

CXXXVI.

TORNATA DEL 12 MARZO 1885

Presidenza del Presidente DURANDO.

Sommario. — *Sunto di petizioni — Omaggi — Congedi — Partecipazione della morte dei Senatori marchese Benedetto di San Giuliano e Carlo Corsi di Bosnasco — Annunzio d'interrogazione del Senatore Vitelleschi sulle operazioni militari nel Mar Rosso — Votazione a scrutinio segreto del progetto di legge per approvazione di contratti d'acquisto delle roggie Busca e Rizzo-Biraga — Discussione del progetto di legge per la facoltà al Governo di fare concessioni di strade ferrate secondarie nell'isola di Sardegna — Osservazioni del Senatore Marescotti — Presentazione di due progetti di legge: l'uno per approvazione di contratti di compra e vendita di beni demaniali, e l'altro per maggiori spese da iscriversi nel bilancio del 1883, e di due altri per prelevamenti sul fondo spese imprevedute per l'esercizio dal 1° gennaio al 30 giugno 1884-1885-86 — Ripresa della discussione — Considerazioni del Senatore Devincenzi, a cui risponde il Senatore Pasella, Relatore — Dichiarazioni del Ministro dei Lavori Pubblici — Replica del Senatore Devincenzi e dichiarazioni del Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno — Presentazione del progetto di legge per approvazione di Convenzione di commercio e navigazione col Madagascar — Comunicazione delle Convenzioni di amicizia e commercio collo Scioa e col sultano di Aussa — Ripresa della discussione — Ritiro dell'ordine del giorno Devincenzi — Approvazione degli articoli dall'1 al 5 — Schiarimenti sollecitati dal Senatore Loru a cui risponde il Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno — Approvazione dell'articolo 6, ultimo del progetto — Risultato della votazione segreta fatta in principio di seduta.*

La seduta è aperta alle ore 2 e 40.

Sono presenti i Ministri dei Lavori Pubblici e di Grazia e Giustizia; più tardi intervengono il Ministro delle Finanze ed il Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno, ed il Ministro degli Affari Esteri.

Il Senatore, *Segretario*, CANONICO dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, il quale viene approvato.

Atti diversi.

Lo stesso Senatore, *Segretario*, CANONICO legge quindi il seguente sunto di petizioni:

« N. 116. Il Consiglio comunale di Napoli ricorre al Senato onde ottenere che vengano modificate alcune disposizioni riguardanti le tasse marittime.

« 117. Il Consiglio provinciale di Milano ricorre al Senato onde ottenere solleciti provvedimenti in favore dell'agricoltura.

« 118. La Camera di commercio ed arti di Milano domanda che siano introdotte delle modificazioni nelle tariffe ferroviarie.

« 119. Il Consiglio Provinciale di Mantova fa istanza perchè sia intanto abolita l'imposta fondiaria dei tre decimi a sollievo dell'agricoltura ».

Fanno omaggio al Senato:

Il comm. Bortolucci, primo Presidente onorario di Corte d'appello, di un suo scritto sulla *Riforma giudiziaria in Italia*;

Il cav. Beniamino Trincherà, di un suo *Progetto di porto a Napoli pel bonificamento e abbellimento dei bassi quartieri*;

Il Sindaco di Modena, degli *Atti di quel Consiglio comunale dell'anno 1882-83*;

Il comm. Cosimo Ratti, primo Presidente della Corte d'appello di Aquila, delle sue *Osservazioni intorno alla riforma dell'ordinamento giudiziario*;

Il professore Ciro De-Pasquale, di un suo *Racconto storico col titolo « La disfida di Bordeaux »*;

Il prof. Carlo Del Monte, di una sua *Poesia in onore di S. M. il Re Umberto I*;

L'avv. E. Molines de Molina, di un suo *Scritto sui disseccamenti delle plaghe paludose col Taxodium distychnum*; di un suo opuscolo *Sul giudice unico nel primo e nel secondo grado della giurisdizione civile*; e di un suo *Studio sul giudice del fatto nel primo grado della giurisdizione civile*;

Il comm. Calenda, procuratore generale della Corte di cassazione di Torino, del *Discorso inaugurale da lui pronunciato all'apertura dell'anno giuridico di quella Corte*;

Il Senatore comm. Canonico di una sua *Relazione intorno ai principali stabilimenti penitenziari d'Europa*;

Il cav. G. Tomassetti di un suo *Studio sul progresso delle colonie europee*;

Il dottor Giovanni Tamasia, delle sue *Osservazioni intorno al « Comes Gothorum »*;

Il prof. Pietro Perreau, di una sua *Pubblicazione intorno al commento inedito ebreorabbinico*;

L'avv. Giuseppe Ballerini, procuratore del Tribunale civile e correzionale di Breno, di una *Relazione statistica dei lavori compiuti nel distretto di quel Tribunale nell'anno 1884*;

Il Senatore barone Turrisi-Colonna, dei suoi *Studi sulla temuta crisi agraria in Sicilia*;

Il rettore della R. Università degli studi di Pavia e di Modena degli *Annuari scolastici di quelle regie Università per l'anno 1884-85*;

Il Ministero dell'Istruzione e della Pubblica Istruzione, del *Fa-*

scicolo del mese di settembre dell'anno 1884 delle notizie degli scavi;

Il prefetto della provincia di Grosseto, degli *Atti di quel Consiglio provinciale dell'anno 1883*;

PRESIDENTE. Domandano un congedo di un mese per motivi di salute i signori Senatori Morini e Scalini, e di 15 giorni il Senatore Alvisi. Se non ci sono opposizioni questi congedi s'intendono accordati.

Onorevoli Colleghi,

Ho il dolore di annunziarvi che il giorno 5 dello scorso febbraio cessava di vivere in Catania il marchese Benedetto di S. Giuliano, membro di questa Alta Assemblea.

Nato in Catania stessa nel 1810 da una delle più cospicue famiglie siciliane si dedicò fin da giovanetto a rialzare le sorti di quella città prestando l'opera sua generosa ed efficace particolarmente nella Amministrazione municipale. D'animo nobile e sinceramente liberale e mal soffrendo la tirannia del Governo dei Borboni, prese parte attiva ai moti rivoluzionari che sin dal 1835 s'iniziarono nell'Isola per liberare la patria dal duro servaggio. Per tale fatto condannato a morte sotto quel Governo, emigrò e sopportò l'esilio per lunghi anni, dopo i quali otteneva a stento di rimpatriare per ridedicarsi al benessere della sua città nativa. Sebbene con minore fiducia, ammaestrato dai precedenti inutili conati, pur salutò con gioia la rivoluzione del 1848 a cui succedette pur troppo una novella ristaurazione. Ma nel 1860 quando tutta Italia si vide in moto, fu tra i primi ad inalberare il vessillo nazionale, fidente allora che i destini della patria si sarebbero compiuti.

Inalzato alla dignità di Senatore dal Governo Italiano nel principio dell'anno 1861, compì con amore i doveri della carica fintantochè glielo permisero le forze, e se negli ultimi tempi dovette alquanto rallentare, ne furono causa le fisiche sofferenze che ci fanno oggi deplorare la sua perdita.

Di cuore generoso e benefico il marchese Benedetto di S. Giuliano lascia nobile esempio e vivissimo desiderio di sè presso tutti coloro che ebbero la sorte di apprezzarne i meriti e le virtù, ed in particolar modo presso i suoi concittadini di Catania.

Un'altra nobile e preziosa esistenza si spegneva il 19 di febbraio stesso.

In Nizza di Monferrato dove trasse i natali cessava di vivere il conte Carlo Corsi di Bognasco Senatore del Regno, nella grave età di 86 anni.

Educato alle discipline legali, il suo svegliato ingegno e la profonda dottrina gli aprirono la strada alle alte cariche della Magistratura, nella quale terminò con meritato onore la carriera col titolo di primo Presidente di Corte d'appello.

Liberalmente sincero accolse con entusiasmo lo stabilimento delle franchigie costituzionali in Piemonte, dove fu chiamato nella prima convocazione dei Comizi elettorali a rappresentare il collegio di Nizza sua patria.

Elevato nel 1866 alla dignità di Senatore del Regno d'Italia, ne compì con alacrità i doveri pigliando parte efficace alle discussioni attinenti a materia giudiziaria in cui era particolarmente dotto ed esperto.

Prestò l'opera sua attiva ed intelligente nell'Amministrazione pubblica e tenne con plauso per parecchi anni la presidenza di uno fra i più importanti Istituti di beneficenza della città di Torino.

La tarda sua età lo aveva costretto negli ultimi tempi ad abbandonare ogni pubblica cura e a ritirarsi nella quiete della sua città nativa.

Visse amato e rispettato da quanti lo conobbero lasciando di sé gratissima ricordanza.

Annuncio al Senato che l'on. Senatore Vitelleschi « domanda d'interrogare il Governo sopra il concetto che dirige le operazioni intraprese nel Mar Rosso e sopra la misura dei provvedimenti presi per attuarle ».

A questo proposito debbo ricordare al Senato che esiste da quasi un mese una domanda d'interpellanza del Senatore Caracciolo di Bella sullo stesso argomento.

Credo anzi che vi sieno delle intelligenze col Ministro degli Esteri relativamente a queste interpellanze.

Mi pare che i due interpellanti potrebbero intendersi per fissare il giorno in cui svolgerle.

La parola spetta al signor Senatore Caracciolo di Bella.

Senatore CARACCIOLO DI BELLA. La mia domanda è dal 12 gennaio che giace sui banchi della Presidenza.

Io non conosco il tenore della interpellanza che intende muovere l'onorevole mio amico il Senatore Vitelleschi; non potrei quindi pronunciare quanto gli convenga che io a lui mi associ: conseguentemente reclamerei la precedenza.

PRESIDENTE. Mi pare che il Senato possa aderire alla giusta richiesta del Senatore Caracciolo. Il signor Senatore Vitelleschi ha nulla da osservare?

Senatore VITELLESCHI. Mi pare che si possa fissare lo stesso giorno per lo svolgimento delle due interpellanze dando la precedenza a quella dell'onorevole Senatore Caracciolo di Bella.

PRESIDENTE. Benissimo.

PESSINA, *Ministro di Grazia e Giustizia*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

PESSINA, *Ministro di Grazia e Giustizia*. Riferirò al Collega degli Affari Esteri l'annuncio di questa interpellanza.

PRESIDENTE. Allora, quando verrà il signor Ministro degli Affari Esteri, si deciderà in quale giorno dovranno aver luogo queste interpellanze.

Ora si procede all'appello nominale per il rinnovamento della votazione a scrutinio segreto del progetto di legge per l'approvazione di contratti d'acquisto delle rogge Busca e Rizzo Biraga.

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

Discussione del progetto di legge N. 164.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte, e intanto si procede alla discussione del primo progetto di legge all'ordine del giorno:

« Facoltà al Governo di far concessione di strade ferrate secondarie nell'isola di Sardegna ».

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

(V. *infra*):

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

Il Senatore Marescotti ha la parola.

Senatore MARESCOTTI. La proposta che ci viene fatta in questo progetto di legge ha una certa gravità, in quanto che implica una spesa di 52 milioni, un concorso delle Provincie sarde per più di 5 milioni, e infine un concorso annuo del Governo di 4 milioni ed anche più.

Quindi spero che il Senato vorrà perdonarmi se mi permetto qualche riflessione sopra questo proposito.

Questa proposta include tre grandi questioni; una questione amministrativa, una finanziaria, e, quello che più importa a me, una questione economica.

In quanto alla questione amministrativa, tutte le relazioni che abbiamo sott'occhio concordano invero a giustificare e la legalità e l'opportunità della proposta; onde io su questo non avrei nessuna osservazione da fare.

In quanto alla questione finanziaria, il Governo domanda un concorso alle Provincie sarde. Non è detto chiaro se il concorso sarà realmente di un decimo, o se questo concorso potrà essere ridotto, secondo alcuni criteri che sembrano essere stati adottati dal Governo in un modo più generico.

Forse sopra questo articolo speciale che riguarda il concorso delle Provincie, parlerà qualche altro mio Collega, che in queste materie esiga una maggiore, anzi la massima esattezza.

Quindi io passo oltre anche su questo argomento, e vengo a fermarmi sulla questione economica.

