

CL

TORNATA DEL 20 DICEMBRE 1906

Presidenza del Presidente CANONICO.

Sommario. — *Presentazione di disegni di legge* — *Votazione a scrutinio segreto* — *Discussione del disegno di legge: « Spese straordinarie occorrenti per le ferrovie esercitate dallo Stato e relativa provvista di fondi » (N. 401)* — *Parlano nella discussione generale i senatori Finali, Mezzanotte, Vischi e Sacchetti* — *Presentazione di un disegno di legge* — *Ripresa la discussione, il ministro dei lavori pubblici risponde ai vari oratori* — *Senza osservazioni si approvano tutti gli articoli del disegno di legge* — *Chiusura di votazione* — *Si discute poi il disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1906-907 » (N. 393)* — *Parlano nella discussione generale i senatori Paternò, Colonna Fabrizio, Cerruti V., Visocchi e Vigoni Giuseppe* — *Il seguito della discussione è rimandato alla tornata successiva* — *Risultato di votazione.*

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti i ministri dell'agricoltura, industria e commercio, dei lavori pubblici, della pubblica istruzione, della guerra, della marina, ed il sottosegretario di Stato pel Ministero del tesoro.

ARRIVABENE, *segretario*, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

Presentazione di un progetto di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro di agricoltura, industria e commercio.

COCCO-ORTU, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. A nome del ministro del tesoro, ho l'onore di presentare al Senato lo « Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1906-1907 », approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 19 corrente.

PRESIDENTE. Do atto al ministero di agri-

coltura, industria e commercio della presentazione di questo disegno di legge, che sarà trasmesso alla Commissione di finanze.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca:

Votazione di ballottaggio per la nomina di due commissari di vigilanza all'amministrazione del Fondo per il culto.

Votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1906-907;

Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1906-1907.

Prego l'onorevole senatore, segretario, Taverna di procedere all'appello nominale.

TAVERNA, *segretario*, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Nomina di scrutatori.

PRESIDENTE. Intanto procederemo all'estrazione a sorte dei nomi dei signori senatori che saranno incaricati dello scrutinio della votazione di ballottaggio per la nomina di due Commissari di vigilanza all'amministrazione del Fondo per il culto.

Vengono estratti i nomi dei senatori Colonna Fabrizio, De Martino Giacomo e De Sonnaz.

Presentazione di disegni di legge.

VIGANÒ, *ministro della guerra*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VIGANÒ, *ministro della guerra*. Ho l'onore di presentare al Senato un disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento, per: « Autorizzazione a vendere a trattativa privata al comune di Milano l'ex-fortino di Porta Vittoria in detta città ».

Chiedo che questo disegno di legge sia inviato alla Commissione di finanze.

PRESIDENTE. Do atto all'onore ministro della guerra della presentazione di questo disegno di legge.

Se non si fanno osservazioni, sarà inviato alla Commissione di finanze.

Ha facoltà di parlare il ministro dell'istruzione pubblica.

RAVA, *ministro della pubblica istruzione*. Ho l'onore di presentare al Senato un disegno di legge di « Proroga del termine assegnato dalla legge 25 giugno 1905 per la conservazione dei monumenti », già approvato dall'altro ramo del Parlamento.

Prego il Senato di dichiarare l'urgenza per questo progetto di legge, perchè si tratta di termini che scadono al 31 dicembre.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della pubblica istruzione della presentazione di questo disegno di legge, che sarà passato agli Uffici.

Se non si fanno osservazioni, l'urgenza chiesta dall'onorevole ministro s'intende accordata.

Discussione del disegno di legge: « Spese straordinarie occorrenti per le ferrovie esercitate dallo Stato e relativa provvista di fondi » (N. 401).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: « Spese straordinarie concernenti le ferrovie esercitate dallo Stato e relativa provvista di fondi ».

Prego il senatore, segretario, Taverna di dar lettura di questo disegno di legge.

TAVERNA, *segretario*, legge:
(V. Stampato, N. 401).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

FINALI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI. Il diligentissimo nostro collega Mezzanotte, nel riferire intorno allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, credette opportuno di aggiungervi una tabella, la quale ha attirata tutta la mia attenzione, richiamandomi ad una questione che io aveva esaminata nell'ormai lontano tempo che ebbi l'onore di reggere il Ministero dei lavori pubblici, e alla quale allora non potei trovare soddisfacente soluzione.

Quella tabella mostra in cifre assolute e relative il numero degli accidenti ferroviari di cui sono vittime, sia i viaggiatori, siano gli agenti dell'amministrazione ferroviaria; e vi si mostra che nelle ferrovie nostre, come nelle svizzere e nelle belghe, il numero degli accidenti che avvengono a danno degli agenti sono incomparabilmente maggiori che non quelli che si verificano nelle ferrovie germaniche e francesi.

Io al collega ed amico diedi la spiegazione del fatto dicendo che fin dall'epoca a cui ho accennato, ossia fino da quando aveva l'obbligo di occuparmi di queste questioni, il gran numero degli infortuni, che si verificavano a danno delle persone degli agenti, dipendeva principalmente dal metodo di agganciamento delle locomotive ai treni e dell'agganciamento dei vagoni tra di loro.

Ciascuno di noi viaggiando ha visto (ed io per parte mia, con senso di infinita pietà) quei poveri agenti ferroviari, per qualunque tempo e in qualunque ora, trascinarsi quasi carponi per agganciare locomotive e vagoni, ed en-

trare e uscire fra mezzo a quei repulsori, i quali con un urto o con un avvicinarsi troppo rapido possono essere cagione di gravi lesioni o di morte.

Da molti anni le amministrazioni ferroviarie si occupano di trovare un modo, se non di eliminare, di rendere meno frequenti questi disastri; e il fatto che nella tabella preparataci dall'onorevole nostro collega Mezzanotte figura che la percentuale per milioni di treni chilometro, di questi infortuni che si verificano nelle linee germaniche e francesi, sono di tanto minori, che non quelle delle ferrovie degli altri tre paesi che ho nominato compreso il nostro, mostra che qualche cosa utile in questa via si è fatto.

Sedici anni fa il problema, anche tecnicamente, non era bene risoluto, e si studiava intorno ad un sistema, o in tutto automatico, o in parte automatico e in parte no, che si potesse applicare; ma disgraziatamente allora il mio proposito di trovare un provvedimento non trovò la desiderata cooperazione. Mi si facevano dei computi crudeli, i quali non voglio ripetere qui in Senato, poichè non vi è denaro che valga la vita di un uomo.

Ma oggi siamo in condizioni diverse. Quando mi si opponeva la mancanza di fondi io diceva che se mi trovavano una soluzione tecnica non avrei avuto alcuna difficoltà di mettere la spesa a carico delle casse per gli aumenti patrimoniali, sebbene fossero vuote; io avrei in qualche modo trovati i fondi necessari per compiere un'opera così pietosa. Ora che le ferrovie sono in mano dello Stato, il quale deve adempiere ad un'alta missione economica, soprattutto, ma che non può mai essere disgiunta da quei provvedimenti, che sono reclamati dall'umanità, e che per fortuna abbiamo dei fondi disponibili, quanti sono quelli che mostra questo progetto di legge, ossia abbiamo 910 milioni, io credo che sia venuto il momento di usarne una parte, e di provvedere profittando dell'esperienza dei progressi meccanici compiuti già presso i più industriosi paesi di Europa. E ciò può farsi adottando e perfezionando uno dei sistemi che già sono in esercizio in Germania ed in Francia, ed altrove, per eliminare o ridurre, per quanto è possibile, questa cagione costante, permanente d'infortuni, del quale sono vittima gli agenti ferroviari nell'adempimento del loro dovere.

Non aggiungo parole, perchè il solo accennare la natura e la gravità dell'argomento mi assicura di tutta la sollecitudine di un uomo che ha l'animo umano e generoso, come l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

MEZZANOTTE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MEZZANOTTE. Io ringrazio il senatore Finali di aver dato questa spiegazione ad una cifra, la quale mi riusciva alquanto difficile a spiegare. Io concordo pienamente con quello che egli ha detto, e lo ringrazio di avere così illustrato la mia tabella.

Entrando poi nell'argomento che riguarda il disegno di legge, io non tratterò la questione principale, poichè questo sarà compito del relatore; ma mi pare che facilmente si potrà venire ad un accordo sulle idee espresse dal nostro relatore stesso.

Soltanto ho chiesto di parlare perchè nella tabella presentata alla Camera dei deputati per spese di lavori principali in determinate stazioni veggo che manca qualcuna delle più importanti stazioni su cui bisogna provvedere.

Sulla linea Castellammare Adriatico-Roma io trovo che si provvede alla stazione di Bussi, di San Valentino, di Tocco Castiglione, di Torre dei Passeri e di Popoli; finalmente di Castellammare Adriatico e di Pescara; e di Chieti non si dice niente. Ora questa è la seconda stazione, per quanto riguarda i proventi ferroviari, ed è in uno stato addirittura singolare; non ha tettoia come le altre stazioni della stessa linea che producono meno, non ha nulla; è rimasta quale era quand'era una semplice fermata per quelli che dovevano andare al capoluogo della provincia.

Io non so se questa tabella sia proprio uno stato autentico. Credo che qualche errore ci deve essere; credo che si debba parlare in generale delle stazioni che sarebbero da sistemare, perchè mi pare impossibile che soltanto la stazione di Chieti che più ne aveva bisogno e per la quale nelle convezioni ferroviarie fu stabilito un numero di lavori che si dovevano fare e che poi per mancanza di fondi non si fecero, quella sola rimanesse senza alcun provvedimento.

Ora su questo prego l'onorevole ministro di dirmi se i lavori per Chieti si faranno, e se questa è una tabella, che assolutamente non si

può rivedere e modificare, oppure se essa accenna appena in generale a quello che occorre.

Questo soltanto io desidero sapere.

VISCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VISCHI. Questo disegno di legge, chiedendo al Parlamento altri 610 milioni, promette di provvedere, in aggiunta ai 300 milioni già stanziati con altre leggi, a tutte le esigenze del programma ferroviario, che il Governo si propone di svolgere sino al 1911.

E l'onor. ministro dei lavori pubblici ha ben chiarito il suo pensiero, anche con la relazione presentata al Senato, dicendo come egli intenda distribuire queste somme, che certamente sono importanti, ma che non sono forse corrispondenti a tutto il fabbisogno del problema medesimo.

L'onor. ministro dei lavori pubblici dice che egli vuole anche provvedere agli ampliamenti delle stazioni e agli aumenti di binari; e l'articolo 1° del disegno di legge stabilisce la facoltà al Governo di provvedervi liberamente a seconda dell'urgenza e dei bisogni del servizio ferroviario.

Su questo punto desidererei dal Governo una parola di risposta ad una domanda che fu già fatta dal senatore Melodia a nome dell'Ufficio centrale, quando egli riferiva sul riscatto delle ferrovie meridionali, una domanda che è insistentemente ripetuta da tutta una gran parte del versante Adriatico d'Italia, cioè quella del doppio binario da Bologna a Gallipoli.

Comprendo tutte le difficoltà, comprendo tutte le riserve che il Governo deve pur fare, ma tutti devono capire anche che tale domanda è di molta importanza, ed esprime, non un desiderio locale, nè un desiderio regionale, quantunque la mia regione natia sia la più angustiata dall'attuale stato di cose, ma il bisogno urgente e impellente di gran parte d'Italia, bisogno che potrà molto contribuire a risolvere parecchie difficoltà che in questo, come nell'altro ramo del Parlamento, sono state deplorate.

Per amore di brevità non aggiungo altro, solo augurandomi che una parola dell'onor. ministro possa chiarire al paese l'intendimento del Governo su questa questione economica assai grave e vitale di gran parte d'Italia, cioè di quella che va da Bologna fino a Gallipoli.

SACCHETTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SACCHETTI. Il disegno di legge che ora è in discussione davanti al Senato avrebbe dato luogo in altro momento ad una ampia discussione e per la sua importanza finanziaria e per la sua importanza tecnica.

