i signori Senatori che sopravverranno.

La discussione di questi progetti di legge fu già compiuta in altra delle nostre tornate.

Prego il signor Ministro dell'Istruzione Pubblica di volere indicare quando egli abbia in animo di rispondere alle interpellanze che gli furono dirette, e delle quali già deve avere avuto notizia.

Una delle interpellanze è dell'on. Senatore Pantaleoni, ed è formulata come segue:

« Sento il bisogno di dirigere una interpellanza a S. E. il Ministro dell'Istruzione Pubblica sugli intendimenti del Governo nell'ordinamento dell'insegnamento superiore; ed a tenore degli articoli 75 e 76 del regolamento nostro prego il signor Presidente a volere prendere su ciò gli opportuni concerti coll'onorevole Ministro e consultare le decisioni del Senato sul giorno da fissarsi.

« Mia intenzione è di provocare una discussione che possa essere feconda di opportuni criteri in materia così astrusa e così complessa, e soprattutto di eccitare più autorevoli Colleghi ad esprimere il loro giudizio in proposito. Spero quindi che, la questione non essendo urgente, il Senato vorrà scegliere quel giorno in cui possano molti aiutarmi di loro consigli ».

Senatore CANNIZZARO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CANNIZZARO. Io pregherei il signor Ministro dell'Istruzione Pubblica di voler assegnare, per lo svolgimento della mia interrogazione, una seduta non troppo lontana, perchè essa riguarda una questione di minore importanza di quella dell'onor. Pantaleoni, la quale richiederà certamente una più lunga discussione.

D'altra parte la mia interrogazione è stata notificata molto tempo prima; quindi, se il Senato crede, pregherei che questa mia interrogazione, la quale ha per principale oggetto di chiarire gli intendimenti del Governo riguardo agli istituti scientifici della Università di Roma, abbia la precedenza su quella dell'onor. Pantaleoni, tanto più che essa era stata presentata, ripeto, fino dal 19 dicembre scorso.

BACCELLI, *Ministro dell'Istruzione Pubblica*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BACCELLI, *Ministro dell'Istruzione Pubblica*. Io sarò pronto per lunedì agli ordini del Senato per ciò che riguarda l'onor. Senatore Cannizzaro. All'onorevole Senatore Pantaleoni debbo dichiarare che sulla sua interpellanza non si

potrà fare una discussione a fondo, perchè è imminente la presentazione di un progetto di legge nel quale saranno schiarimenti brevi, succinti, che io mi farò un dovere di rendere a viva voce al Senato. Anticipare una discussione sopra una legge che ancora non è pronta, l'onorevole Senatore Pantaleoni ne converrà, sarebbe un'opera prematura.

Senatore PANTALEONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PANTALEONI. Ringrazio l'onor. signor Ministro, e per il resto sono a disposizione del Senato per il giorno in cui vorrà fissare la discussione. Le intenzioni che desidero manifestare all'on. signor Ministro sono, del resto, identiche a quelle da lui stesso esposte; quindi io intendo che la mia interrogazione rimanga nei termini generali, non potendo certamente pretendere di entrare nei particolari di leggi che sono ancora *in fieri*.

PRESIDENTE. Riguardo dunque all'interpellanza del Senatore Cannizzaro l'on. Ministro dell'Istruzione Pubblica ha dichiarato che sarà pronto a rispondere lunedì prossimo. Quanto a quella del Senatore Pantaleoni, se non domanda egli stesso fin da ora la fissazione di un giorno...

Senatore PANTALEONI. Io sono sempre a disposizione del Senato, anche lunedì, se si vuole, od un altro giorno che meglio convenga al signor Ministro ed al Senato.

BACCELLI, *Ministro dell'Istruzione Pubblica*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BACCELLI, *Ministro dell'Istruzione Pubblica*. Lunedì sarò agli ordini del Senato.

PRESIDENTE. La interpellanza del signor Senatore Pantaleoni avrà dunque luogo dopo esaurita quella del signor Senatore Cannizzaro, che era stata presentata sino dal 19 dicembre.

Ora, come ho già annunciato, si deve procedere alla votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:

1. Avanzamento nel personale della regia marina militare;

2. Disposizioni circa gl'impiegati dei cessati Consigli degli ospizi nelle provincie meridionali.

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

Discussione dei progetti di legge N. 67 e 68.

PRESIDENTE. Ora abbiamo all'ordine del giorno il progetto di legge intitolato: « Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso ».

Il Ministro dei Lavori Pubblici intende di parlare?

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Io, a nome del Ministro di Agricoltura e Commercio debbo dichiarare che il medesimo oggi è impegnato in una discussione nell'altro ramo del Parlamento, e dovrei pregare il Senato a volersi compiacere di invertire l'ordine del giorno, incominciando oggi coi due progetti che riguardano il Ministro dei Lavori Pubblici.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, si farà questa posposizione e si passerà prima alla discussione del progetto di legge per la convenzione per il telegrafo sottomarino fra l'isola di Sicilia e Lipari, e fra il continente e l'isola di Sicilia, attraverso lo stretto di Messina.

Il Senatore, Segretario, TABARRINI dà lettura del progetto di legge.

Art. 1.

Sono approvate le annesse convenzioni del 29 giugno 1879 e 10 aprile 1880 stipulate fra il Ministero dei Lavori Pubblici (Direzione generale dei telegrafi) e la Compagnia *Eastern Telegraph* per la immersione e manutenzione di un cordone elettrico sottomarino fra le isole di Sicilia e di Lipari e di tre conduttori elettrici sottomarini fra il continente e l'isola di Sicilia attraverso lo stretto di Messina.

Art. 2.

Al pagamento dell'annualità di lire 26,250 (lire ventiseimila duecentocinquanta) in oro dovute alla Compagnia *Eastern Telegraph* sarà provveduto col fondo da stanziarsi in apposito capitolo del bilancio ordinario del Ministero dei Lavori Pubblici.

Il concorso da pagarsi dalla Società delle ferrovie meridionali, e che dovrà figurare inscritto nella parte ordinaria del bilancio di quella Società, sarà versato nel corrispondente

capitolo del bilancio dell'entrata per contributo nelle spese telegrafiche.

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

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Io non voglio recare ostacolo all'approvazione di questo progetto di legge, già votato dall'altro ramo del Parlamento; però lungi dal proporre un articolo aggiuntivo, mi limito a fare una preghiera all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici.

La forma generica della convenzione, o dirò meglio del progetto di legge, perchè non ho qui presente la convenzione che riguarda il rannodamento delle comunicazioni telegrafiche tra le isole di Sicilia e di Lipari, parrebbe dover comprendere nell'isola di Lipari qualcuna delle adiacenti che ne fanno quasi parte integrante.