Il Governo, come in genere avviene, non ha considerato l'armonia che deve passare in ogni proposta di legge, specialmente quando implica delle grandi spese e tocca l'economia nazionale. Egli la lascia come supposto, poichè si può intendere che non si faccia una proposta che non abbia o scopo di favorire l'Italia economica. Però, siccome le questioni economiche sono piuttosto specifiche che generali, io credo che l'onorevole Ministro avrà la bontà di sentire alcune considerazioni che in questa circostanza io gli muovo, specialmente rispetto all'armonia che deve passare tra una questione ferroviaria e una questione economica rapporto alla Sardegna in particolare e all'Italia in generale.

Queste ferrovie che devono passare per ter-

ritori della Sardegna che cosa trovano? Trovano popolazione scarsa, qualche paese di due o tremila abitanti, poi delle terre da coltivare che oggi producono assai poco, ma che si spera abbiano da essere in qualche modo favorite. Ora, questa armonia delle due questioni è stata toccata appunto dal nostro Relatore, dimostrando che vi è una certa attinenza fra la proposta di queste ferrovie e l'utile che ne può trarre la agricoltura della Sardegna.

Ma mi è d'uopo qui di fare un'osservazione. Nei paesi prettamente agricoli, dove non predomina il commercio, dove non predominano le industrie, ma quasi esclusivamente signoreggia l'agricoltura, io trovo che oggi si domandano piuttosto le costruzioni dei tramvia, anzi si costruiscono i tramvia laterali e paralleli alle linee ferroviarie. Io vi citerò un esempio che mi sta sott'occhio. Ora si sta per costruire un tramvia tra Imola e Bologna. Sono quaranta chilometri di tramvia che non distano dalla ferrovia oltre 300 metri. E perchè codesta vicinanza? Perchè l'agricoltura ha più bisogno di questi umili e modesti mezzi di comunicazione che non di quelli più dispendiosi assai, quali sono le ferrovie anche ridotte o di secondo ordine come quelle che vengono proposte.

Come un gran fiume, il quale serve alla navigazione ed al commercio, non è adatto ad irrigare le campagne le quali hanno invece bisogno di piccoli canali che attraversino in vario senso le proprietà, così non è dato ad una grande ferrovia di provvedere a tutti i bisogni dell'agricoltura, la quale richiede una via più modesta e quindi più adatta ad addentrarsi, quasi direi, nelle sue viscere. Non mi meraviglia quindi che le simpatie della popolazione agricola siano più per le modeste che non per le grandi strade. Ma ciò non basta ancora per dimostrare come non esista in realtà quell'armonia che il nostro Relatore espone nella sua relazione, tra l'agricoltura della Sardegna e la costruzione di queste ferrovie: vi è un'altra osservazione da fare la quale a mio avviso è gravissima: Dove prenderete voi i 52 milioni, dove prenderete i 6 od i 7 milioni che toglierete al concorso delle Provincie? Voi li trarrete dall'agricoltura; ma sarà un vero dissanguamento per la medesima, giacchè nelle condizioni odierne come sarà in grado di sopportare questi sacrifici?

Credete voi che questi capitali ci verranno dagli stranieri? Essi potranno concorrervi in parte, poichè se i capitalisti, i proprietari del luogo mostrano riluttanza a concorrere in questa spesa, non potete sperare che in un concorso molto limitato del capitale straniero in questa piccola industria.

La maggior parte adunque di questo capitale esce dai nostri proprietari, spesso esce dai nostri capitalisti, quindi viene sottratto all'industria, e specialmente all'agricoltura.

Io ritengo o Signori, e non credo di dire una cosa erronea, che una delle cause per le quali ora l'agricoltura in Italia si trova in una grande anemia, è appunto la necessità di costruire per quasi tre miliardi di strade ferrate.

Donde scaturiranno questi tre miliardi se non quasi tutti dai nostri risparmi ond'è rimasta isterilita la nostra agricoltura?

Signori, io devo qui rammentare, come fra parentesi, un fatto che non può essere dimenticato certamente dai miei Colleghi, cioè la crisi che è nata per le ferrovie nell'America e nell'Europa or sono 25 anni.

Fin dal 1860, o Signori, vi era nell'America grande entusiasmo per le ferrovie, come ha l'Italia al presente: allora tutti correvano a costruire delle strade ferrate. Le Banche di depositi di America, che raccolgono tutti i risparmi americani, concorsero a queste costruzioni; si finì per fare delle ampie reti di strade ferrate, le quali, costruite anche male, come succede nei primi anni di esercizio, assorbirono una quantità di capitali per essere restaurate e rinnovate, e successe che per anni ed anni non si diedero dividendi agli azionisti, e le cartelle ferroviarie subirono grandi ribassi, perdettero di valore. Le Banche americane che si trovavano sopraccariche di queste cartelle dovettero sospendere i loro pagamenti, e cominciò così una crisi bancaria ed agricola, la quale si estese all'Inghilterra, poi alla Germania; insomma si fece una crisi generale.

Dalla crisi agraria si passò poi alla crisi industriale, specialmente per l'industria del ferro.

Le industrie si trovarono paralizzate; i prodotti rimanevano invendibili accumulati nei magazzini; si sospesero tutte le industrie minerarie: il commercio era paralizzato. Noi che abbiamo

i capelli bianchi rammentiamo che questa crisi ha durato per molti anni.

L'America, o Signori, ha impiegato 20 anni a restaurare la sua agricoltura dopo quella crisi, e solo da pochi anni ha potuto venire in concorrenza coll'Europa coi suoi prodotti agricoli.

Io non voglio dire che l'Italia metterà venti anni per restaurare la sua agricoltura resa anemica da questo entusiasmo che abbiamo per le ferrovie. Ma faccio un'ipotesi: Se invece di proporre 460 chilometri di ferrovie, si fossero proposti 460 chilometri di tramway, voi avreste spesi non 60 milioni, ma appena 15 milioni, ed avreste più di 30 milioni di risparmio. Ora io suppongo che questi 30 milioni vi servissero ad impiantare un grande Istituto di Credito fondiario agricolo, che avesse anche il sussidio del Governo, la garanzia degli interessi. Questo istituto potrebbe dare a buon mercato il capitale alla Sardegna, la quale così avrebbe le ferrovie più adatte alla sua cultura, e spargerebbe il sangue pecuniario nell'agricoltura, e mezzi più proficui per aiutare quelle terre incolte o poco produttive. Non ho fatta però questa ipotesi se non per dimostrare che il Governo non si può esimere dal dirigere, dal calmare quell'entusiasmo per le ferrovie che va nascendo nelle nostre popolazioni, quando questo entusiasmo abbia ad essere dannoso a quelle popolazioni stesse che ne aspettano un vantaggio.

Ma un'altra osservazione io voglio fare, ed è questa: dalle relazioni diverse che io ho sott'occhio appare che sia stato domandato al Governo di mettere un limite massimo alle tariffe, e che egli abbia voluto rimaner libero. Io non voglio negare fiducia al Governo, anzi glie la concedo intera, poichè ho fiducia grandissima nel Ministro attuale dei Lavori Pubblici; ma non posso a meno di fare qualche considerazione. In tutte queste questioni ferroviarie, la questione amministrativa e finanziaria resta, direi quasi, estranea alle popolazioni.

La popolazione s'interessa soltanto delle tariffe, e ciò che domanda l'agricoltore più specialmente è il ribasso delle tariffe perciò che si riferisce al trasporto delle materie che hanno attinenza coll'agricoltura.

E qui voglio rilevare un'osservazione che ho inteso fare da alcuni miei colleghi, che cioè

se il trasporto dei concimi fosse ridotto tenuissimo, se fosse quasi gratuito, voi avreste dato all'agricoltura un sangue prezioso, ed io aggiungo che con ciò si renderebbe un grande servizio all'igiene.

Voi imponete alle città delle leggi perchè risanino dalle lordure le loro abitazioni, ma voi con ciò non riuscirete a nulla.

Date invece un valore al luridume delle case e delle città, onde si abbia interesse a raccogliarlo ed a venderlo, e lo vedrete scomparire dalle città; rendete il trasporto del concime più facile, non dirò gratuito, ma ad un prezzo un po' più mite, ed allora vedrete accorrere dalle regioni più remote alle città per raccogliere financo la spazzatura.

Voi otterrete così la risoluzione di certe questioni che ancora si agitano, se cioè questi luridumi si debbano raccogliere e buttare in mare.

Queste cose hanno un valore vitale per il proprietario che le sa raccogliere, un valore per l'agricoltura che aspetta dalla città quello che questa ha esportato dai campi.

Questa è una questione gravissima, ma che non si potrà risolvere se non quando il Governo giungerà a frenare l'entusiasmo delle ferrovie, ed a sostituirvi un sistema meno dispendioso per la finanza stessa, e rivolgerà questi risparmi alla diminuzione delle tariffe ed a sussidiare quei capitali che possono spargersi come una irrigazione pecuniaria nelle campagne.

Orbene, queste poche osservazioni io le restringo in una conclusione. Io non posso presentare emendamenti; se avessi creduto doverne proporre avrei parlato sopra qualche articolo. Questa legge è venuta corredata di quattro relazioni, e più ancora, dal voto dell'altro ramo del Parlamento. La cosa è pregiudicata, ed io non pretendo certamente di respingere una legge che è arrivata a questo punto; posso però rivolgere qualche raccomandazione al signor Ministro ed al Governo. Procuri il Governo di frenare l'entusiasmo per queste ferrovie che chiamansi complementari, le quali costeranno all'Italia altri sette o ottocento milioni, compresi questi sessanta di cui oggi parliamo. Proponga una legge per sussidiare gli stessi tramvia quando essi possano sostituire queste ferrovie complementari che si domandano da tutte le

parti. Laddove non ci sono che popolazioni agricole vorrei che i tramvia si sostituissero a queste dispendiosissime strade ferrate che hanno creato crisi in paesi più ricchi del nostro, e le creeranno anche in Italia, ove anzi può dirsi l'hanno già creata, poichè, o Signori, la nostra agricoltura, che è così anemica, non la solleverete con dei centellini, nè con dei risparmi di pochi centesimi per alcuni tributi; sarà un sollievo effimero perchè poi quei centesimi peseranno in altro modo sopra certi altri.

Non la solleverete neppure gravando la rendita di qualche capitalista, poichè diminuirà la forza del capitale dell'Italia. Ma invece la solleverete se risparmierete in queste spese che sono relativamente superflue e superiori ai bisogni che reclama oggi la nostra agricoltura.

Ora, se voi potete risparmiare, sostituendo un sistema ad un altro sistema, questo risparmio, senza aggravare la Finanza, lo potrete rivolgere a favorire lo sviluppo del Credito agrario.

Fate in guisa che il Credito agrario possa dare il capitale a mite prezzo all'agricoltura, ed oltre a questo attuate il ribasso delle tariffe che hanno attinenza ai trasporti dell'agricoltura, e solamente allora ritrarrete un vero vantaggio.

Io non voglio più oltre intrattenere il Senato. Dirò solo che queste mie proposte non sono accademiche, ma di viva attualità, e lo potrei provare con un lungo discorso che credo ora inopportuno.

Anzi, in proposito, io debbo domandare scusa agli onorevoli miei Colleghi se sono entrato quasi di straforo con dei divagamenti in una questione che non era totalmente connessa colla proposta di cui ci occupiamo.

Ma come facciamo noi, o Signori, venendoci le leggi già pregiudicate, nel senso che non sono più intatte, più vergini, che non si possono più nè modificare nè emendare? -

Qui non si possono fare interpellanze; i signori Ministri non hanno tempo di venire fra noi; bisogna adunque che noi cerchiamo di entrare nelle discussioni generali delle leggi che ci vengono presentate, ed in queste gravi questioni nazionali, verso le quali io credo che lo spirito patriottico del Senato non può rimanere estraneo.

Presentazione di due progetti di legge.

PRESIDENTE. Ora ha la parola il Ministro delle Finanze.

MAGLIANI, Ministro delle Finanze. Ho l'onore di presentare al Senato due progetti di legge per approvazione di contratti di vendita e di permuta di beni demaniali.

Nel tempo stesso mi onoro di presentare al Senato un progetto di legge per autorizzazione di maggiori spese sul bilancio definitivo dell'esercizio 1883.

Come pure altri due progetti di legge, per convalidazione di decreti reali di prelevamento di somme dal fondo delle spese imprevidite per l'esercizio finanziario dal 1° gennaio al 30 giugno 1884.

Prego il Senato di voler dichiarare l'urgenza di questi progetti di legge e d'inviare all'esame della Commissione permanente di finanza i tre ultimi.