Ma nelle condizioni nelle quali ci troviamo e tenuto conto delle cause che hanno dato luogo alla presentazione di questo disegno di legge, tutti sentono l'influenza di queste circostanze e tutti subiscono la necessità delle cose. Io, al pari degli altri, mi ispiro a questo concetto, e terrò conto delle condizioni in cui ora noi siamo chiamati a discutere questo importantissimo disegno di legge. Secondo me con questo disegno di legge, per ciò che riguarda la parte tecnica del progetto, noi non facciamo altro che dare all'onorevole ministro dei lavori pubblici un ampio mandato di fiducia per l'esecuzione di questi lavori, che nel loro complesso importano la spesa della cospicua somma di 910 milioni. Io sono disposto ad associarmi ai colleghi per dare questo mandato di fiducia all'onorevole Gianturco, poichè tutti noi riconosciamo in lui alto intelletto e grandissima attività. E veramente per risolvere questo problema ci vuole tutta l'intelligenza e tutta l'attività di cui è dotato l'onor. ministro dei lavori pubblici. Il programma che si tratta di approvare con questo disegno di legge è affidato alla prudente discrezione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Noi con esso non approviamo in modo concreto una serie determinata di lavori; ma i lavori sono stati elencati in alcuni allegati che sono considerati come parte della relazione. Certamente questi elenchi formeranno la base di tutte le opere che dovranno essere eseguite. Ma è evidente che il ministro dei lavori pubblici ha una certa latitudine per disporre le cose secondo che le circostanze l'esigeranno. Ed io credo che questa discreta latitudine lasciata all'onorevole ministro dei lavori pubblici sia necessaria, poichè ci troviamo davanti ad un complesso di opere che non sono state ancora tutte completamente studiate sotto il punto di vista tecnico, e che quindi potranno dar luogo a dei mutamenti sia nel progredire dei lavori sia per il presentarsi di nuove esigenze. Il programma, come è stato osservato testè, è certamente vasto ed è un programma che po

che volte il nostro Parlamento ha avuto occasione di discutere in proporzioni altrettanto vaste. Questa grandiosità del progetto presentato al Parlamento si spiega molto facilmente quando noi consideriamo che l'entità di questi lavori ha dipeso da tre coefficienti non assolutamente diversi ma alquanto distinti l'uno dall'altro. Anzitutto si trattava di provvedere alla insufficienza delle condizioni della rete divenuta ora rete di Stato, che fu lasciata a noi al cessare delle Convenzioni ferroviarie.

Tutti sanno come al 30 giugno 1905 le reti consegnate allo Stato e quelle anche consegnate posteriormente, non fossero in condizioni tali da permettere un esercizio regolare. Molti lavori erano stati omessi, molti altri anche urgenti non erano stati eseguiti. Dunque il programma che ora il Ministero dovette presentare aveva per necessità da contemplare queste insufficienze, e provvede secondo le esigenze delle cose. Poi vi era da provvedere ai bisogni futuri che l'onor. ministro ha previsto per un quinquennio a partire dal 1906 al 1911; infine si è voluto provvedere alle esigenze che hanno altra causa, una causa che ha dato luogo al disservizio del quale tutti si sono lamentati; ma una causa della quale, come il ministro dei lavori pubblici diceva, noi ci dobbiamo davvero rallegrare, inquantochè questa causa è l'indice evidente di una prosperità nazionale, che ridonda a bene di tutti.

Queste tre cause collegate insieme hanno manifestato la necessità di un programma grandioso, e quindi non è da meravigliare che noi oggi siamo chiamati a deliberare sopra un progetto che nel complesso importa la spesa di 910 milioni.

Ho chiesto di parlare, non per fare obiezioni sopra i punti essenziali di questo progetto di legge; ma piuttosto per avere qualche schiarimento dall'onor. ministro dei lavori pubblici, e magari qualche dichiarazione, intorno ad alcuni punti speciali che riflettono il programma, e che possono riflettere anche i lavori da farsi in futuro. Non si poteva certo chiedere all'onorevole ministro di presentare un piano il quale avesse avuto una durata anche maggiore del sessennio contemplato nel disegno di legge che discutiamo. Le ferrovie si trovano in condizioni tali che evidentemente a periodi più o meno lunghi, si dovrà venire davanti al Par-

lamento per adottare tutte quelle misure che sono richieste dallo sviluppo progressivo di questo importantissimo organo di comunicazioni del paese.

Noi abbiamo contemplato un sessennio, ed io non ho nessuna obiezione relativamente a questo periodo; ma mi permetto di fare una domanda all'onor. ministro.

Anche dopo le dichiarazioni che io ho fatto relativamente alla grandiosità di questo programma, domando a lui: Questo programma è completo? Evidentemente quando io chiedo se questo programma è completo, non intendo che si debba provvedere ai bisogni che si verificheranno dopo il quinquennio contemplato dalla legge; ma io chiedo se, date le condizioni speciali in cui si trova la rete ferroviaria dello Stato, non ci fossero stati altri provvedimenti che avessero potuto essere giudicati opportuni anche nel momento attuale. Il piano dei lavori del quale stiamo discutendo, è, direi, il perfezionamento d'un piano anteriore, il quale aveva una ampiezza all'incirca eguale; solo che in quel piano anteriore si contemplava altresì la costruzione di alcune linee nuove, le quali erano ritenute necessarie, onde dare all'organismo della nostra rete, tutta quell'attitudine al servizio che il movimento del traffico esige.

Quando si parla di linee nuove, ordinariamente si ha l'idea che si tratti di congiungere fra loro dei punti i quali non sono legati fra loro con la ferrovia, oppure che si tratti di linee di abbreviamento, le quali facilitino e rendano più rapide e più economiche le comunicazioni tra due punti già congiunti da linee ferroviarie.

Il caso delle linee, delle quali io parlo in questo momento, non è veramente questo. Noi abbiamo nella nostra rete vari punti i quali sono bensì congiunti da linee ferroviarie, ma per l'insufficienza di questo collegamento la rete non può adempiere convenientemente al suo servizio.

L'onorevole ministro sa che le linee alle quali io voglio alludere in questo momento son quelle destinate a congiungere Genova alla Valle del Po, Bologna a Firenze, e Genova a Spezia; tutti questi punti sono già uniti per mezzo di linee ferroviarie le quali però mancano della potenzialità necessaria per dare sfogo al traf-

fico che fortunatamente si è manifestato sulla rete dello Stato.

La linea da Bologna a Firenze, come l'onorevole ministro sa, fu studiata da una Commissione Reale nominata nel 1902 e che presentò una relazione importantissima nel luglio del 1904. Quella Commissione, formata di persone competentissime e presieduta da un nostro collega, presentò delle conclusioni, secondo le quali si veniva a questo risultato, che fosse cioè necessario un nuovo collegamento di Bologna con Firenze, onde render possibile il passaggio della grande corrente di traffico che proviene dall'Italia settentrionale per andare all'Italia centrale o all'Italia meridionale.

Quella Commissione esaminò il probabile sviluppo che avrebbe preso il traffico, per vedere entro quale numero d'anni sarebbe stato necessario di adottare il provvedimento, e concluse che verso il 1915, supponendo che l'aumento del traffico fosse stato soltanto del 4 per cento, il che corrispondeva all'aumento medio del traffico sulla rete Adriatica, il traffico tra Bologna e Firenze avrebbe raggiunto l'ingente aliquota di 80,000 lire circa il chilometro, e che la linea Porrettana attuale sarebbe stata nell'assoluta impossibilità di provvedere al movimento e al traffico. Quella Commissione aveva avuto allora anche un altro quesito da esaminare, quello cioè di vedere se l'impianto della trazione elettrica sulla linea Porrettana avrebbe potuto bastare a smaltire il traffico crescente della linea medesima. Ora la Commissione Reale nominata nel 1902 venne ad una conclusione negativa, e disse che anche l'impianto elettrico non avrebbe potuto servire ad aumentare molto più il traffico sulla linea Porrettana di quello che avrebbe potuto fare un semplice perfezionamento del servizio di trazione ordinario a vapore; e quella Commissione faceva osservare, che con un semplice aumento di un mezzo milione di spesa, perfezionando i mezzi di trazione a vapore, si sarebbe potuto ottenere lo stesso risultato come facendo l'impianto di trazione elettrica, il quale impianto di trazione elettrica, secondo la Commissione stessa, avrebbe importato la somma di 12 milioni.

Nel progetto presentato ora dal Ministero si propone di supplire con vari espedienti al movimento crescente sulla linea Porrettana. E

quali sono questi espedienti? Gli espedienti sono semplicemente questi. Avviare una parte del traffico, specialmente il traffico merci, sulla linea Faenza-Firenze o Faenza-Pontassieve, e quindi il Ministero, come provvedimento direi sussidiario, propone questo: di fare il raddoppiamento del binario tra Bologna e Faenza, di concedere una nuova linea tra Borgo S. Lorenzo e Pontassieve, e poi in terzo luogo propone l'impianto della trazione elettrica per il movimento sulla Porrettana; impianto che negli elenchi presentati importerebbe solo la spesa di 8,000,000, mentre secondo il progetto del quale ho parlato, della Commissione Reale, l'impianto avrebbe costato 12,000,000. Io non faccio certo obiezioni intorno a questi espedienti, i quali mostrano la necessità di adottare dei provvedimenti i quali servano al traffico che continuamente cresce. Io non faccio delle obiezioni a questo riguardo; ma però non posso a meno di presentare a me stesso qualche dubbio, e dico: Se la Commissione Reale, calcolando l'aumento del traffico nella ragione del 4 per cento arrivava alla conclusione che nel 1915 noi ci saremmo trovati nell'impossibilità di provvedere al servizio; cosa potrà accadere ora che vediamo fortunatamente la rete italiana svilupparsi con un coefficiente di traffico grandemente maggiore? Ed è una fortuna questa che invece di calcolare l'aliquota del 4 per cento sull'aumento del traffico si possa essere condotti a calcolare un aumento del 18 per cento. Io vorrei che questo 18 per cento durasse, e me lo auguro come tutti certamente se lo debbono augurare; ma io voglio ammettere (questa osservazione è anzi contro la tesi che io sostengo), voglio ammettere che questo aumento del 18 per cento sia piuttosto eccezionale, così che noi non lo potremo avere per lungo periodo di anni.

Ma facciamo pure delle diminuzioni su questo coefficiente del 18 per cento; rimarrà sempre un'aliquota che ci farà persuasi dell'insufficienza della linea Porrettana e della necessità di provvedere. Ora ho veduto, nelle varie relazioni presentate a riguardo di questo progetto di legge, ho veduto che si prende giustamente come criterio fondamentale di tutte le proposte la ragione dell'urgenza dei lavori da eseguire; ed è un criterio giustissimo dacché bisogna dare la preferenza ai lavori più urgenti in con-

fronto di quelli che hanno urgenza minore. Ma io vorrei fare osservare al Senato a all'onorevole ministro che questo criterio dell'urgenza non può essere considerato soltanto in relazione al periodo più o meno lungo entro il quale noi abbiamo bisogno di determinate opere; esso deve essere esaminato, anche in relazione alla durata necessaria per l'esecuzione delle opere.

Quando devo provvedere a cagion d'esempio del materiale rotabile; e so che questo materiale rotabile mi può essere fornito in uno o due anni, se io prevedo la necessità di questo aumento per un periodo di 5 anni, posso dire che l'urgenza di queste provviste può essere necessaria, assoluta per una parte; può essere non assoluta per l'altra. Ma quando devo costruire una linea la quale per le sue speciali condizioni dovrà avere una galleria di 16 o 18 o 20 chilometri, e so che questo perforamento dell'Appennino, di una lunghezza così considerevole, non potrà durare meno di 8 o 10 anni, evidentemente la ragione dell'urgenza io non la debbo più giudicare in considerazione delle condizioni di oggi, ma in relazione delle condizioni che si verificheranno fra 8 o 10 anni.