Ora, nel gruppo delle Eolie vi ha l'isola di Salina, che dista di pochissimi chilometri da Lipari. Lo spirito della legge pare dovesse comprendere anche il rannodamento di quest'isola, che conta una popolazione di quasi 5000 abitanti, e che è notevolissima per la sua attività in fatto di navigazione e di agricoltura. Produce ed esporta passolina e il famoso vino malvasia.

E si noti che l'isola di Salina è in gravissima difficoltà di comunicazioni anche per mezzo di barche con Lipari, poichè il canale che le separa è dominato dai venti di scirocco, ed è poco praticabile nella maggior parte della stagione invernale. Salina quindi non potrebbe valersi del telegrafo di Lipari.

Frattanto io osservo che quest'isoletta non è espressamente compresa nella convenzione, e però nella legge che stiamo per votare, secondo lo spirito di essa, dovrebbe ritenersi compresa; ad ogni modo, mi parrebbe atto essenzialmente amministrativo e che rientrerebbe nei poteri del Governo quello di provvedere in questa importantissima occasione anche al rannodamento telegrafico dell'isola di Salina coll'altra maggiore che propriamente si chiama di Lipari. E di ciò, in ogni caso, io prego il Governo.

Voglio sperare che la risposta del signor Ministro dei Lavori Pubblici sia conforme ai miei desiderî, che sono rispondenti alla giustizia ed all'interesse di quelle popolazioni.

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

PRESIDENTE. Il signor Ministro dei Lavori Pubblici ha la parola.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. L'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano ha sollevato qui una questione che fu sollevata anche nell'altro ramo del Parlamento. Io darò quindi le identiche risposte.

Riconosco l'utilità e l'opportunità di congiungere l'isola di Salina all'isola di Lipari, profittando del momento in cui noi faremo l'immersione del cavo fra la Sicilia e Lipari. Però, siccome qui si tratta di approvare una convenzione già fatta e limitata al cavo tra la Sicilia e Lipari, dissi nell'altro ramo del Parlamento e ripeto ora, che non trovo conveniente d'introdurre alcuna modificazione a questo progetto; tanto più che l'immersione di un cordone fra le due isole di Lipari e di Salina è cosa di tanto poco momento che, secondo me, entra nelle attribuzioni ordinarie, e vi si potrà provvedere coi fondi della manutenzione, i quali servono anche all'impianto di stazioni semaforiche.

Io spero che vi sarà disponibile un tratto di cordone telegrafico nei magazzini dello Stato; se no, sarà questione di aggiungere qualche migliaio di lire, sia procedendo ad accordi colla stessa Società, sia immergendolo per conto dello Stato.

Ad ogni modo, assicuro l'onorevole Senatore che terrò gran conto della sua raccomandazione per provvedere in qualche guisa al servizio telegrafico fra l'isola di Salina e quella di Lipari.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Io mi era astenuto espressamente dal fare alcuna proposta.

D'altra parte, le idee del signor Ministro corrispondono perfettamente con le mie. Quindi lo ringrazio e ne prendo atto.

PRESIDENTE. Il Senatore Giovanola ha la parola.

Senatore GIOVANOLA, *Relat.* Io non avrei da aggiungere altro alle spiegazioni date dall'on. signor Ministro; ma tengo a far presente al Senato che anche l'Ufficio Centrale ha preso in considerazione il desiderio degli abitanti dell'isola di Salina; ed è lieto di trovarsi d'accordo con

l'onor. Ministro intorno ai mezzi che egli intende di adoperare per provvedere ai bisogni di quegli abitanti. Così tutti possiamo confidare che sarà data soddisfazione anche all'interesse speciale ricordato dall'on. preopinante.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola, la discussione generale è chiusa, e si passa alla discussione speciale.

Il Senatore, *Segretario*, TABARRINI dà lettura degli articoli di legge:

Art. 1.

Sono approvate le annesse convenzioni del 29 giugno 1879 e 10 aprile 1880 stipulate fra il Ministero dei Lavori Pubblici (Direzione generale dei telegrafi) e la Compagnia *Eastern Telegraph* per la immersione e manutenzione di un cordone elettrico sottomarino fra le isole di Sicilia e di Lipari e di tre conduttori elettrici sottomarini fra il continente e l'isola di Sicilia a traverso lo Stretto di Messina.

(Approvato).

Art. 2.

Al pagamento dell'annualità di lire 26,250 (lire ventiseimila duecentocinquanta) in oro dovute alla Compagnia *Eastern Telegraph* sarà provveduto col fondo da stanziarsi in apposito capitolo del bilancio ordinario del Ministero dei Lavori Pubblici.

Il concorso da pagarsi dalla Società delle ferrovie meridionali, e che dovrà figurare iscritto nella parte ordinaria del bilancio di quella Società, sarà versato nel corrispondente capitolo del bilancio dell'entrata per contributo nelle spese telegrafiche.

(Approvato).

Senatore PESCIOTTO. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al signor Senatore Pesciotto.

Senatore PESCIOTTO. Premetto anzitutto che io parlo in nome mio, e non a nome della Commissione della quale ho l'onore di far parte, sul progetto di legge in discussione. Parlo per una mozione che intendo fare all'onor. signor Ministro dei Lavori Pubblici, che collima per l'appunto collo scopo di questa legge.

La Commissione, sulla fine della sua elaborata Relazione, conchiuse facendo plauso all'in-

gegno ed alla applicazione degli ufficiali del Genio militare nostro, mercè de' quali hanno condotto studi distinti e molto estesi sulla telegrafia ottica; e dichiarò che il suo plauso sarebbe stato ancora maggiore quando vedesse del portato di questi studi estendersi l'utilità ed i benefizi anche al tempo di pace.

Ora, io credo che precisamente l'argomento che ha suggerito all'onor. Ministro dei Lavori Pubblici la legge attuale, sia uno di quelli che possa utilizzare grandemente i conati ed i risultati brillanti conseguiti da un distinto ufficiale del genio militare nostro, per comunicare a distanze anche considerevoli; e dico comunicare anche a distanze considerevoli, essendo che, se nel 1875 il distinto e compianto colonnello del genio francese Laussedat (morto durante un'ascensione areostatica, studiandone la applicazione all'arte della guerra) domandava all'Accademia delle scienze di Parigi la constatazione dell'opera sua per la quale era estesa la telegrafia ottica ad un punto a cui non era giunto alcun altro Corpo scientifico di qualsiasi altra potenza, pur per essere in quell'epoca, e fortunatamente in Parigi, un illustre nostro Collega, che inoltre era membro di quell'Accademia, potè presentare alla medesima delle relazioni stampate nei nostri giornali militari, le quali attestavano che, se in Francia il colonnello Laussedat, co'suoi studi fatti, essenzialmente durante l'assedio di Parigi, era riuscito a stabilire comunicazioni sicure fra punti distanti anche trentotto chilometri, da noi si era riusciti indiscutibilmente ad assicurare comunicazioni facili ed abbastanza pronte fra la torre detta della Gabbia in Mantova e il monte Capra, presso Bologna, ossia ad una distanza, non de' 38 chilometri anzidetti, ma ben di 114 !!