PRESIDENTE. Do atto al signor Ministro delle Finanze della presentazione di questi 5 progetti di legge, i quali saranno stampati. Il signor Ministro ha domandato l'urgenza, ed il rinvio alla Commissione permanente di finanza degli ultimi tre. Se non vi sono opposizioni l'urgenza è accordata, ed i tre ultimi progetti saranno rinviati alla Commissione permanente di finanza e gli altri due agli Uffici.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Ora la parola spetta al signor Senatore Devincenzi.

Senatore DEVINCENZI. Io, onorevoli Colleghi, non interpretarò le nostre attribuzioni quali le descriveva l'oratore che mi ha preceduto.

Non credo che vi possa essere alcun progetto di legge che, per approvazione che abbia avuto in altro ramo del Parlamento, possa dirsi che venga pregiudicato al Senato.

Il Senato ha sempre facoltà di accettare, emendare o respingere qualunque siasi progetto di legge; e credo che per verun modo gli egregi uomini che siedono al Governo, potrebbero rifiutarsi di accettare interpellanze e discussioni, quando il Senato a ciò li invitasse.

La legge, che è sottoposta alle nostre deli-

berazioni, è di molta gravità; e non solo lo è per se stessa, ma anche più perchè ci rivela il sistema generale della polizia ferroviaria in Italia; ed è per fare alcune considerazioni generali su questo importantissimo tema del sistema ferroviario in Italia, o meglio come si spende la pubblica moneta, che io ho domandato la parola, e per cui reclamo dal Senato la massima indulgenza.

Prima di ogni altra cosa per altro, ed affinché il Senato possa meglio comprendere l'importanza che ha anche il progetto per se stesso, dirò che esso non importa la spesa di 52 milioni, ma bensì quella di cento milioni, come posso facilmente dimostrare.

Ci si domanda la costruzione di altri 460 chilometri di strade ferrate in Sardegna, che portano un onere sul bilancio dello Stato per garanzie di 4,890,000 lire l'anno, fissando per ogni chilometro la garanzia a lire 10,500.

Ma siccome i progetti delle linee ferroviarie non sono stati fatti dal Genio Civile, ma bensì da una Società interessata, cioè dalla Società Reale delle strade ferrate sarde, e sono progetti di massima, così è noto generalmente come questi progetti si fanno; quando si eseguono riescono sempre più lunghi di quelli che sono stati progettati.

A me pare che sia più probabile che nella esecuzione queste strade abbiano a tornare di 500 chilometri, e più anzi, che di 460, specialmente guardando alle condizioni della Sardegna tanto per le paludi, quanto per le formazioni geologiche.

Pur per importante sia questa spesa per altro di 100 milioni, io credo che le considerazioni, sopra cui intendo chiamare l'attenzione del Senato, siano molto più gravi e più importanti.

Noi oggi siamo chiamati ad aggravare annualmente il bilancio dello Stato per sessanta anni di 5 milioni, ossia per sessant'anni accresceremo il nostro debito di una somma che risponde a 100 milioni; domani forse, saremo chiamati a discutere per la direttissima da Roma a Napoli, la quale per risparmiarne 15 o 20 minuti di viaggio, farà spendere allo Stato 60 o 70 milioni. E qui mi piace di richiamare tutta l'attenzione del Senato, perocchè io adesso non parlo a pro o contro questa o quella linea, questa o quella strada ferrata, ma parlo a vantaggio

delle finanze dello Stato, della vita economica del Paese, e del pericolo in cui versa la Nazione per queste spese non molto considerate.

Come strada direttissima da Napoli a Roma, da percorrere in circa quattro ore, coll'aggiunta di soli 10 a 15 minuti, potrebbe benissimo servire la strada attuale, purchè si rettificassero alcuni tratti.

Quando io reggeva il Ministero dei Lavori Pubblici, si è discusso ampiamente questa questione, e richiamo l'attenzione dell'onorevole mio amico Ministro Genala su questo argomento.

Nel Ministero dei Lavori Pubblici deve esservi un progetto di rettifica fatto, non mi ricordo da quale ingegnere, credo dal Fabris, per mio ordine, da cui risultava che rettificandosi l'attuale linea si sarebbe raggiunto quasi lo stesso scopo della direttissima, che si vorrebbe costruire ora, colla differenza forse di soli 10 o 15 minuti.

L'onorevole Ministro sa bene quale sia il modo di accelerare anche maggiormente le percorrenze col migliorare le locomobili ed i veicoli ed altrimenti. E quando in una lunga percorrenza si vuole guadagnare 15 o 20 minuti, facilissimamente si guadagnano. Ma si dirà: la legge ha promesso di fare eseguire questa strada, e i Ministri si trovano compromessi alla sua esecuzione.

Sono contento di aver preso a parlare di un esempio delle mie provincie. Io credo che le promesse fatte dalle leggi e dai Parlamenti non possono mai essere così assolute da rovinare un Paese. Quando io vedo che un sistema di legislazione con smodate promesse ci conduce alla rovina, io dico: non vi è legge, non promessa che tenga, ed esclamerò *salus publica suprema lex esto*. È debito del Potere Esecutivo di venire innanzi al Potere Legislativo e proporre la modificazione della legge. Ma prima di farmi a ragionare delle strade di Sardegna; e dopo di averne ragionato, prego il Senato di permettermi di fare qualche osservazione intorno l'esecuzione della legge del 1879, e qualche considerazione intorno alle condizioni economiche in cui si trova l'Italia specialmente per le tristissime condizioni dell'agricoltura, e intorno alla via che noi percorriamo, che, non esito di dire, mi pare molto, ma molto pericolosa.

Per lo stato mal fermo della mia salute se non vi fossi stato spinto da un forte convincimento, che qualche voce debba elevarsi, che qualche corpo autorevole dello Stato debba far sentire la sua opinione, e che questo possa essere il Senato, che richiami l'attenzione del Paese e del Governo sulla via in cui siamo entrati, non avrei preso la parola. Quindi gli onorevoli Senatori scuseranno se qualche volta bisognerà che io abbassi la voce o prenda qualche riposo.

Sono lietissimo di vedere l'onorevole Presidente del Consiglio su quei banchi, poichè in questo modo, maggiormente completata l'autorità del Ministero, le mie considerazioni potranno forse essere di qualche utilità. Noi dunque siamo in questa posizione. Dobbiamo, si dice, eseguire la legge del 1879, la quale non ha promosso la costruzione delle ferrovie in Italia, ma ci ha messo in tali condizioni da farci spendere il doppio ed anche il triplo di quello che avremmo dovuto spendere se altrimenti si fosse provveduto. Basterà solo considerare, ed io lo sottopongo all'esame dell'on. Ministro dei Lavori Pubblici, basterà, dico, solo considerare il frazionamento degli stanziamenti annuali delle somme da spendere per le costruzioni delle ferrovie. Noi abbiamo da spendere 60 milioni all'anno, ed abbiamo già fatto 260 o 270 appalti di costruzioni. Dall'accurata Relazione dell'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici sulle costruzioni delle ferrovie nel 1883 risulta inoltre che vi erano in corso di appalto altri 60 o 70 tronchi (non mi fermo molto su queste cifre per non annoiare il Senato, nè curo di citarle con esattezza per non consumare il tempo per ricercarle in questo rapporto che ho in mano), dimodochè o già vi sono o in breve tra tronchi appaltati prima o dopo avremo un 300 e più appalti. Ora io richiamo l'attenzione dell'onorevole Ministro, e di chiunque sappia che cosa sieno le costruzioni, per considerare se, frazionata questa somma di 60 milioni tra 200 o 300 tronchi (il che vuol dire che ciascun costruttore non potrà spendere che 200 o 300 mila lire all'anno), utile o danno ne venga allo stato ed al paese. Questo mi pare che sia il mezzo per contentare tutti in apparenza, ma che seguiamo l'esempio mitologico della tela di Penelope, che mentre da una parte si fa, dall'altra si disfa. I lavori fatti dal 1° gennaio al 31 dicembre forse

o non si ritrovano od hanno pochissimo valore.

Sa inoltre l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici quale sia il modo per avere imprese solide, e per spendere quello che realmente si deve spendere nelle costruzioni e non più.

Più sono importanti le costruzioni, più sono grandi le somme da spendere in un determinato tempo, meno costa la spesa di costruzione. I cantieri sono sempre gli stessi, la direzione è la stessa, gli ingegneri sono i medesimi. Sono le spese generali nelle piccole imprese e nelle lenti costruzioni che assorbono le maggiori somme per modo che i lavori diventano costosissimi.

L'esecuzione della legge del 1879 ha avuto il risultato di frazionare, e però d'inutilizzare in gran parte i capitali dei contribuenti, e non esito di dichiararla una legge funesta, e richiamo tutta l'attenzione del Ministro dei Lavori Pubblici sopra questo importantissimo subietto.

Ma è tempo di farci più da vicino alle considerazioni particolari sulle strade ferrate di Sardegna.

Io credo che nelle condizioni in cui ci troviamo, di essere giunti cioè al colmo delle imposte che possa tollerare la Nazione, qualunque siasi spesa, la quale non sia rigorosamente necessaria, debba essere vietata. E tanto più credo, che la prudenza politica ed economica consigli, che quando vi sieno molti bisogni, prima si abbia a provvedere ai più importanti ed urgenti e poi agli altri.

Ora vediamo un po' queste strade ferrate di Sardegna di che utilità sono.

Ragionando, io credo di ragionare non solo in favore della prosperità dell'Italia in generale, ma a favore della prosperità della stessa Sardegna. Parmi che i giudizi che si sono fatti intorno alle ferrovie di Sardegna non siano giusti, perchè non si sono esaminati i dati che l'esperienza ci ha tramandati e che il Ministro dei Lavori Pubblici ha fatto consacrare in queste rapporto.

Io ho innanzi a me la bella Relazione dell'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici intorno alle strade ferrate nel 1883. In questa Relazione vedo che le strade ferrate attuali della Sardegna si compongono di 416 chilometri e rapportano annualmente per chilometro il prodotto lordo di lire 3504.

E acciò si tolga dalla mente di qualche Senatore (non dico del Ministro dei Lavori Pubblici, che ne deve più di me certo essere persuaso) che il prodotto delle strade che si farebbero potesse andare al di là di 2 mila lire al chilometro e quindi diminuire l'onere dello Stato, mi giova di ricordare che abbiamo un altro documento dello stesso Ministro dei Lavori Pubblici, il quale c'informa che le strade Sarde dal 1875 al 1884 sono andate sempre in diminuzione di prodotto lordo; di modo che, come nel 1875, 1876 e 1877 rendevano da 5049 a 5000 lire al chilometro, nel 1878, 1879 e 1880 sono scese da 4667 a 4287 e nel 1882, 1883 e 1884 sono andate sempre diminuendo, sicchè nell'ultimo anno, di cui abbiamo il conto, cioè il 1883, sono sbassate fino a lire 3504 al chilometro.

Abituato un poco allo studio delle statistiche ferroviarie (nelle quali spesso non è agevole di leggere), mi sono domandato: ma di che utilità sono state all'Isola di Sardegna queste strade? È stata l'utilità corrispondente ai sacrifici che queste strade sono costate? La risposta fu la seguente: - Il maggior prodotto delle strade ferrate in Sardegna, come per ogni dove, lo danno le merci a piccola velocità ed i viaggiatori. - Orbene, dalle statistiche ministeriali risulta, che le merci transitate a piccola velocità sulle strade ferrate Sarde nel 1883 ebbero un peso di tonnellate 108,896; ma siccome questa cifra rappresenta il transito medio, le stesse statistiche ferroviarie, molto ben fatte, riducono, ragguagliando questo transito per tutta la percorrenza, a tonnellate 16,279, ossia a tonnellate 44,48 per giorno, durante l'anno; il che equivale, incredibile a dirsi, per ogni chilometro della linea la percorrenza di 108 chilogrammi al giorno.

Signori, quando una strada si trova in queste condizioni, si potrà dire essere utile ad una intera popolazione? Io credo di no.

Veniamo adesso all'altro ramo principale di produzione, che è quello dei viaggiatori.

Mi dispiacè di annoiare il Senato con questi calcoli....

Voci. Anzi, parli pure.

Senatore DEVINCENZI... I viaggiatori che percorsero quell'anno i 413 chilometri delle strade ferrate non furono che 5805 di prima classe, che è quanto dire per giorno 17 e 27 centesimi, meno di 18; nella seconda classe ne viaggiano

52,705, che tornano a 144 individui per giorno; non costituiscono certamente neanche un piccolo treno ordinario. In terza classe ne viaggiano 407,957, la quale cifra risponde a 1113 viaggiatori per giorno.