Questi sono i motivi per i quali io credo che certe opere si debbano considerare urgenti quantunque non si possa certo avere la speranza di vederle compiute fra 2 o 3 anni. Ove sia evidente che la loro necessità si manifesterà in modo imperioso allo scadere di un decennio e se altrettanto abbia a durare la relativa esecuzione, è necessario provvedere fin d'ora, se non vogliamo essere colpiti al termine del decennio da una condizione di cose assolutamente inammissibile.

Questa considerazione a me pare tanto più fondata, in quanto che vediamo purtroppo ciò che ora si è manifestato, per non aver preveduto in tempo la necessità dei lavori e delle provviste dei quali sentiamo la deficienza nel momento attuale.

Se quando il traffico era di 20,000 lire per chilometro, nel 1896, si fosse previsto che dopo 10 anni questo traffico avrebbe potuto salire alla cifra cospicua di 30,000 lire, allora si sarebbero potuti adottare provvedimenti, i quali avrebbero risparmiato molti degli inconvenienti che si sono manifestati ultimamente. Dico tutto questo, persuaso che l'onorevole ministro si

vorrà penetrare di questa singolare condizione di cose, e concludo facendo domanda all'onorevole ministro di altri provvedimenti.

Io chiedo all'onorevole ministro la costruzione di queste linee che non si possono, direi, chiamare nuove, nel senso ordinario di questo vocabolo, ma che sono bensì perfettamente definite nella relazione del Ministero presentata all'altro ramo del Parlamento, dove si dice « nuove ferrovie destinate ad integrare la potenzialità di traffico delle più importanti arterie della rete stessa ».

Questa è una definizione perfetta: si tratta di integrare, di aumentare la potenzialità indispensabile per le nostre principali arterie ferroviarie. Questa definizione è talmente esatta che se, per ipotesi, la linea Porrettana avesse permesso il raddoppiamento di binario, nessuno forse avrebbe parlato, almeno per ora, di una nuova costruzione di linea direttissima tra Bologna e Firenze; ma siccome per ragioni tecniche assolute non è possibile pensare al raddoppiamento del binario sulla linea Porrettana ne è venuta la conseguenza di dover studiare una nuova linea; quello che si è fatto per molte altre linee in questo disegno di legge, proponendo il raddoppiamento dei binari si sarebbe potuto fare per questa; ma siccome qui è impossibile, per questo l'integramento della potenzialità di questa arteria va fatta con la costruzione di una nuova linea. Chiedo quindi all'onorevole ministro, poichè vedo che nel disegno di legge che noi abbiamo davanti vi è un articolo il quale parla di provvedimenti da presentare al Parlamento pel successivo sessennio a partire dal 1° luglio 1911, e questo sarebbe per la prosecuzione dei lavori e delle opere contemplate nel primo sessennio, chiedo all'onorevole ministro: crede egli che si possa aspettare a quell'epoca per fare le proposte speciali che riguardano la integrazione della potenzialità delle maggiori arterie, o non crede egli piuttosto che sia necessario nel più breve termine che sarà possibile, tenuto conto della preparazione dei progetti, non crede egli che possa essere il caso di presentare al Parlamento dei provvedimenti legislativi speciali onde risolvere questa questione?

Io chiedo alla cortesia dell'onorevole ministro un qualche schiarimento su questo tema importantissimo che riguarda lo sviluppo normale di tutta la rete dello Stato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro dei lavori pubblici.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Comincio dal ringraziare l'illustre mio predecessore, senatore Finali, della cui opera illuminata rimangono tracce notevolissime al Ministero dei lavori pubblici, di aver richiamato l'attenzione mia sopra un problema della più alta importanza; quello cioè degli infortuni degli agenti ferroviari in servizio. Se è indubitato che, rispetto agli infortuni delle persone estranee al servizio, l'Italia abbia un posto assai onorevole, venendo immediatamente dopo la Germania, è altresì indubitato, per ciò che si riferisce agli infortuni degli agenti, che l'Italia occupi un posto in cui le morti ed i ferimenti debbono riconoscersi relativamente elevati.

Quali le ragioni di quest'eccesso di ferimenti e di morti degli agenti in servizio? È questo, per verità, un problema che merita di essere esaminato con molta ponderazione, perchè i metodi secondo cui si formano le statistiche degli infortuni sono diversi nei diversi Stati; limitandosi alcuni a mettere in calcolo unicamente i ferimenti che dipendono direttamente dal servizio, come immediata conseguenza del servizio stesso, altri comprendendo anche quelli soltanto occasionati dal servizio, ma dovuti a cause estranee e principalmente ad imprudenze delle vittime. Non si può tuttavia non riconoscere l'importanza dell'argomento trattato dall'onor. senatore Finali. Io non affermerei, di certo, come egli non ha affermato, che l'eccessivo numero dei ferimenti e delle morti degli agenti sia conseguenza unicamente del metodo imperfetto di agganciamento dei veicoli: la cagione più importante deve, invece, rinvenirsi in quell'eccesso di sicurezza di animo che coloro i quali sono abituati a vedere in faccia il pericolo ad ogni momento contraggono a tal punto, da non riconoscere la gravità e l'imminenza anche quando esso sia imminente e grave.

Ciò avviene, del resto, in tutte le industrie, ed è la cagione principale degli infortuni. Ma questo non vuole e non deve significare che una grande Amministrazione pubblica non debba, per quell'alto sentimento di solidarietà umana a cui ha fatto appello l'onor. senatore Finali, escogitare tutti i mezzi atti a rendere meno grave ogni pericolo d'infortunio.

Egli diceva assai bene, ed io non posso che

fare eco alle sue parole, che non vi è danaro che valga la vita di un uomo e che nessuna spesa debba essere ritenuta superiore al dovere che ha lo Stato di provvedere all'incolumità personale dei suoi agenti, perchè qualunque economia in questo senso sarebbe indegna di un paese civile. Il senatore Finali ha giustamente notato che da sedici anni a questa parte, dall'epoca, cioè, in cui egli resse così nobilmente il Ministero dei lavori pubblici, sino ad oggi, non è stato innovato così profondamente il metodo di agganciamento da rendere meno frequenti i disastri da esso dipendenti. Così dicendo egli dichiarava una cosa perfettamente vera, poichè pur troppo, non ostante il concorso bandito recentemente all'Esposizione di Milano, la tecnica ferroviaria non ha ancora suggerito nè a noi nè ad altri Stati un metodo sicuro di agganciamento automatico. Esperimenti si sono fatti e si fanno così da noi che da per tutto, ma i risultati pratici non sono stati finora corrispondenti ai desideri dell'amministrazione ferroviaria.

I metodi presentemente in uso in Italia per l'agganciamento delle locomotive e dei vagoni sono due: vi è un metodo che usa il tenditore semplice a vite con catene di riserva, e questo è il metodo più antico: vi è, poi, un metodo, relativamente più recente e sicuro, che s'impiega in genere nei veicoli di nuova costruzione per l'esercizio: l'aggancio del tipo Sürth con tenditore doppio e senza catene di riserva; ma anche questo metodo richiede l'intromissione dell'agente agganciatore tra i veicoli e presenta, quindi, gli stessi pericoli del precedente.

In occasione dell'Esposizione, come dicevo, è stato bandito un concorso e si sono fatti esperimenti, ma i risultati ottenuti, per quanto pregevoli e tali da far sperare in una prossima soluzione del problema, non sono ancora giunti al punto da permettere in base ad essi una completa e radicale riforma del nostro materiale mobile.

A tale riforma si oppone, del resto, anche un'altra causa: la difficoltà derivante dallo scambio dei veicoli con le ferrovie estere, presso le quali non sono usati i tipi automatici, ma è usato o il metodo del tenditore semplice con le catene di riserva o il tenditore doppio, di guisa che anche l'applicazione degli agganci auto-

matici non può essere fatta unicamente presso di noi, ma deve procedere d'accordo con le ferrovie estere con cui effettuiamo più attivamente lo scambio dei veicoli.

Ciò che ho detto vuol significare l'alta importanza che l'Amministrazione annette al problema sollevato dall'onorevole Finali: un problema irto di difficoltà tecniche gravissime ma che, confido, il rapido progresso della scienza potrà presto risolvere ed allo studio del quale l'amministrazione ferroviaria attende con amore.

Risolute le questioni tecniche internazionali sul metodo di aggancio più conveniente, qualunque somma sia necessaria, questo metodo sarà adottato, secondo i giusti desideri espressi dall'onor. Finali.

Vengo all'osservazione fatta dall'onorevole Mezzanotte, il quale mi ha chiesto quale fosse il valore della tabella di lavori che accompagna il disegno di legge.

Come l'onorevole Mezzanotte avrà notato, la tabella non è annessa al disegno di legge, ma alla relazione, di guisa che il Senato non è chiamato a deliberare su di essa, come non ha sulla stessa deliberato la Camera. Io ho creduto, con la tabella, di rendere omaggio al sindacato parlamentare. Io vi chiedo, come ha osservato l'onorevole Sacchetti, un atto di fiducia politica, poichè domando di spendere 610 milioni per le opere più urgenti e necessarie a proporzionare le nostre ferrovie ai bisogni del traffico; ma ho creduto di non chiedervi una fiducia assoluta e cieca, ho voluto dirvi quale, secondo i concetti della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, fosse il programma di massima dei lavori da compiere.

Ma questa tabella non poteva avere, e non ha valore tassativo, ma semplicemente indicativo. E non solo la tabella ha un valore indicativo, ma in essa vi sono 20 milioni per opere che non sono state esplicitamente indicate e che i bisogni del traffico possono dimostrare necessarie. Ciò deve acquietare l'apprensione dell'onorevole Mezzanotte, perchè, se la stazione di Chieti avrà effettivo bisogno, per rispondere al suo traffico, di essere ampliata, di avere maggior numero di binari, di piani caricatori, o che so io, vi si provvederà, non solo perchè nessun limite è posto al giudizio discrezionale dell'amministrazione, ma perchè si sono lasciati appunto quei venti milioni per tali necessità.

Certo tengo a dichiarare al Senato che non è nel programma della Direzione generale, nè nel mio di fare, come pur troppo si è fatto spesso in Italia, stazioni monumentali: è tempo di finirle con i monumenti! (*approvazioni*). Vogliamo fare stazioni che possano servire al traffico, vogliamo seguire, cioè, l'esempio dell'Inghilterra, che, avendo stazioni modeste all'apparenza, le dota di un gran numero di piani caricatori e di binari, e ne accompagna la costruzione con una corrispondente dotazione di locomotive, di carri, e di tutto ciò che può servire al traffico.

Se la stazione di Chieti non sarà in queste condizioni, se il suo traffico si svilupperà e la linea che è stata costruita per unire la stazione alla città di Chieti (e che pochi mesi or sono io ho percorso) svilupperà un movimento di viaggiatori e di merci tale da richiedere nuovi impianti, io sarò lieto d'invitare la Direzione generale a fare i lavori necessari. Spero che queste mie dichiarazioni possano rendere soddisfatto l'onorevole Mezzanotte.

Vengo, ora, alla domanda rivolta dal senatore Vischi. Il senatore Vischi ha sollevato una questione assai importante: quella della costruzione del doppio binario fra Bologna e Gallipoli. In quanto ai lavori da fare sulle linee ex-meridionali io prego l'onorevole Vischi di considerare che già l'Amministrazione, nel programma contenuto nella tabella, ha tenuto conto delle difficoltà nelle quali si svolge il traffico di quella linea, e si propone di raddoppiare il binario nei suoi tronchi Bologna-Faenza, Faenza-Rimini, Rimini-Falconara, e Foggia-Barletta. E ciò non è tutto, perchè, avendo riguardo più propriamente alle linee Pugliesi, nella tabella stessa è stanziata la somma di un milione per il secondo gruppo di lavori di ampliamento della stazione di Bari e per raccordare la stazione di Bari al Porto; la qual cosa ha una grandissima importanza per l'applicazione della tariffa di esportazione. Di più è impostata una somma di 250,000 lire per l'ampliamento della stazione di Foggia, che versa in condizioni difficilissime. L'onorevole Vischi mi domanda di più: egli dice che bisogna raddoppiare il binario tra Bologna e Gallipoli. Orbene io son d'avviso, onorevole Vischi, come ho già dichiarato alla Camera, che, *gradatamente*, come disse già il mio predecessore, onor. Carmine, bisognerà costituire il doppio binario su tutta

la linea litorale Adriatica, ma dire « gradatamente » significa dire: « con proporzione fra le opere ed i bisogni del traffico ».

