

## LXXVI.

## TORNATA DEL 17 MARZO 1884

Presidenza del Presidente **TECCHIO.**

**Sommario.** — *Giuramento del Senatore Di Sambuy — Resoconto delle onoranze funebri per Quintino Sella, decretate dalla Presidenza per mandato del Senato, e proposta di collocamento d'un busto dell'illustre estinto in una sala del Senato, approvata all'unanimità — Discussione del progetto di legge per il bonificamento delle regioni di malaria — Discorso del Senatore Torelli.*

La seduta è aperta alle ore 2 e 40.

Sono presenti i Ministri delle Finanze, di Agricoltura, Industria e Commercio, e dei Lavori Pubblici.

Il Senatore, *Segretario*, **CANONICO** dà lettura del processo verbale della tornata antecedente, il quale viene approvato.

**Giuramento del Senatore**

**Conte Ernesto Bertone di Sambuy.**

**PRESIDENTE.** Poichè si trova nelle sale del Senato il signor Conte Ernesto Bertone di Sambuy, del quale in altra tornata venne convalidata la nomina a Senatore del Regno, prego i signori Senatori Duca di Fiano e Duca di Sartirana, a volerlo introdurre nell'Aula per la prestazione del giuramento.

(Il signor Senatore Conte di Sambuy viene introdotto nell'Aula e presta giuramento secondo la consueta formula).

**PRESIDENTE.** Do atto al signor Conte Ernesto Bertone di Sambuy del prestato giuramento, lo proclamo Senatore del Regno ed immesso nel pieno esercizio delle sue funzioni.

**Comunicazioni della Presidenza.**

**PRESIDENTE.** Nella seduta dell'altro giorno il Senato aveva deferito all'Ufficio di Presidenza l'incarico di provvedere perchè il Senato venisse rappresentato agli onori funebri per il compianto Deputato Quintino Sella.

La Presidenza era intenta a quest'uopo allorchè sopravvenne dal sig. Prefetto di Novara, Senatore Pissavini, un telegramma che annunciava come, per espressa, assoluta volontà del defunto e della sua famiglia, non avrebbe luogo alcun accompagnamento funebre; tranne che della famiglia e dei parenti.

Quindi la Presidenza ha dovuto sospendere ogni deliberazione, tanto più che l'ora designata al trasporto della salma era sì prossima che nessuna deputazione avrebbe potuto giungere in tempo sul luogo.

La Presidenza ha poi determinato di porre le insegne di lutto per il periodo di quindici giorni, sia nell'interno di quest'Aula, che alla bandiera che sta sopra la porta esterna del Senato.

Oltre a ciò la Presidenza ha deliberato di proporre all'Assemblea che si eseguisca un busto

in marmo dell'illustre Quintino Sella da essere collocato in una delle sale del Senato.

Poichè nessuno chiede la parola, pongo ai voti questa proposta:

Chi intende di approvarla, voglia sorgere.

(Approvata).

#### Discussione del progetto di legge N. 17.

PRESIDENTE. Ora abbiamo in discussione il progetto di legge di iniziativa dell'onorevole Senatore Torelli, intitolato: « Bonificazione delle regioni di malaria in Italia ».

L'Ufficio Centrale avendo compilato un nuovo testo del progetto di legge, prego il signor Senatore Torelli di dichiarare se egli ammette che si legga il progetto dell'Ufficio Centrale, o se insiste perchè si legga il progetto suo proprio.

Senatore TORELLI. Ammetto che si legga il progetto dell'Ufficio Centrale, del quale ho l'onore di far parte.

PRESIDENTE. Il signor Senatore, Segretario, Canonico è pregato di leggere il progetto dell'Ufficio Centrale.

Il Senatore, Segretario, CANONICO legge il progetto dell'Ufficio Centrale.

(V. *infra*).

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

Senatore TORELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore TORELLI. Comincio col chiedere dalla benevolenza degli onorevoli miei Colleghi la permissione di parlare stando seduto.....

PRESIDENTE. Parli pure stando seduto, onorevole Torelli; il Senato glie lo consente di buon grado.

Senatore TORELLI... Ringrazio vivamente; e chiedo ancora il favore al Senato di permettermi di parlare a tutto comodo e con qualche sosta.

Voci. Sì, sì!

Senatore TORELLI. Onorevolissimi signori Senatori! Sono ormai decorsi tre anni colla buona misura dacchè io ebbi l'onore di svolgere avanti di voi un breve progetto di legge che aveva per iscopo di attenuare quanto meno le condizioni infelici degli impiegati lungo le ferrovie più affette dalla malaria. Voi aveste la bontà

di ammettere la presa in considerazione del progetto a voti unanimi.

Il tempo decorso è abbastanza lungo, il frutto ebbe tempo di maturare, ma mi è grato poter incominciare coll'assicurazione che non corse invano, ed il vostro Ufficio Centrale può venire con un progetto e con risultati che certo non avrebbe potuto presentare senza lunghi studi e ricerche preventive.

Io mi propongo di darvi brevemente ragione del tempo che corse e riassumere in modo laconico i principî fondamentali, sui quali basa il progetto.

Nel 1878 venne decretata dal Parlamento una inchiesta parlamentare per la ben nota questione ferroviaria, ossia più esattamente la questione intorno all'esercizio ferroviario; l'inchiesta era composta di Senatori e Deputati e membri nominati dal Governo. Mercè la vostra benevolenza, io ebbi l'onore, di essere compreso fra i primi.

La Commissione d'inchiesta compì il suo mandato nei due anni 1879-1880.

Senza disobbligarmi a studiare tutte le questioni che si dovettero trattare, a me parve per conto mio più utile portar la mia attenzione in modo speciale sopra una delle quistioni intorno alla quale aveva idee ben vaghe, la *questione igienica*. Chi la riteneva grave e chi per nulla allarmante.

Propostomi quel tema, cercai ovunque chiarirmi dello stato reale, ma alla fine parvemi così grave che, ultimate le nostre peregrinazioni, io feci ai miei Colleghi la proposta, se non era il caso di chiamar tosto su quell'argomento speciale l'attenzione del Parlamento. I signori Colleghi non furono di quell'avviso, dato il mandato preciso della Commissione d'inchiesta, mentre poi nulla impediva a me se voleva, col diritto d'iniziativa parlamentare, presentare anche un progetto di legge. Chiesi allora la facoltà alla Commissione di valermi dei dati da essa raccolti e dall'immenso materiale che apparteneva ad essa estrarre quelle prove, citare quei documenti che riferivansi o potevano dar una idea delle condizioni igieniche delle strade ferrate. Di buon grado mi venne concesso ed augurato anzi esito felice pel tentativo ch'era risoluto a fare.

Si fu allora e precisamente l'11 giugno 1880 ch'io mi presentai a voi esponendovi in quale

condizione; rapporto all'igiene, noi trovammo le strade ferrate. La malaria dominare assai più che non credevasi, certo, dalla maggior parte anche delle persone che si occupano di tal soggetto. Riassumendo rapporto a quel flagello, alcuni fra i dati principali, vi esposi come sopra 831 chilometri di strada ferrata che erano in esercizio in Italia al 1° gennaio 1879, si annoverassero 1231 chilometri in condizioni gravi per malaria ed altri 2531 in condizioni meno gravi per la stessa causa, ma non sane, sì che più di un terzo delle nostre strade ferrate erano in condizioni non normali.

Volendo precisare con alcuni fatti le condizioni degli impiegati lungo quelle linee, citai alcune deposizioni fatte da persone interrogate in proposito. Così, per esempio, risultò che sopra 2200 impiegati nelle ferrovie della Sicilia si ebbero, nel 1878, 1453 ammalati di febbre malarica.

La linea del Jonio da Reggio di Calabria a Taranto di 511 chilometri è quasi tutta in regioni infestate da malaria.

