

XCVIII.

TORNATA DEL 19 GIUGNO 1884

Presidenza del Presidente TECCHIO.

Sommario. — *Sunto di petizioni — Omaggi — Discussione del progetto di legge per modificazioni al Titolo IV - Porti, spiagge e fari - della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche — Lettura ed approvazione degli articoli — Discussione dello stato di prima previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1884 al 30 giugno 1885 — Discorso del Senatore Pantaleoni — Considerazioni del Senatore Saracco, Relatore — Risposta del Ministro dei Lavori Pubblici — Presentazione dei seguenti progetti di legge: 1. Modificazione al Codice della Marina mercantile; 2. Modificazione alla legge sulle pensioni militari della R. Marina; 3. Spesa straordinaria per costruzioni navali; 4. Spesa straordinaria per acquisto di materiale per la difesa marittima delle coste; 5. Istituzione del servizio ausiliario per gli ufficiali della R. Marina — Ripresa della discussione del bilancio dei Lavori Pubblici — Discorso del Senatore Majorana-Calatabiano — Risposta del Ministro — Chiusura della discussione generale.*

La seduta è aperta alle ore 2 e 30.

È presente il Ministro dei Lavori Pubblici; più tardi intervengono i Ministri degli Affari Esteri, della Istruzione Pubblica, delle Finanze, della Marina e della Guerra.

Il Senatore, *Segretario*, TABARRINI dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

Atti diversi.

Lo stesso Senatore, *Segretario*, TABARRINI dà pure lettura del seguente sunto di petizioni:

« N. 92. Il Consiglio comunale di Fodi, fa istanza onde ottenere la sollecita costruzione della ferrovia Adriatico-Tiberina.

« 93. Alcuni ufficiali dell'esercito anteriori alla costituzione del Regno d'Italia, domandano di essere compresi nei miglioramenti per le pensioni militari ».

Fanno omaggio al Senato:

Il Presidente della Camera di Commercio ed Arti di Siracusa, della *Statistica del movimento commerciale nella Provincia di Siracusa nell'anno 1882*;

Il Senatore Alessandro Rossi, delle seguenti sue pubblicazioni:

Dell'arte della lana in Italia e all'Estero;

Questione operaia e questione sociale;

Sulla riforma degli Istituti tecnici;

Perchè una legge? Osservazioni e proposte sul progetto di legge per regolare il lavoro delle donne e dei fanciulli;

Dell'educazione personale e della coltura di sè stesso;

Discorso d'inaugurazione dell'anno scolastico 1883-84, nella Scuola industriale di Vicenza;

Resoconto sulla Scuola industriale di Vicenza;

Relazione sulle industrie manifatturiere all'Esposizione nazionale di Milano;

*Credito popolare e risparmio popolare;
Del credito popolare nelle odierne Associazioni cooperative.*

Il Presidente della R. Accademia di scienze, lettere ed arti di Modena, del Vol. II, serie II, delle *Memorie di quella R. Accademia*;

Il Rettore della R. Università di Napoli, della *Monografia di quella R. Università pubblicata per l'Esposizione nazionale di Torino*;

Il Presidente della Giunta distrettuale provinciale di Carrara, per l'Esposizione nazionale di Torino, di una sua *Monografia sulle cave di Carrara*;

Il cav. Guglielmo Nencioli, R. Commissario dei RR. Spedali riuniti di Pisa, di una sua *Relazione al Prefetto della Provincia intorno a quei RR. Ospedali*.

Il Senatore G. B. Borelli, di un suo scritto intitolato: *Infanticidio e matrimonio*.