Ma se consideriamo non le percorrenze medie dei viaggiatori, ma, come fa la statistica ministeriale, la percorrenza dei viaggiatori ragguagliata a tutta l'estensione delle linee per ritrarne un più chiaro criterio economico, sapete a che si viene?

I viaggiatori di Sardegna ragguagliati al percorso di tutte le linee non sono che 53,041 in un anno, e per giorno 145; e se si ragguagliano alla percorrenza chilometrica ne abbiamo 0,35, un terzo cioè di viaggiatore per chilometro al giorno.

Signori, come possiamo noi, senza spavento, non arrestarci davanti a queste cifre?

L'amministrazione sa che il prodotto brutto della rete ferroviaria dell'Isola di Sardegna, per giorno e per chilometro, non è che di 9 lire e 57 centesimi.

Queste strade pur sono le principali dell'Isola, e le più produttive.

E la ragione perchè vi è stato un continuo abbassamento nel prodotto brutto di queste ferrovie si è, che prima furono fatte le strade migliori e poi le strade di minor prodotto.

Quindi è che da 5640 siamo discesi a 3504.

Se la rete principale rende così poco, io domando all'onorevole Ministro, che fede ha che possano rendere questi altri 460 chilometri che ci propone?

Crede l'onorevole Ministro che metta conto allo Stato, alla Nazione, di spendere 100 milioni per fare viaggiare giornalmente, non dico un individuo, ma la terza parte di un individuo per chilometro?

Crede l'onorevole Ministro realmente che un simile aiuto alla prosperità della Sardegna sia valevole?

A me dispiace di annoiare il Senato con calcoli più minuti; ma io prenderei l'impegno di dimostrare, che se si mettesse a raffronto quanto la sola Sardegna ha contribuito coi suoi beni adempribili per la costruzione di queste strade ferrate, con il vantaggio che ne ha ricavato, si vedrebbe che è maggiore la spesa che l'utile. E questo, notate bene, dico per la rete principale.

Io sono sicuro che se per la rete secondaria l'isola di Sardegna spenderà il solo decimo, il danno che avrà da questa spesa sarà di gran lunga superiore ai benefici che ne potrà ritrarre.

Forse è la prima volta che ci troviamo avanti a queste cifre, che realmente spaventano; e tanto più spaventano inquantochè si tratta di paesi (ora parlo della Sardegna, ed in breve parlerò di tutta l'Italia) i quali non con la spesa di 100 milioni, tanto quanto costerebbero le nuove strade ferrate, ma con un decimo di questa spesa potrebbero esser elevati a quella prosperità economica ed a quella ricchezza, che senza gran sacrificio dello Stato e delle stesse popolazioni, potrebbe poi farci costruire le strade ferrate, e provvedere a molti altri nostri bisogni.

È strana cosa, penserà qualcuno, che io, che mi sono occupato di strade ferrate per molti anni della mia vita, venga ora qui in Senato a parlare contro le medesime. Sì, Signori, io parlo contro le strade ferrate. Tutte le cose, per buone che sieno, debbono avere un limite.

È certo, che un padre di famiglia, il quale per avere uno splendido palazzo spendesse tutta la sua fortuna, e riducesse in tal modo a miseria i figliuoli, non agirebbe saggiamente, sebbene avesse loro procurato una bellissima residenza.

Così avviene se noi, quelle somme che dovremmo spendere per creare la vita nelle popolazioni, le consumiamo in strade inutili, perchè non vi sono nè uomini, nè merci da trasportare; ed a questo proposito con piacere raccolgo una parola dell'oratore che mi ha preceduto, l'onor. Marescotti, il quale disse, che nelle spese bisogna che vi sia una specie di armonia. E se noi spendiamo troppo per alcuna cosa, massime di poca utilità, e nulla per altre di maggiore importanza, le troppe spese per la prima non producono alcun bene, e la nessuna spesa per le seconde renderà infelici e sofferenti le popolazioni.

Se mi si permette domando alcuni minuti di riposo.

PRESIDENTE. Riposi pure, onorevole Senatore. (Il Senatore Devincenzi riposa pochi istanti.)

Senatore DEVINCENZI. Ripigliando il mio discorso, anzitutto comincerò dal dire poche parole, onde rispondere ad alcune lamentezze,

nè giuste, nè giustificabili che ho letto nella Relazione di questo progetto di legge.

In esse si vorrebbe quasi fare credere che le due provincie di Sardegna, quella di Cagliari e quella di Sassari, siano state abbandonate dai vari Ministeri che si sono succeduti, che nessun gabinetto vi abbia pensato per l'addietro, e che questa legge bisogna riguardarla come una legge quasi riparatrice.

Io ripeto, parlando, non credo di parlare solo nell'interesse dell'Italia in generale, e delle nostre condizioni economiche, ma di parlare anche a pro ed a vantaggio di quelle due nobili provincie.

Quelle due provincie non hanno ora mestieri di altre strade ferrate, ma hanno ben altre necessità, ben altri bisogni, a cui ha dovere il Governo di provvedere, e spero che provvederà; necessità le quali, provvedute a tempo, avranno per effetto d'elevare l'agricoltura a quello stato di prosperità a cui è chiamata dalla nostra posizione politica, dalla nostra civiltà, e più dai nostri bisogni e dalle miserie delle nostre popolazioni.

E che la Sardegna abbia maggior bisogno d'altro che di strade ferrate possiamo rilevarlo da dati statistici che ritragghiamo dagli stessi documenti che ci diede in mano l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici.

La provincia di Cagliari ha già in esercizio 214 chilometri di strade ferrate, e quindi per ogni 10 mila abitanti ne ha 5 chilometri e 107 metri e per ogni chilometro quadrato di superficie 16 metri.

La provincia di Sassari ne ha anche di più, in quanto che avendo 199 chilometri e 122 metri di strade ferrate, ne ha per ogni 10 mila abitanti 7 chilometri 675 metri, e per ogni chilometro quadrato di territorio metri 18.

Io in questo còmputo ho voluto prendere i due elementi della popolazione e della superficie, sebbene sarebbe molto più giusto di prendere degli elementi medî e d'abbassare quello della superficie, in quanto che il suolo è la materia in cui l'uomo esercita le sue industrie, è il mezzo, l'istrumento per cui produce le principali ricchezze nazionali, ma il vero fattore della ricchezza è l'uomo. Quindi quanto maggiore è il numero della popolazione, quanto le popolazioni sono più intelligenti e più industriose, tanto maggiore è la ricchezza nazionale ed in

conseguenza il bisogno delle strade ferrate. Ma ratteniamo pure le popolazioni e le superficie quali sono, che cosa troviamo? Troviamo che la provincia di Cagliari per rapporto a popolazione tiene il 57° posto per estensione di strade ferrate, cioè che vi sono altre 56 provincie delle nostre 69, che hanno minor ferrovie di quella di Cagliari. La provincia di Sassari naturalmente si trova in un posto superiore.

Vi sono ancora ben dieci o dodici provincie le quali hanno meno di 16 o 18 metri di strade ferrate per chilometro quadrato.

Le provincie di Sardegna adunque per ferrovie non si trovano certo in una condizione inferiore alle altre del Regno; e questo voleva dire perchè non si avesse a credere che parlando mirassi al danno di un'isola, che io stimo moltissimo, e che vorrei veder veramente prosperare, e per cui invoco, come per tutte le provincie del Regno, dei provvedimenti molto più energici dalla parte del Governo.

Io diceva fin dal principio, che mi era indotto a parlare non tanto per la legge in esame quanto per sottoporre alcune considerazioni al Senato, al Governo ed al paese, parendomi che fossimo sopra una via la quale non poteva che tornarci di nocumento.

L'onorevole Presidente del Consiglio sa la stima che io ho per lui, ma mi permetta di parlare francamente.

Son dolente dover dire che noi siamo per una via che non può portarci a bene. Abbiamo esordito con una legge senza precedenti, quella del 1879, decretando la costruzione di 1530 chilometri di strade ferrate, abbiamo impegnato il bilancio dello Stato fino al 1890 o 1894, lasciando a disposizione del potere esecutivo le concessioni ed un miliardo e seicentomila lire, quasi che non dovesse esservi più Parlamenti nell'avvenire.

Nella legge che verrà alle nostre discussioni tra pochi giorni nell'ultimo articolo si promettono ancora altri mille chilometri di ferrovie; dimodochè abbiamo già impegni per 2530 chilometri. E sento fuori di questo Senato alcuni dire: ne volevamo anzichè mille, 2700; ma il Ministro ci ha tolto 1700 chilometri di strade, che ci darà altra volta. Ma, o Signori, ove andremo a finire?

Certo che il domandare e l'ottenere a spese dello Stato una comodità torna bene a tutti;

ma farà ciò comodo allo Stato? Sarà utile alla prosperità della nazione? Perchè non prendiamo noi esempio dal Parlamento inglese, che non dà un centesimo per le strade ferrate, e che nondimeno non permette che una ferrovia possa farsi senza un atto del Parlamento?

Nel Parlamento inglese vi è un Comitato permanente per le strade ferrate, che esamina rigorosamente e discute prima di riportare al Parlamento potersi o no concedere la costruzione di una ferrovia.

Questo avviene in quel paese di antiche libertà in cui il Tesoro dello Stato non concorre per verun modo alla costruzione delle strade ferrate. Si guarderebbe bene il Parlamento inglese di permettere ad un Ministro di concedere delle strade ferrate con tutti i vincoli possibili. E quello che non fa il Parlamento inglese, che non contribuisce per verun modo alla costruzione di strade ferrate, perchè lo facciamo noi? Noi, a cui tanti sudori dei contribuenti costano le ferrovie? Ora, questo dare al potere esecutivo facoltà di concedere non questa o quella strada ferrata, ma migliaia e migliaia di chilometri, e senza neppure saper quali e dove, dico francamente, me lo permetta l'onorevole mio amico Genala, non è forza politica.

Se l'avessero offerta a me, Ministro dei Lavori Pubblici, l'avrei rifiutata recisamente; imperocchè a certe pressioni può resistere un Parlamento, ma non alcun Ministro al mondo.

Io non intendo dire che alcuna cosa di questa fatta sia avvenuta; per altro io credo che un uomo è sempre uomo, e resistere a pressioni in certi momenti mi pare impossibile cosa. E io ho veduto un giorno, discutendosi nella Camera dei Comuni sopra un'importantissima opera di bonificazione, quella del Clyde, che offrendosi da alcuni membri del Parlamento ad un Ministro la facoltà di regolarne la concessione, questi rispondere - Signori, non vogliate dare l'esempio che il Parlamento si spogli di uno dei maggiori dei suoi diritti; non permettete che un Ministro possa trovarsi nel caso di non poter rifiutare qualche cosa che non dovrebbe fare. Non introducete nel Parlamento dei precedenti pericolosi. -

E qui avvicinandomi alla fine sono dolentissimo, che come veggio gli altri Ministri in quei banchi, non vegga l'onorevole mio amico il Ministro delle Finanze; imperocchè se tutti i Mi-

nistri sono solidali, se il Presidente del Consiglio è in parte responsabile di tutto ciò che si fa dal Gabinetto, nondimeno io sarei stato lieto che l'onorevole Ministro delle Finanze fosse stato anche al suo posto, specialmente perchè debbo dire qualche cosa che riguarda lui e le sue opinioni.

Signori, è inutile che discutiamo, se in Italia vi sia o non vi sia una crisi agraria; nè ciò sarebbe il luogo.

Sventuratamente vi è, nè io debbo dimostrarlo; sarebbe come il voler dimostrare che adesso è giorno e non è notte.

Il Ministro delle Finanze ha detto in altro recinto che le coltivazioni sofferenti sono sole quelle dei grani e dei risi, e che quindi non vi sia una vera crisi in agricoltura.

Ebbene, o Signori, le coltivazioni del grano e del riso rappresentano il 50 % di tutte le ricchezze annuali agrarie, di cui vive il popolo italiano.

In Inghilterra si semina poco grano in paragone all'Italia. Ora, il Governo, riconoscendo che la coltivazione del grano sia in sofferenza (e questa discussione è stata ampiamente fatta in quel Parlamento), è stato sollecito a riconoscere che vi era crisi agraria.