Gli apparati per queste stazioni telegrafiche ottiche sono semplici assai, e cioè della più facile costruzione, e pure sono di non rilevante spesa; alla distanza di 30 o 40 chilometri essi danno sempre dei risultati sicuri; risultati che solo possono essere disturbati od impediti dalle più intense nebbie; tutto pertanto concorre a dimostrare la convenienza e l'utilità del loro uso.

La Direzione generale dei Telegrafi al Ministero dei Lavori Pubblici, consta al vostro Ufficio, che molto opportunamente si sia occupata di questa telegrafia, nello scopo d'averla

quale succursale, o succedanea e d'aiuto alla telegrafia elettrica.

Ora è un fatto che malgrado i tre fili sottomarini che si collocheranno a traverso lo Stretto di Messina, la natura rocciosa, vulcanica del fondo di quello Stretto, la quantità di grossi pesci che l'attraversano, possono interrompere con qualche facilità le nostre, perennemente indispensabili, comunicazioni tra la terra ferma e la Sicilia.

È d'altra parte indispensabile, è necessario che siano rannodate fra loro e la terra ferma, le altre isole minori che stanno attorno alla Sicilia ed al Nord della Sardegna; la telegrafia ottica per la facilità dell'impianto delle stazioni, per la facilità e sicurezza dell'uso e per la tenue spesa che può motivare, reputo sia appunto quanto possa essere desiderato maggiormente per accertare e stabilire le or dette comunicazioni.

Ma che più, io opino che, in un non tardo avvenire, essa sarà la più utile ed estesa comunicazione fra i bastimenti naviganti e la terra ferma. Prego quindi l'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici a voler concertare col Ministro della Guerra la continuazione degli studi della Direzione generale dei Telegrafi in collimazione con quelli già estesamente ed assai proficuamente fatti da un abile capitano del Genio Militare, or Maggiore, ed i cui splendidi risultati furono accolti con sommo ed unanime plauso de' suoi superiori.

Pur troppo tali studi, quantunque si può dire completati, pur non produssero la giusta e desiderata pratica loro attuazione, sì che, se nel 1875 potevamo ritenere essere in essi l'Italia più avanti ed averli condotti a maggiore perfezione che non alcun'altra potenza, or forse non possiamo più menare tale vanto, avendo gli Inglesi perfezionata assai tale arte, sì da preferire le corrispondenze ottiche, divenute una vera loro simpatia, alle elettriche nella guerra dell'Afghanistan; ed invero essi poterono quasi sempre tenere in relazione le molteplici frazioni di truppa, comprese alcune assediata in piazze, che dirò semifortificate, quando l'una trovavasi discosta dall'altra anche di 160, e vuolsi perfino di 240 chilometri, mediante l'eliografo inventato dal Gauss e perfezionato dal colonnello inglese Colby.

Ripeto quindi il voto che nell'interesse delle

arti della pace e della guerra, non siano pretermessi, e che anzi sieno proseguiti gli studi, le esperienze e l'applicazione della telegrafia ottica.

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Dichiaro all'onorevole Senatore Pescetto che farò tesoro di questa sua raccomandazione, senza poter fin d'ora promettere che il Ministro della Guerra possa o voglia prestarsi a fare esperimenti in comune dei sistemi ottici.

Per parte mia non v'è certamente alcuna difficoltà. Colgo poi l'occasione per ringraziare l'Ufficio Centrale dell'aver esso stesso confortato il Ministro dei Lavori Pubblici per il congiungimento all'isola di Lipari dell'isola di Salina; cosa che avevo dimenticato di fare rispondendo all'onorevole Senatore Majorana.

Senatore PESCETTO. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Senatore Pescetto.

Senatore PESCETTO. Ringrazio l'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici della cortese sua risposta. Però mi permetto di notare che io non ho dimandato che tali studî siano fatti in concorso col Ministro della Guerra; so quanto limitate siano le spese che a quest'intento potrebbero concedersi.

Ho bensì chiesto e chiedo che il Ministro dei Lavori Pubblici profitti degli studî fatti per parte del Ministro della Guerra, facendosene dare comunicazione e comunicandogli a sua volta quelli che, mi giova sperare, saranno fatti dal suo Dicastero, valendosene così l'un l'altro nell'interesse del nostro paese.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola, si voterà in seguito a squittinio segreto questo progetto di legge, ed ora si passerà alla discussione dell'altro progetto di legge intitolato: « Iscrizione fra le nazionali della strada da Pian di Portis al confine austro-ungarico ».

Il Senatore, *Segretario*, TABARRINI dà lettura del progetto di legge:

Articolo unico.

Alle strade nazionali classificate coi reali decreti 17 novembre 1865, n. 2633, 22 aprile

1868, n. 4361, e 27 giugno 1869, n. 5147, è aggiunta la strada che da Pian di Portis per Monte Mauria va al confine austro-ungarico a Monte Mesurino.

PRÉSIDENTE. È aperta la discussione generale. Il Senatore Alvisi ha la parola.

Senatore **ALVISI.** Signori Senatori. Comincio coll'approvare intieramente il progetto di legge di cui si è testè dato lettura, inquantochè torna di molta utilità alla provincia di Belluno. Devo però, colla scorta della Relazione diligentemente redatta dall'onorevole nostro Collega Senatore Zini, fare alcune osservazioni, che riguardano l'esecuzione di questa legge. Il Relatore ha molto bene delineato e descritto nella prima parte del suo lavoro i caratteri di strada nazionale che furono costantemente attribuiti da tutti i Governi anteriori.

Anche i diversi Ministri dei Lavori Pubblici, in base ai rapporti fatti dagli ispettori del genio civile, ammisero in massima che la strada, la quale per Monte Croce mette al confine austriaco, doveva essere dichiarata nazionale, perchè avente tutti i caratteri determinati dall'art. 10 della legge organica 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche. Finalmente, in omaggio a questa verità, il Ministro dei Lavori Pubblici ha presentato alla Camera un progetto di legge per cui la strada da Pian di Portis, Sappada e Comelico per Monte Croce al confine austriaco, doveva cancellarsi dall'elenco delle strade provinciali *di serie* per essere registrata fra le nazionali. Ma nella stessa Camera dei Deputati, e per motivi che il Ministro dichiara di alta convenienza politica, questa strada di Monte Croce fu abbandonata di pieno consenso fra la Commissione e il Governo; e siccome fra le provinciali esisteva elencata al n. 59 l'altra strada che per Mauria e Mesurino conduceva egualmente alla strada nazionale detta di Alemagna, così questa fu preferita senza contrasto per raggiungere la ferrovia austriaca alla stazione di Toblak.