Il Deputato Achille Plebano, di un suo libro col titolo: *Sulla moneta e sul biglietto di Banca*;

Il Senatore Diomede Pantaleoni, di un opuscolo da lui dettato sulla *Auctoritas Patrum*;

Il Deputato Eugenio Faina, a nome della Unione Liberale Monarchica di Perugia, del numero unico di un giornale intitolato: *L'Umbria alla tomba di Vittorio Emanuele*;

Il Presidente della R. Deputazione di storia patria nelle provincie Modenesi, del dodicesimo ed ultimo volume della *Cronaca Modenese di Tommasino dei Bianchi detto dei Lancellotti*, pubblicato a cura di quella R. Deputazione;

I Prefetti delle provincie di Livorno, Siracusa, Porto-Maurizio, Messina, Vicenza, Cuneo, Avellino, Mantova, Pavia e Sondrio, degli *Atti di quei Consigli provinciali, riferibili alle Sessioni dell'anno 1883*;

Il Reggente la libera Università provinciale degli studi di Urbino, dell'*Annuario scolastico di quel libero Ateneo per l'anno Accademico 1882-83*;

Il Presidente della reale Accademia di Archeologia, lettere e belle arti di Napoli, degli *Atti di quella reale Accademia, riferibili agli anni 1882-83*;

Il signor Gavino Pietri, Consigliere di Prefettura, di un suo scritto intitolato: *Osservazioni e studi sul progetto di riforma della legge comunale e provinciale*;

Il Senatore L. Griffini, di un suo lavoro intitolato: *La fillossera*;

Il signor Pietro Franceschini, di un suo libro col titolo: *Giuseppe Tassinari - Ricordo di famiglia*;

Il Senatore Enrico Poggi a nome del signor Giuseppe Baldelli Boni, di un volume intitolato: *Mio padre - Ricordi di Giuseppe Baldelli ai suoi figli*;

Il signor Raffaele Naldi, direttore Capo Ragioniere al Municipio di Firenze, di un suo opuscolo col titolo: *Sui preventivi per le amministrazioni dello Stato, delle provincie e dei comuni*;

Il Comitato promotore della ferrovia Rieti-Passo Corese, di un opuscolo intitolato: *La ferrovia Salaria da Roma ad Ascoli*;

Il signor Andrea Guardati, di una sua Cronaca in ottava rima col titolo: *Vittorio Emanuele da Novara al Quirinale*.

Discussione del progetto di legge N. 50.

PRESIDENTE. Sospenderemo per ora la votazione a scrutinio segreto dei due progetti di legge indicati nell'ordine del giorno e passeremo alla discussione del progetto di legge intitolato: « Modificazioni al Titolo IV, *Porti, spiagge e fari*, della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche ».

Domando all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici se intende che si legga il progetto approvato dalla Camera dei Deputati o quello dell'Ufficio Centrale.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Acconsento che si dia lettura di quello dell'Ufficio Centrale.

Senatore MANZONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MANZONI. Io proporrei di dispensare dalla lettura preliminare di questo progetto di legge composto di 33 articoli, come si è praticato molte altre volte.

PRESIDENTE. Il signor Senatore Manzoni propone che si ometta la lettura preliminare del progetto di legge e si proceda invece alla discussione generale.

Se non vi è opposizione s'intenderà accettata questa proposta e si passerà alla discussione generale.

È aperta la discussione generale.

SESSIONE DEL 1882-83-84 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1884

Nessuno chiedendo la parola nella discussione generale, si procede alla speciale.

Il Senatore, *Segretario*, CANONICO legge:

CAPO I.

Classificazione dei porti.

Art. 1.

I porti sono di due categorie.

Alla prima categoria appartengono i porti e le spiagge che interessano la sicurezza della navigazione generale e servono unicamente o precipuamente a rifugio o alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato.

Della seconda categoria fanno parte i porti e gli approdi che servano precipuamente al commercio ed abbiano i requisiti dell'articolo seguente.

(Approvato).

Art. 2.

I porti ed approdi della seconda categoria si dividono in quattro classi.

Sono di prima classe quelli presentemente nella medesima iscritti a' termini dell'art. 184, N. 4, della legge del 20 marzo 1865, N. 2248, allegato *F*, sulle opere pubbliche, e quegli altri, quantunque non situati a capo di grandi linee di comunicazione, che abbiano gli stessi requisiti che li costituiscono d'interesse generale dello Stato, e nei quali la quantità delle merci imbarcate e sbarcate non sia stata inferiore alle 250,000 tonnellate in ognuno degli anni dell'ultimo triennio.