Sul continente d'Italia la linea da Piombino a Roma corre in regioni malariche. Colà havvi anche un altro inconveniente, la mancanza di buona acqua potabile, talchè su quell'estensione che non misura meno di 280 chilometri, si fornisce giornalmente l'acqua al personale delle strade ferrate dall'Amministrazione che da San Vincenzo a Grosseto porta quella di Pisa. A Grosseto attinge quella che distribuisce sino al Chiarone, e dal Chiarone a Roma distribuisce acqua che provvede nella Capitale. Il servizio è organizzato perfettamente; si adoperano barili carbonizzati internamente, si trasportano coi treni merci: questo dà un'idea delle condizioni igieniche. Del resto, il fatto di dover portar l'acqua si verifica anche in Sicilia, ove oltre di ciò nell'estate e nelle epoche nelle quali più inferisce la malaria, gli impiegati sulla linea Leonforte-Castrogiovanni con apposito treno speciale della sera, vengono trasportati a pernottare a Castrogiovanni, tanto è micidiale il soggiorno nel primo citato luogo.

Con precisione si direbbe matematica le condizioni infelicissime furono poste in evidenza dal direttore del mantenimento delle strade ferrate Romane, commend. ing. Rombaux, il quale presentò una tavola necrologica decennale a partire dal 1870 e risultò che la probabilità di

morte da un luogo sano ad uno grave per malaria sta in media come 1 a 5, ma può andare fino a 8.

Le condizioni infelici non riguardano soltanto l'igiene, ma si riversano anche sulle economiche. La malaria costa e molto. I soli medicinali per gli impiegati nelle ferrovie per l'anno 1878 importarono 873,000 lire, ma quella somma non rappresenta che una parte della spesa; si è dovuto accordar un soprassoldo che varia a seconda della gravità della malaria, perchè si nutrissero meglio, e per tali spese complessive, ossia medicinali e soprassoldo, si oltrepassa il milione e mezzo, che può rappresentare l'imposta diretta della malaria.

Ma vi è l'imposta indiretta molto più grave, ed è che, avendo rese deserte quelle contrade, il movimento su queste ferrovie è limitato, l'esercizio è perdente soprattutto lungo la linea del Jonio, ma perdente di molto; l'introito è lontano dal compensar le spese.

Data un'idea del male, appoggiatomi sempre a fatti risultanti dall'inchiesta, convinto come importasse prendere tosto qualche provvedimento, aveva fatto questo ragionamento che mi pareva molto pratico: Le strade ferrate pagano per medicinali e soprassoldi, causa della malaria, oltre lire 1,500,000 all'anno. O si combatte la malaria, in modo da farla almeno diminuire, o del resto quest'imposta non si potrà mai togliere, ma sarà anzi in continuo aumento. Ora, se si prendesse un solo terzo di questo annuo tributo, ossia mezzo milione, e lo si capitalizzasse sostituendo un fondo di dieci milioni e si facessero tante opere per risanamento, scolo di acque, miglioramento delle abitazioni, piantagioni laddove sono indicate, credesi che con tale spesa si potrebbe migliorare di tanto le condizioni da diminuire quanto meno di un terzo quel tributo di un milione e mezzo? Per me ho piena convinzione che si abbasserebbe assai più, e la ragione mi sembra chiara. La malaria è il prodotto di cause diverse; le stesse acque stagnanti che sono la principalissima, ammettono una serie, una gradazione, si direbbe, infinita nella loro potenza malefica anche per la materiale estensione degli stagni; vi sono stagni che si possono asciugare con centinaia di lire o poche migliaia, altri che ne richiedono centinaia di migliaia senza che i due termini, la spesa e l'estensione, siano in una costante re-

lazione proporzionale. Vi può essere tale stagno vasto che richiede molto meno spesa d'uno assai più piccolo. Ora supponete che si dicesse ad un individuo o Commissione: *Questi sono dieci milioni, voi percorrerete le linee tali e tali e li impiegherete in quei miglioramenti dai quali potete ripromettervi i risultati più soddisfacenti; cosa farebbe per prima cosa l'individuo o la Commissione?*

Evidentemente esaminerebbe bene la linea o le linee che gli vennero indicate, sceglierebbe quegli scoli d'acqua che più si prestano ad un successo completo; proporrebbe piantagioni laddove sono chiaramente indicate, sostituirebbe abitazioni sane a quelle che ritiene più malsane, farebbe, come si direbbe, una vera cernita ed in modo tale che renderebbe impossibile il fare un secondo passo eguale. Per i primi 10 milioni impiegati in quel modo io credo che non vi possa essere dubbio che realmente si deve ottenere tale vantaggio da far ribassare d'un terzo il tributo alla malaria. Certo non vorrei sostenere la stessa cosa di un secondo esperimento con egual somma. Non crederei più possibile che con altri 10 milioni si ottenesse egual risultato, e tanto meno che con un terzo esperimento di egual somma si facesse scomparire totalmente la malaria. I risultati di quel primo esperimento, a mio avviso, dovevano mostrarsi in 3 o 4 anni al più, poichè se alcuni provvedimenti, come quello delle piantagioni, richiede anni, altri come lo scolo di acque stagnanti, fatto nella stagione opportuna, vi reca subito vantaggio; la sostituzione di un alloggio sano ad uno malsano ha esso pure un effetto immediato. Ecco quale era il modesto primo progetto di 6 articoli. Un esperimento che in breve poteva, anzi doveva, recare un sollievo.

Voi approvaste come già ebbi a ripetere la presa in considerazione a voti unanimi e mandato il progetto all'esame degli Uffici convennero tutti nella massima, e si costituì l'Ufficio Centrale che prese in esame il progetto.

Lo stato generale del paese sotto il rapporto della malaria lo spaventò. Un documento fece grave impressione e fu il numero dei soldati che in media ogni anno vengono curati negli ospedali causa di malaria, e sale in media a 26 e 27 mila. Si cominciò a dire, se non era meglio affrontare la gran questione, anzichè studiarla parzialmente negli effetti lungo le strade

ferrate, e chiamar invece senz'altra dilazione, l'attenzione del Parlamento su questa gran malattia del paese. Io non cercava di meglio, ma temeva che si andasse, come suol dirsi, per le lunghe. Tuttavolta la possibilità di uno studio serio vi era mediante l'organizzazione dei Consigli di sanità; epperò si decise sentire anche l'on. Ministro dei Lavori Pubblici, e l'onor. Baccarini onorò l'Ufficio Centrale del suo intervento, precisamente il 30 giugno 1880. Ei fu pure d'avviso di affrontare a preferenza la grande questione, studiare la malaria, non di zone parziali, ma nel suo complesso. Ci tengo a che sappiate come già anche il Governo convenisse in tal sentenza coll'Ufficio Centrale.

Si comprende facilmente come con quella deliberazione si estendesse il campo d'operazione. Le nostre speranze poggiavano sui Consigli sanitari del Regno. Grande è il loro numero, sommano a 259. Su tal numero, 69 portano il titolo di Consigli sanitari *provinciali* perchè risiedono nel capoluogo della provincia, ma in realtà la loro giurisdizione si estende solo sul rispettivo circondario. Gli altri 190 sono Consigli circondariali.

Era evidente che questo gran numero doveva facilitare l'operazione, potendoli trasformare in altrettanti collaboratori, epperò si decise far un appello ai medesimi; si compilò una serie di quesiti e si mandarono a mezzo ed anche con raccomandazione del R. Ministero dell'Interno. La circolare terminava colla preghiera se non era troppo grave, di voler mandare una carta topografica del rispettivo territorio, segnando i luoghi affetti da malaria con segni convenzionali, indicanti la gravità che venne stabilita in tre gradazioni: *leggera, grave, gravissima*, indicando anche i criterî.