Come già dissi, ripeto che non ho nulla in contrario a questo tracciato: soltanto ricordo al Senato che nel 1875 fu presentata la legge sulla viabilità per le provincie che più ne difettavano, alla quale andava annesso un elenco anticipatamente approvato dai rispettivi Consigli provinciali. Ultime in questo elenco figu-

ravano entrambe queste strade delle Carniche, che spettavano contemporaneamente a due provincie, quella di Udine e quella di Belluno.

Il Consiglio provinciale di Belluno, appena votata la legge in Parlamento, presentava una petizione al Senato coi seguenti motivi: il Consiglio non essere stato interrogato sulla convenienza di fare nuove strade provinciali; la provincia possedere già una bellissima strada che per il Cadore penetra nella valle del Laudro fino a Toblak; che colla legge organica del 1865 e colle leggi posteriori furono ad essa adossate la costruzione e la manutenzione di troppe strade; che finalmente la provincia per le sue condizioni economiche dissestate, per la povertà del suo territorio alpestre e per la mancanza e la scarsezza di tutti i prodotti, nel presente quinquennio non poteva sopperire alle spese ulteriori nè di costruzione nè di manutenzione. Se questa legge, quindi, poteva tornare benefica ad altre provincie prive di strade, per quella di Belluno invece si risolveva in un forte aggravio senza corrispettivo e senza scopo. Però è vero che l'Austria ha messo in comunicazione i due valichi alpini del Brennero e del Semmering mediante una bellissima strada che costeggia le falde delle nostre montagne penetrando nei versanti delle Alpi Cadorine e Carniche, fino a toccare dovunque il confine italiano.

Dunque noi abbiamo due sbocchi su questa linea traversale austriaca detta del Pusterthal: uno per la provincia di Udine e uno per la provincia di Belluno. Nulla importava quindi alla provincia di Belluno di avere due nuovi valichi alpini per arrivare alla medesima stazione di Toblak o a quella vicina di Inniken. Perciò qual meraviglia, se il Consiglio provinciale di Belluno ha continuamente protestato contro qualunque spesa per la costruzione di queste strade e per la loro manutenzione? Nè d'altra parte si può rimproverare a quei pochi Comuni dell'alto Cadore se si sono interessati onde venga loro tolto di dosso la manutenzione troppo costosa di queste strade poco o nulla battute dacchè la legge le aveva classificate a carico della provincia.

Le istanze ripetute di quei Comuni, di cui parla l'onorevole Ministro, sono provocate ancora dal bisogno di lavoro di quelle povere popolazioni che emigrano in massa per non perire di stenti nei loro miseri casolari.

Per le ragioni e pei fatti narrati il Consiglio provinciale di Belluno si oppose con ripetute deliberazioni, motivandole, come dissi, sulla inutilità di strade rotabili parallele a quella bella e fatta di Alemagna; sulla sua impossibilità materiale di aumentare il suo bilancio, quasi oberato per i servizi stradali, dal Governo italiano imposti per la legge del 1865 e posteriori.

Formulò poi nettamente le sue conclusioni, che il Ministero ha ricevuto ogni anno con questo dilemma: Se il Governo non crede che queste strade siano importanti dal lato strategico e militare, e non concorrino al sistema di difesa nazionale, dovrà cancellarle dal ruolo delle classificate (provinciali); ovvero il Governo ritiene che una delle due strade che mettono alla frontiera austriaca sia necessaria per motivi militari e strategici, e in allora la provincia è ben contenta che il Governo la faccia costruire, e che fino dalla pubblicazione della legge del 1875 ricada a suo carico la spesa di manutenzione di entrambe.

La Relazione spiega con storici documenti che fu impartito il vero carattere di nazionale a quella strada che s'intitola da Monte Croce. Secondo il dettagliato rapporto dell'ingegnere Palatini, riportato nella Relazione del 27 aprile 1869 dal competentissimo Senatore Giovanola, il Governo voleva costruire una strada nazionale per congiungere le due provincie del Friuli con quella di Belluno e col limitrofo Tirolo.

Delle due linee studiate la preferita fu quella di circa 86 chilometri, che partendo da Tolmezzo di Carnia per Rigolato, Sappada, Comelico e Monte Croce metterebbe a Inuiken nel Tirolo.

Ma siccome il Governo austriaco si è rifiutato di fare quei 26 chilometri che dalla stazione di Inniken condurrebbero a San Candido del Cadore, perciò con maggiore ragionevolezza e con piena convinzione il Consiglio provinciale si rifiutò anche alla manutenzione di una strada che non aveva sbocco e perdeva affatto l'obbiettivo della sua classificazione provinciale o governativa.

Di fronte a questa difficile situazione il Consiglio provinciale di Belluno non vedendo accolte favorevolmente le sue conclusioni, si è fatto un dovere di presentare due petizioni, prima al Senato e poi alla Camera dei Deputati, nelle quali petizioni esponeva le medesime conclu-

sioni che ripeto, cioè: o il Governo ritiene che queste strade siano necessarie ed opportune al piano strategico della difesa nazionale, ed allora le cancelli dall'elenco delle strade provinciali per costruirle a suo comodo; ovvero ne considera necessaria una sola, e il Consiglio sarà ben contento che questa strada si faccia.

Ed ora che si conosce essere scelto ed approvato dalla Camera il tracciato di circa 85 chilometri che da Tolmezzo ed Ampezzo pel Monte Mauria e per Auronzo, superato il Monte Mesurino, termina a Laudro sulla strada postale di Alemagna a Toblak, domanda che quella di Monte Croce, sebbene avesse avuto fino a ieri la preferenza di nazionale, sia cancellata dall'elenco delle strade classificate (provinciali), lasciandola in manutenzione, se così crede, ai pochi Comuni circostanti, che ne possono approfittare con bestie da soma.

Oggi dunque sarebbe ingiusto se il Governo insistesse in una spesa di manutenzione di questa linea stradale che corre sulle falde di montagne franate, tagliate da una quantità di torrenti sbrigliati o racchiusi da manufatti antichi e già deperiti, che hanno bisogno di essere rinnovati, quando infine le spese di sola manutenzione equivarrebbero alla spesa di costruzione. Per tutte queste ragioni, oltre che per le condizioni economiche disagiate della provincia, raccomando al signor Ministro dei Lavori Pubblici e alla Commissione di tener calcolo delle conclusioni del Consiglio provinciale di Belluno, che non sono dettate da nessuna idea di far opposizione ad una legge che per altre provincie difettose di strade fu un vero beneficio, ma che per essa si risolverebbe in un gravissimo danno, che non profitta nè al popolo nè al Governo....

Senatore ZINI, *Relatore*. Domando la parola.

Senatore ALVISI.... In qualunque modo venga risolta la questione, purchè la provincia sia sollevata da questa spesa, io sarei ben contento di anticipare i miei ringraziamenti alla Commissione referente ed al signor Ministro.

PRESIDENTE. Ha la parola il Senatore Zini.

Senatore ZINI, *Relatore*. Se ho bene inteso, l'onorevole Senatore Alvisi ha dimandato in certo modo anche l'avviso dell'Ufficio Centrale sopra la sua proposta.