A questo proposito è appena necessario ricordare che i bisogni del traffico non sono eguali su tutti i tratti della Bologna-Otranto e che, anzi, e insisto su questa osservazione, il traffico che vi si sviluppa non è traffico nel doppio senso dal nord al sud, e dal sud al nord, ma è un traffico prevalentemente ascendente, cioè cresce da Otranto verso Bologna; di guisa che, distinguendo le diverse tratte, abbiamo i seguenti prodotti chilometrici approssimativi: da Bologna ad Ancona si ha un prodotto chilometrico di 50,000, da Ancona a Castellammare Adriatico di 37,000, da Castellammare a Foggia di 32,000, da Foggia a Brindisi di 28,000, da Brindisi ad Otranto di 9600 lire, mentre la diramazione per Gallipoli ha un prodotto inferiore alle 5000 lire. Ora l'onor. Vischi comprenderà benissimo che, se in Francia si ritiene comunemente dai tecnici più competenti che la necessità del doppio binario sorga solo ove il prodotto chilometrico superi le 60 mila lire, e se la misura più mite tenuta nella convenzione con le Meridionali imponeva l'obbligo del raddoppiamento solo ove il prodotto chilometrico avesse superato le 35,000 lire (in Inghilterra si va molto più in là, poichè si ritiene che non sia necessario costruire il doppio binario se non quando si giunga alle 70,000 lire), comprenderà, dico, l'onor. Vischi che io non posso promettere fin d'ora il raddoppiamento del binario su tronchi di linea il cui prodotto chilometrico scende a 9600, e peggio, a 5000 lire.

Ripeterò qui ciò che dissi alla Camera, cioè che gli interessi delle Puglie mi sono sommente a cuore e che dove accenni a sorgere la necessità del completamento del doppio binario si provvederà con ogni zelo e col desiderio di fare cosa utile a quelle popolazioni, alle quali auguro che si sviluppi presto un traffico tale, che questo completamento renda necessario. Per ora abbiamo provveduto ai bisogni più urgenti; poichè questa è la necessità imprescindibile, questo è richiesto insistentemente dal Paese e questo è nel concetto del Governo: provvedere, cioè, con la massima urgenza, ai lavori necessari a sopperire alle esigenze attuali e prossime del traffico nelle linee già esistenti. E con questa dichiarazione vengo a rispondere

all'onorevole senatore Sacchetti, che su ciò appunto mi ha interrogato.

Comincio dal ringraziarlo delle parole benevoli che egli ha avuto per me, e gli dichiaro subito che questo programma del Governo, per quanto a primo aspetto grandioso, come egli diceva, non è completo. E non è completo, onorevole Sacchetti, non solo perchè esso non provvede ai bisogni che si potranno sviluppare dal 1911 in poi, ma anche perchè non provvede completamente neppure ai bisogni presenti. Non creda l'onor. Sacchetti che coi 610 milioni che noi abbiamo preventivati qui, si provveda completamente ai bisogni attuali; non mai. Noi abbiamo stabilito questa somma di 610 milioni tenendo conto dei progetti già studiati, almeno sommariamente, e dei lavori che si potevano compiere fino al 1911. Ed abbiamo pensato che più non si potesse eseguire, avuto riguardo alla deficienza del personale, alla deficienza perfino in alcuni paesi della mano d'opera, alla necessità di procurarsi rotaie, scambi, traversine e tutti gli altri materiali in quantità sufficiente, all'impossibilità di sottrarre troppi carri al commercio per impiegarli nell'esecuzione di trasporti per lavori. Non abbiamo già noi creduto che con 610 milioni, da aggiungersi ai 300 milioni già approvati, si possa provvedere a tutti i bisogni prossimi del traffico. Noi abbiamo detto che fino al 1911 non potremmo fare di più, e che questi sono i lavori più urgenti da compiere, a giudizio della Direzione generale, e questi abbiamo proposto al Parlamento.

Naturalmente, messici su questa via, onorevole Sacchetti, noi dovevamo giudicare più urgenti i lavori atti a mettere in assetto le linee esistenti e non abbiamo quindi potuto, come ella avrebbe desiderato, comprendere fin d'ora nel nostro programma le tre grandi nuove linee: la Bologna-Firenze, la nuova linea da Genova alla Valle del Po, e la nuova comunicazione Spezia-Genova, interna o litoranea che fosse. Non abbiamo potuto farlo per due considerazioni prevalenti e decisive. La prima perchè per queste linee mancavano i progetti, anche di massima, attendibili, non erano definitivi i tracciati, facevano difetto perfino i preventivi sufficientemente approssimati così da poter servire di base all'impostazione delle spese ed alla richiesta dei fondi, ma quel che

è più, trattavasi di grandi linee che richiedevano molto tempo per essere costruite, mentre le condizioni delle linee in esercizio esigono provvedimenti immediati. Guardiamo, infatti, la condizione di cose che presentemente sussiste, per esempio, su due di queste linee: la Spezia-Genova e la Porrettana, a cui specialmente alludeva l'onor. Sacchetti.

Ebbene, sulla linea Genova-Spezia, abbiamo un prodotto chilometrico medio di 88,000 lire; e nel tratto più congestionato dal traffico (per adoperare sempre la parola inglese così efficace) o quello Genova-Chiavari, secondo alcuni calcoli, si può dire vi sia un prodotto di oltre 100 mila lire al chilometro.

Ora, non è evidentemente possibile ammettere che si possa andare avanti nelle condizioni attuali sopra una linea siffattamente congestionata, e poichè bisognava prevedere che questo traffico fosse per crescere rapidamente, non potevamo aspettare per rimediare che fosse risoluto l'arduo problema della scelta del nuovo tracciato, interno o litoraneo, problema che richiedeva ancora tempo notevole per la sua soluzione, e che, risoluto, avrebbe richiesto per la definitiva attuazione non meno di sette od otto anni. Non potevamo, dico, aspettare sette od otto anni senza attuare nuovi impianti a sollievo dell'esercizio di quel tronco, e così si è dovuto decidere il raddoppio del binario da Genova a Chiavari.

Lo stesso posso dire per la linea Porrettana. Il problema della scelta del tracciato per una comunicazione più rapida e facile fra le Valli del Po e dell'Arno non ha potuto fino ad ora essere risoluto, non ostante gli accurati studi e le proposte fatte al riguardo dalla Commissione autorevolissima presieduta dall'onor. Colombo, per varie opposizioni e richieste di nuovi tracciati da parte di enti locali e di privati.

È stato detto a questo proposito che la Commissione Colombo si mostrò poco favorevole all'impianto della trazione elettrica sulla linea Porrettana, impianto che ora viene proposto come temperamento transitorio.

Ed è vero. Ma da allora in poi i dati tecnici del problema sono mutati.

Quale fu la ragione perchè la Commissione presieduta dal senatore Colombo ritenne non utilmente applicabile la trazione elettrica sulla

Porrettana? La ragione fu questa: perchè al momento in cui la Commissione presentò le sue proposte non si riteneva si potesse applicare, senza andare sempre incontro a gravi difficoltà e talvolta a pericoli gravi la doppia trazione, cioè il rimorchio dei treni con una locomotiva elettrica in testa ed una in coda. Ebbene, che cosa è accaduto d'allora in poi? I fatti sono venuti a dimostrare il contrario. I perfezionamenti tecnici hanno reso possibile ciò che si riteneva impossibile prima, perchè sulle linee Valtellinesi è stata dimostrata, non solo la possibilità, ma il nessun danno, il nessun inconveniente della doppia trazione elettrica, con una locomotiva elettrica in testa e l'altra in coda.

Con ciò si è dimostrata la possibilità di fare treni più pesanti, e quindi l'aumento di potenzialità che la trazione elettrica porterà alla linea Porrettana sarà notevolmente maggiore di quello che poté computare la Commissione Colombo. Il problema è stato spostato nelle basi. Noi siamo quindi venuti dinanzi al Parlamento dicendo: non è possibile praticamente farvi ora proposte complete, decisive, trattandosi di questioni così controverse come quella delle comunicazioni tra Bologna e Firenze, soprattutto per i tanti progetti che sono stati studiati dopo la relazione della Commissione del 1904; non possiamo venire, ripeto, innanzi a voi presentando immediatamente un progetto di legge concreto. Neppure possiamo aspettare a lunga scadenza il tempo necessario alla risoluzione di questo problema ed alla sua attuazione, perchè anche la nuova linea richiederà sei o sette anni per la sua costruzione. Anche per questa linea, adunque, come per la Genova-Chiavari, noi veniamo a proporvi i provvedimenti urgenti e di pronta attuazione, che permettono di far fronte al traffico attuale e prossimo, e cioè: l'applicazione della trazione elettrica sulla Porrettana, dimostrata possibile posteriormente alla relazione Colombo; la costruzione del tratto Borgo S. Lorenzo-Pontassieve, per deviare parte del traffico sulla Firenze-Faenza; un'utilizzazione maggiore del tratto Bologna-Faenza col raddoppiamento del binario.

Ci vorrà forse l'onor. Sacchetti biasimare, in attesa di quanto occorrerà in un avvenire non lontano (certo prossimo, ma non assoluta-

mente imminente) noi abbiamo provveduto ai bisogni più urgenti e reso possibile lo svolgimento del traffico? Io non lo credo, perchè non è stato proponimento del Governo di rinunciare in nessun modo alla soluzione di quei problemi. Io devo dichiarare all'onor. Sacchetti che gli studi procedono attivamente per la soluzione dell'ardua questione di queste tre linee, e, per quanto io non possa prendere impegni precisi e categorici, perchè non sono abituato a fare il profeta e non mi riconosco figlio di profeta, io spero tuttavia che non si debba giungere fino al 1911 per venire innanzi al Parlamento a fare proposte concrete. Io spero che nel 1909 gli studi saranno compiuti, e che noi potremo venire innanzi al Parlamento per domandare l'approvazione dei progetti e lo stanziamento delle somme all'uopo necessarie.

Io spero che queste mie dichiarazioni, conformi a quelle che ho già fatte nell'altro ramo del Parlamento, varranno a dimostrare all'onorevole Sacchetti che abbiamo rettammente e prudentemente operato, quando, senza in nulla pregiudicare le soluzioni più larghe che l'avvenire ci riserva, abbiamo intanto reso possibile il traffico che di giorno in giorno cresce, dimostrando la fecondità meravigliosa del nostro paese e che costituisce come l'alba di questa grande risurrezione economica che vediamo con profondo orgoglio d'Italiani (*Approvazioni. Molti senatori vanno a congratularsi con l'oratore*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto.

Prego i senatori scrutatori di procedere allo spoglio delle schede, ed i signori senatori segretari di procedere alla numerazione dei voti.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Essendo stata chiusa la discussione generale sul disegno di legge: « Spese straordinarie occorrenti per le ferrovie esercitate dallo Stato e relativa provvista di fondi », passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo.

Art. 1.

In aggiunta alle somme stanziare con gli articoli 9 e 10 della legge 22 aprile 1905, n. 137, e con l'art. 1 della legge 19 aprile 1906, n. 127, è autorizzata l'assegnazione complessiva di 610 milioni di lire, da erogarsi a tutto l'esercizio finanziario 1910-911, per provvedere, sulla rete ferroviaria esercitata dallo Stato, alle spese indicate dall'art. 9 della citata legge 22 aprile 1905, n. 137 e dall'art. 30 della legge 8 luglio 1904, n. 351.

(Approvato).

Art. 2.