Se il forte numero de' Consigli sanitari doveva essere da un lato una gran risorsa, si comprende facilmente come dall'altro lato dovesse correre gran tempo prima che da tutti si avesse un riscontro. Chiunque ha pratica di affari comprende cosa vuol dire avere a che fare con 259 uffici, e per uno scopo che non si raggiunge, se manca un solo. Passò tutto il 1881 e parte del 1882 prima che si potessero avere tutte le risposte.

Se non che, quando si prese ad esaminare quei lavori, si trovò che alcuni segnatamente dei provinciali erano veramente pregevoli; quanto

alle carte topografiche, circa una ventina di provincie le avevano inviate; de' Consigli circondariali 5 soli avevano aggiunto anche una carta, dichiarandosi dai più che non avessero assegni per spese.

Quella ventina di carte inviate dai Consigli provinciali colle indicazioni volute, erano però su scale differentissime da quelle da 1 al milione a quelle da 1 a 100,000.

Tuttavolta in presenza di quel fatto per quanto incompleto, balenò al vostro Ufficio Centrale la idea della possibilità di formare la carta d'Italia della malaria. Poco meno del terzo delle provincie avevano corrisposto; talune restringendosi al rispettivo circondario ma altre comprendendo la provincia intera. Conveniva affidar quel lavoro ai Consigli provinciali in modo di aver a che fare con 69 uffici e non con 259, ma poi conveniva anche esonerarli d'ogni spesa rapporto alle carte, riducendole al minor numero possibile quanto alle scale o rapporti al vero.

Il Ministero della Guerra ha sotto la sua dipendenza l'Istituto topografico militare in Firenze; ora veramente si chiama *geografico*, allora però era ancora topografico, che concentrò in sé l'eredità di tutti i sette Stati, dei quali costituivasi l'Italia prima del 1860.

L'Ufficio Centrale si rivolse al signor Ministro facendogli conoscere il piano che si era tracciato per combattere il flagello della malaria, ma chiedeva il suo soccorso perchè era anche quella una guerra seria. Conveniva incominciare col compilare la gran carta della malaria di tutta Italia, ma occorre per questo tre copie della maggiore e più riputata carta d'ogni provincia; una copia doveva rimanere alla provincia, una seconda venir rimandata all'Ufficio Centrale colle debite annotazioni rapporto alla malaria; la terza doveva venir suddivisa fra i circondari poichè, quantunque l'Ufficio Centrale intendesse rivolgersi solo ai Consigli provinciali, questi dovevano alla loro volta far capo ai Consigli di sanità circondariali. Era veramente un poco di spogliazione dei suoi magazzini. Il signor Ministro della Guerra accolse benissimo l'istanza dell'Ufficio Centrale. Egli è in grado di valutare cosa costa ogni anno la malaria all'esercito, sia per la sottrazione di forza effettiva, sia per la spesa, epperò accordò quanto si chiese; e la Direzione dell'Istituto geografico di Firenze ci fu del più grande aiuto e rese possibile il nostro

piano. Ma si può di leggieri immaginare ch'è doveva occorrere molto tempo. Si dovette fare un nuovo secondo appello a tutte le provincie. Anche quelle che avevano mandata la carta dovevano rifarla; due sole avendo adoperata la medesima che poi mandò l'Ufficio Centrale. Noi fummo un poco esigenti coi Consigli sanitari provinciali, ma essi compresero l'importanza dell'operazione che richiedette però molti mesi ma riuscì. Si fece la carta della malaria dell'Italia, che consta di 590 fogli, o per parlare più esattamente abbiamo la carta di tutte le 69 provincie, coll'indicazione in cadauna delle località affette dalla malaria, e per sì grande operazione si dovette ricorrere a carte su quattro diverse scale o rapporti al vero.

Quelle degli antichi Stati Sardi e talune del Mezzogiorno sono su scala da 1 a 50,000; quelle dell'antico regno Lombardo-Veneto, gran parte dell'Italia ed ex Stati pontifici su scala da 1 a 75,000; la Sicilia e talune provincie del mezzogiorno su scala da 1 a 100,000; la Sardegna è sulla scala da 1 a 250,000.

L'inconveniente delle diverse scale sparirà col tempo e subentrerà l'unica da 1 a 100,000 che sta facendo da anni l'Ufficio geografico militare di Firenze, e la parte già fatta, già adoperata ed anche in commercio fu trovata esattissima, talchè quando sarà ultimata, l'Italia possederà una carta perfetta, emula della celebre della Svizzera dovuta al generale Dufour.

Ora io vi ho dato, o Signori, le ragioni principali del lungo tempo trascorso dalla prima presentazione del progetto nel giugno 1880 al giugno 1882. In quell'anno, come sapete, ebbe termine la Legislatura. Cadde la proposta che venne rinnovata nel gennaio del decorso 1883; voi la prendeste di nuovo in considerazione, rinnovaste l'Ufficio Centrale ed è desso che ha in oggi l'onore di riferire. Il tempo non fu sprecato, non corse invano. Vi ebbe di mezzo una vera inchiesta che ebbe per risultato la compilazione della carta della malaria, ma oltre di ciò la dotazione della miglior carta topografica per ogni provincia e per ogni circondario. Nè a ciò si limitò la generosità del signor Ministro della Guerra; siccome ogni anno l'Ufficio geografico compie qualche regione che comprende una provincia intera, prescrisse che si mandasse una copia alla medesima, onde un giorno tutte le provincie indistintamente ab-

biano da possedere la medesima carta, ossia quella da 1 a 100,000. Ora spetta poi anche alle medesime di stare all'erta ed occorrendo reclamare la loro copia, sì tosto apprendano che è compita la regione che comprende anche la loro provincia.

Colla carta della malaria si è creata una base. Ma chiederete naturalmente: questa carta è esatta, è una base solida?

Volendo prendere la parola *esattezza* alla lettera, direi che nessuno mai farà una carta di una vasta estensione per la ragione che gli stessi elementi dei quali si compone, ossia le cause della malaria cambiano d'anno in anno, soprattutto per l'intensità che una carta esatta che risponda al vero, non potrebbe idearsi che riferibile ad un determinato periodo.

Una carta simile è per sua natura approssimativa, non può esser che tale, ma anche come tale è utilissima. Comincia a dare un'idea del flagello che può variare, ma anche mostrare come il minor limite sia esso pure assai grave.

Ma io non ardisco nemmeno sostenere che è tutto quel possibile che pur si poteva ammettere, perchè molti Consigli sanitari penetrati dall'importanza inviarono lavori accurati, e mi piace annoverare fra questi la carta della Provincia di Roma, quella di Siracusa, quella di Cremona, ma altri Consigli non presero la cosa con tanta serietà, e taluni credettero quasi fra torto alla loro provincia svelando come grave fosse il male e l'attenuarono, talchè io devo dire che la carta è al disotto del vero. Mano mano che venivano le carte dai Consigli provinciali si faceva la riproduzione su d'una carta di scala piccola che comprende tutta Italia, quella alla scala di 1 ad un milione; poichè quella originale di 590 fogli non è riproducibile e deve rimanere com'è. Se si riunisse ci vorrebbe una piazza per stenderla. Quella stessa di 1 ad un milione è già poco maneggevole e venne fatta come l'allegato che si poteva presentare al Senato. Io stimai poi opportuno farne redigere una al rapporto di 1 ad un milione e mezzo, perchè fosse come si dice maneggevole; l'accompagnai di qualche schiarimento, venne offerta a tutti i signori Senatori ed alcune centinaia di copie si destinarono anche al pubblico, onde la questione divenisse popolare.

Questo è lo stato che si può dire attuale

della questione. È corso molto, è vero, da quella prima presentazione, ma permettetemi ripetere non è corso invano.