Io credo che l'Ufficio Centrale non abbia

propriamente veste per pronunciarsi sopra questa questione. L'Ufficio Centrale era incaricato di studiare se la proposta di legge di dichiarare nazionale una delle strade che valicano la Carnica era accettabile o no. L'Ufficio Centrale si è fatto carico di studiare tutte le condizioni di questi due valichi alpini, e riandando gli studi che erano già stati fatti è venuto nella conclusione che io ho avuto l'onore di dichiarare nella Relazione.

Certamente sono molte le difficoltà che si presentano in questa questione. Una, già sollevata altra volta, sarebbe anzi pregiudiziale; se cioè la dichiarazione di carattere nazionale potesse o dovesse precedere anche la costruzione della strada. Mi pare che in quella Relazione del 1869 che ho ricordato in questa, fosse sollevato questo dubbio, ma fosse anche sorpassato. Oggi si tratta di strade da costruire e non costruite e sistemate. Indi la questione era se lo Stato dovesse assumere totalmente la spesa dell'una o dell'altra, lasciando pur sempre una delle due nelle condizioni nelle quali fu posta dalla legge del 1875, cioè provinciale di seconda serie.

Il Ministero propose da prima la linea del Monte Croce, poi per considerazioni che egli molto laconicamente disse d'ordine elevato, ma che presso a poco si possono indovinare, mutò il progetto; e seduta stante, concordò nella Camera elettiva l'altra linea del Monte Mesurino. L'Ufficio Centrale non ha fatto altro se non riconoscere che la linea pel Monte Mesurino ha il carattere di strada nazionale, ed è conveniente che sia presa a carico esclusivamente dello Stato, sia per la sua importanza, sia perchè risponde a quelle condizioni che vuole la legge.

Quanto poi a quell'altra pel Monte Croce (che rimane, dirò così, in asso) giova aspettare prima le dichiarazioni dell'on. Ministro dei Lavori Pubblici, il quale ne può dire se è negli intendimenti del Governo di mantenerla tale e quale nella categoria delle strade provinciali di seconda serie; oppure se non si opporrà a che ne sia cancellata quando fosse iniziato il procedimento di legge: perchè del resto non si potrebbe con un voto così all'improvviso dichiarare che questa strada dovrà cessare da essere strada provinciale di seconda serie, mentre tale fu decretata per legge.

L'onorevole Senatore Alvisi sa meglio di me che occorre un procedimento; non è questione qui di una petizione al Parlamento, nè di domandare al Governo che ne presenti una legge speciale. Togliere dallo elenco una strada provinciale per gettarla a carico dei Comuni senza procedimento di legge non mi parrebbe conveniente. Io credo che il procedimento possa essere iniziato appunto per le considerazioni svolte dall'onorevole Senatore Alvisi, che suonano con quelle della Relazione.

La strada pel Monte Croce è una linea la quale di strada nazionale o provinciale non ha che il nome, perchè mancano 60 chilometri circa di strada rotabile sistemata, mancano molti principali manufatti, in parte sono tronchi mulattieri. Ora che parallelamente a questa si va a condurre una strada nazionale, la quale servirà ampiamente per lo sfogo di quelle valli ed agli interessi economici delle due provincie di Udine e di Belluno, è naturale domandarsi se sia conveniente mantenere l'altra linea, anzi costruirla con grave dispendio a carico metà dello Stato e metà della provincia? Tanto più che questa del Monte Croce quando tocca al confine è tronca su quella vetta del giogo, perchè il Governo austro-ungarico non accenna di volere allacciarla con la strada che corre per il Pusterthal. Ma su questo tema non ispetta all'Ufficio Centrale di pronunciarsi. Dirà, spero, quali siano gli intendimenti del Governo l'on. signor Ministro dei Lavori Pubblici, e vedrà quale possa essere nella questione sollevata dall'on. Alvisi la soluzione più conveniente.

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. In risposta all'onorevole Alvisi non avrei che ad appropriarmi le ultime considerazioni dell'onorevole Relatore, parendomi che bastino da sole a farlo persuaso che con un ordine del giorno non si potrebbe sopprimere l'iscrizione fatta per legge di una strada nell'elenco delle strade provinciali....

Senatore ALVISI. Domando la parola.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*.... Il carattere delle strade nazionali è determinato dalla legge sulle opere pubbliche all'articolo 10, ove è detto: « Sono nazionali anche le grandi

strade attraverso le Alpi e gli Appennini, e quelle che hanno scopo esclusivamente militare ».

Ora tutte e due le strade, di cui si discute, cioè quella che sbocca al confine austro-ungarico per il Monte Croce e l'altra che vi giunge per il Monte Mesurino, hanno gli stessi caratteri che accennai velatamente nella Relazione, ma che si possono chiaramente indicare; vale a dire sono entrambe strade militari.

Dovendo costruirne una, si trovò più opportuna quella che va pel Monte Mesurino; ma siccome l'altra di Monte Croce aveva già un precedente parlamentare, io interrogai i Consigli provinciali di Udine e di Belluno, perchè dicessero se i loro interessi provinciali rimanevano più o meno lesi dal proposto cambiamento.

Entrambe le Deputazioni provinciali si dichiararono egualmente soddisfatte, deliberando quella di Udine che sia ritenuta nazionale la strada che da Pian di Portis e Villa Santina mette al confine austriaco per Monte Mesurino, e quella di Belluno facendo voto che sia dichiarata nazionale la strada n. 59, pur indicando una variante, che non tocca la sostanza della questione.

Ho detto ciò per giustificare il cambiamento di linea che si riscontra in rapporto ai precedenti atti parlamentari, mutamento sul quale fu unanime la Commissione dell'altro ramo del Parlamento.

L'onorevole Senatore Alvisi ha voluto prendere per fermo soltanto occasione dalla discussione di questo progetto di legge per fare al Ministro una raccomandazione, e sarà stato suo pensiero di venire in aiuto di un voto emesso dal Consiglio provinciale di Belluno, il quale, contemporaneamente a quello testè letto per la classificazione come nazionale della strada per Monte Mauria, emetteva anche l'altro così espresso: « Fa voto perchè sia eliminata dall'elenco delle strade di serie, portate dalla legge 30 maggio 1875, la strada da Pian di Portis e Monte Croce al confine austro-ungarico ».

Ora, la strada di Monte Croce, nella quale fin qui eransi riconosciuti i caratteri di strada nazionale, con precedenza, direi così, a quella che si classifica attualmente secondo il desiderio anche del Consiglio provinciale di Belluno, fini-

rebbe per non aver più altro carattere, secondo l'on. Alvisi, che quello di strada comunale.

Questa sola osservazione mi pare già che metta in avvertenza che il salto è troppo grande.

Io non comprendo quasi come una strada che fino adesso si è sostenuto avere tutti i caratteri di strada nazionale, non debba poi, per la sola ragione che non è dichiarata nazionale, avere altro carattere che quello di strada comunale.