Le somme autorizzate dall'articolo precedente sono iscritte in appositi capitoli dell'entrata e dell'uscita, nella parte straordinaria del bilancio delle ferrovie e corrispondentemente nella parte straordinaria, movimento di capitali, del bilancio dell'entrata dello Stato e in quello della spesa del Ministero del tesoro, nella misura, per ogni esercizio finanziario, che sarà concordata fra il Ministero stesso e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

In apposito capitolo della parte ordinaria del bilancio medesimo, sarà pure iscritta, a cominciare dall'esercizio 1908-909 e seguenti, una somma eguale al due per cento del provento lordo del traffico, destinata a coprire la spesa delle minori migliorie da eseguire negli impianti fissi, nei fabbricati e sulle linee.

(Approvato).

Art. 3.

Per fornire i fondi necessari al saldo delle liquidazioni ferroviarie considerate dalla legge 25 giugno 1905, n. 261, e per tutte le spese ferroviarie straordinarie da farsi fino al 30 giugno 1911, in base agli stanziamenti indicati nell'articolo 1 della presente legge, escluse quelle a carico diretto dell'esercizio, il ministro del tesoro, fino alla pubblicazione della legge indicata nel successivo articolo 7, si varrà esclusivamente dei certificati creati con l'articolo 2 della predetta legge 25 giugno 1905, ammortizzabili in 40 anni, ma fruttanti l'interesse di lire 3.50 nette e con facoltà di emetterne anche, eccezionalmente, del valore di lire centomila l'uno.

Il ministro del tesoro, per tutti i relativi pa-

gamenti, potrà temporaneamente valersi, secondo l'opportunità, delle disponibilità di casua e dei mezzi ordinari di tesoreria, salvo reintegro con emissione dei certificati predetti.

(Approvato).

Art. 4.

Sono abrogati i limiti di cui al capoverso dell'art. 4 della legge 19 aprile 1906, n. 127, e alla lettera d) dell'art. 1 della legge 25 giugno 1905, suddetta.

(Approvato).

Art. 5.

I certificati da emettersi in virtù del precedente art. 3 potranno rilasciarsi direttamente, oltre che alla Cassa dei depositi e prestiti ed agli istituti ed enti indicati all'art. 1, lettera f) della legge 25 giugno 1905, n. 261, anche a privati, e la loro cessione per attergato andrà soggetta alla formalità della registrazione solamente a richiesta delle parti. Questa disposizione è applicabile anche alle cessioni per attergato dei certificati emessi anteriormente alla pubblicazione della presente legge.

(Approvato).

Art. 6.

Per tutte le somme da provvedersi dal Tesoro alla gestione ferroviaria di Stato, in conformità all'art. 3 della presente legge, è applicabile il disposto dell'art. 3 della legge 19 aprile 1906, n. 127.

(Approvato).

Art. 7.

Con legge da presentarsi al Parlamento entro il 30 giugno 1908, sarà regolata la materia che si riferisce alla provvista dei fondi occorrenti per le spese straordinarie delle ferrovie esercitate dallo Stato.

(Approvato).

Art. 8.

I lavori occorrenti sulla rete delle ferrovie esercitate dallo Stato per nuovi impianti e per l'ampliamento degli impianti esistenti, e quelli richiesti per la manutenzione straordinaria delle

ferrovie stesse e loro dipendenze, sono dichiarati urgenti e indifferibili agli effetti dell'articolo 71 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, modificato dalla legge 18 dicembre 1879, n. 5188.

(Approvato).

Art. 9.

Con legge da presentarsi al Parlamento entro il 31 dicembre 1909 si provvederà allo stanziamento dei fondi occorrenti nel successivo sessennio a partire dal 1° luglio 1911, per la prosecuzione dei lavori e delle provviste di cui all'art. 1.

(Approvato).

Art. 10.

Entro il 30 novembre di ciascun anno, insieme ai documenti prescritti dalla legge sulla contabilità generale dello Stato, e in allegato al bilancio delle ferrovie dello Stato, saranno indicati in modo speciale gli impegni assunti per le spese straordinarie autorizzate dalle leggi 22 aprile 1905, n. 137, 19 aprile 1906, n. 127, e dalla presente legge, le somme pagate su di essi e i mezzi impiegati per fronteggiarle.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà votato domani a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1906-907 » (N. 393)..

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1906-907 ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Arrivabene di dar lettura del disegno di legge.

ARRIVABENE, segretario, legge:

(V. Stampato N. 393).

PATERNÒ. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PATERNO'. Sebbene io abbia chiesto la parola nella discussione generale del bilancio di agricoltura, industria e commercio, pur tuttavia debbo dichiarare al Senato che non entrerò nel vasto campo delle questioni che interessano quel Ministero, ma tratterò di un solo argomento. Ho preferito parlare nella discussione generale, perchè debbo provocare delle dichiarazioni le quali acquisteranno certamente importanza maggiore di quella che avrebbero durante la discussione degli articoli.

Mio scopo è di attirare l'attenzione del Governo sopra le stazioni agrarie. Noi abbiamo in Italia parecchie stazioni agrarie che funzionano da lungo tempo. Però da qualunque punto di vista esaminiamo queste istituzioni, dobbiamo riconoscere che queste istituzioni sono per lo meno insufficienti non dirò relativamente, ma assolutamente. Potrei usare, per giudicare del modo come in Italia funzionano questi istituti, qualsiasi altra parola anche molto più grave che non sia quella di chiamarla insufficienti, senza tema di esagerare la verità. Se noi consideriamo le stazioni agrarie, per esempio, dal punto di vista del concorso scientifico che esse portano al progresso della chimica agraria e dell'agricoltura, noi dobbiamo con dolore riconoscere che i risultati che esse hanno dato sono quasi nulli. Se noi l'esaminiamo dal punto di vista dei servizi più semplici delle analisi chimiche per il Governo o per i privati, anche per questo dobbiamo riconoscere che talvolta hanno dato luogo ad inconvenienti che dirò soltanto gravissimi. Se noi facciamo l'esame delle stazioni agrarie anche dal punto di vista della distribuzione geografica (badate che parlo di distribuzione geografica e non di distribuzione regionale) troviamo che la loro distribuzione non è soltanto difettosa ma peggio che difettosa. Infatti da Roma in giù per tutta quella vasta parte d'Italia che comprende tutte le provincie napoletane, la Sicilia e la Sardegna, non si ha che una sola stazione agraria, fra sei, e vedremo fra breve in quali condizioni. Dei laboratori di chimica agraria (poichè oltre le stazioni ci sono anche i laboratori per le analisi, annessi alle Università, alle scuole di agricoltura o agli istituti tecnici) laboratori che sono, salvo errore, dieci o undici, uno solo ve ne ha nell'Italia Meridionale, quasi che questa estesa parte d'Italia e le Isole non avessero

terreni coltivati o coltivabili, o che ivi non fosse sentito il bisogno di migliorare l'agricoltura che pure è la principale delle sorgenti della ricchezza italiana. Tutta questa parte d'Italia è completamente abbandonata. Ripeto dunque che da qualunque punto di vista esaminiamo stazioni agrarie, dobbiamo venire alla conseguenza che in Italia non v'è mai stata una mente un po' elevata che le abbia studiate e che abbia esaminato quale era lo scopo per il quale furono fondate ed abbia avuto il pensiero che un ordinamento migliore fosse necessario. Dal giorno in cui nacquero nessuno prese più cura di esse e ne vennero degli esseri rachitici ed inutili.

E badi il Senato che nel dire questo io non intendo muover rimprovero a nessun ministro, e tanto meno all'attuale, poichè sono sicuro che quando avrà messo l'occhio su questo argomento, provvederà in modo conveniente.

Potrei, facendo sfoggio di erudizione assai facile, esporre al Senato come sono organizzate le stazioni agrarie negli altri paesi, parlare delle stazioni agrarie dell'America e di quelle della Germania, e di quelle della Francia e del Belgio, ma sarebbe inutile per il mio modesto scopo, e annoierei il Senato. Dirò soltanto, che in Germania lo Stato, per le sue stazioni agrarie spende 3 milioni all'anno, negli Stati Uniti, dove le cose si fanno sempre con molta larghezza e con maggior lusso, si spendono 5,400,000 all'anno per le stazioni agrarie, mentre lo Stato italiano per tutte le sue stazioni, non solo agrarie, ma anche per quelle speciali, (di patologia vegetale, di caseificio e via via) spende soltanto 177,032 lire. Le stazioni agricole della sola città di Berlino, costano annualmente allo Stato annue 250,000 lire. A Roma, nella capitale d'Italia, vi è bensì una stazione agraria, ma il locale è angusto e malsano, l'arredamento scientifico poverissimo ed un personale scarso e mal retribuito. E mi fermo perchè sarebbe molto difficile scusare lo Stato italiano dall'incuria per delle istituzioni che pur hanno tanta importanza.

Il difetto è così palese che il pubblico in molte regioni d'Italia, non si avvale delle stazioni agrarie. Il difetto è così evidente che nell'ultima riunione dei direttori delle stazioni agrarie, la Commissione, formata dai professori Cuboni, Giglioli e Menozzi, conchiuse la

sua relazione con questo giudizio: « Dopo l'esperienza di quasi sette lustri è doloroso dover riconoscere che le stazioni agrarie non hanno che in piccola parte risposto al fine per cui furono istituite ».

Ma passiamo oltre; la questione delle stazioni agrarie e della necessità che l'agricoltura sia aiutata dalla scienza non è nuova. Oggi l'agricoltura non è più un'arte empirica fondata sulle tradizioni, essa è una continua applicazione della chimica e di altre scienze, un'applicazione delle scoperte dei laboratori, e senza studi scientifici è impossibile qualunque indirizzo razionale. L'arte dei campi da qualunque punto si guardi, o dal modo di farli produrre o dal modo di migliorare o conservare la produzione, o di rendere la produzione meglio commerciabile è diventata una vera scienza. Ma sembra che questo il Governo italiano non abbia visto chiaramente, almeno, se vogliamo giudicare da quel che ha fatto. E la necessità dell'indirizzo eminentemente scientifico è una cosa tanto vecchia che, in tempi diversi dai nostri, quando la chimica aveva tutt'altro sviluppo di quello odierno un uomo di Stato eminente per il suo genio quanto studioso e colto, l'uomo di Stato più grande che abbia avuto l'Italia, Camillo Cavour, all'inizio della sua meravigliosa opera nel febbraio del 1851, da ministro dell'agricoltura, in un memorabile discorso così diceva: « La Scozia oggidì è forse il primo paese agricolo del mondo e quello dove l'agricoltura scientifica ha fatto maggiori progressi, e ciò bene lo dimostra questa circostanza che ci sono in tutte le città principali della Scozia persone la professione delle quali si è di esercitare la chimica agricola, cioè di fare analisi di terre e concimi per gli agricoltori, il che prova che la scienza si è sparsa in tutte le classi sociali di quel paese ».

Dunque il Cavour nel 1851, più di mezzo secolo addietro, con la sua grande competenza, in fatto di questioni agrarie, perchè forse nessun altro uomo di Stato italiano ha avuto la competenza ch'egli ebbe in questo argomento, riconosceva che era la scienza quella che aveva prodotto quel grande progresso in Scozia e le aveva dato il primato.

Avrebbe dovuto bastare questo ricordo per spingere il Governo italiano a meglio curare l'applicazione della scienza all'agricoltura.

Ma il tempo è trascorso inutilmente e si è fatto troppo poco e male, e si che le insistenze non sono mancate. Il Senato rammenterà con quale interesse, con quale affetto, con quale autorità il senatore Pecile, che ricordo a titolo di onore, in questa Assemblea più di una volta abbia fatto sentire la sua voce richiamando il Governo ad occuparsi dell'istruzione agraria. Ma le cose sono rimaste quelle che erano.