Sono di seconda classe quelli presentemente iscritti nella terza classe per effetto delle disposizioni contenute al N. 3 dell'art. 184 della predetta legge, e quegli altri, il movimento commerciale dei quali interessa soltanto ad una o ad alcune provincie, purchè la quantità delle merci nei medesimi imbarcate e sbarcate non sia stata inferiore a tonnellate 25,000 in ognuno degli anni dell'ultimo triennio.

Sono di terza classe quelli, l'utilità dei quali si estende soltanto ad una parte notevole di una provincia, e nei quali la quantità delle

merci imbarcate e sbarcate non sia stata inferiore a 10,000 tonnellate in ognuno degli anni dell'ultimo triennio.

Sono di quarta classe tutti gli altri porti, seni, golfi e spiagge tanto del continente quanto delle isole non assegnati alle quattro classi precedenti.

I porti lacuali che soddisfino alle condizioni del presente articolo, saranno parificati ai porti marittimi nei modi e per tutti gli effetti in questa legge stabiliti.

Senatore CANONICO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CANONICO. È una semplice osservazione di forma che io desidero di sottoporre al Senato.

Mi pare che trattandosi di una legge, la quale, sebbene sia modificativa di una legge esistente, tuttavia stacca, per così dire, dalla legge generale sulle opere pubbliche una materia di molta importanza quale è questa, per farne una legge speciale, mi pare, dico, che sarebbe più conveniente che si evitassero i riferimenti agli articoli di quella legge; tanto più che, qualora quella legge venisse per avventura a cambiare, questi riferimenti non avrebbero più ragione di essere, oppure bisognerebbe conservare in vigore gli articoli isolati di quella legge anche dopo che la legge stessa fosse abrogata.

A fare questa proposta mi conforta il fatto che nelle successive modificazioni di questo progetto di legge si tenne già in alcune parti questo sistema.

Ove il Senato entrasse in questo ordine di idee converrebbe tener conto di questo principio, in tutti quegli altri articoli in cui fosse opportuna siffatta applicazione.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO, *Relatore*. In massima io mi accordo coll'onorevole preopinante; ma le cose che egli ha dette non trovano una giusta applicazione al caso presente. Qui si dichiara semplicemente che le disposizioni introdotte in questo disegno di legge non mutano le condizioni di fatto e di diritto in cui taluni porti si trovano, in conseguenza dei provvedimenti in vigore, e però non si può far a meno di una menzione

espressa della legge, in forza della quale si è compiuta la classificazione vigente. Insomma, il cenno che qui si fa della legge che si vuole modificare, ricorda un fatto, e comunque la legge sulla classificazione dei porti si dovesse rimutare da capo a fondo, converrebbe egualmente che se ne facesse speciale ricordo, per mantenere efficacia ai provvedimenti che ripetono la loro origine dalla legge medesima.

Per la qual cosa, non mi parrebbe nè utile nè conveniente seguire il metodo proposto dall'onorevole preopinante, e lo invito a ritirare la sua proposta.

Senatore CANONICO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CANONICO. Dopo queste spiegazioni dell'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale, io non insisto ulteriormente nella mia proposta che avevo fatta unicamente per amore di chiarezza.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola su quest'articolo secondo dell'Ufficio Centrale, lo pongo ai voti.

Chi intende di approvarlo, è pregato di sorgere.

(Approvato).

Art. 3.

Secondo le norme stabilite dall'articolo antecedente, il Governo del Re, udito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, del Consiglio superiore di marina, del Consiglio del commercio e del Consiglio di Stato, e sentiti pure i Consigli delle provincie e dei comuni, nel modo indicato dall'art. 7, approverà con decreti reali gli elenchi delle nuove classificazioni di cui agli articoli precedenti, non che delle provincie e dei comuni chiamati a concorrere nelle spese dei porti delle prime tre classi.

Ai porti che interessano la difesa militare e la sicurezza dello Stato sarà provveduto di concerto dai Ministri dei Lavori Pubblici, della Guerra e della Marina.