Ad ogni modo, questo io osservo in via generale, e non come argomento di opposizione al desiderio espresso dall'onorevole Alvisi, ma solamente pel dovere che m'incombe ed in aggiunta alle considerazioni dell'onorevole Relatore. Io debbo poi osservare al mio amico Alvisi che le strade provinciali hanno caratteri determinati dalla legge, e sono quelli dell'articolo 13 vale, a dire: Le strade che servono alla più diretta comunicazione fra il capoluogo d'una provincia e quelli delle provincie limitrofe;

Quelle che dal capo luogo di una provincia conducono ai capoluoghi dei circondari in cui essa è divisa;

Quelle che collegano i capoluoghi di provincia o di circondario coi vicini porti marittimi più importanti;

Quelle che sono riconosciute di importanza per le relazioni industriali, commerciali, ed agricole della provincia o della maggior parte di essa, purchè facciano capo a ferrovie, a strade nazionali, o almeno ad un capo luogo di circondario della stessa o di altra provincia.

Questi sono i caratteri delle strade provinciali.

La strada per Monte Croce è nell'elenco delle strade provinciali; e fino a prova contraria noi dobbiamo ritenere che rivesta qualcuno di questi caratteri.

Se il Consiglio provinciale di Belluno vuole dar corpo al suo desiderio che esprime in forma di voto, non ha che a valersi della stessa legge, la quale al successivo art. 14 stabilisce che per ogni modificazione agli elenchi delle strade provinciali debbono osservarsi le stesse formalità, le quali valsero a fare la prima classificazione. Ora, il Consiglio provinciale piuttosto che esprimere un voto, un desiderio, deve fare gli atti necessari a provare che la strada non ha più i caratteri delle provinciali, o perde questi caratteri dal momento che l'altra di

Monte Mauria viene dichiarata nazionale. Con tale procedura esso arriverà più facilmente ad ottenere il suo intento; vale a dire quello di sgravare la provincia di Belluno dalla parte di spesa che le potrà incombere per la sistemazione delle strade e per la successiva manutenzione.

Se questa procedura non fosse seguita dal Consiglio provinciale di Belluno, io non saprei proprio come soddisfare la raccomandazione dell'onorevole Senatore Alvisi, imperocchè non vi sarebbe che un altro mezzo accennato dall'onorevole Relatore, quello di presentare una legge.

Ma a questo riguardo potrei fin d'ora rispondere, opponendo le difficoltà che sarebbero immancabilmente create dagli altri cointeressati. Poichè se il Consiglio provinciale di Belluno domanda che non sia mantenuta come provinciale la strada pel Monte Croce, io posso accertare, e ho anche qui gli atti, che molti Comuni interessati a quella linea, che pur fanno parte della provincia di Belluno, si ribelleranno ai voleri del Consiglio provinciale. Vi sono Consigli di Comuni lungo quella linea, che, perfino, saputo del mutamento proposto fra le due strade, minacciavano di dare le dimissioni in massa.

Veda adunque l'onor. Alvisi che per quanto il Consiglio provinciale rappresenti l'interesse di tutta la provincia, prima di poter cancellare questa linea dal novero delle provinciali bisogna pure ascoltare, a termini della legge, anche i reclami dei Comuni della provincia stessa che possono essere interessati in modo diverso.

Di più, vi è la provincia di Udine, la quale non ha mai chiesto che questa linea sia cancellata dal novero delle provinciali, perchè essa non percorre solamente la provincia di Belluno, ma percorre anche gran parte di quella di Udine. Per conseguenza, io credo che il miglior sistema, certo il più corretto, per ottenere il fine propostosi dal Consiglio provinciale di Belluno, raccomandato dall'onor. Senatore Alvisi, sia quello di seguire la procedura della legge, vale a dire, fare gli atti necessari a dimostrare che questa linea ha perduto i caratteri di strada provinciale. Al primo atto che verrà al Ministero dei Lavori Pubblici, in base alla legge, io prometto all'onor. Senatore Alvisi che colla maggiore sollecitudine farò eseguire la proce-

dura stabilita dalla legge stessa per poter venire ad una conclusione, senza promettere fin d'ora, in modo assoluto, che riuscirà a questo scopo.

Del resto, io debbo soggiungere che la ragione, per la quale si è proposto di classificare come nazionale la strada che porta a Monte Mesurino, è già una specie di lontano indizio, che non ci sarà una grande fretta nel costruire la strada di Monte Croce.

È evidente che se la strada di Monte Croce non si dichiara nazionale, e si sostituisce con un'altra, si è perchè non si desidera che per lo meno in tutta la sua lunghezza sia, per ora, costruita.

So che la provincia di Belluno fa un'altra questione, quella della manutenzione della strada; ma questa questione rientra sempre nell'altra della classificazione.

Dimostrato che fosse che la strada non ha i caratteri provinciali, cesserebbe, *ipso facto*, la spesa di manutenzione; ma allora soltanto potrebbe porsi a carico dei Comuni. Allo stato attuale delle cose, io non potrei di autorità ministeriale esonerare la provincia di Belluno dalla spesa di manutenzione, per metterla a carico dei bilanci comunali.

Di conseguenza, credo che l'onorevole Senatore Alvisi si terrà soddisfatto di queste mie dichiarazioni, o almeno della promessa che faccio di spedire sollecitamente, quando sarà nelle mie mani, la pratica che riguarda la declassificazione della strada Monte Croce.

Senatore ALVISI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ALVISI. Questa stessa questione fu dibattuta per 6 anni nelle ordinarie e straordinarie Sessioni del Consiglio provinciale, il quale ha sempre negato il suo voto e non ha mai voluto pagare un soldo per le spese annue di manutenzione di una strada di cui egli non aveva riscontrato i caratteri di provincialità. Ed infatti l'articolo 13, che gentilmente il signor Ministro mi ha letto, chiaramente dimostra in tutte le sue parti che mancano i caratteri di provinciale ad una strada che non mette ad altro punto che al confine austriaco, col quale non può avere neanche vantaggi materiali di scambio di prodotti, giacchè la strada finisce in un *cul di sacco*, perchè mancano 26 chilometri di buona strada, che il Governo austriaco non

vuole eseguire, per arrivare sulla strada imperiale rotabile o ferrata di Inniken.

Questo solo fatto mi pare che basti per far cadere intieramente l'articolo 13 nella sua applicabilità alla strada di Monte Croce. Il Ministro avrebbe avuto ragione se il Consiglio provinciale si fosse rifiutato di far la strada interprovinciale che lega la provincia di Belluno a quella di Udine. Ma per questa strada esso ha speso somme enormi non solo, ma il capoluogo della provincia di Belluno anzichè guadagnare, viene a perdere di influenza morale e materiale sui Comuni del Cadore, perchè essendo essi avvicinati alla provincia di Udine con una strada molto più corta, è naturale che i rapporti commerciali di questa zona si riversassero nella provincia più vasta e più ricca di Udine. Ma il Consiglio provinciale non ha esitato ad incontrare un danno molto sensibile per ottemperare alla legge, nella parte più contestabile della congiunzione fra due provincie limitrofe.