Quando una produzione, che rappresenta anche il 20 o 30 % dei prodotti agrari, è in sofferenza, non si può dire che non vi sia una crisi ed una gravissima crisi agraria. Ognun sa come in Inghilterra, d'accordo Governo e Parlamento, si sieno nominati dei Comitati per ricercare i provvedimenti per scongiurare la crisi, e come uno ne sia stato mandato in America per studiar bene la questione ed escogitare i mezzi per porvi riparo; e noi, che abbiamo così gran parte della nostra ricchezza annuale agraria in tanta sofferenza, dubiteremo ancora fin se crisi vi sia?

Ora che vi sia crisi agraria niuno può dubitarne. La questione che io pongo dunque è questa. Voi, Ministri, dite che altro rimedio non potete apportare a questa grande e nobile inferma, all'agricoltura italiana, che la perequazione fondiaria e, quando la finanza lo permetterà, la diminuzione del prezzo del sale; ma che non volete, nè potete aggravare ora di un centesimo il bilancio dello Stato, e sta bene. Ma se voi non volete toccare un centesimo del bilancio per l'agricoltura, dove sta la

vita e la morte della nazione tutta quanta, perchè una nazione che perde la floridezza della sua agricoltura, perde pure la civiltà, rannodandosi la questione economica, e massime agraria, sempre alla questione civile e morale, voi che dite di non poter spendere un centesimo per la crisi agraria, come avrete il coraggio di spendere 100 milioni per strade che serviranno a trasportare un decimo di viaggiatore o 100 chilogrammi di merce per chilometro al giorno?

Questa è la principale ragione che mi ha indotto a rivolgere le mie parole al Senato; ed io pregherei il mio antico amico, l'onorevole Presidente del Consiglio, a voler prendere in seria considerazione le gravi difficoltà in cui versa il paese; non facciamo come alcuni i quali non credono all'esistenza di una vera crisi agraria, e che dicono non risguardare le sofferenze che la piccola proprietà. — Questa idea è falsissima, lo dirò francamente; poichè se la piccola proprietà sta male, peggio si trova la grande proprietà. Guardate le grandi ed illustri famiglie che crollano giornalmente per ogni dove. Possiam dire di trovarci ora come in una specie di camposanto ove ha fine tutto il glorioso passato d'Italia! Guardate Napoli ove centinaia erano le famiglie milionarie pochi anni fa, ed ora sono ridotte ad un sì picciol numero che possono contarsi sulle dita.

Dicono che non vi è crisi agraria, e che le terre italiane rendono bene.

Come si può avere questa opinione e raffermarla quando i grani, che sono il nostro principale prodotto agrario, non rendono che 10 o 10 ettolitri e mezzo l'ettaro in media in Italia, mentre si riconosce esservi la crisi in Germania ed in Inghilterra, e tutti se ne preoccupano e se ne spaventano, dai primi uomini di Stato agli ultimi agricoltori, dove il grano rende tre e quattro volte tanto, ossia circa 30 ettolitri l'ettaro?

Io non parlo, Signori, nè per amor di parte nè per ispirito di opposizione, ma sono stato indotto a parlare, benchè la mia salute non sia molto ferma, solamente perchè mi pare quasi di sdebitarmi di qualche cosa che mi opprimeva la coscienza. Prego l'onorevole Presidente del Consiglio, prego l'onorevole Genala, li scongiuro per amor del Paese di ben considerare

la posizione in cui siamo, di volgersi intorno, di vedere le sofferenze generali.

Si parla tanto di sollevare le classi lavoratrici; ebbene, non c'è altro a fare che rinvigorire l'agricoltura.

Il togliere una piccola imposta, per quanto utile possa essere, poco monta; un decimo più o meno non è rimedio valevole pei possessori delle terre; pochi centesimi economizzati nella compra del sale non torrà dalla miseria le più umili lavoratrici; bisogna provvedere ben altrimenti, con altri mezzi a questo gran bisogno della agricoltura e delle numerosissime classi agrarie, che tutte sono in sofferenze.

Il sentir dire che questo o quel provvedimento sia di vantaggio ai grandi proprietari o non ai piccoli è cosa inconsulta. Perchè far escire queste voci da luoghi donde non dovrebbero emanare che delle voci di pacificazione?

Signori, in Italia, come in tutta Europa, camminiamo sul fuoco, più o meno latente; siamo sui carboni ardenti, è inutile sconocerlo. L'uomo di Stato non deve mai pronunciare alcuna parola la quale anche male interpretata possa mettere dissensioni tra classi e classi.

Io sono ben lontano dal credere che qualche onorevole Ministro abbia potuto dire scientemente qualcosa meno che prudente; ma il fatto è che, se un perturbatore qualunque volesse raccogliere qualche parola, ne potrebbe trarre argomento per dire che è prossima a nascere la guerra civile in Italia. Io sono così convinto del tristissimo stato in cui si trova il paese per le infelici condizioni dell'agricoltura, che non ho esitato, nonostante la grande stima che ho per tutti gli onorevoli uomini che seggono al Governo, di aprire al Senato tutto il mio animo, e se mai qualche parola un po' aspra, che non credo, fosse uscita dal mio labbro, l'intendo come non detta e ne dimando venia al Senato ed ai Ministri.

Non so se avrò altra volta il piacere di parlare a questo alto Consesso, non so se potrò esprimere altra volta le mie persuasioni; ma io prego caldamente gli onorevoli Ministri di volersi frenare in questa via in cui sono entrati, di far sosta e di volerne dare oggi l'esempio consentendo di sospendere la discussione di questo progetto di legge; imperocchè 100 milioni sono tale somma che potrebbe formare

la prima base per rilevare le infelicissime condizioni agricole italiane.

E qui conchiudendo ringrazio il Senato per la bontà che ha avuto di ascoltarmi con tanta benignità e propongo il seguente ordine del giorno:

« Il Senato prendendo in considerazione le condizioni economiche del paese e la poca utilità di accrescere per ora le ferrovie della provincia di Cagliari e di quella di Sassari, passa all'ordine del giorno ».

Senatore PASELLA, *Relatore*. Domanda la parola.
PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PASELLA, *Relatore*. Io non seguirò gli onorevoli preopinanti nelle loro dottissime ed importanti discussioni le quali forse serviranno agli onorevoli Ministri per loro norma nelle ulteriori iniziative di proposte di ferrovie.

Ma per quanto è della legge che ora si discute mi consentano di notare che quelle osservazioni dottissime ed importanti avrebbero avuto sede opportuna allorché il Senato discusse e votò la legge del 29 luglio 1879, colla quale furono decretate tutte le reti secondarie delle linee ferroviarie d'Italia.

L'onorevole Senatore Devincenzi che ha così bene stigmatizzato lo stato attuale dell'Italia abbia il coraggio di prendere l'iniziativa per domandare la revoca o la sospensione della legge 1879, e quando verrà il giudizio universale per tutte le linee secondarie dell'Italia anche la Sardegna subirà la sua sorte; ma finché quella legge sussiste ed impera e finché quella legge è in esecuzione per tutte le altre provincie continentali e sicule, credo che sarebbe atto poco equo cominciarne la sospensione per le provincie della Sardegna, che ha contribuito e contribuisce a tutti gli oneri dello Stato, e per le ferrovie principali ha dato un contributo che forse uguale non hanno corrisposto altre provincie, esibendo una quantità di beni ademprivili che furono poi venduti dal demanio.

Con quella legge del 1879 con la quale furono provvedute tutte le linee secondarie d'Italia, non si potè egualmente provvedere per la Sardegna, per le ragioni che ampiamente ha svolto l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici nella sua Relazione, cioè perchè allora non erano in esercizio le linee principali e perchè mancavano

molti dati necessari per conoscere le vie da doversi percorrere.

Ora, essendo da oltre un anno compiuta quella rete principale, è giusto che il Governo si sdebiti di un impegno che aveva solennemente assunto colla Sardegna, e il Senato votando questo progetto di legge rende non solo soddisfatto un altissimo principio di economia, ma rende omaggio alla giustizia, la quale non consente che vi sia disparità di trattamento tanto negli oneri come nei vantaggi tra le diverse provincie dello Stato.

L'onorevole Devincenzi ha voluto entrare nei calcoli dei prodotti delle ferrovie Sarde. Mi consenta che io faccia qualche riserva intorno all'esattezza di quei calcoli; ma se mai fossero esatti, io ne trarrò una conseguenza contraria allo scopo che si era proposto, ed è che se le ferrovie della Sardegna rendono poco è perchè mancano le arterie colle quali possano essere alimentate, e queste saranno sufficientemente provvedute colle linee secondarie contemplate da questa legge.

Perciò mentre l'Ufficio Centrale si oppone all'accettazione dell'ordine del giorno, domanda che si proceda oltre nella discussione della legge.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Domanda la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. L'onorevole Senatore Marescotti finì il suo discorso dicendo, che le leggi arrivano al Senato ormai tanto compromesse, che il Senato nonchè respingerle non può nemmeno modificarle.

Ora, di fronte a quest'affermazione, il Governo crede conveniente dichiarare che nulla è più lontano dalle sue intenzioni che il voler come che sia menomare la libertà di giudizio e di voto del Senato, tanto sui particolari quanto su tutto l'insieme della legge, ed è pronto a prendere in attenta e benevola considerazione qualsivoglia proposta sia per partire o dall'onorevole Marescotti o da altri, in occasione del progetto che ora si discute.

L'onorevole Devincenzi ha preso occasione dalle strade ferrate secondarie della Sardegna per fare una specie di discussione generale intorno all'andamento della legislazione ferroviaria nel Regno. Egli ha cominciato per dipingere con neri colori le condizioni dei bi-

lanci e delle ferrovie italiane; ha stigmatizzato poi il criterio col quale il Governo ha proposto questo progetto di legge, chiedendo la facoltà di dare a concessione le strade ferrate secondarie della Sardegna; ed ha finito criticando il sistema delle strade ferrate di quarta categoria.

Per cominciare da quest'ultimo dirò che a me sembra che il sistema delle strade ferrate di quarta categoria già sancito dalla legge del 1879, e approvato in conseguenza anche dal Senato, non abbia dato risultati tali da meritare le censure che ho sentito fare. E quanto al sistema tenuto dal Governo nel presentare questa legge mi pare anzi che meriti lode dall'onorevole Devincenzi.

Poche parole basteranno a dare ragione dell'opera del Governo.

Ricorderà il Senato che la legge del 1879 coll'art. 33 faceva obbligo al Governo di presentare un anno dopo l'apertura al pubblico servizio delle ferrovie Sarde, allora in costruzione, un progetto di legge per la rete delle ferrovie secondarie nell'isola di Sardegna.

Sono omai passati tre anni dal giorno in cui fu aperto l'ultimo tronco della rete sarda ora in esercizio, e da quel giorno in poi i Deputati dell'Isola più volte con pubbliche interrogazioni alla Camera hanno reclamato dal mio predecessore e da me, l'adempimento dell'obbligo che il Governo aveva in forza di quella legge.

Ora i Parlamenti possono mutare le leggi, ma i Governi le debbono soprattutto e innanzi tutto osservare, anche per dare esempio al paese che essi, per parte loro, sono i primi a rispettarle.

Era adunque necessario che il Governo presentasse un progetto per la costruzione delle ferrovie complementari della Sardegna.

Ma poichè non si avevano studi sufficienti per poter formare un giudizio esatto sul costo delle strade, e in base a questo stipulare un contratto, il Ministero preferì di chiedere al Parlamento la facoltà di fare le concessioni, purchè la garanzia non oltrepassasse un determinato limite per chilometro.

E questo sistema che ora mi pare condannato dall'onorevole Devincenzi, è stato appunto l'onorevole Devincenzi a introdurlo nella legislazione ferroviaria italiana.

Infatti il nostro progetto è vivo sopra quello delle strade ferrate delle provincie venete e di Mantova del 29 giugno 1872, che porta la firma dell'onorevole Devincenzi allora Ministro dei Lavori Pubblici.

A noi è sembrato che fosse questa la via più prudente per ubbidire da una parte alla legge, e per non fare dall'altra un salto nel buio.

Infatti cosa vi si chiede col progetto di legge attuale? Di autorizzare il Governo a fare un contratto a condizioni possibilmente migliori di quelle che sono stabilite dalla legge stessa. Infatti il Governo cercherà di stipulare il contratto con una garanzia inferiore a quella di lire 10,500 chiesta con questo progetto di legge; e spera di poterci riuscire.

Evidentemente nello stabilire questa *somma massima* di garanzia esso ha tenuto conto di certi progetti approssimativi che sono stati fatti, ma lungi dall'accettarli non ha voluto nemmeno produrli al Parlamento e ha assolutamente rifiutato di ammetterli neppure come base di qualsivoglia trattativa.