Dirò di più: la Società italiana degli agricoltori appena costituita si occupò della questione delle stazioni agrarie e nella seconda delle sue assemblee generali si discusse ampiamente l'argomento e fu votato il seguente ordine del giorno:

« La Società degli agricoltori italiani invita il Governo a nominare una Commissione, la quale studi un migliore e più vigoroso ordinamento delle stazioni agrarie, mettendo questo ordinamento in armonia coi bisogni attuali del paese e della tecnica agricola, e fa voti inoltre per la istituzione di stazioni agrarie nel continente meridionale e nella Sardegna ».

Eravamo nel 1899, ed il ministro del tempo, il Salandra, non rimase sordo all'invito della Società degli agricoltori. E siccome del tema delle stazioni agrarie aveva avuto io l'onore di essere relatore, egli volle dare a me l'incarico di presentargli un progetto di riordinamento. Questo incarico io l'ebbi il 12 luglio di quell'anno. Non mancai al mio dovere e il 24 febbraio del 1900 presentai la relazione.

Questa relazione, di cui qui tengo una copia, fu mandata al Consiglio superiore dell'istruzione agraria, il quale la discusse ampiamente e la fece sua. Ma cambiò ministro e questa relazione è rimasta negli archivi del Ministero senza che nessuno se ne sia più occupato.

Si potrà dubitare che io, innamorato dell'importanza e dell'altezza del soggetto, abbia fatto delle proposte esagerate.

No, signori, io in quel momento dimenticai di essere uomo di studio e mi ridussi ad uomo pratico; quindi feci delle proposte esclusivamente pratiche, che portavano una spesa minima, ma che potevano mettere le stazioni agrarie sulla via di un progresso graduale, ma sicuro. Ed anzi così mi esprimevo:

« Ho esposto all'E. V. quanto più brevemente mi fu possibile, quello che penso sulle stazioni agrarie e sui laboratori di chimica agraria

senz'altro riguardo che al bene pubblico. Le proposte che risultano dalle considerazioni mie sono assai modeste. Sarebbe stata opera agevole, prendendo a modello le grandi istituzioni agrarie degli altri paesi e raccogliendo argomenti sulla importanza sociale ed economica di simili istituzioni, presentare allo sguardo dell'E. V. la immagine di istituti splendidi e grandiosi, vivificata dal desiderio di fare altrettanto nel nostro paese; ma sarebbe stato pura opera vana; ed ho voluto in queste pagine rammentare a me stesso che l'ottimo è il nemico del buono; ma una trasformazione modesta e graduale delle stazioni agrarie non può più oltre trascurarsi. Vi sono istituzioni pubbliche che in uno Stato si svolgono nei limiti dei propri confini e che stanno in ciascun paese da sè e per sè; ve ne sono altre che debbono considerarsi come parte di un organismo più complesso che ha le sue radici in tutto il mondo, e prendono un carattere universale e non nazionale.

Di tale natura sono le istituzioni che mirano al progresso scientifico, e siccome ogni paese trae vantaggio e si avvale del lavoro compiuto negli altri, così ciascun paese ha il dovere di concorrere per sua parte. È un alto dovere verso la civiltà universale, ma è pure uno di quei doveri che recano un principale beneficio a chi meglio sa adempierlo».

Due proposte modestissime io presentava: abolire alcuni dei laboratori perchè riconosciuti istituzioni rachitiche, inutili e dannose, ed infondere nuova e più rigogliosa vita in due o tre stazioni agrarie. A Milano, dicevo, c'è un laboratorio che funziona benissimo; a Torino c'è una stazione che con un po' di aiuto potrebbe risollevarsi. Ma quella di Roma merita di essere riordinata sopra più solide basi e deve diventare come il centro degli studi di chimica agraria del Regno. Proponevo pure di istituire una stazione nuova a Bari, dove è indispensabile, perchè non si può lasciare tutta quella regione nella presente condizione e di fare anche qualche cosa in Sardegna. Queste erano le mie proposte, e se queste proposte fossero state eseguite, a quest'ora già si potrebbe avere un grande miglioramento nell'indirizzo con poche migliaia di lire di spesa in più.

Ma sapete che avvenne di tutto questo? Io proposi l'immediata chiusura dei laboratori di

Caserta e di Arezzo. Fu la sola cosa che il Governo accettò; li chiuse immediatamente (*ilarità*) per fare l'economia di un paio di migliaia di lire.

Ora io domando: È giusto che le cose continuino in questo modo? È giusto che il Governo mostri di non curarsi menomamente di queste istituzioni che hanno una funzione così importante nell'interesse pubblico?

Ho aspettato più di sei anni per vedere gli effetti del mio qualsivoglia lavoro. Da tutti i ministri ho avuto, forse senza meritargli, i più grandi elogi; ma nessun ministro ha pensato di stampare la relazione negli annali di agricoltura, perchè forse metteva con troppo coraggio il dito sulla piaga.

Ma la indifferenza del Governo per il funzionamento della stazione agraria è così grande, che debbono pur scendere a qualche caso particolare. Il ministro probabilmente mi dirà di non averne saputo nulla; ma è bene che almeno lo sappia il Senato.

La stazione agraria di Palermo nacque sotto cattiva stella: ha cambiato più volte di direttore, e fino dai primi anni della sua esistenza si son dovuti deplorare numerosi inconvenienti; e compulsando gli atti del ministro di agricoltura, industria e commercio, si troverà qualche cosa di veramente strano accaduto in quella stazione.

Nel 1900 il ministro m'incaricò di andare a Palermo per appurare taluni gravi inconvenienti avvenuti nell'applicazione della legge sul sommacco.

Andai sul luogo, feci un'inchiesta, raccolsi dei dati e presentai il mio rapporto. Ma quale fu la soluzione? Da allora in poi, visto che a Palermo avvenivano delle stranezze, le analisi non si fecero più a Palermo ma a Roma, e nessun provvedimento fu preso per ovviare agli inconvenienti deplorati.

Intanto la marea andava montando di giorno in giorno; da tutte le parti si sollecitava il ministro ad aprire gli occhi sul funzionamento della stazione agraria di Palermo; i Consigli provinciale e comunale protestavano replicatamente e minacciavano di sospendere il pagamento del loro contributo. Finalmente in principio del 1905 il Governo si decide a fare un'inchiesta e manda a Palermo una persona

competentissima ed autorevole, il prof. Menozzi di Milano.

Il prof. Menozzi, in data 22 aprile 1905, presenta la sua relazione, nella quale svela tali cose che è doloroso far conoscere. Il direttore non andava quasi mai alla stazione e firmava i certificati di analisi *in bianco* e abusava del vino, e qualche volta divenne lo zimbello dei monelli.

A Villafrati ed a Cefalà Diana aveva dato spettacolo indegno, non solo per una persona della sua posizione, ma per chiunque si rispetti, dice il Menozzi, in modo da essere la sua condotta causa di discredito dell'istituto.

Il Ministero manda questa relazione al Consiglio superiore dell'istruzione agraria e questo delibera che il direttore sia revocato come indegno di stare a quel posto. Lo credereste che non ne è stato fatto nulla? E che dopo un anno il ministro senti il bisogno di mandare un nuovo commissario per fare un'altra inchiesta? Dopo la prima inchiesta che svelava fatti così gravi, dopo il parere unanime del Consiglio superiore, ha creduto necessario di fare un'altra inchiesta nel febbraio del 1906, affidandola all'ispettore del Ministero comm. Patanè. Ma il giudizio non fu diverso e la nuova inchiesta concludeva che volendo mantenere l'attuale personale sarebbe stato inefficace qualunque provvedimento a sollevare le sorti di quell'istituto ».

È trascorso intanto quasi un anno da quella seconda inchiesta che era tutt'altro che necessaria, ma il direttore è tuttora là e nessuno pensa a muoverlo; sembra incredibile! Dall'altro lato la provincia da due anni non paga più il suo sussidio di 5 mila lire all'anno, il comune, che si era obbligato a pagare mille lire e che generosamente ne pagava 2 mila, ha anch'esso sospeso i pagamenti ed ha intimato lo sfratto alla stazione agraria alla quale aveva gratuitamente concesso un ampio locale, e reclama il pagamento di fitto.

In queste condizioni il Governo ha ridotto la stazione agraria di Palermo: questa tutela ha esercitato sopra un Istituto che è pure il solo delle provincie meridionali.

Ed ha ragione il Municipio, ed ha ragione la Provincia perchè di tutti i reclami mai il Ministero ha mostrato di tenere il più piccolo conto. Molte altre cose potrei dire, ma prefe-

risco tacere. Avesse almeno il Governo pensato alle altre stazioni agrarie, ma nessun alito di vita scientifica spira in questi istituti! Eppure, quando nelle isole di Hawaii, otto o dieci anni or sono, fu istituita la stazione agraria, ne fu così fissato lo scopo: primieramente lo studio di ogni soggetto con criteri puramente scientifici senza riguardi economici, in secondo luogo l'impiego di tutte le conclusioni a scopo agricolo.

La gente che capisce così opera. Quando in Germania ci fu un momento in cui le numerose analisi che si facevano nelle stazioni agrarie per il controllo dei semi, sembrò che occupassero troppo il tempo dei direttori e del personale scientifico sorse una vera preoccupazione e subito si pensò a dividere nettamente il lavoro scientifico, dal lavoro di analisi, dal lavoro di dettaglio: ma, signori, in Italia dobbiamo essere proprio, tagliati fuori dal progresso del mondo? Noi non dobbiamo mai pensare che il mondo si muove, che c'è qualche cosa che si agita nell'aria di elevato, di nobile, che ci sono problemi da risolvere? non dobbiamo veder nulla di tutto questo? Dobbiamo avere gli occhi bendati? Io chiudo qui il mio discorso nella certezza — non voglio dire nella speranza — che il ministro attuale, prendendo cognizione dello stato delle cose, scuota il letargo.

E mi permetto di concludere rivolgendogli alcune domande precise, perchè ho desiderio di sentire da parte del Governo una voce elevata.

Crede il ministro che le stazioni agrarie in Italia siano organizzate bene? Mi dica il suo parere; e se crede che sieno organizzate male provveda ad organizzarle meglio. Crede che le cose della stazione agraria di Palermo debbano restare come sono? Crede che la stazione agraria di Roma debba rimanere quale è? Crede inoltre che nelle provincie napoletane non debba mai sorgere una stazione agraria, o che il laboratorio di Portici debba rimanere come è, con sole 2000 lire all'anno? O crede invece che quel laboratorio debba migliorarsi e che si debba fare nelle provincie napoletane una stazione agraria? Crede che nella Sardegna non debba farsi nemmeno un laboratorio?

Queste sono le domande che rivolgo all'onorevole ministro e sono sicuro che l'opinione

dell'onor. ministro sarà eguale alla mia, e confido che egli troverà fra le numerose occupazioni del suo ufficio, il tempo di provvedere urgentemente a queste istituzioni (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Colonna Fabrizio.

COLONNA FABRIZIO. Io colgo la opportunità della discussione del bilancio dell'agricoltura per rivolgere alcune domande all'onor. ministro sopra argomenti che, non essendo contemplati in nessun capitolo ed articolo del bilancio in esame, hanno però una grande importanza per l'agricoltura.

Alla prima di queste domande io debbo far precedere brevi ricordi di fatti recentissimi, e per quanto mi propongo di esser breve, invoco l'indulgenza del Senato.

Rammento dunque, che il 10 luglio scorso, ebbi l'onore di svolgere una interpellanza in Senato lamentando i gravi disordini agrari nel Lazio ai quali era causa o pretesto l'applicazione della legge del 24 giugno 1888, che abolisce le servitù di pascere, di legnare e di seminare; le così dette servitù civiche.

In quella circostanza io lamentai i disordini e demandai al Governo quali provvedimenti intendesse di prendere.

Debbo anche rammentare che fra le altre cose rilevai che la legge del 1888 in alcune sue parti, secondo il mio avviso e secondo l'avviso di molte persone, è meritevole di qualche riforma, dappoichè non felici dizioni si prestano, ad interpretazioni che finora hanno compromesso l'alta finalità della legge. Io invocavo in quella circostanza due ordini di provvedimenti: uno, interamente di polizia, perchè i disordini, le violenze e le invasioni delle terre altrui cessassero; l'altro, di carattere stabile, e cioè, che la legge fosse emendata, sollecitamente corretta in quelle parti nelle quali si deploravano e si deplorano dizioni meno che felici.