Vi è una carta della malaria dovuta ai Consigli sanitari. La carta non è perfetta, ma non credesi poco utile anche imperfetta. Essa parla più che un volume, essa dà un'idea del male e non si può nemmeno illudersi supponendo che la realtà sia minore. Il male è grave ed è bene che non solo ne siano persuasi i Membri del Parlamento, ma la nazione intera. Conviene che si faccia una guerra seria alla malaria e che questa guerra divenga popolare, e quanti possono vi prendano parte.

*(Qui l'oratore chiede poter riposare. Dopo 10 minuti riprende).*

Ora che io vi ho dato ragione del tempo trascorso dalla presentazione del primo progetto, mi corre obbligo di far un cenno intorno alle basi dirò principali del progetto che l'Ufficio Centrale ha l'onore di presentarvi.

Per questo, o Signori, non devo allontanarmi molto, nè per lo spazio nè pel tempo. In quest'Aula l'ultima legge discussa nel decorso anno fu la legge intorno *alle concessioni d'acqua*.

Qual era la base e il punto di partenza di quella legge?

Quello di utilizzare l'acqua a beneficio dell'agricoltura.

La natura ci ha dato una ricchezza nella molteplicità delle nostre acque, della quale non si è tratto partito che in parte. In parte sì, e ciò fino da secoli remoti.

L'Italia ha canali d'irrigazione che datano dal XIII secolo, senza rimontare a ciò che fecero gli Etruschi ed i Romani. L'idraulica si sviluppò più specialmente in Italia e sopra tutto nell'Alta Italia, ove realmente si faceva sentire più forte il bisogno per i danni che possono anche cagionare. L'Italia contò in ogni epoca sommi idraulici: due luminari dei nostri tempi furono vostri Colleghi, Lombardini e Paleocapa; ma a fronte che in ogni secolo siasi progredito, siamo lontani, lontani assai d'aver utilizzato le acque quanto è possibile. La legge da voi discussa il 14 scorso dicembre, tende ad approfittare sempre più di questa ricchezza naturale.

Or bene, o Signori, oggi l'Italia possiede un'altra ricchezza, sorgente di ben essere, ca-

SESSIONE DEL 1882-83-84 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MARZO 1884

ratteristica dei nostri tempi, ignota ai secoli passati. Più che ricchezza essa stessa, è un mezzo di ricchezza; per le funzioni precise che fa l'acqua è istrumento di ricchezza.

Questo mezzo, l'avete di certo già indovinato, è il *vapore*. È un generatore di forza e con la forza ben utilizzata si generano molteplici produzioni e quindi la ricchezza.

Fra l'utilità che reca l'acqua adoperata a dovere e quella che deriva dal vapore alla sua volta ben utilizzato, havvi però questa differenza sostanziale, che l'acqua non costa nulla, il vapore invece, costa più o meno, secondo i luoghi e tempi, ma costa sempre.

Non utilizzare l'acqua vuol dire perdere un beneficio che si potrebbe avere; non utilizzare un vapore che pur si è prodotto nella determinata misura per esempio di 100, ed utilizzarlo solo in ragione di 10, di 30, di 50, vuol dire perdere il 90, il 70, il 50 per cento di quanto si potrebbe avere; infine non utilizzando il vapore che non è gratuito come l'acqua, vuol dire non solo rinunciare ad un beneficio, ma perdere un valore di una forza che si è acquistata con sacrifici. Ma non crediate che questo possa verificarsi solo su piccola scala, può verificarsi in misura da contarsi la perdita a milioni.

Ciò è precisamente quanto ora, e dirò più esattamente, da parecchi anni avviene in Italia.

Utilizzare una forza che ora si genera colla spesa di molti, ma molti milioni dell'erario pubblico in Italia, ma della quale una parte va perduta, parte che rappresenta anch'essa milioni, ecco, o Signori, una delle basi, anzi la base principale del nuovo progetto.

Voi comprendete che questo argomento ci porta retti alle strade ferrate ed ai campi della malaria.

Nel fatto havvi una stretta connessione fra il male, ossia fra la malaria, ed i valori che vanno perduti.

Cominciamo a far conoscenza del male.

Io vi ho già detto nella prima parte del mio discorso come un terzo e più delle nostre strade ferrate corrono in regioni d'aria non sana, ma ora non bastano queste vaghe nozioni. Ora devono subentrare cifre precise.

Alla Commissione parlamentare per l'inchiesta delle strade ferrate risultò adunque che al 1° gennaio 1879 vi erano in esercizio 8331 chi-

lometri di strade ferrate e che su tal cifra se ne contavano 1231 in regioni di malaria grave e 2530 in malaria meno grave, ma più o meno malsana ma non perfetta. Il complesso delle linee in aria non normale, sale quindi a 3762; queste poi si suddividono come segue:

GRUPPO DELLE STRADE FERRATE	Complesso delle linee esercitate dal gruppo contro distinto	In condizioni gravi per malaria	In condiz. meno gravi per malaria	Totale delle linee affette da malaria
	Chil.	Chil.	Chil.	Chil.
I. Strade ferrate dell'Alta Italia.	3742	35	990	1025
II. Strade ferrate Romane . . .	1757	406	497	903
III. Strade ferrate Meridionali . .	2586	700	914	1614
IV. Strade ferrate Sarde . . . .	246	90	130	220
Totale in eserc. il 1° gennaio 1879.	8331	1231	2531	3762

Ma l'inchiesta non solo ha constatato l'estensione della malaria lungo, dirò, le ferrovie, ma anche cosa costa l'esercizio delle diverse linee, ed ha constatato che all'epoca indicata vi erano più linee che erano passive ossia che le spese d'esercizio non erano coperte dagli introiti; ma lo Stato vi perdeva ogni anno in media su per giù e nel complesso circa 3 milioni. Ma egli è poi nell'esame parziale, nell'analisi, dirò così, di questo gran male d'Italia, nella sua diagnosi che si scopre la connessione fra la malaria ed il danno finanziario.

Le linee sono perdenti se non in ragione esattamente matematica ma ben vicina, alle loro condizioni igieniche, ed eccovi la prova. Dai materiali enormi dell'inchiesta ferroviaria si è potuto trarre i dati per compilare un prospetto delle ferrovie italiane i cui prodotti non coprono le spese ordinarie d'esercizio, ma per giudicare anche del progresso o regresso si prese un triennio, il 1877, 1878 e 1879. Siccome poi passarono anche quei due anni impiegati alla confezione della carta si poté procurarsi anche il prospetto del 1880. Ora ecco come risulta all'evidenza da questi prospetti che le linee in regioni di malaria sono le più perdenti.

Convorrà aver un po' di pazienza, ma in questa tabella sta il perno della questione.

SESSIONE DEL 1882-83-84 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MARZO 1884

**PROSPETTO DELLE FERROVIE ITALIANE****i cui prodotti lordi non coprono le spese ordinarie d'esercizio.**

ANNO 1877.

DENOMINAZIONE DELLE LINEE		Lunghezza media	Prodotto lordo	Spese ordinarie	Spesa per 100 di prodotto
Alta Italia	Treviglio-Cremona . . . . .	66	551,263	580,556	105
	Bergamo-Lecco . . . . .	33	386,974	394,502	102
	Cavallermaggiore-Alessandria. . .	98	1,102,385	1,163,557	106
	Castagnole-Asti-Mortara . . . . .	88	681,845	763,921	112
	Torreberetti-Pavia . . . . .	41	208,432	281,589	135
	Trofarello-Chieri . . . . .	9	71,270	98,886	139
	Mondovi-Bastia . . . . .	9	62,208	87,720	141
	Udine-Pontebba . . . . .	45	352,512	369,289	105
	Legnago-Rovigo-Adria . . . . .	69	287,197	498,533	174
	Dossobuono-Legnago. . . . .	18	87,411	117,358	134
Romane	Empoli-Chiusi-Orte . . . . .	237	1,438,609	2,064,779	143
	Asciano-Montepescali . . . . .	85	324,798	491,155	151
Meridionali — Foggia-Candela. . . .		39	82,066	103,339	125
Calabresi	Taranto-Reggio . . . . .	511	1,932,033	3,191,890	164
	Metaponto-Calciano ed Eboli-Bara- giano . . . . .	108	356,751	401,345	112
Ferrovie Sarde . . . . .		198	984,208	1,500,904	152
			8,909,952	12,109,323	

Deficit 3,199,351

Lunghezza totale delle ferrovie italiane nel 1877 . . . . . Chilometri 7,932  
 » » delle linee passive . . . . . » 1,65  
 Linee passive per ogni 100 chilometri di linee in esercizio . . . » 21

SESSIONE DEL 1882-83-84 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MARZO 1884

ANNO 1878.