Le linee di 4^a categoria sono su per giù esse pure una concessione che il Governo chiede la facoltà di fare; quindi i due sistemi di concessione sono quasi uguali. Ma l'onorevole Devincenzi anticipando in certo modo quella discussione che il Senato a suo tempo farà largamente sul progetto di riordinamento delle strade ferrate italiane, ha voluto pronunziare fin d'ora un giudizio severo su quel progetto e biasimare il Governo di avere acconsentito all'aggiunta di quei mille chilometri che egli ha chiamato una pressione.

Ora è necessario che, senza entrare troppo nel tema, che mi riservo di trattare a suo tempo, è necessario dico che io esponga al Senato le cose come sono perchè non s'ingrossino e esagerino.

Che cosa è avvenuto dinanzi all'altro ramo del Parlamento circa questi 1000 chilometri di quarta categoria?

La legge sull'ordinamento per l'esercizio ferroviario presentata dal Governo non ne faceva parola; ma nella discussione del bilancio più ordini del giorno furono proposti per invitare il Governo a chiedere al Parlamento la facoltà di concedere altri 1000 chilometri di quarta categoria onde soddisfare le domande di Comuni

e Provincie che domandavano la concessione di strade d'interesse locale.

Risposi allora che in occasione del bilancio non potevo prendere altro impegno fuori di quello di studiare; e gli onorevoli Deputati e la Camera presero atto delle mie parole; ma invitarono il Governo a provvedere. Poco dopo la Commissione deputata a esaminare il progetto di legge per il riordinamento delle strade ferrate italiane, fece rivivere quella poposta inserendola nel progetto con un articolo aggiuntivo. Il Governo dichiarò che le condizioni del bilancio non consentivano nessuna nuova spesa ferroviaria fino a tanto che non si fosse provveduto a costruire le strade già votate dal Parlamento. Ma la Commissione replicò che quei 1000 chilometri non erano da farsi subito e direttamente a carico del bilancio dello Stato, ma bensì da concedere ad altri, e che lo Stato avrebbe poi pagato la sua quota quando le condizioni del bilancio lo avrebbero consentito. Il Ministro delle Finanze dichiarò che non poteva prendere impegno di pagar nessuna quota per i 1000 chilometri di quarta categoria se non dopo il decennio dalla data della legge ora sottoposta al vostro esame. E così fu stabilito che le quote dello Stato comincierebbero a decorrere solamente dall'undecimo anno.

Or dunque vede l'onorevole Devincenzi se si possa dare grande importanza a questi mille chilometri di quarta categoria nei loro rapporti col bilancio dello Stato, quando questo non avrà nessun onere prima che passi un decennio; e quando è stabilito che se i Comuni e le provincie vorranno avere concessioni, converrà che essi sopportino e la spesa della costruzione e l'interesse delle somme e le perdite probabili nell'esercizio della strada.

Giudichi il Senato come vuole quell'articolo; ma lo giudichi tal quale è, non immaginando che s'impongano ora al bilancio dello Stato oneri che effettivamente non gli saranno imposti se non quando li potrà sopportare.

Respingo poi assolutamente l'idea di ogni pressione, giacchè il Governo non l'avrebbe assolutamente subita.

Senatore DEVINCENZI. Domando la parola.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Non so davvero come si possano chiamar pressioni le domande che legalmente dalla Camera, dalle

Commissioni parlamentari, dagli Uffici vengono fatte nei Governi parlamentari.

Questo linguaggio si potrebbe forse usare quando il Governo non scaturisse dalla volontà del paese, o quando i rappresentanti che chiedono la soddisfazione di bisogni delle popolazioni fossero da considerarsi come persone che patrocinano interessi privati. Ma il Governo non ha avuto nè avrà mai una simile opinione della Rappresentanza del paese.

L'onorevole Devincenzi è entrato poi a ragionare sulle strade ferrate della Sardegna in particolare; e si è chiesto se la proposta di legge fatta dal Governo soddisfi ad una vera necessità dell'Isola.

Le strade che già sono aperte ed in esercizio danno, egli dice, un così scarso prodotto, che davvero dovrebbero sconsigliare il Governo dal farne qualsivoglia altra.

Io non posso che ripetere quello che ha detto dianzi l'onorevole Relatore:

Vi è una legge; e bisogna eseguirla. Del resto se criterio dell'importanza economica delle strade fosse l'unico di cui si deve tener conto per deliberarne la costruzione, io chiedo all'onorevole Devincenzi, - che allora aveva parte cospicua nella maggioranza che reggeva i destini d'Italia, - se si sarebbero fatte per esempio le strade Calabresi, le quali per lunghi anni hanno reso anche meno delle Sarde? E così quante altre strade non si sarebbero fatte!

Ma vediamo se è giusto il calcolo fatto dall'onorevole Devincenzi.

Egli ha detto: Vedete, queste strade, che prima rendevano fino a cinque mila lire, nell'anno 1883 non hanno reso più che 3500 lire. E qui, sminuzzando le cifre del traffico e dei viaggiatori, è venuto a concludere che c'è un terzo di viaggiatore per chilometro e 150 chilogrammi di merci a piccola velocità.

Ora, io non voglio nè contestare nè confermare l'esattezza dei calcoli del Senatore Devincenzi, che però vorrei rifare per conto mio; ma prego il Senato a voler osservare un'altra cosa, che cioè, quando si giudica dell'importanza di una strada ferrata, non si deve prendere a calcolo soltanto, com'egli ha fatto, il viaggiatore o la merce a piccola velocità che pagano a tariffa.

Le ferrovie più che da ragioni economiche sono qualche volta consigliate da considerazioni

politiche, le quali particolarmente in Italia hanno sempre avuto gran peso. Anzi per questo appunto l'Italia ha dovuto sempre pagare molto di garanzie. In Italia il concetto politico ha sempre percorso e predominato il concetto economico. È vero che in Inghilterra si segue un sistema opposto; ma l'Inghilterra è in ben altre condizioni politiche che non l'Italia. Crede l'on. Devincenzi che avremmo compiuta e rassodata l'unità italiana senza le strade ferrate?

Quando il Parlamento votava le ferrovie si preoccupava dell'effetto politico assai più che di sapere se avrebbero reso quattro o cinquemila lire al chilometro soltanto.

Perchè si sono fatte le Calabresi, se non per ragioni politiche? La ragione economica è venuta in seconda linea; ed ecco perchè le strade ferrate del Regno rendono nell'Alta Italia moltissimo, ma nell'Italia Meridionale poco, e poco anche nell'isola di Sardegna.

Del resto non è tutto compreso, nemmeno economicamente, nei dati percentuali accennati dal Senatore Devincenzi; perchè conviene considerare che quello che le ferrovie rendono non è solamente notato nel prodotto lordo: v'è ciò che si vede, ma anche ciò che non si vede.

Ora vi è una parte di servizio effettivo che rende la strada ferrata e che non appare da quella percentuale di prodotto che ha fatto l'onorevole Devincenzi. Ci sono, per esempio, i trasporti gratuiti fra cui la posta la quale non paga che solo per i pacchi, e anche per questi soltanto oltre un determinato servizio. Poi ci sono servizi semi-gratuiti. I generi di privativa, come i sali, i tabacchi, pagano poco; i militari hanno il ribasso del 78 %; i carabinieri e i detenuti hanno tariffe ridotte; lo stesso si dica per gli impiegati e via discorrendo. Se si pagasse da tutti come in Inghilterra a tariffa intera, io credo che il prodotto delle ferrovie Sarde sarebbe forse raddoppiato. Ma non è questo l'argomento principale per me.

Io dico: sia pure che l'attuale rete della Sardegna renda poco; ma crede l'onorevole Devincenzi che l'attuale rete ferroviaria della Sardegna - se pure merita il nome di rete una linea sola con due diramazioni alle estremità - non produca poco appunto perchè è disegnata male? L'onorevole Devincenzi suppone che le linee esistenti traversino le parti le più fertili e popolate; e questo non è esatto.

E poi quando si ha una linea sola senza confluenti, ma che cosa volete che questa produca? Siamo precisamente nel caso di una industria la quale appunto perchè ha fatto una spesa forte, bisogna poi che a questa ne aggiunga altre ancora per rendere fruttifera quella fatta prima.

Il Governo non poteva dissimularsi questo stato di cose; e francamente dirò all'onorevole Devincenzi che se non avessi avuto una legge da eseguire, - che cosa vuole onorevole Devincenzi, io ho il debole quando v'è una legge, di eseguirla! - se non avessi avuto, dico, una legge da eseguire, avrei preferito di consigliare la Sardegna a spendere in bonifiche prima che in istrade; ma c'è la legge da eseguire e c'è il voto unanime di tutti i Consigli della Sardegna e del Parlamento che hanno invece preferito questa via, ed io la seguito. Nell'eseguirla però non vi propongo di costruire strade di primo ordine, ma strade economiche.

L'onorevole Senatore Marescotti consigliava di fare dei tranvai. Ebbene i tranvai si fanno sulle strade che già esistono, ma quando le strade non vi sono o non sono adeguate allo scopo, bisogna, per fare i tranvai, prima costruire le strade, e poi metterci le rotaie. E che cose sono altro le ferrovie proposte con questo progetto di legge se non poco più che dei tranvai?

L'onorevole Senatore Devincenzi con la sua legge delle vie obbligatorie ha accresciuto di molto il numero delle strade in tutto il Regno e moltissime ne furono costruite nelle quali, se si facesse la statistica del carreggio, io credo che si vedrebbe che non ci passa neanche un carro. Ma come non sarebbe equo giudicare della utilità delle strade rotabili della Sardegna alla stregua della statistica del carreggio, così non è equo giudicare dell'utilità delle ferrovie dal solo prodotto lordo.

Finchè l'onorevole Senatore Marescotti si limita a raccomandare al Governo di adottare per la Sardegna le ferroviarie più economiche io sono nel suo ordine d'idee; e perciò appunto il progetto di legge propone strade ferrate a scartamento ridotto le quali non costeranno, come l'on. Senatore Devincenzi suppone, 100 milioni.

Senatore DEVINCENZI. Scusi, 5 milioni di rendita fanno cento milioni, è chiaro!

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Ma consideri onorevole Senatore Devincenzi che nei 5 milioni di rendita sono comprese anche le garanzie dell'esercizio, mentre ora si parla della sola costruzione della strada.

Quando l'onorevole Devincenzi avesse speso 100 milioni nella costruzione delle strade, per l'esercizio non gli resterebbe più nulla. Che se poi egli vuol tener conto altresì della perdita dell'esercizio, non deve trascurare dall'altra parte il probabile prodotto che va a diminuire le 10,500 lire di quota fissa.

Valutando entrambi questi elementi, egli vedrà che la vera spesa di costruzione si riduce a 55 o 60 milioni. E non crediate che sia una spesa da farsi in un anno: sarà invece divisa in tre periodi della durata insieme di 12 anni, e anche di più se il Senato così vuole. Ma io credo che in 12 anni vi sia tutto il tempo per una progressione graduata incominciando dalle strade che possono rendere di più, come ad esempio la prima che va da Cagliari ad Isili. Questa traversa un paese fertile, e che potrà produrre molto.

Ed in Sardegna sono parecchie queste valate fertili, e abbondanti di ricchezze minerarie, le quali non potranno venire sfruttate se non quando la spesa di trasporto del minerale venga fatta a buon mercato. Alcuni brevi tronchi sono già stati costruiti a spese private come quelli per Monteponi e Montevecchio, miniere già note, ricche ed esplorate. Ma altre ve ne sono che non attireranno i capitali se non quando avranno la sicurezza di trasporti che non assorbano talmente il reddito da rendere impossibile l'impresa.

Il concetto dell'onorevole Marescotti sarebbe quello di spendere nella costruzione delle strade il meno possibile, e procurare invece di fare dei ribassi nelle tariffe, affinché possano agevolarsi maggiormente i trasporti così dei prodotti agricoli come anche di quelli minerari. Ciò egli diceva come raccomandazione; e una raccomandazione simile fu fatta anche nell'altro ramo del Parlamento al Governo, il quale ne terrà certamente conto.

Intanto, ove il Senato approvi, questo progetto di legge, la cifra di 10,500 lire qui stabilita sarà ritenuta come massima della spesa, ed anzi il Governo crede e spera di ottenere patti migliori.

Questo miglioramento dei patti potrà consistere o in una nuova garanzia, o in un miglioramento della sezione delle strade, o in un ribasso delle tariffe. Se si ribasseranno le tariffe - e credo questa sia la via migliore - allora sarà anche più facile di dare un efficace impulso anche al movimento di quelle merci che altrimenti non ne avrebbero.