Oggi io tralascio il primo punto, i provvedimenti di polizia, perchè non riguardano il ministro dell'agricoltura, ed anche perchè ad onor del vero, il Governo con più energia del passato, in questi ultimi tempi, è intervenuto coll'autorità di pubblica sicurezza, colla pubblica forza, là dove l'ordine era minacciato ed anche dove si temeva che l'ordine potesse essere turbato per le vantate rivendicazioni. Per-

ciò io mi fermo, ma sempre per pochissimi minuti, sul secondo punto, e rammento, che il sig. ministro dell'interno, Presidente del Consiglio, parlando il 10 luglio anche a nome del suo collega dell'agricoltura qui presente, convenne che la legge del 24 giugno 1888 meritava qualche riforma, e confermò quello che io mi ero permesso di dire al Senato: che una apposita Commissione era incaricata di questo studio, ed aggiunse che quando questi studi fossero compiuti e rassegnati al Governo, il Governo dal suo canto avrebbe studiato a fondo l'argomento per portarne i risultati innanzi al Parlamento.

E, sempre per la storia, debbo rammentare che pochi giorni dopo quell'interpellanza, e precisamente il 17 luglio, sopra tutti i giornali cittadini venne la notizia che la Commissione ricordata in Senato era molto innanzi nel suo studio, e che aveva risolte tutte le principali questioni cui aveva dato luogo l'applicazione della legge. Per chi si interessa della questione, vi era da rallegrarsi di questo risultato, e non basta; poichè più tardi, il 17 ottobre, venne fuori un'altra notizia, anche sopra i giornali cittadini, e sopra quelli che ordinariamente si ritengono per i meglio informati degli atti del Governo, e che alle volte pretendono di essere informati anche delle sue intenzioni, venne la notizia, dico, che la Commissione aveva completamente esaurito il suo mandato, che aveva preparato il progetto di legge informato a criteri molto larghi, anzi larghissimi, e che il progetto di legge sarebbe stato ripresentato alla ripresa dei lavori parlamentari.

Io capisco perfettamente che il ministro mi dica: a me non me ne importa niente di quello che dicono i giornali! ed in questo ha perfettamente ragione, e lasciando stare ciò che possono dire i giornali anche ufficiosi, se ve ne sono, rimane che questa notizia, la quale interessava tante persone, e considerata l'urgenza che si risente di uno stabile provvedimento, giustificasse la speranza di vedere realmente presentato un progetto di legge che avesse la virtù di mettere fine ad uno stato di cose che io, più che anormale, credo che si possa dire pietoso.

Però ogni speranza fu delusa, perchè è stato presentato un progetto di legge del quale, oggi io non posso parlare, ma il signor ministro non

potrà pretendere, che quel progetto presentato, non al Senato, ma in altro luogo, sia proprio quello che ci voleva a metter fine a quello stato di cose che ho definito anormale e pietoso. Verrà avanti al Senato quel progetto di legge, ed allora lo discuteremo; è un progetto, credo, che abbia un carattere transitorio; comunque sia, non ne parlo, e lo discuteremo quando ne sarà giunto il tempo.

Io però ho udito dire, ed ho anche letto, che più che una riforma alla legge del 1888, si vuole una nuova legge organica sulla materia, una legge che disciplini tutta questa vessata materia dei diritti civili. Se veramente questa fosse l'intenzione, se questo fosse il campo di studi che si è prefisso quella Commissione, pur non facendo torto all'alto intelletto delle persone che la compongono, incomincio a capire le grandi difficoltà nelle quali dev'essersi trovata, e, capisco pure, che non abbia compiuto il suo lavoro, checchè ne abbiano detto i giornali, anche i meglio informati.

Una nuova legge organica sopra i diritti civili! Di questa nuova legge organica io credo in vero che non ve ne sia assolutamente bisogno, e credo che con degli opportuni emendamenti si possa correggere e renacere più chiara la legge del 1888, in quelle parti che furono causa di tante, di troppe contestazioni giudiziarie. Il volere una nuova legge organica si può soltanto spiegare col desiderio di cambiare la finalità della legge del 1888, e questo sarebbe a mio credere un errore enorme. Alla legge del 1888 si rimprovera, (da qualche tempo soltanto) di aver curato troppo il lato economico della questione, e di avere trascurato il lato sociale. Quest'è il principale addebito che si fa a quella legge. Ma, egregi colleghi, quando si discuteva la legge del 1888 l'orientamento era nei miglioramenti agrari, tutto tendeva a raggiungere quell'alto ideale, di liberare, di prosciogliere la proprietà da tutti i vincoli che intralciano il più intenso sviluppo dell'agricoltura, e quest'era la meta cui tendeva e cui tende la legge del 1888 che riposa (e non potrebbe essere altrimenti), sul principio della proprietà individuale. Ma sono trascorsi 19 anni da quell'epoca ad oggi e sono sorte molte tendenze per trasformare la proprietà, da individuale in collettiva, ed è parso a molti, che questa legge per l'abolizione dei

diritti civili, fosse campo opportuno per farne un'esperienza in larga misura. Dunque, se la legge del 1888 basava e basa sopra un tutt'altro principio, non è da far meraviglia, se ai desiderosi di radicali trasformazioni nell'assetto della proprietà, quella legge non vada più a genio e la si voglia trasformare, e cambiarne la finalità. Io di questo mi sono lamentato, di questo mi lamento e di questo seguirò a lamentarmi e contro questo cambiamento di finalità seguirò a combattere.

Ma ripeto quello che già dissi nel luglio scorso, e cioè che la legge del 1888 dev'essere modificata e credo che alcune di queste modificazioni possono essere veramente utili, ed aggiungo, che sarebbe un grave errore di fare getto di quella legge per sostituirla un'altra che sanzioni degli altri principii e degli altri ideali che saranno, temo, cagione di gravi perturbamenti. (*Approvazioni*).

Io pertanto, come ho detto, non voglio fare un lungo discorso e mi fermo domandando all'onor. ministro quali siano le sue intenzioni; crede egli di aver fermato tutto, di aver rimediato a tutto con la legge presentata? O intende di presentare un altro disegno di legge che modifichi la legge del 1888, oppure vuole presentare un disegno di legge che cambi la finalità di quella? Queste sono le domande che io rivolgo all'onor. ministro ed esprimo il desiderio, che le modificazioni si limitino alla legge del 1888, che non si faccia una legge nuova, ed aggiungo che le modificazioni siano ispirate ai più alti ideali di equità, come desidererei che fossero tutte le leggi del mio paese, e che non si faccia poi scempio delle tradizioni storiche e giuridiche delle origini di questi cosiddetti diritti civili; perchè queste origini non sono eguali in tutte le regioni d'Italia.

Questo io domando all'onorevole ministro, nella speranza che egli mi vorrà dare una soddisfacente risposta.

Mi devo poi trattenere su di un altro argomento, sul quale pure voglio rivolgere una domanda all'onorevole ministro e me ne ha dato occasione una parte della relazione del nostro egregio collega senatore Carta-Mameli; questa domanda si riferisce alla legge sulla caccia.

Il ministro sa benissimo, che anche ultimamente, fra i tanti congressi che ci sono stati a Milano, ce ne è stato anche uno di cinege-

tica, e in quel congresso (dove io non contavo molti amici e molti difensori della legge, che avevo avuto l'onore di sostenere davanti al Senato) si espresse il voto che venga una legge unica che regoli definitivamente l'esercizio della caccia. La mancanza di una legge ci è continuamente rimproverata (e il ministro lo sa benissimo) da altre nazioni che sembra ne ricevano anche danno.

Io mi permetto pure di rammentare all'onorevole ministro che un progetto per una legge unica fu largamente discusso in Senato, e dopo una discussione di quattro giorni, uscì vittorioso dalle urne. Ma esso si è fermato a questo punto.

Io non ho il diritto di indagare le ragioni per le quali quella legge si sia arrenata, ma mi permetto soltanto di rivolgere la preghiera al ministro, di vedere, se non sia il caso di stralciare da quella legge le disposizioni che avevano riscosso la generale approvazione ed anche di coloro ai quali alcune altre disposizioni della stessa legge riuscivano meno gradite.

Si faccia qualcosa per questa caccia, perchè rimanere nello *statu quo* è cosa assolutamente impossibile ed inammissibile.

Ripeto ancora che questa mancanza di una legge unica sulla caccia ci è argomento di continui rimproveri da parte delle altre nazioni.

Aspetterò fiducioso la risposta che sarà per dare l'onorevole ministro a queste mie due domande.

CERRUTI V. Domandola parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CERRUTI VALENTINO. Il Ministero di agricoltura negli ultimi tempi è andato provvedendo, malgrado l'esiguità relativa dei mezzi che sono posti a sua disposizione, con lena raddoppiata, al miglioramento delle scuole medie professionali; in particolare ha sottoposto a norme più rigorose la scelta del personale insegnante, informando la scelta medesima a criteri più uniformi e più seri che non nel passato.

Su ciò io non gli lesino la lode. Ho salutato altresì con piacere il rapido sorgere di varie scuole di ordine superiore, nella speranza che rispondano veramente al loro nome, e che il Ministero saprà trovare e destinarvi sempre persone capaci. Ma, per quanto concerne queste

scuole di ordine più elevato, la mia lode non può essere senza qualche restrizione; anzi sopra una di esse, l'ultima, credo, in ordine di nascita, la mia riserva è completa; alludo all'istituto superiore di studi commerciali che, si dice, sta per aprirsi in Roma. I rilievi che dovrei fare intorno al modo come fu creato, o almeno come si suppone sarà creato questo istituto, sarebbero troppi e di troppo varia natura perchè sia il caso di svolgerli in questo momento. Ne parleremo, se mai, in occasione più calma e meno impellente. Per ora mi limito a rivolgere all'onorevole ministro di agricoltura una semplice domanda; gli chiedo cioè perchè non ha creduto di provvedere alla creazione del nuovo istituto con una apposita legge? Ho imparato l'esistenza, virtuale per ora, del nuovo istituto da un manifesto, quasi anonimo, messo fuori da una direzione, che, per quanto mi risulta, non è ancora stata formata. Nel manifesto ho letto che l'origine dell'istituto bisogna ripeterla da un decreto Reale del 5 novembre 1906. Non ho veduto il decreto, credo anzi che non sia stato ancora pubblicato. Ma poco importa che il decreto in questione io l'abbia o non l'abbia visto, e poco importa ancora che esso sia stato o no pubblicato. Importa invece di esaminare quello che si presume essere il suo contenuto. Ora il contenuto del decreto, per quanto si arguisce dal manifesto che ho ricordato, pare sia questo: il nuovo istituto avrà tre sezioni, dispenserà tre sorta di diplomi di laurea, con relativi titoli dottorali, e precisamente lauree e titoli di dottori in matematica finanziaria e attuariale, di dottore in scienze commerciali e merceologia.

Nel manifesto sono indicate per ognuna delle tre sezioni la durata degli studi, le condizioni per l'ammissione, i titoli e la distribuzione degli insegnamenti, insomma tutto l'ordinamento interno: tra l'altro sono stabilite anche delle tasse di immatricolazione, di iscrizione e di esame. Quando ho visto tutto questo, mi sono domandato: perchè si è creato un Istituto che ha come un carattere universitario, tanto che vi si dispensano lauree dottorali, senza avere pensato a proporre un disegno di legge?

Il ministro mi potrà forse rispondere che la nostra legge fondamentale dell'istruzione pubblica non attribuisce alle Università in modo assoluto e tassativo il privilegio di dispensare

lauree dottorali; ma a mia volta gli farei, in tal caso, osservare che nel 1859 nessuno si sarebbe mai sognato che si potessero conferire lauree e titoli dottorali, altrochè nelle Università, o in Istituti assimilati ad esse con legge formale. Il ministro mi potrebbe anche citare il precedente cattivo, che alla concessione di titoli dottorali furono autorizzate, con questo mezzo un po' corrente, cioè con semplice decreto Reale, ad esempio, l'Università Bocconi e le Scuole superiori di commercio. Ma un precedente cattivo non dovrebbe mai essere invocato nè imitato.