DENOMINAZIONE DELLE LINEE		Lunghezza media	Prodotto lordo	Spese ordinarie	Spesa per 100 di prodotte
Alta Italia	Bergamo-Lecco . . . . .	33	411,604	471,128	114
	Castagnole-Asti-Mortara . . . . .	88	735,804	760,997	103
	Torreberetti-Pavia . . . . .	41	225,043	283,902	126
	Trofarello-Chieri . . . . .	9	77,319	94,898	123
	Mondovì-Bastia . . . . .	9	69,205	83,693	121
	Udine-Pontebba . . . . .	51	359,198	412,110	115
	Palazzolo-Paratico . . . . .	10	61,182	63,537	104
	Legnago-Rovigo-Adria . . . . .	71	354,177	511,576	144
	Dossobuono-Legnago . . . . .	44	240,355	281,386	117
	Cecina-Saline . . . . .	30	100,998	227,915	226
Romane	Empoli-Chiusi . . . . .	154	1,230,533	1,288,039	105
	Asciano-Montepescali . . . . .	85	232,341	447,481	192
	Terontola-Foligno . . . . .	83	584,058	877,340	150
	Cancello-Avellino . . . . .	50	304,679	382,107	125
	Ponte Galera-Fiumicino . . . . .	11	32,908	37,534	114
Meridionali. — Foggia-Candela . . . . .	39	83,449	104,654	125	
Calabresi	Taranto-Reggio . . . . .	533	1,924,605	3,516,296	183
	Metaponto Calciano ed Ebeli-Bara- giano . . . . .	121	424,115	477,130	112
Ferrovie Sarde . . . . .	198	933,284	1,264,165	135	
			8,384,857	11,585,888	

Deficit 3,201,031

Lunghezza totale delle ferrovie italiane nel 1878 . . . . . Chilometri 8,120  
 » » delle linee passive . . . . . » 1,660  
 Linee passive per ogni 100 chilometri di linee in esercizio . . . » 20

SESSIONE DEL 1882-83-84 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MARZO 1884

ANNO 1879.

DENOMINAZIONE DELLE LINEE		Lunghezza media	Prodotto lordo	Spese ordinarie	Spesa per 100 di prodotto
Alta Italia	Bergamo-Lecco . . . . .	33	411,341	476,747	116
	Castagnole-Asti-Mortara . . . . .	88	766,741	808,976	106
	Torreberetti-Pavia . . . . .	41	222,527	282,267	126
	Trofarello-Chieri . . . . .	9	80,998	83,056	103
	Mondovì-Bastia . . . . .	9	79,115	84,105	106
	Udine-Pontebba . . . . .	62	440,947	540,388	123
	Palazzolo-Paratico . . . . .	10	54,536	71,645	131
	Legnago-Rovigo-Adria . . . . .	71	397,441	511,357	129
Romane	Dossobuono-Legnago . . . . .	44	277,960	286,553	103
	Cecina-Saline . . . . .	30	81,240	164,656	203
	Asciano-Montepescali . . . . .	85	240,229	437,562	182
	Terontola-Foligno . . . . .	83	614,878	837,428	136
	Cancello-Avellino . . . . .	74	496,934	575,459	115
	Ciampino-Frascati . . . . .	6	48,538	49,999	102
Meridionali. —	Ponte Galera-Fiumicino . . . . .	11	25,838	48,042	186
	Foggia-Candela . . . . .	39	82,505	122,249	148
Calabresi	Taranto-Reggio . . . . .	542	2,420,017	3,610,611	149
	Metaponto Calciano ed Eboli-Bara- giano . . . . .	121	419,290	471,701	112
Ferrovie Sarde . . . . .		229	1,074,847	1,370,420	128
			8,235,962	10,833,221	

Deficit 2,597,259

Lunghezza totale delle ferrovie italiane nel 1879 . . . . . Chilometri 8,239  
 » » delle linee passive . . . . . » 1,587  
 Linee passive per ogni 100 chilometri di linee in esercizio . . . » 19

SESSIONE DEL 1882-83-84 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MARZO 1884

ANNO 1880.

DENOMINAZIONE DELLE LINEE		Lunghezza media	Prodotto lordo	Spese ordinarie	Spesa per 100 di prodotto
Alta Italia	Bergamo-Lecco . . . . .	33	440,389	525,624	120
	Castagnole-Asti-Mortara . . . . .	88	849,760	869,616	102
	Torreberetti-Pavia . . . . .	41	235,322	287,369	122
	Savona-Acqui-Bra . . . . .	145	2,259,355	2,405,550	106
	Trofarello-Chieri . . . . .	9	85,019	104,544	122
	Udine-Pontebba . . . . .	69	530,882	741,405	150
	Palazzolo-Paratico . . . . .	10	73,756	82,360	112
Romane	Legnago-Rovigo-Adria . . . . .	71	455,887	581,845	128
	Cecina-Saline . . . . .	30	84,496	156,559	185
	Asciano-Montepescali . . . . .	85	272,502	475,025	175
	Terontola-Foligno . . . . .	83	677,150	877,911	130
	Cancello-Avellino . . . . .	74	656,557	663,183	101
	Ciampino-Frascati . . . . .	6	50,023	82,194	164
Meridionali	Ponte Galera-Fiumicino . . . . .	11	19,136	43,992	230
	Pescara-Aquila . . . . .	127	606,573	623,501	103
Calabresi	Foggia-Candela . . . . .	39	89,043	121,938	136
	Taranto-Reggio . . . . .	542	2,463,477	3,758,988	153
	Eboli-Metaponto . . . . .	136	615,568	691,630	112
	Ferrovia Sicula Occidentale. — Palermo- Trapani . . . . .	63	369,448	384,130	104
	Ferrovie Sarde . . . . .	287	1,256,882	1,526,558	122
			12,090,725	15,003,922	

Deficit 2,913,197

Lunghezza totale delle ferrovie italiane nel 1880 . . . . . Chilometri 8,395

» » delle linee passive . . . . . » 1,949

Linee passive per ogni 100 chilometri di linee in esercizio . . . » 23

Vedete dunque la connessione fra la malaria e la perdita sull'esercizio delle strade ferrate. L'Alta Italia è quella che ha meno malaria grave, ma ne ha non poca di leggera; delle sue numerose linee se ne contano non meno di 9 nel 1877 che erano in perdita, ma sono perdite piccole, del 5, dell'8 e del 10 per cento. Treviglio-Cremona, la prima citata, perdeva il 5 per cento. Torreberetti-Pavia, già più malsana, perdeva in detto anno il 35 per cento. Ma in queste linee troviamo miglioramenti; la prima citata non compare già più fra le perdenti nel 1878 e successivi, vuol dire che raggiunse quanto meno il pareggio; la Torreberetti-Pavia discese da lire 35 a lire 26 di perdita.

Veniamo più in basso, alle Romane; troviamo linee in malaria grave, e la perdita si fa maggiore sulla linea Asciano-Montepescali; troviamo lire 54 di perdita su 100. Nelle Meridionali la gran linea Taranto-Reggio lire 83 di perdita per 100. Le ferrovie Sarde erano pure in perdita di lire 35 per cento.