E concludo ripetendo che con questo progetto di legge il Governo non fa altro che pagare un debito suo. Esso non poteva tralasciare di presentarlo senza mancare alla volontà del Parlamento.

Senatore DEVINCENZI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore DEVINCENZI. Prendo di nuovo la parola solo per dare uno schiarimento, ed è che non è mio uso, non è uso di niuno in quest'Aula di pronunciare parole che possano tornare offensive a chicchessia, sia che segga sui nostri banchi, sia in quelli dei Ministri; tutti siamo compresi dell'alta dignità del Senato.

L'onorevole ministro Genala avendo raccolto una mia parola, *pressione*, non ha inteso il senso in cui io la diceva; la ripeto e confermo. Credo sia sana politica di porre coloro i quali debbono governare nell'assoluta indipendenza in cui l'uomo di Stato deve sempre trovarsi, ed avviso che la massima che ho ricordato del Parlamento e del Governo inglese, riportando il fatto di un Ministro che non volle accettare l'incarico di dare la concessione di una grande bonifica, sia giustissima, tanto che desidererei di vederla costantemente seguita anche in Italia. Pertanto, quando io ragionava di pressioni, ne parlava in una maniera astratta e come in un concetto di governo; e ripeto che fo caldi voti che il principio che ho testè ricordato entri ad informare il Governo italiano, poichè coloro i quali fanno parte di un Governo non solo non debbono tollerare delle pressioni, ma non debbono mai mettersi in condizioni che possa immaginarsi che sopra di loro si possano fare pressioni. (*Benissimo*).

Dopo questo risponderò ancora a qualche altra osservazione dell'onorevole Genala.

Egli ha asserito aver io detto che si spenderà 100 milioni per la costruzione delle proposte strade ferrate e che invece non se ne spenderanno 40.

Io non ho tenuto conto separato nè delle co-

struzioni, nè dell'esercizio, come egli ha fatto; facea solo osservare che, votandosi questa legge, nel bilancio dello Stato verranno a gravare 5 milioni all'anno, che rappresentano 100 milioni.

Quanto poi a ciò che ha risposto all'onorevole Marescotti riguardo ai *tramways*, dicendo che non ha proposto dei *tramways* perchè fra comuni e comuni di Sardegna non vi sono delle strade ordinarie, su cui situarli; mi permetta l'onorevole Ministro di dirgli che forse perchè non è da molto tempo alla direzione del suo Ministero, non avrà avuto agio ed opportunità di considerare le condizioni stradali dell'Isola di Sardegna.

Fin dal tempo del Governo Sardo, se non erro, fu mandato l'ispettore generale, il Senatore Bella, perchè congiungesse con strade ordinarie tutti i comuni di Sardegna, e colà non vi è un comune che non abbia la sua strada.

Finalmente non credo che le strade ferrate possono esser giudicate cogli stessi criteri con cui si giudicano le strade obbligatorie. Mi permetta, onorevole Ministro, di ricordare che la strada obbligatoria è la vita del cittadino, e che necessariamente bisogna che la strada obbligatoria sia percorsa, a meno che non muoiano tutti i cittadini. Non può immaginarsi che le strade obbligatorie non siano frequentate e che un decimo di cittadino soltanto le percorra, come avverrebbe di quelle ferrovie complementari.

In ultimo l'onor. Ministro ne viene a dire: c'è una legge, e io debbo eseguirla. Il Governo ha fatto bene di eseguire la legge, se così ha creduto; noi, secondo me, faremmo meglio a respingerla, in quantochè non c'è alcuna legge che possa obbligare il potere legislativo a farne un'altra che non faccia il bene del paese. Il Parlamento può far tutto, dicono gl'Inglesi, fuorchè tramutare l'uomo in donna; ed è nostro dovere di esercitare questo alto potere che abbiamo a vantaggio dello Stato e della nazione.

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno*. Poichè l'onorevole mio amico il Senatore Devincenzi ha rivolto qualche parola anche a me, io credo conveniente di aggiungere poche parole a quelle del mio egregio collega, il Ministro dei Lavori Pubblici.

Il Governo non potrebbe assolutamente accettare l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Senatore Devincenzi, perchè ha l'obbligo, prescritto nella legge del 1879, di compiere con le ferrovie secondarie la rete ferroviaria della Sardegna.

Io ero Ministro in quel tempo, e ho assunto quell'obbligo senza pressione, con pienissima coscienza di fare il debito mio; e ora crederei di mancare al mio dovere se non mantenessi quell'impegno.

Io prego il Senato di accogliere benignamente le brevi mie parole non solo, come ho detto, per impegni dipendenti dal mio ufficio, ma anche per le cognizioni speciali che ho dello stato dell'isola di Sardegna.

Io ho avuto occasione di occuparmi della Sardegna, qualche tempo addietro, come sarebbe a dire 36 anni or sono - onorevole Devincenzi - quando la Sardegna non aveva che una unica strada, che l'attraversava, strada di un'unica categoria, che univa i due capi dell'Isola, cioè Cagliari e Sassari; e non ve n'erano altre.

Quindici anni or sono ho poi fatto parte di una Commissione d'inchiesta, la quale ha percorso tutta la Sardegna, e l'ha percorsa minutamente, non lasciando escluso dalle sue visite un solo capoluogo di mandamento. In quel tempo, onorevole Devincenzi, vi era solamente un breve tronco di strada ferrata, pochissime erano le strade provinciali, quasi nessuna strada comunale, così che la Commissione d'inchiesta, percorrendo l'Isola in 39 giorni, dovette fare il suo viaggio quasi sempre a cavallo; e questo, onorevole Devincenzi, accadeva soltanto quindici anni or sono; tanto che io ho dovuto persuadermi che in Sardegna, in quel tempo, l'uomo che non sapesse stare a cavallo, era come un uomo che non avesse gambe. E rammento di aver veduto in una delle città principali della Sardegna (il clima, come ognuno sa, è molto mitè, massime in riva al mare) ho veduto un semplice contadino, il quale certo doveva attendere ad affari di agricoltura, procedere colle gambe ed i piedi nudi, come se ne vedono molti, ma con uno sperone attaccato al piede; prova anche questa, che in quel tempo la viabilità della Sardegna era molto arretrata, o per dir meglio, non esisteva.

Io ho poi anche un obbligo speciale perchè sono stato iniziatore della prima strada ferrata della Sardegna, che fu approvata nel 1863.

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1885

Per queste considerazioni speciali - e lo dico proprio a cuore aperto, - io prego il Senato di prendere in considerazione questo disegno di legge: è un vero atto di giustizia per la Sardegna, ed è anche un atto di buona amministrazione per parte del Governo.

La strada ferrata più importante che presentemente è esercitata nell'Isola, ne percorre, è vero, la linea principale, ma, anzichè essere la linea economicamente più importante, è la più facile, perchè percorre la parte piana che sta fra i vari sollevamenti dell'Isola: ma la Sardegna ha infiniti elementi di ricchezza, i quali senza il complemento delle strade ferrate rimarranno morti.

Ora mi si permetta di completare una frase del mio egregio collega il Ministro dei Lavori Pubblici.

Egli ha detto che una di queste strade, quella da Cagliari a Isili, traversa una delle regioni più prospere dell'Isola, ed infatti essa attraversa la parte centrale e fra le altre regioni la così detta Trexenda, che credo sia appunto la plaga più ricca e più fertile di tutta Italia, giacchè vi ho veduto i cereali superare l'altezza di un uomo. Ora la mancanza di strade ferrate fa sì che tutta questa ricchezza sia deprezzata.

Come di questa, si dica di altre fertilissime plaghe dell'Isola; da ciò la necessità del complemento di strade, per sviluppare tutte queste ricchezze, tutti questi elementi di prosperità, che altrimenti non avrebbero alcun valore, poichè oggidì, onorevole Senatore Devincenzi, le strade ordinarie non bastano più.

Io credo che questo sia il desiderio del paese in generale, - oltrechè, quando si tratta di giustizia, bisogna considerare le questioni del tornaconto come in seconda linea: la massima *fiat justitia et pereat mundus*, quantunque troppo assoluta, ha pure il suo valore. E qui appunto si tratta di fare un atto di giustizia.

Permetta l'onorevole Devincenzi che gli faccia un'altra osservazione, così come ora mi soccorre alla mente.

Io sono intimo da molti anni coll'onorevole Devincenzi; fui suo collega nella pubblica amministrazione, l'ho conosciuto come un grande promotore della viabilità, so che i suoi studi gli hanno costato molta fatica, e ricordo an-

cora certi discorsi che abbiám fatto insieme, che si conclusero sempre col restar d'accordo.

Ora mi permetta di fargli notare una circostanza, che a me pare sia proprio una tendenza del nostro secolo.

Egli, così pratico delle usanze inglesi, mi permetterà di ricordare il proverbio inglese, che il tempo è denaro, e di osservare che come dovunque si va trasformando il materiale navale e vediamo che la vela ha ceduto il posto al vapore, il legno ha ceduto il posto al ferro, i noli diventano sempre più a buon mercato per i perfezionamenti della meccanica navale, così una tendenza irresistibile mira a cambiare le strade ordinarie di tutte le classi in strade ferrate, e si hanno le strade di prima categoria, che sono le grandi arterie, poi quelle economiche, poi altre a sezione ridotta, poi tranvai che si estendono dappertutto e per avere i quali si hanno domande insistenti da tutte le parti d'Italia.

Se l'onorevole Devincenzi provasse a interrogare un Sardo, scègliendo a caso il primo che incontrasse che potesse essere tenuto per interprete degli interessi, dei bisogni, dei desideri dell'Isola, e gli chiedesse quale sia la cosa più desiderata per la sua prosperità, udrebbe quasi l'eco di un voto unanime, d'un plebiscito domandare le ferrovie. E su ciò mi sia lecito ricordare che un cieco in casa sua vede più che un veggente in casa altrui.

E però io spero che, riflettendo a queste condizioni di cose, tenendo conto del lasso di tempo prefisso per l'esecuzione della legge, ricordando che io non potrei essere giustamente accusato di prodigalità, accusa che rare volte mi fu rivolta, perchè a scagionarmene basterebbe guardare alla mia vita parlamentare e considerare in quale stato io ho trovato le finanze ed in quale le lascierò quando abbandonerò il potere, io spero, ripeto, che gli onorevoli oppositori vorranno dichiararsi soddisfatti.

Io non credo, ripeto, di poter essere accusato di prodigalità, di essere facile a consentire a spese che rechino danno allo Stato; e però prego l'onorevole Devincenzi e il Senato di voler accordare il loro voto al presente disegno di legge.

Ora mi resta soltanto di rispondere ad un cenno fatto dall'onorevole Devincenzi riguardo all'onorevole mio Collega il Ministro delle Fi-

nanze. Io credo che alcune parole pronunziate dall'onorevole mio Collega siano state interpretate in un modo non conforme al vero. Io dichiaro di essere intieramente d'accordo con l'onorevole Ministro delle Finanze; e sulla questione toccata dall'onorevole Devincenzi l'accordo col mio Collega è intimo e perfetto, in questo senso, che io riconosco i bisogni dell'agricoltura, riconosco che il Governo deve fare quello che è possibile, senza disestare il bilancio, per migliorarne le condizioni; ma tale miglioramento deve essere contemporaneamente diretto a migliorare le condizioni di chi possiede e di chi lavora la terra. Io non capisco divisioni tra queste due classi di cittadini, anzi credo che dividerle sia un gravissimo errore politico, quasi direi un delitto.

Io spero che l'onorevole Devincenzi accetterà questa mia dichiarazione, e bandirà dall'animo suo il timore che possa esservi diversità di opinioni nel Ministero, e prego di nuovo il Senato di dare il suo voto favorevole al presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Ministro degli Affari Esteri, lo prego dire se e quando egli intende rispondere alle interpellanze sulla politica coloniale, di cui ho tenuto parola in principio di seduta.

MANCINI, *Ministro degli Affari Esteri*. Io non conosco che una sola interpellanza; prego quindi l'onorevole signor Presidente di volermi leggere le altre.

PRESIDENTE. Allora rileggo il testo delle due interpellanze. La prima è dell'onorevole Senatore Caracciolo di Bella, e suona così:

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole Ministro degli Affari Esteri sugli intendimenti del Governo rispetto alla politica coloniale e sulla notizia di una spedizione militare per Assab ».