La creazione dell'Istituto di studi superiori commerciali a Roma sarebbe stata anzi l'occasione più opportuna per formare un disegno di legge che organizzasse finalmente in modo regolare l'istruzione superiore commerciale, e per ricondurre entro un'orbita normale anche gli Istituti congeneri già esistenti.

Non voglio tediare il Senato con ulteriori parole su questo soggetto, tanto più che se ne potrà trattare di proposito in altra occasione; ma, ritornando senz'altro al mio primo concetto, prego il signor ministro dell'agricoltura di volermi dire, perchè non ha creduto di sottoporre al Parlamento un disegno di legge per la creazione dell'Istituto superiore di studi commerciali in Roma.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Visocchi.

VISOCCHI. Il senatore Paternò ha fatto un efficacissimo appello all'onorevole ministro perchè voglia procedere ad una radicale riforma delle stazioni agrarie. Io non prendo la parola per avversare questo suo voto, anzi ad esso unisco anche la mia debole parola. Però quando piaccia all'onorevole ministro di por mano a questa riforma, io desidero che egli abbia in mente che le stazioni agrarie di prova, abbiano per loro scopo non solo il progresso scientifico delle discipline destinate a migliorare l'agricoltura, ma anche la pratica applicazione di queste ricerche scientifiche, ciò che a me pare che è mancato generalmente nelle stazioni agrarie di prova nella nostra Italia. Leggevo parecchi anni fa alcuni fascicoli degli annali di queste stazioni agrarie, nei quali trovai delle disquisizioni di fisica, di chimica di non comune importanza. Ma non lessi mai che tanto lume di scienza fosse portato ad illuminare la pratica utile all'agricoltura.

Rammento di aver letto un discorso che il valorosissimo direttore dell'agricoltura di Francia, teneva in occasione dell'istituzione di una scuola agraria pratica; ed egli diceva: « A voi scuola agraria è dato incarico d'ammaestrare i giovani teoricamente e praticamente: non è d'uopo che vi occupiate di altro e che andiate alla ricerca scientifica di quello che sia più conveniente di adottare nella pratica dei campi, a questo sono destinate nel nostro paese le stazioni agrarie di prova, le quali debbono essere come tante bandiere che precedono gli agricoltori, esse coi loro studi e colle loro ricerche scientifiche illuminano la loro via e con opportuni esperimenti additano le novità da introdurre, per riguardo alla meccanica agricola, alle sementi più opportune ed al bestiame più conveniente alle loro contrade ed infine indirizzano tutti nel vero progresso e nel modo sicuro da raggiungerlo. Di poi abbiamo, proseguiva, l'altra istituzione dei campi di prova la quale è destinata a volgarizzare in mezzo agli agricoltori quello che le stazioni agrarie hanno di già con la loro scienza trovato e provato come utile ad adottare nei campi ».

Ora come ho detto nelle nostre stazioni agrarie di prova generalmente questa usanza di applicazione pratica delle ricerche scientifiche non è entrata, e per quanto io conosca, solo l'ho trovata nella stazione agraria di Forlì, la quale da molti anni senza grandi mezzi, senza richiedere al Ministero appositi assegnamenti, ma giovandosi dell'amicizia e dell'influenza che gode presso gli agricoltori, ha istituito diversi esperimenti, che continuano da molti anni e che pubblica in particolari fascicoli ogni anno e che veramente sono atti a dare molto lume alla pratica agricola della contrada, sia sul costo vero e reale della produzione delle derrate, sia sulla convenienza dei diversi avvicendamenti sia sopra altri utili cognizioni di economia rurale.

E come l'onorevole senatore Paternò ebbe il dispiacere di dover segnalare all'onorevole ministro una stazione agraria che non procedeva lodevolmente, così ho il piacere di segnalare al ministro questa stazione agraria di Forlì la quale all'adempimento di altre sue incombenze aggiunge quella di applicare le scientifiche teoriche all'arte pratica dei campi, e di diffonderne le cognizioni.

In conclusione io prego l'onorevole ministro che in una riforma delle stazioni agrarie non solo sia curato quell'alto livello scientifico e quella equa distribuzione geografica di cui ha così bene parlato il senatore Paternò, ma sia anche prescritto che le ricerche scientifiche vengano con pratici esperimenti assicurate e rese utili all'agricoltura dei singoli luoghi ove le stazioni medesime saranno.

Raccomando ancora che vi sia un sufficiente numero di laboratori chimici e che questi sieno convenientemente sorvegliati, affinchè possano ben rendere quel servizio, di cui oggi si sente viva la necessità, delle analisi del valore dei concimi chimici e delle altre sostanze utili all'agricoltura.

VIGONI GIUSEPPE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VIGONI GIUSEPPE. Dirò poche parole perchè il tempo incalza.

Associandomi a quanto ha proposto il senatore Paternò sul miglioramento dei campi esperimentali e delle nostre scuole agrarie, vorrei domandare al ministro se non crede giunto il momento di applicare a questi campi esperimentali, laddove il clima lo permetta e in genere alle scuole di agricoltura, anche una sezione di agricoltura coloniale.

Queste colonie noi le abbiamo e le abbiamo ormai da un quarto di secolo. In Italia, dove non c'è familiarità con la colonizzazione, nessuno sa, come si possano fare fruttare queste colonie e di ciò posso portare anche esempi pratici.

Ora mi pare giunto il momento di fare quello che si fa presso tutte le altre nazioni, vale a dire, o campi sperimentali, dove il clima lo permette, o propagande, lezioni, conferenze, scuole d'agricoltura speciali o speciali sezioni delle esistenti scuole d'agricoltura.

La mia osservazione torna a proposito, perchè oso dire che il periodo degli studi è oramai compiuto; il Governo coloniale ha incaricato il professore Baldrati di fare campi sperimentali all'Asmara e di studiare tutti i modi di sfruttamento agricolo della colonia.

Il professore Baldrati dopo anni di studi e di esperienze, in occasione dell'esposizione di Milano, ha precisamente fatto una pubblicazione su tutto quello che si può ricavare dal suolo della colonia Eritrea. Non si parli del Benadir

che sarebbe ancora molto più fertile e ricco. Mi pare che sarebbe cosa utile ed opportuna il far conoscere al pubblico le conclusioni alle quali è venuto il professore Baldrati, pur volendo ammettere in lui un poco di entusiasmo e di poesia. Egli ammette che in certe zone con pochissima spesa si ha il dissodamento del terreno e si possono fare sì delle piantagioni da ricavare frutti enormi, ciò che sarebbe di grandissima utilità, perchè potrebbe servire ad avviare nell'Eritrea parte di quell'emigrazione che assume oggi una cifra così spaventosa e che è un depauperamento delle braccia utili del nostro paese. Per portare un esempio pratico della trascuranza con cui si trattò la questione fino ad oggi, cito un esempio sui tabacchi da fumo.

Prima dell'occupazione nostra dell'Eritrea in quel paese, e lo ho constatato io in un viaggio che vi feci, alcuni europei, e fra questi un italiano, stabiliti nella provincia di Bogos, producevano eccellente tabacco.

Noi abbiamo portato molte belle cose, ma abbiamo distrutto ogni sviluppo economico esistente nella colonia. Tanto che per sapere se nella colonia si poteva coltivare il tabacco, dimenticando o ignorando quello che si coltivava prima di noi, si sono fatti campi sperimentali a questo intento.

Ora è provato che la colonia produce squisitissimo tabacco. Si è fatto una concessione ad alcuni speculatori di fare sigarette del tabacco che diremo italiano. Di quelle sigarette se ne sono portate all'esposizione di Milano, e sarebbe stato, mi pare, tanto utile e tanto naturale di distribuirle quasi gratuitamente a chi visitava l'esposizione, e di sfruttare questa ricchezza della colonia, invece di andare in America a fornirsi dei tabacchi esportando laggiù molti milioni.

Quelle povere sigarette invece sono state fiscalmente contate ad una ad una e custodite nell'esposizione da guardie di finanza, finchè non sono state avvitate e suggellate nelle vetrine in cui sono rimaste fino alla fine della mostra. Ma non basta: ho domandato a chi era interessato a questa produzione e coltivazione il perchè non si era tentato d'introdurla in Italia, e mi si è risposto che, per quante volte si fosse scritto al Ministero di approfittare di questa produzione Eritrea, non si sono avute

mai risposte soddisfacenti. Però si è fatto sapere una notizia curiosa e cioè che: visto che in Italia il monopolio dei tabacchi è governativo, è meglio cercare di vendere in Eritrea le sigarette italiane che non portare in Italia quelle eritree. Ora mi pare un modo molto curioso questo di sviluppare la colonia.

Di questo non faccio colpa al ministro presente che è da pochi mesi al suo posto, e d'altra parte potrebbe dirmi che la questione dei tabacchi spetta ad un altro dicastero. Perfettamente, e qui deploro un'altra volta quello che ho già deplorato, cioè la mancanza di un ufficio il quale riassume tutto quanto è sviluppo coloniale italiano. (*Approvazioni*). Perchè, se si va a lamentare la deficienza del servizio della navigazione nelle colonie, vi dicono che dipende dal ministro delle poste, e quello delle colonie non se ne intende; se andate dal ministro delle poste vi dice che questo servizio spetta al ministro della marina, perchè è un servizio di navigazione: ma quello delle colonie non se ne occupa; se lamentate qualche cosa che abbia carattere coloniale relativamente al tabacco, il ministro di agricoltura dice, giustamente, che spetta al ministro delle finanze, e nessuno, nè un ufficio, nè una persona raccoglie tutto quello che ha carattere coloniale, per coordinarlo ad un unico intento, lo sviluppo economico della colonia.

Prescindendo da questa diversione, domando al ministro di agricoltura, industria e commercio se, visto che lo sviluppo principale della colonia deve essere agricolo, non creda venuta l'ora di facilitare in Italia la conoscenza delle colture di carattere coloniale, con campi sperimentali, con lezioni, conferenze, ecc., e col diffondere la lettura degli opuscoli stampati inerenti alla materia, che sono coperti di polvere negli archivi dello Stato. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Stante l'ora tarda, rinvieremo a domani il seguito di questa discussione.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato delle votazioni fatte in principio di seduta.

Votazione di ballottaggio per la nomina di due commissari di vigilanza all'amministrazione del Fondo per il culto:

Senatori votanti	84
Maggioranza	43
Il senatore Tommasini	ebbe voti 52
» Sormani-Moretti	» 50
» Astengo	» 39
» Taiani	» 17
Schede bianche	3

Proclamo eletti i senatori Tommasini e Sormani-Moretti.

Votazione dello « Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e telegrafi per l'esercizio finanziario 1906-907 »:

Senatori votanti	87
Favorevoli	82
Contrari	5

Il Senato approva.

Stato di previsione della spesa del Ministero dei Tesori per l'esercizio finanziario 1906-907, n. 395:

Senatori votanti	87
Favorevoli	84
Contrari	3

Il Senato approva.

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 15:

I. *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:*

Spese straordinarie occorrenti per le ferrovie esercitate dallo Stato e relativa provvista di fondi (N. 401).

II. *Discussione dei seguenti disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1906-907 (N. 393 - *Seguito*);

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1906-907 (N. 402);

Autorizzazione di una maggiore assegnazione di L. 1,700,000 sul bilancio della marina per l'esercizio finanziario 1906-907 per la spedizione militare in Cina (N. 403);

Impianto di vie funiculari aeree (N. 331 - *Seguito*);

Scioglimento dei Consigli provinciali e comunali (N. 247).

La seduta è sciolta (ore 18.5).

Licenziato per la stampa il 30 dicembre 1906 (ore 12,30)

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.