È indubitato che il signor Ministro si persuaderà meglio quando avrà osservato che la strada di Monte Croce non ha nessun carattere di provinciale precisamente secondo l'articolo 13...

Senatore ZINI, *Relatore*. Domando la parola.

Senatore ALVISI... Rimarrebbe l'applicazione dell'articolo 14, cioè che la provincia domandasse al signor Ministro di togliere dal ruolo questa strada.

La provincia infatti ne fece domanda formale in tutti i rapporti inviati in questi sei anni, e che saranno giacenti nell'archivio della Direzione del genio civile.

Intanto, riconoscendo, prendo atto delle ultime dichiarazioni del signor Ministro, che non possono essere più benevoli, e nello stesso tempo mi raccomando al Relatore di appoggiare per giustizia le buone disposizioni del Ministro. Egli poi è incorso in un involontario errore credendo che io volessi far cancellare una legge con un ordine del giorno. Questa parola io non l'ho mai pronunciata. In via di raccomandazione ho pregato il signor Ministro di presentare una legge che dichiarasse nazionale la strada di Monte Croce, quando fosse richiesta dall'autorità militare, altrimenti provveda a che sia cancellata dal ruolo delle provinciali di serie. Al Ministero è noto che le strade carniche furono inserite

nella tabella della legge, quasi di straforo, senza che fosse chiesto prima il parere del Consiglio provinciale, come fu usato per le altre provincie. Detto questo, ringrazio l'onorevole Ministro anche a nome della provincia, che ne sentirà il beneficio.

PRESIDENTE. L'onorevole Senatore Zini ha la parola.

Senatore ZINI, *Relatore*. Io avevo domandato la parola nella speranza di persuadere l'onorevole Senatore Alvisi che non si può in questa discussione preoccupare una questione, nella quale non è solamente impegnata la provincia di Belluno. Parmi, per altro, che siasi persuaso da sè. Non può infatti *a priori* il Governo promettere che presenterà una legge per togliere quella strada dalla serie delle provinciali, di che forse in quelle condizioni non avrà pure il carattere; ma le è dato per legge....

Senatore ALVISI. Domando la parola.

Senatore ZINI, *Relatore*... e non siamo qui a fare giudizio se questa strada non abbia mai avuto o non abbia più carattere provinciale.

È verissimo quello che il Senatore Alvisi ha detto, che fino dal 1869 si ritenne che questa strada avesse carattere nazionale. Ma fu anche allora sollevato il dubbio sulla convenienza di decretare *a priori* il carattere di nazionale ad una strada che non fosse ancora costruita. Dubbio e distinzione per verità importantissimi.

Allora per altro fu ammesso in massima che delli due valichi alpini della Carnica, l'uno dovesse essere aperto, e la strada condotta a carico esclusivo dello Stato.

Più tardi poi tale idea fu abbandonata; ed entrambi i valichi, ossia le due strade della Carnica furono portate sull'elenco delle strade provinciali di seconda legge.

Era allora che avrebbero dovuto farsi valere le giustissime osservazioni che ora ha sollevato l'onorevole Senatore Alvisi, le quali esattamente rispondono ai dati di fatto. Ma non fu detto nulla allora, e così per legge le due strade furono dichiarate provinciali.

Ora che lo Stato si assume quella che giudica più opportuna, e ne riconosce il carattere nazionale, e ne fa esclusivamente la spesa, può avvenire che l'altra perda quei caratteri che allora le furono riconosciuti. Ma perchè si riconosca che quella provinciale non ha più il carattere di provinciale, occorre un procedi-

mento di legge, come diceva testè l'onorevole Ministro. È una questione, ripeto, nella quale non solo è interessata la provincia di Belluno, ma anche quella di Udine, e forse altre.

L'Ufficio Centrale eziandio per mezzo della Presidenza ha ricevuto un telegramma, onde si faceva insistenza perchè si desse la preferenza al Monte Croce. E l'insistenza veniva da cittadini che non sono della provincia di Belluno, ma di Udine.

Vede dunque, l'onorevole Senatore Alvisi che a questa strada sono legati altri interessi, che non quelli soltanto della provincia di Belluno.

Ad ogni modo, mi pare che la questione sia molto semplice. Il Consiglio provinciale, non per petizioni, ma per procedimenti di legge inoltri la domanda della declassificazione, come si dice, di questa strada provinciale; e se li fatti e le ragioni stanno come pare, ritenga l'onorevole Senatore Alvisi, sarà possibilissimo riuscire a togliere a quella provincia il relativo aggravio, ma per quel mezzo che indica la legge.

Senatore ALVISI. Mi dispiace dover rettificare alcune osservazioni dell'onor. Relatore, ma ci insisto, inquantochè non è esatto che la Provincia di Udine domandi il valico di Monte Croce.

La provincia d'Udine insiste per il Monte Mesurino e Monte Mauria, perchè una parte maggiore percorre il territorio della provincia di Udine. Invece la strada di Monte Croce dopo il Pian di Portis percorre uno spazio maggiore nella provincia di Belluno.

Quindi la provincia di Udine sollecita la esecuzione della nuova legge, che scemando la sua quota di spesa la porta agevolmente ad un punto intermedio fra Villaco e Toblak nelle due valli ricche di boschi e di industrie.

Dunque è molto difficile che la provincia di Udine si sia occupata per una strada che meno l'interessa.

Il signor Relatore dice ragionevolmente che le strade carniche furono poste fra le provinciali per qualche ragione. Ecco il motivo:

La provincia di Udine voleva mettersi in comunicazione colla provincia di Belluno mediante una strada interprovinciale da Tolmezzo al distretto di Auronzo per stringere rapporti commerciali coi distretti di Pieve di Cadore e del Comelico, cioè coi Comuni dell'alto Cadore.

Per interessare maggiormente il Governo ad inserirle nelle tabelle annesse alla legge, il Consiglio provinciale di Udine e i Deputati della provincia spiegano la convenienza politica del loro prolungamento al confine dell'Impero austro-ungarico.

Ora non si tratta più della strada interprovinciale che fu già compiuta, con grave spesa per parte della provincia di Belluno....

Senatore ZINI, *Relatore*. Domando la parola.

Senatore ALVISI.... ma si tratta solamente dei tronchi che vanno a finire sulla strada di Ale magna, ossia al confine austriaco, e che quindi perdono ogni titolo alla provincialità per diventare puramente strade d'interesse elevato interamente nazionale.