Colle stesse norme sarà provveduto nell'avvenire alle aggiunte e variazioni nella prima categoria, ed ai passaggi da una ad altra classe dei porti di seconda categoria.

Delle maggiori o minori somme, che per effetto di queste aggiunte, variazioni e passaggi si avessero da richiedere per le spese ordina-

rie dei porti, dovrà essere data apposita dimostrazione da allegarsi allo stato di prima previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'anno, a cominciare dal quale il porto appartenerebbe alla nuova classe.

(Approvato).

CAPO II.

Spese per i porti e designazione delle opere marittime.

Art. 4.

Pei porti e le spiagge della prima categoria, le spese riguardanti la sicurezza dell'approdo e dell'ancoraggio e quella per la difesa militare e la sicurezza dello Stato, sono a carico esclusivo dello Stato.

Occorrendovi lavori interessanti il commercio, la competenza delle spese si regolerà come pei porti, cui potrà quello scalo essere assimilato.

(Approvato).

Art. 5.

Le spese di qualunque natura occorrenti ai porti della seconda categoria sono sostenute:

pei porti di prima classe in ragione dell'ottanta per cento dallo Stato e del venti per cento dalle provincie e dai comuni;

pei porti di seconda classe, in ragione del sessanta per cento dallo Stato, e del quaranta per cento dalle provincie e dai comuni;

pei porti di terza classe, in ragione del quaranta per cento dallo Stato, e del sessanta per cento dalle provincie e dai comuni;

pei porti di quarta classe, dai comuni e dalle associazioni di comuni che abbiano interesse alla costruzione, al miglioramento ed alla conservazione delle opere, costituiti in consorzio con le norme stabilite dalla presente legge.

Nelle spese occorrenti per nuove opere straordinarie, o per opere di miglioramento nei porti di quarta classe, lo Stato concorre in ragione del trenta per cento e la provincia del dieci.

I canali esterni ed interni, che interessano la navigazione generale, eccetto pei secondi, i

SESSIONE DEL 1882-83-84 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1884

tratti di armatura delle foci e quelli destinati alle operazioni di commercio, sono assimilati per la competenza delle spese alle opere di cui all'articolo 93 della precitata legge 20 marzo 1865.

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Io pregherei l'onorevole Ufficio Centrale ed il Senato a voler accettare un emendamento al terzo comma di questo articolo, emendamento che concerne i porti di seconda classe.

Come il Senato vede, perchè un porto di seconda categoria possa essere collocato in prima classe, è necessario che abbia un movimento di 250 mila tonnellate, mentre 25 mila tonnellate gli bastano per venire collocato in seconda.

Questa differenza fra i porti della prima e della seconda classe è così grande, che sembra difficile di poterla giustificare; onde credo necessario di attenuarla suddividendo questa classe in due ordini. Ma invece di proporre questa suddivisione nell'art. 2, per non turbare l'economia della legge, ho creduto più conveniente e più facile di proporla qui, dove si stabilisce il concorso che lo Stato deve dare ai porti delle differenti classi.

L'emendamento che io propongo al terzo comma di quest'art. 5 è concepito in questi termini:

« Pei porti di seconda classe nei quali la quantità delle merci imbarcate e sbarcate in ognuno degli anni dell'ultimo triennio superi le 100,000 tonnellate, il concorso sarà del 70 0/0 dallo Stato, e del 30 0/0 dalle provincie e dai comuni; invece per gli altri porti sarà in ragione del 60 0/0 per lo Stato e del 40 0/0 per le provincie e pei comuni ».

Così questa classe viene suddivisa in due: la prima dei porti che hanno un movimento di tonnellate al disopra delle 100,000, e conseguiranno un concorso dallo Stato del 70 0/0; la seconda di quelli che hanno un aumento annuale inferiore alle 100,000 tonnellate, e non godranno che di un concorso per parte dello Stato del 60 0/0.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola,

Senatore SARACCO, *Relatore*. L'Ufficio Centrale riconosce la ragionevolezza delle osservazioni fatte dall'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici; quindi per parte sua dichiara di accettare l'emendamento che l'onorevole Ministro ha presentato all'articolo dell'Ufficio Centrale.