La seconda è del Senatore Vitelleschi, e dice:

« Il sottoscritto chiede di interpellare l'onorevole Ministro degli Affari Esteri sul concetto che dirige le operazioni militari nel Mar Rosso, e sulla misura dei provvedimenti presi per attuarle ».

MANCINI, *Ministro degli Affari Esteri*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MANCINI, *Ministro degli Affari Esteri*. Il Senato non ignora che nell'altro ramo del Parlamento io ho già accettato, a nome del Governo, parecchie interpellanze sopra i medesimi argomenti e che anzi è già stato fissato il prossimo giorno di martedì pel loro svolgimento.

Pregherei quindi la cortesia del Senato a volermi permettere di chiedergli di fissare una seduta a sua scelta, ma dopo esaurita la discussione delle interpellanze alla Camera Elettiva, dichiarando fin d'ora che io sono ai suoi ordini per rispondere, nel giorno da fissarsi, alle interrogazioni che mi vennero rivolte in questo Alto Consesso.

Senatore CARACCIOLÒ DI BELLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CARACCIOLÒ DI BELLA. Parmi che l'onorevole signor Ministro potrebbe egli stesso assegnare il giorno in cui, libero dai precedenti impegni che lo stringono alla Camera dei Deputati, potrà rispondere alla mia interpellanza ed a quella dell'onorevole Vitelleschi, e credo che il mio egregio amico Vitelleschi non sarà contrario a questa mia proposta.

MANCINI, *Ministro degli Affari Esteri*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MANCINI, *Ministro degli Affari Esteri*. Non saprei determinare con precisione il giorno in cui mi sarà concesso di rispondere alle interrogazioni degli onorevoli Caracciolo di Bella e Vitelleschi, perchè non so se le interpellanze che debbono svolgersi alla Camera dei Deputati si esauriranno in una sola tornata.

Disponga quindi il Senato come stimerà meglio.

Senatore VITELLESCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore VITELLESCHI. Siccome è probabile che lo spazio di tre giorni sarà sufficiente per lo svolgimento delle interpellanze alla Camera dei Deputati, così credo che si potrebbe fissare il giorno di sabato 21 corrente per lo svolgimento della mia interpellanza e di quella del Senatore Caracciolo di Bella.

Naturalmentè, se in quel giorno l'onorevole Ministro non fosse libero, allora si rimetterà la discussione ad altro giorno da destinarsi.

SESSIONE DEL 1882-83-84-85 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1885

PRESIDENTE. Allora se nessuno fa altre proposte in contrario, per lo svolgimento delle due interpellanze resta fissato il giorno di sabato 21 corrente, salvo il rinvio ad altra seduta nel caso che il signor Ministro non sia libero dalla discussione della Camera.

MANCINI, *Ministro degli Affari Esteri*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Presentazione di un progetto di legge.

MANCINI, *Ministro degli Affari Esteri*. Ho l'onore di presentare al Senato un disegno di legge approvato dalla Camera dei Deputati, di concerto coi miei colleghi delle Finanze, di Agricoltura, Industria e Commercio, e della Marina, per l'approvazione di una « Convenzione di commercio e di navigazione fra l'Italia ed il Madagascar ».

Inoltre per semplice comunicazione, ed in omaggio all'art. 5 dello Statuto, ho anche l'onore di presentare al Senato una convenzione di amicizia e commercio fra l'Italia ed il re dello Scioa, ed un'altra simile col sultano dell'Aussa.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro degli Affari Esteri della presentazione di questo progetto di legge e dei documenti; dessi seguiranno la solita procedura.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Prima di chiudere la discussione generale del progetto di legge in discussione, debbo leggere l'ordine del giorno proposto dal Senatore Devincenzi il quale suona così: « Il Senato, prendendo in considerazione le condizioni economiche del paese e la poca utilità di accrescere per ora le ferrovie delle provincie di Cagliari e di Sassari, passa all'ordine del giorno ».

Senatore DEVINCENZI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore DEVINCENZI. Io sono lieto di aver dato l'opportunità all'onorevole Presidente del Consiglio di fare quelle dichiarazioni che ha fatte e le quali veramente saranno accolte con plauso dal Paese; cioè a dire che egli seriamente intende di occuparsi dei bisogni dell'agricoltura, questa gran fonte dell'industria nazionale. A noi piace di prenderne atto.

Per parte mia ritengo le conclusioni e voterò contro la legge; ma, dopo le dichiarazioni fatte

dall'on. Presidente del Consiglio, non posso fare altro che ritirare il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Rimane dunque ritirato l'ordine del giorno testè letto.

Non essendovi altri oratori iscritti dichiaro chiusa la discussione generale.

Prima di passare agli articoli darò lettura dell'ordine del giorno proposto dall'Ufficio Centrale:

« Il Senato, confidando che non sarà intrapresa la costruzione di alcune linee in Provincia che non vi abbia previamente assentito e siasi regolarmente impegnata a pagare il contributo, passa alla discussione degli articoli ».

Domando all'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici se lo accetta.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Io accetto quest'ordine del giorno nel senso che non importi alle provincie l'onere di una strada quando questa strada non convenga di farla.

PRESIDENTE. Lo pongo ai voti.

Chi lo approva, è pregato d'alzarsi.

(Approvato).

PRESIDENTE. Ora si passa alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato ad accordare per decreto reale all'industria privata, la concessione della costruzione e dello esercizio a spese, rischio e pericolo del concessionario, delle seguenti linee di strade ferrate da costruirsi a sezione ridotta nell'isola di Sardegna, cioè:

1. Da Cagliari a Isili;
2. » Macomer a Nuoro;
3. » Macomer a Bosa;
4. » Monti a Tempio;
5. » Sassari a Alghero;
6. » Ozieri a Chilivanni;
7. » Isili a Sorgono;
8. » Iglesias a Monteponi;
9. » Tortoli-Lanusei al punto d'incontro colla linea Cagliari-Sorgono.
10. » Ozieri al punto d'incontro con la linea Macomer-Nuoro.

È aperta la discussione su questo articolo primo.

Se nessuno chiede la parola, lo pongo ai voti.

Chi lo approva, è pregato di sorgere.

(Approvato).

Art. 2.

La costruzione delle linee è ripartita in tre periodi di quattro anni ciascuno, che cominceranno a decorrere dalla pubblicazione della presente legge.

Sono comprese nel primo periodo le linee:

1. Cagliari-Isili;
2. Macomer-Nuoro;
3. Macomer-Bosa;
4. Monti-Tempio;

Nel secondo le linee:

1. Sassari-Alghero;
2. Ozieri-Chilivanni;
3. Isili-Sorgono;
4. Iglesias-Monteponi;

Nel terzo le linee:

1. Da Tortolì al punto d'incontro colla linea Cagliari-Sorgono.
2. Da Ozieri al punto d'incontro della Macomer-Nuoro.

La concessione avrà una durata non minore di 60 anni. Se venisse accordata alla Compagnia Reale delle ferrovie Sarde, la sua durata dovrà corrispondere a quella della vigente concessione della Compagnia stessa.

(Approvato).

Art. 3.

La concessione di dette linee sarà fatta sotto la osservanza delle disposizioni della legge sui lavori pubblici, e nell'atto di concessione saranno determinati il tipo e la misura dello scartamento, i limiti di pendenza, i raggi delle curve, non che ogni altra modalità di costruzione e di esercizio delle linee stesse.

La linea Iglesias-Monteponi potrà essere costruita a sezione ordinaria.

(Approvato).

Art. 4.

In corrispettivo delle spese di costruzione e di quelle di esercizio, potrà essere accordata al concessionario, e per tutta la durata della concessione, un'annuale sovvenzione chilometrica non maggiore di lire 10,500.

I prodotti delle linee concesse saranno devoluti per intero al concessionario sino all'ammontare di lire 2000 per chilometro. Oltre questo limite la maggior somma di prodotto lordo sarà ripartita nella misura del 60 per cento al concessionario e del 40 per cento allo Stato.

La sovvenzione decorrerà dal giorno in cui una linea o tronco di linea, verrà dietro autorizzazione del Governo regolarmente aperta al pubblico servizio.

Essa verrà applicata alla lunghezza effettiva delle linee misurata sull'asse del binario di corsa, e da computarsi dalla centrale del fabbricato viaggiatori delle stazioni da cui le linee si dipartono, sino alla estremità dei binari di servizio delle stazioni che ne costituiscono il termine.

(Approvato).

Art. 5.

Le provincie interessate contribuiranno una somma eguale a un decimo della spesa di costruzione. Questo contributo non potrà in ogni caso eccedere la somma di lire quattordicimila per ogni chilometro aperto all'esercizio e sovvenzionato dallo Stato giusta il disposto del precedente articolo.

Tale contributo sarà devoluto allo Stato e versato nelle casse erariali in dieci anni ed in dieci rate eguali senza interessi, a cominciare dal giorno in cui ciascuna linea sarà aperta al pubblico esercizio.

Per il pagamento saranno accordate alle provincie della Sardegna le stesse facilitazioni che fossero concesse alle provincie del continente per agevolare ad esse il modo di procurarsi i fondi necessari al pagamento del loro contributo.

Senatore LORU. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore LORU. Desidererei che il Governo manifestasse i suoi intendimenti intorno al contributo imposto alle provincie, e se crede che questo possa subire delle riduzioni.

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DEPRETIS, *Presidente del Consiglio, Ministro dell'Interno*. Io non ho che a ripetere le dichia-

razioni fatte nell'altro ramo del Parlamento, in risposta ad una interrogazione simile rivolta all'onorevole Ministro delle Finanze, ossia che, quando sarà approvata la legge sul riordinamento delle ferrovie, che attualmente è davanti al Senato, verranno in conseguenza anche approvate le riduzioni contemplate nell'art. 18.

Senatore LORU. Ringrazio l'onorevole Ministro delle dichiarazioni fatte.

PRESIDENTE. Rileggo l'art. 5.

(V. sopra).

Chi lo approva, è pregato di sorgere.

(Approvato).

Art. 6.

Alle concessioni delle ferrovie contemplate dalla presente legge, saranno applicabili le disposizioni degli articoli 5 e 6 della legge 29 giugno 1873, n. 1475 (serie seconda).

Senatore PASELLA, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PASELLA, *Relatore*. Sarò grato all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici se vorrà dirmi se le riduzioni delle tariffe che potranno essere introdotte per le linee ferroviarie continentali saranno eziandio estese alle linee Sarde.

L'onorevole Ministro non prese in proposito altro impegno nell'altro ramo del Parlamento, all'infuori di quello di studiare la questione.

Spero che non avrà difficoltà il Ministro di esprimere l'animo suo su ciò anche al Senato.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Rinuovo l'assicurazione fatta alla Camera dei Deputati, che, non potendo prendere alcun impegno, studierò la questione.

Senatore PASELLA, *Relatore*. Prendo atto della risposta del Ministro dei Lavori Pubblici e lo ringrazio.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola, pongo ai voti l'art. 6 testè letto.

Chi lo approva, voglia sorgere.

(Approvato).

Questa legge sarà poi votata in altra tornata a scrutinio segreto.

Prego i signori Senatori Segretari di procedere allo spoglio delle urne.

Intanto leggo l'ordine del giorno per domani:

I. votazione a scrutinio segreto del progetto di legge per facoltà al Governo di far concessioni di strade ferrate secondarie nell'isola di Sardegna.

II. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Autorizzazione della maggiore spesa di lire 150,000 pei danni cagionati dalle straordinarie valanghe di neve in alcune provincie dell'Alta Italia;

Istituzione di Scuole pratiche e speciali di agricoltura;

Aggregazione al mandamento di Cori dei comuni di Norma e Roccamassima;

Aggregazione del comune di Anguillara al mandamento di Bracciano;

Distacco del mandamento di Monticelli di Ongina dal circondario di Fiorenzuola ed aggregazione a quello di Piacenza;

Distacco dal comune di Zinasco, dal mandamento di Cava Manara e dal circondario di Pavia, ed aggregazione al comune di Bastida Pancarana, al mandamento di Casatisma ed al circondario di Voghera della frazione Minutole del Gerone;

Modificazioni al Codice della marina mercantile;

Aggregazione del comune di Penango al mandamento di Moncalvo.

PRESIDENTE. Leggo il risultato della votazione a scrutinio segreto sul progetto di legge intitolato: « Approvazione di contratti di acquisto delle rogge Busca e Rizzo-Biraga »:

Votanti	81
Favorevoli	69
Contrari	12

(Il Senato approva).

La seduta è sciolta (ore 5 1/2).