La provincia di Udine ha ragione di affrettare la costruzione della strada di Mesurino per la valle del Tagliamento, perchè percorre gran parte del suo territorio, e poi le sue strade di comunicazione coll'Impero cadono come tangenti sopra due punti della ferrovia del Pusterthal, cioè a Toblak colla parte delle ferrovie settentrionali al Brennero, e alla Pontebba colla parte delle ferrovie meridionali del Semmering.

Dati questi schiarimenti di fatto, ringrazio l'on. Relatore perchè è stato così buono d'appoggiare la mia domanda, cioè che la strada già comunale per Monte Croce venga abbandonata, quando il Ministro non credesse di fare altrimenti a sollievo della spesa totale d'una inutile quanto dispendiosa manutenzione.

PRESIDENTE. Ha la parola il Senatore Zini.

Senatore ZINI, *Rel.* A me duole di dover intrattenere oltre il Senato per una questione che propriamente non ha che fare con la presente legge; ma bisogna che mi scagioni di una affermazione che mi ha apposto l'onor. Senatore Alvisi, e che io propriamente non credo di avere manifestata. Non ho detto che la provincia di Udine abbia domandato che si preferisca la linea del Monte Croce a quella pel Monte Mesurino. L'onor. Senatore Alvisi, che anzi si è fatto interprete non solo della provincia di Belluno, ma anche della provincia d'Udine per assicurare che questa desidera il Monte Croce, mi avrà certo frainteso. Sarà o non sarà, che Udine preferisca la Mesurina. Ma io ho detto, in appoggio di quanto avea affermato l'onor. Ministro, che anche l'Ufficio Centrale avea ricevuto un te-

telegramma di sollecitazione pel Monte Croce da cittadini non della provincia di Belluno.

Ora, il telegramma è qui, ed è di cittadini della provincia di Udine, che, dico, insistono perchè sia fatta nazionale la linea del Monte Croce. Avranno torto, ma io non faccio che affermare un fatto; quindi io prego l'onorevole Senatore Alvisi a voler ritenere che io sono innocente della colpa di aver accusato la provincia di Udine di far pressione per l'una o per l'altra strada, perchè a me non consta che il Consiglio provinciale abbia deliberato; affermo solo che cittadini interessati di Udine insistevano per la linea del Monte Croce.

Alle ultime parole sue cortesi debbo replicare, non potendo accettare quel ringraziamento così esplicito, in nome dell'Ufficio Centrale, che sulla sua questione non si è pronunciato. In nome proprio, io sì ho espresso l'avviso che, mutate le condizioni per la costruzione della nuova strada pel Monte Mesurino, la strada pel Monte Croce possa essere cancellata dal novero delle provinciali. Ma ho soggiunto che la cosa è molto grave; e che vi sono altri interessati, oltre la provincia di Belluno, pel mantenimento di quella strada nella serie delle provinciali; e che ad ogni modo vi è un procedimento determinato dalla legge; e che per questo soltanto si può accertare e riconoscere se realmente quella strada debba mantenersi provinciale o ne debba essere tolta dallo elenco. Ho bensì ricordato quello che aveva rilevato l'egregio Senatore Giovanola, che fu Relatore nel 1869, cioè che che fin d'allora per quella linea del Monte Croce non vi era propriamente strada internazionale, ma un accozzo di vari tronchi, alcuni comunali, altri di strade antiche di Stato o di provincia, abbandonate, e perfino di grandi tratti di strada mulattiera. Per queste ragioni sconsigliò fin d'allora l'onorevole Relatore, in nome di quell'Ufficio Centrale, che fosse così alla presta decretata tra le nazionali una strada della quale non erano ancora determinati i caratteri, nè le condizioni.

Con questo penso che non vi sia più ragione d'insistere sopra un argomento sul quale mi pare che l'onorevole Ministro abbia dato sufficienti spiegazioni.

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Sono dispiacente di far perdere ancora un minuto al Senato, ma proprio non posso lasciar passare senza una parola di risposta un'affermazione che credo sia un *lapsus linguae* del mio onorevole amico il Senatore Alvisi.

Egli ha detto che la strada di Monte Croce non interessa alla provincia di Udine e che è tutta nella provincia di Treviso.

Ora, può essere che io pigli un grosso granchio, ma non lo credo.

Senatore ALVISI. In parte.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Ma io dico: la metà della strada è nella provincia di Udine e l'altra metà nella provincia di Belluno; ed egli, che conosce meglio di me i luoghi, sa che da Pian di Portis sino a Villa Santina il tratto è comune alle due strade in concorrenza; ma da Villa Santina ai confini di Sappada per Comeglians si sta sempre per entro la provincia di Udine, e di là per andare al Monte Croce presso a poco ci può essere la stessa distanza per entro la provincia di Treviso. Ma tutto ciò non cambia lo stato delle considerazioni sulle quali mi sono basato per raccomandare al Consiglio provinciale di Belluno di seguire la via tracciata dalla legge, onde poter ottenere la cancellazione della strada dalla classe delle provinciali in cui si trova.

Il Consiglio provinciale faccia la sua domanda, e noi la faremo istruire; dopo di che non c'è bisogno di alcuna legge per farla cancellare dall'elenco, bastando all'uopo un decreto reale, una volta provato che le manchi il carattere di strada provinciale.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola, la discussione generale è chiusa.

Si rilegge ora l'articolo unico per metterlo in discussione.

Articolo unico.

Alle strade nazionali classificate coi reali Decreti 17 novembre 1865, n. 2633, 22 aprile 1868, n. 4361, e 27 giugno 1869, n. 5147, è aggiunta la strada che da Pian di Portis per Monte Mauria va al confine austro-ungarico a Monte Mesurino.

È aperta la discussione su quest'articolo unico della legge. Se nessuno domanda la pa-

rola, trattandosi di un articolo unico, la votazione si farà più tardi a scrutinio segreto.

Si procederà ora allo spoglio dell'urne relativo ai due progetti di legge votati in principio di seduta.

Prego i signori Segretari a voler fare lo spoglio delle urne.

Risultato della votazione:

Avanzamento nel personale della R. Marina:

Votanti	70
Favorevoli	63
Contrari	7

(Il Senato approva).

Disposizioni circa gl'impiegati dei cessati Consigli degli ospizi nelle provincie meridionali:

Votanti	70
Favorevoli	66
Contrari	3
Astenuti	1

(Il Senato approva).

PRESIDENTE. Leggo l'ordine del giorno per domani.

Alle ore due pom., riunione negli Uffici per l'esame del progetto di proroga della legge 30 maggio 1875, n. 2531, relativa alla riforma giudiziaria in Egitto.

Alle ore tre pom., seduta pubblica:

I. Votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:

Convenzione per il telegrafo sottomarino fra l'Isola di Sicilia e Lipari e fra il Continente e l'Isola di Sicilia attraverso lo Stretto di Messina;

Aggiunta alle strade nazionali del Regno di quella che dal Pian di Portis conduce al confine austro-ungarico.

II. Discussione del progetto di legge pel riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso.

La seduta è sciolta (ore 6 pom.).