PRESIDENTE. Il signor Ministro dei Lavori pubblici ha proposto che il terzo comma di quest'articolo che comincia con le parole:

Per porti di 2^a classe, si sostituisca il seguente: Per porti di 2^a classe nei quali la quantità delle merci imbarcate e sbarcate in ognuno degli anni dell'ultimo triennio superi le 100,000 tonnellate, il concorso sarà del 70 0/0 dallo Stato e del 30 0/0 dalle provincie e dai comuni; invece per gli altri porti sarà in ragione del 60 0/0 per lo Stato e del 40 0/0 per le provincie e pei comuni.

L'Ufficio Centrale ha accettato questo emendamento, quindi, se nessuno chiede la parola pongo ai voti l'articolo 5 come è stato emendato.

Chi lo approva voglia sorgere.

(Approvato).

Art. 6.

Le spese a carico delle provincie e dei comuni pei porti di prima, seconda e terza classe saranno fra loro ripartite nel modo seguente:

una metà a carico della provincia in cui il porto è situato col concorso delle provincie che abbiano interesse alla costruzione, al miglioramento ed alla conservazione del porto;

una metà a carico del comune in cui il porto è situato col concorso dei comuni che abbiano interesse alla costruzione, al miglioramento ed alla conservazione del porto.

Sono da riguardarsi come provincie e comuni che abbiano interesse alla conservazione ed al miglioramento dei porti e che dai medesimi ritraggano beneficio, quelli i quali se ne servono per la esportazione dei loro prodotti agricoli ed industriali e la importazione delle derrate e di qualsivoglia altro prodotto per uso e consumo dei rispettivi abitanti.

Le quote a carico di più provincie o di più comuni si ripartiranno in proporzione del beneficio che ognuno di essi ritrae dal porto per

dirette relazioni commerciali, tenuto conto del principale dei tributi diretti, della popolazione e della distanza dal medesimo e saranno fissate dal decreto reale di cui all'art. 3 della presente legge.

(Approvato).

Art. 7.

Gli elenchi delle provincie e dei comuni chiamati a concorrere nelle spese dei porti delle prime tre classi, con le quote a ciascuno assegnate, saranno comunicati ai Consigli delle provincie e dei comuni interessati perchè possano fare le loro osservazioni.

Si reputeranno assenzienti quelle provincie e quei comuni che nel termine di tre mesi dalla data della notificazione non abbiano prodotto opposizioni od osservazioni in contrario.

(Approvato).

Art. 8.

Non sono obbligatorie per lo Stato le nuove opere straordinarie che occorressero per le formazioni di nuovi bacini di porto, nelle insenature, nelle rade o nelle spiagge finora sprovvedute delle opere marittime di cui all'art. 183 della legge 20 marzo 1865, N. 2048, allegato F, sulle opere pubbliche.

(Approvato).

Art. 9.

Per intraprendere le nuove opere straordinarie che lo Stato credesse utile o necessario di far eseguire nei porti di seconda e terza classe, occorre il previo assenso dei Consigli provinciali e comunali, i quali rappresentino complessivamente almeno due terzi del loro contributo nelle spese necessarie.

Mancando tale assenso, le spese non potranno essere fatte obbligatorie se non da una legge speciale o da quella con la quale vengono autorizzate.

I lavori occorrenti nei porti di seconda e terza classe sia per nuove opere straordinarie, sia

per opere di miglioramento e di manutenzione sono fatti eseguire a cura esclusiva dello Stato.

(Approvato).

Art. 10.

Tra le spese nelle quali debbono contribuire le provincie e i comuni s'intendono comprese anche quelle per le paghe ed indennità al personale di servizio, come capitani di bastimenti, macchinisti, fuochisti, padroni di caracche, marinai, fanalisti, custodi, ecc.

Questa disposizione è applicabile anche alle spese dei porti di quarta classe.