Sarebbe un errore se si volesse sostenere che la malaria sia la causa unica. No, vi sono altre cause, come le linee parallele, o linee costose in luoghi o poco abitati o di poco commercio, ma è un fatto che tre su quattro almeno delle linee citate in queste tabelle si trovano in regioni di malaria e devono a quell'insieme che genera uno stato anormale, la poca produttività.

Ma cosa avviene su queste linee! Che su queste i treni viaggiano ben spesso quasi vuoti; che la macchina che potrebbe trascinare, per esempio, 200 persone ne trascina 30, 20, e talvolta anche meno. Ora il costo pel carbone consumato è, presso a poco, il medesimo che trascini piuttosto 100 che 30. Dico presso a poco, perchè prendendo le cose alla lettera un piccolissimo aumento vi sarà, ma chiunque ha un po' di pratica comprende quanto il peso di 100 persone sia poco a fronte del peso della macchina, tender e vagoni, poichè chiunque ha pratica sa che un convoglio vuoto ossia macchina, tender con una decina di vagoni pesa da 100 a 115 tonnellate per minimo; si calcolino ora 100 passeggeri anche 80 chilogrammi. l'uno e s'avrà 8 tonnellate. Vedete quanto è piccola cosa in confronto del treno anche vuoto.

Ora, se questa forza che occorre non trasporta

persone, eccoci avanti al valore sprecato; quello che si vuol fare coll'acqua che quanto meno costa nulla, si deve fare con la forza generata dal carbone che costa molto. Convienne utilizzarla.

Si può fare a beneficio di privati e del pubblico combattendo la malaria. Dovete partire dal principio che anche questa guerra costa e non poco. Ci vogliono gran lavori. Ora supponete che un proprietario di stabili in luogo di aria pessima si decidesse a voler migliorare il suo stabile e vi deve impiegare 100 lavoratori, deve condurli sul posto, costruire colà delle baracche, pagarli carissimo pel rischio che corrono, rischio che poi è certo; la spesa diviene ingente, tanto ingente che non la fa; è il caso comune attuale.

Supponete che il Governo dicesse: colà nessuno deve stabilirsi perchè è certo di soccombere, ma siccome il luogo è traversato da una strada ferrata mia, se tu farai un'opera che risani il luogo, io trasporterò gratuitamente i tuoi operai ogni giorno, da un luogo sano, colà, e li ricondurrò alla sera al luogo di partenza. Cosa perderebbe il Governo? Poco o nulla, quel piccolo aumento del peso degli uomini che paragonato al peso morto di macchina, tender e vagoni è veramente piccolo.

La macchina doveva andare lo stesso, la spesa si sosteneva egualmente; un convoglio vuoto, ripeto, si calcola in media dalle 100 alle 115 tonnellate, se aggiungete 100 individui saranno 7 forse 8 tonnellate di più; se *gratis*, non entra, è vero, un maggiore introito nella cassa di quella ferrovia, ma il valore non è sprecato, la spesa del carbone venne utilizzata, ne trasse partito un privato o una società, ma anche il pubblico, e più tardi la strada stessa, e questo è lo scopo al quale si mira; ma per raggiungerlo voi dovevate passar per quella via. Ma pur troppo temo, anzi son certo, che non basti; fermiamoci ad ogni modo un istante a considerare la possibilità dell'esecuzione pratica. Per questo anzichè vagare parlando genericamente di strade passive, permettete che ne scelga una determinata, con che l'esempio rimane più impresso e così le conseguenze a trarsi.

La linea in tutta Italia che presenta il più forte *deficit* è quella del Jonio; la linea Taranto-Reggio di Calabria, è lunga 511 chilometri, e su questa fate pur conto che 400 e più corrono in malaria.

SESSIONE DEL 1882-83-84 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 MARZO 1884

Questa linea nei tre anni, intorno ai quali la Commissione d'inchiesta si procurò i dati, presentò i seguenti risultati:

Anno 1877 perdita 64 0/0, ossia per ogni 100 introitate se ne dovettero spendere 164; 1878, 83 0/0; 1879, 49 0/0.

Tutto questo si riferisce alle spese d'esercizio ordinario. Vi è poi la rubrica che si calcola anch'essa a milioni, quella delle spese straordinarie, e per quella sottopongo il seguente specchietto:

Prodotti e spese delle ferrovie Calabre nel triennio 1877-78-79. (1)

Anno	Lunghezza	Prodotto lordo	Spesa totale comprese le spese straordinarie	Spesa per 100 lire di prodotto lordo
1877	619	2,288,784	5,659,220	248
1878	654	2,348,720	6,297,892	268
1879	662	2,832,805	6,895,360	242

(1) *Atti della Commissione d'inchiesta ferroviaria.* Parte II, Riassunto delle risposte orali e scritte, vol. II, pag. 703.

Id., id., vol. III, pag. 1072.

Id., Parte III. Relazione, pagine 41, 42 e 119.

*Società italiana per le strade ferrate Meridionali.* Statistica del traffico della rete Calabro-Sicula, anni 1877-78-79.

Quella linea è senza confronto la più lunga fra quante sono in perdita; traversa, come dissi, per 4/5 almeno, paesi in malaria. Colà, e per effetto anche di quella condizione, si trovano di preferenza anche i latifondi di 1000, di 2000, di 3000 ettari ed eccezionalmente anche più.

Supponete che un proprietario, o più d'uno uniti, o una Società voglia intraprendere il risanamento d'una superficie di 3000 ettari; fa fare una perizia da persona capace, risulta che ci vuol mezzo milione, tanto in dighe, tanto nello sgombero delle foci, tanto in fabbricati, tanto in strade. Il beneficio viene dopo dal valore maggiore del luogo risanato; anche ammesso come indubitato, conviene anticipare quel mezzo milione; ma questa spesa certa lo spaventa e non fa nulla, ed è la condizione attuale

precisa. Entra in scena il Governo che dice: io trasporterò *gratis* tutti i lavoratori ogni giorno da un luogo sano al luogo del lavoro, e li ricondurrò al luogo di partenza.

Questo ha un doppio effetto che non paga il trasporto ma poi trova lavoratori a patti più onesti; supponiamo avesse cento lavoratori ed il viaggio non costasse pure che lire 2 fra andata e ritorno, sono lire 200 al giorno che risparmia, ma poi, se in luogo di doverli pagare 4 lire pel rischio che corrono, non li paga che lire 3, sono altre lire 100 al giorno: supponete che il lavoro duri due anni, e l'anno di 250 giorni utili (sottraendo feste e giornate di pioggia), sono 500 giorni; moltiplicate le 300 lire 500 volte, ed avrete 150,000 lire.

Ecco come si presenta quanto meno la possibilità che l'individuo od una Società si sobbarchi a quei lavori. Supponiamo che la possibilità diventi realtà, che si faccia un'operazione simile, il Governo cosa avrà perduto? Poco o nulla. Ripeto ancora la differenza pel peso degli uomini che possono salire al 7, od all'8 per cento del totale.

I suoi treni partivano lo stesso nei due anni, e costavano presso a poco la medesima somma. Cosa si sarebbe guadagnato? Molto. Una parte sarebbe andata a beneficio dei proprietari, ma una larga parte anche a beneficio pubblico per l'igiene migliorata, e parte a beneficio dei futuri esercizi della ferrovia che non correranno più così vuoti, poichè, quanto a produzione naturale, quei luoghi sono fra i più ubertosi d'Italia, tant'è che è il territorio che già fu la Magna Grecia, che contò otto repubbliche contemporanee, alcune famose per ricchezza e prosperità come Crotone, Sibari e Taranto, e tutte unite non contarono nel loro auge meno di sei in sette milioni di abitanti che dal suolo feracissimo e ben coltivato traevano il principal loro nutrimento, anzi alcuni prodotti avevano acquistato celebrità come i vini di Anlonia, le lane di Sibari, i cavalli di Taranto.

Ma non conviene illudersi e credere che basti quel beneficio del trasporto gratuito. Conviene trovare altri allettamenti. Ora, il vostro Ufficio Centrale li cercò in favori che in realtà non costituiscono una sottrazione al Tesoro pubblico, in facilitazione che già accorda ai costruttori di strade ferrate, ai Consorzi per la bonificazione delle paludi e terreni paludosi, come

l'esenzione di dazi per la introduzione delle macchine per quelle opere; nel pagamento di tassa minima pei contratti, franchigia per un determinato tempo di imposte maggiori delle attuali. Dico che rispetto all'erario non si possono chiamar sacrifici dacchè ora nessuno si presenta a far richieste di simili opere. Si perde ciò che si ha, ma il fatto vi prova e da non pochi anni, che di queste operazioni non se ne fanno, quindi si può esser generosi con la certezza di non danneggiare l'erario ed invece somministrare i mezzi per combattere questo terribile nemico domestico, che fa perdere alla nazione ogni anno valori incalcolabili, perchè è possibile far un calcolo ben all'ingrosso dei danni diretti; io posso dire cosa costano i 28 mila soldati che entrano negli ospedali ogni anno colpiti da febbre di malaria, e cosa costa alle ferrovie quel flagello; ma i danni indiretti, le grandi masse paralizzate nelle loro forze che più non possono lavorare, que'danni sfuggono ad ogni calcolo e sono enormissimi.

Queste concessioni che, come ripeto, nulla o ben poco costano all'Erario pubblico, sono la base della legge; altre al confronto di minor importanza come piantagioni, miglioramenti di abitazioni, ma di queste se ne parlerà nella discussione degli articoli.

La questione della malaria in Italia è una delle più gravi nelle sue condizioni attuali; l'affrontarla risolutamente è uno dei più grandi benefici che far si possono, poichè lasciate che vi citi ancor un argomento gravissimo per dire quanto meriti d'occuparsene.

*La malaria in Italia è in continuo aumento* e questo da circa 25 anni a questa parte; il gran male coincide col più gran beneficio da lunghi secoli, colla sua unificazione. Molti ma molti furono i Consigli sanitari che denunciavano i fossi creati lungo le ferrovie per far i terrapieni e lasciati senza scolo, come causa di malaria che prima non esisteva, e la prova la si desume da quest'altro fatto che queste denunce vennero a preferenza dal Mezzogiorno, ed è ben naturale.

Allorchè il regno delle Due Sicilie si unì alla gran famiglia italiana contava 128 chilometri di strade ferrate; nei 19 anni che corsero dal 1860 al 1879, epoca alla quale giungono gli studi della Commissione dell'inchiesta ferroviaria, si costrussero 2700 chilometri.

Or figuratevi quanti sono anche i chilometri dei fossati d'onde si prese la terra; nei primi tempi soprattutto si voleva far presto, l'ultimo dei pensieri era quello d'aver cura che non divenissero serbatoi d'acque stagnanti, non si pensava a simile conseguenza; venne dessa a mostrarsi. Or non è egli anche questo argomento di maggior dolore il pensare che uno dei più grandi benefici della moderna civiltà, quello delle strade ferrate, fu per l'Italia sorgente di danno sotto il rapporto delle sue condizioni igieniche? Che sarebbe, o Signori, se noi adoperandoci a combattere risolutamente il male già cotanto grave in ora, ci comportassimo come in addietro; ora che l'Italia sta costruendò altri 3000 e più chilometri di strade ferrate in ogni parte? L'Italia entrarebbe nel secolo futuro con 12,000 e forse più chilometri di strade ferrate, ma in condizioni igieniche molto ma molto peggiori delle attuali. Ma io ci tengo a provarvi quest'asserzione che cioè molti dei Consigli sanitari hanno denunciato i fossi delle strade ferrate e i disboscamenti, come le cause principali del continuo aumento della malaria in Italia.

Tollerate, e sarà l'ultimo appello che faccio, che io vi legga alcuni di questi giudizi, prove, asserzioni da parte dei Consigli sanitari, perchè anche di questo ci tengo che ne siate ben convinti.

La provincia d'Ancona era immune da malaria. Ora nel comune di Sinigallia si denuncia un tratto di 3 chilometri di malaria leggera *dovuta*, dice il rapporto, « alle fosse aperte lungo il litorale per la formazione dell'argine della ferrovia essendosi spinte le escavazioni al di sotto delle acque marcie, d'onde derivano, per mancanza di scolo, degli impaludamenti ».

« Il Consiglio sanitario d'Aquila, denuncia consimile fatto d'un tratto di 8 chilometri quadrati che comprende i paesi di Bazzano e San Gregorio lungo la ferrovia Aquila-Pescara e che è affetto da malaria leggera, dovuta alle cosiddette *Casse di prestito* ossia escavazioni per formare il suolo stradale della ferrovia.

« Il Consiglio di Barletta, denuncia in genere fra le cause di aumentata malaria i *fossati rimasti lungo la ferrovia*.

« Il Consiglio di San Bartolomeo in Galdo, provincia di Benevento, ritiene che la malaria

« debba ripetersi dai disboscamenti e dissodamenti di ampie zone di terreno cominciati al principio del secolo, e continuati tutto giorno ».

« Il Consiglio di Bergamo, cita tre comuni nel proprio territorio già sani ed ora con malaria leggera in causa « della costruzione di un terrapieno altissimo della ferrovia, il quale si estende da sera a mattina e forma una diga che inceppa il corso delle acque che discendono dai soprastanti colli ».

« Il Consiglio di Oristano denuncia come una delle cause il disboscamento e nel suo rapporto leggesi il seguente periodo: « La Sardegna, ricca un tempo per le sue rigogliose e scolorate foreste, va mano mano diventando una landa deserta in causa del vandalismo d'ingordi speculatori, che per avidità di lucro trasformano in carbone un immenso numero di piante che rappresentano il paziente laborioso di secoli. La legge poi con cui furono aboliti gli ademprivi nell'isola, se da una parte è da lodarsi per aver consolidato la proprietà dei terreni colpiti dal diritto d'ademprivo, imponendo d'altro canto ai comuni la vendita dei terreni loro assegnati, ha fatto sì che straordinarie estensioni boschive si dovettero vendere a prezzo bassissimo senza vantaggio di sorta pei Municipi e con grave danno dell'agricoltura e della pubblica salute ».

« Il Consiglio di Gaeta, comincia il suo rapporto con queste parole: « Dal 1879 in qua non vi è quasi paese o villaggio su cui si estenda l'azione di questo Consiglio sanitario che non sia stato bersagliato dalla malaria sotto le tre distinte forme, cioè: *debole, grave, gravissima* ».

« Ascrive agli straripamenti del Liri, la causa principale della malaria non che le paludi di Selle, Montorno, Mondragone, Fondi ed alcuni altri, infine cita la macerazione del lino e canapa nonchè « i continui imprudenti dissodamenti dei boschi dacchè fu dato mano alla distruzione delle selve, ed in ispecie, quelle poste fra i pantani ed i paesi, molti comuni da sani quali erano sono divenuti malsani ».

« Il Consiglio di Sora, ha nel suo rapporto il seguente passo riguardo ai disboscamenti: « L'epoca nella quale il clima nella bassa valle del Liri salì ad un grado peggiore di infezione

« palustre rimonta approssimativamente a circa 30 anni innanzi. E ciò è dipeso incontrastabilmente dal perchè in quel torno di tempo cominciarono a diventare paludi i boschi nel piano, e nude roccie quei che esistevano sopra i monti; poichè l'umana avidità avendoli fatti segno ai suoi guadagni, fin da allora ne iniziava l'opera devastatrice, la quale, non ostacolata da veruna legge, ha proseguito barbaramente fino ad ottenere quasi il suo totale compimento sotto gli occhi nostri ».