(Approvato).

Art. 11.

I comuni marittimi del regno, d'accordo colle Camere di commercio, possono chiedere al Governo che sia imposta una tassa supplementare a quella di ancoraggio sulle navi che approdano nel rispettivo porto per destinarne il prodotto ad opere straordinarie di compimento, secondo i progetti approvati dal Ministero dei Lavori Pubblici, udito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Tali tasse supplementari non potranno eccedere 50 centesimi per tonnellata di registro, nè il Governo potrà concederne l'applicazione se non previo avviso del Consiglio del commercio e del Consiglio di Stato.

Con le stesse norme e per gli stessi effetti potrà essere consentito ai comuni lacuali la imposizione sulle barche che servono al traffico nei laghi di una tassa speciale non eccedente centesimi venticinque per ogni tonnellata di stazza.

Con apposito regolamento, fatto previo avviso del Consiglio del commercio e del Consiglio di Stato, saranno stabilite le guarentigie necessarie acciocchè i prodotti delle tasse supplementari riscosse dal Governo non possano essere altrimenti erogati che in opere vantaggiose al porto in cui furono riscosse.

(Approvato).

Art. 12.

Il Governo del Re è autorizzato a fare concessioni, con decreto reale, per costruzione di opere marittime, alle provincie, ai comuni, alle Camere di commercio ed anche a privati, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, del Consiglio del commercio e del Consiglio di Stato, e potranno accordarsi ai concessionari le tasse supplementari stabilite col precedente articolo di legge, purchè i municipi, d'accordo con le Camere di commercio, ne facciano a tal fine richiesta.

Per lo spazio di 500 metri a partire dal lido del mare e per un tratto non maggiore di 5 chilometri, a destra e a sinistra del porto o dell'abitato, i terreni arenili, che non siano necessari pei bisogni dello Stato o che non siano già concessi per uso industriale, saranno dati in concessione gratuita per un tempo non maggiore di 90 anni, previ accordi del Ministero dei Lavori Pubblici con quelli della Marina e del Tesoro, ai comuni che ne facciano richiesta e i quali si obblighino ad erogare i proventi, che si possono dall'uso di essi ricavare, in opere marittime di utilità riconosciuta dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Per lo identico scopo, con le stesse norme e per la medesima durata di tempo saranno dati in concessione gratuita ai comuni lacuali i cui porti siano stati parificati a quelli marittimi, i tratti di riva di lago attigui all'abitato od ai porti stessi che non siano necessari pei bisogni dello Stato o che non siano già concessi per uso industriale.

(Approvato).

CAPO III.

Disposizioni speciali pei porti di 5^a classe.

Art. 13.

Sono obbligatorie pei comuni o per le associazioni di comuni che abbiano interesse al miglioramento ed alla conservazione dei porti di quarta classe le spese:

1° per il mantenimento dei porti naturali o difesi da moli o da scogliere e di tutte quelle

altre opere d'arte che servono a facilitare l'approdo, ed a rendere sicuro l'ancoraggio nei porti e nelle spiagge;

2° per il mantenimento delle calate, banchine sbarcatoj, delle boe e colonnette per ormeggiare e tonneggiare i bastimenti, non che delle torri, degli apparecchi lenticolari ed altri ordigni per la illuminazione dei porti e dei moli e delle banchine dei medesimi;

3° Potranno essere dichiarate inoltre obbligatorie le spese per la costruzione di opere nuove, il cui costo non ecceda lire 100,000 quando, dopo udito il parere della Commissione locale e di quella permanente per le opere dei porti, spiagge e fari, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e delle Deputazioni provinciali siano dal Ministero dei Lavori Pubblici riconosciute necessarie per rendere facile l'approdo, sicuro l'ancoraggio, agevole lo sbarco ed imbarco delle merci o per il collocamento di fari e fanali occorrenti a fare riconoscere il porto e la sua entrata.

(Approvato).

Art. 14.

La situazione dei fari e fanali, la loro portata, i colori ed i caratteri distintivi della luce saranno fissati dal Ministero dei Lavori Pubblici, senza l'autorizzazione del quale non potranno poi essere mutati.