« Il Consiglio di Catanzaro, si estende nel suo rapporto denunciando il danno degli scavi lungo le ferrovie lasciati senza scolo.

« Il Consiglio di Chieti, parlando della malaria, si esprime nei seguenti termini: « Ma oggi chi non sa che la febbre intermittente è seminata da per tutto? Guardiagrele, ad esempio, nella nostra provincia era luogo di convalescenza per coloro che ammalavano altrove di queste febbri miasmatiche, ed oggi invece è un paese dove le febbri istesse sono una malattia ordinaria ».

« Il Consiglio di Vasto, ha nel suo rapporto il seguente passo: « Causa del peggioramento del clima è stato il dissodamento dei vastissimi boschi secolari avvenuto da circa 30 anni in qua, il cui terreno privo dei sostegni vegetali in molti luoghi è divenuto gravoso... Abbattute queste benefiche barriere riparatrici delle atmosferiche alterazioni e freno ai venti apportatori d'impuri miasmi, si è tolto un possente fattore della salubrità del nostro clima ».

« Nel rapporto si denunciano anche i fossi lasciati aperti lungo la ferrovia come causa di malaria, soprattutto presso i comuni di San Salvo e Casalbordino.

« Il Consiglio di Lanciano, rapporto alle cause scrive il seguente passo: « In generale l'epoca nella quale si verificò la trasformazione del clima da sano in malsano può riferirsi a quella della distruzione dei boschi ».

« Accenna pure come ad altra delle cause ai pantani formati negli scavi per le strade ferrate.

« Il Consiglio di Cosenza ha nel suo rapporto questo laconico passo: « Col sistema vandalico di trattare i boschi delle montagne le cagioni della malaria crebbero a dismisura ».

« Il Consiglio di Bovino, dichiara che la ma-

laria aumentò notevolmente coi lavori della ferrovia pei molti e profondi fossi rimasti senza scolo.

« Il Consiglio di San Severo ha nel suo rapporto il seguente passo: « È certo però, e duole « doverlo dire, che in questi ultimi tempi gli « estesi disboscamenti tollerati ed autorizzati « su vasta scala, hanno allargato moltissimo il « campo della zona soggetta all'aria malsana. « Inoltre il facile dissodamento dei terreni in « pendio, ha prodotto il trasporto di molto ter- « riccio nei letti dei torrenti sino a colmarli, e « dalle colmate g'impaludamenti di acque sulle « pianure adiacenti. Per ultimo i fossati molto « rilevanti lung'essa la strada ferrata hanno « fatto sorgere nuove fonti d'infezione ed ag- « gravate le preesistenti ».

« Il Consiglio di Lecce, ha nel suo rapporto la seguente dichiarazione: « Il clima malarico « da noi segna la data dei più grandi disbo- « scamenti nella provincia, i quali disgrazia- « tamente continuano ».

« Il Consiglio di Messina. Il rapporto di quel Consiglio contiene il seguente passo: « È da « notarsi inoltre che a partire da Messina lungo « il tracciato ferroviario fino al fiume Alcan- « tara eranvi prima della costruzione della strada « ferrata località quasi indenni di febbri ma- « lariche; però dopo che si sono fatti scavi a « fianco del corpo stradale per eseguire rilievi « di terra, è stato impedito il corso regolare « delle acque, sono venuti veri impaludamenti « e da ciò il peggioramento nelle condizioni di « tale località esente prima, o quasi, da ma- « laria ».

« Il Consiglio di Patti, ha nel suo rapporto il seguente passo: « Causa non ultima, anzi, se « vuolsi, principale di tanto malanno che affligge « quelle belle contrade, è l'inconsulta dissoda- « zione dei terreni montani, che avendo pro- « dotto un notevolissimo rialzamento degli alvei « dei torrenti Zapulla, Plataccà, Favara e Ro- « smarino, ha sottoposto quelle fertilissime « campagne inferiori in un livello depresso « da rendere difficilissimo l'esaurimento delle « acque ».

« Il Consiglio di Perugia, attribuisce ai dis- « boscamenti la causa della malaria nella vallata del Tevere ».

« Il Consiglio di Rieti, dice che la malaria domina *ab immemorabili*, ma venne aggravata

per le inondazioni dei fiumi e dei torrenti rese più frequenti e disastrose dai disboscamenti eseguiti su larga scala ».

« Il Consiglio di Potenza asserisce netto che la trasformazione del clima delle località comprese nella seconda e terza categoria ossia della malaria *grave* e *gravissima* (e cita paesi con un complesso di 20,000 abitanti) *si verificò nel corso degli ultimi due anni*. Non spiega però la causa ».

« Il Consiglio di Roma non esita a calcolare i disboscamenti come una delle cause di aumentata malaria ».

« Il Consiglio di Frosinone osserva nel suo rapporto come i casi di febbri miasmatiche dal 1877 siansi fatti più numerosi, benchè non gravi. Ascrive questo al disboscamento che si verificò intorno a quell'epoca, e così accenna come boschi secolari ritenuti sempre indispensabili per garanzia del territorio, vennero distrutti contro le norme le più elementari della conservazione delle foreste ».

« Il Consiglio di Velletri ha nel suo rapporto il seguente passo: « Per tradizione orale ve- « nuta fino a noi da un antico medico di Segni, « si avrebbe che apparve la febbre di malaria « in quella regione dopo il taglio di alcuni « boschi di alto fusto posti nella località detta « Anteria tra Roccamassima e Segni ».

« Il Consiglio di Viterbo ha nel suo rapporto il seguente passo: « Le malattie si fecero più « frequenti da circa 50 anni e ciò si attribuisce « al disboscamento e in modo speciale in co- « muni che avevano boschi che li difendevano « dai venti del sud e sud-ovest. Si possono « calcolare intorno a 25,000 ettari i terreni che « nei 50 anni addietro vennero dissodati ».

Ora avete un'idea delle cause alle quali i Consigli sanitari attribuiscono il peggioramento intimo. Vengo, ed è tempo, alla conclusione.

O signori Colleghi! Più d'una verità franca e senza esitanza partì da questi banchi soprattutto su questioni finanziarie.

Permettete che chiuda io pure con un profondo convincimento, che a' miei occhi è anch'esso una verità.

L'Italia conta ora 9200 chilometri di strade ferrate. È già certa la costruzione di circa altri 3000. Vuol dire ch'entrerà nel secolo futuro con 12,000 e forse più chilometri.

Ma guai al nostro paese se dovesse entrare

nelle condizioni igieniche nelle quali ora si trova, se la malaria dovesse paralizzare ancora tanta parte delle sue strade ferrate! A questa causa oggi principale si aggiungerà altra non meno grave, quella della reciproca concorrenza. Questa sarà inevitabile, e voi non potete tampoco diminuirla.

È una sentenza già oggi giorno passata in giudicato.

Unica risorsa che rimane è quella di diminuire la prima causa, ossia la malaria; ma se perdurasse, se dovessero agire le due cause unite, l'Italia che pel complesso delle sue strade ferrate spese non meno di ottomila milioni, vedrà questo suo enorme capitale ridotto a rendere forse l'uno o l'uno e mezzo per cento con enorme discapito delle finanze.

Per ragioni umanitarie anzitutto, ma poi anche per ragioni finanziarie fate buon viso a questo progetto del vostro Ufficio Centrale. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Siccome mi risulta che i signori Ministri debbono parlare piuttosto a lungo su questo progetto di legge, così stante l'ora tarda, crederei opportuno di rinviare il seguito della discussione alla seduta di domani.

Domani dunque, se non si fanno osservazioni in contrario, si terrà seduta alle ore due pomeridiane per la continuazione di questa discussione.

La seduta è sciolta (ore 5).