(Approvato).

Art. 15.

Le escavazioni che si rendessero necessarie nei porti di 4^a classe potranno, a richiesta dei comuni, essere fatte eseguire dagli stessi accollatari della scavazione dei porti della provincia, pei quali provvede lo Stato.

L'importo dei lavori occorrenti, che dovranno essere eseguiti alle stesse condizioni dei contratti vigenti con lo Stato, sarà dai comuni pagato direttamente agli appaltatori.

All'eseguimento dei lavori indicati dall'articolo 11 sarà provveduto a cura del comune o delle associazioni di comuni interessati sotto l'alta sorveglianza dell'ufficio del Genio civile.

(Approvato).

SESSIONE DEL 1882-83-84 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1884

Art. 16.

Per intraprendere la costruzione di nuovi porti di 4^a classe o di nuove opere straordinarie occorrenti all'ampliamento ed alla sistemazione dei medesimi, sarà udito il parere del Consiglio provinciale dopo l'assenso dei Consigli dei comuni interessati, i quali complessivamente rappresentino almeno i due terzi del loro contributo nella spesa necessaria.

Ai comuni stessi dovrà essere data preventivamente comunicazione dei relativi progetti d'arte.

Si reputano assenzienti quei comuni i quali, entro due mesi dalla data della notificazione loro fatta non abbiano prodotte opposizioni od osservazioni in contrario.

Le opposizioni saranno risolte dal Ministero dei Lavori Pubblici udito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

(Approvato).

Art. 17.

Alla costruzione delle opere indicate nell'articolo antecedente sarà provveduto dai comuni o dalle associazioni di comuni che vi abbiano interesse con fondi speciali formati da alcune o da tutte le entrate seguenti:

a) col prodotto della tassa supplementare a quella di ancoraggio stabilita dall'articolo 11 della presente legge;

b) coi proventi che si possano ricavare dall'uso delle spiagge del mare date in concessione gratuita ai comuni ai termini dell'articolo 12;

c) col concorso dello Stato in ragione del 30 per cento;

d) col concorso della provincia in ragione del 10 per cento;

e) con le offerte volontarie;

f) con le somme che dovranno essere fornite dai comuni interessati a compimento del fondo occorrente allo eseguitamento delle opere progettate.

I proventi *a* e *b* vanno a beneficio comune degli interessati alle opere da eseguirsi.

(Approvato).

Art. 18.

Il fondo speciale potrà essere impegnato per servizio di prestiti o come corrispettivo di concessioni riguardanti le opere alla cui esecuzione il fondo stesso è destinato; ma non potrà mai essere adoperato per altri usi.

(Approvato).

Art. 19.

I progetti di tutti i lavori occorrenti sia per la costruzione di nuove opere straordinarie nei porti di quinta classe, sia per il mantenimento dei medesimi, saranno compilati dagli uffici del Genio civile e dovranno essere approvati dal Ministero dei Lavori Pubblici.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. L'onorevole Ufficio Centrale ha sollevato qui una questione che ha risolto giustamente. Soltanto a me pare che sarebbe forse necessario aggiungere poche parole per indicare che anche quando i comuni o le provincie ricorrono al Governo per far compilare i progetti, non sia senza spesa loro, ma che le spese occorrenti debbano essere pagate da quegli stessi comuni e provincie che ne fanno richiesta, perchè altrimenti si ridurrebbero al nulla le modificazioni introdotte a questo articolo dall'Ufficio Centrale del Senato.

Io proporrei perciò di aggiungere queste parole:

« In ogni caso le spese per la compilazione dei progetti vanno a carico dei comuni o delle associazioni dei comuni interessati ».

Era questo l'intendimento dell'Ufficio Centrale?

Senatore SARACCO, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Io mi proverò a spiegare in brevi parole, quale sia il pensiero che mosse l'Ufficio Centrale a proporre che fosse emendato l'articolo che presentemente si discute.

L'articolo approvato dalla Camera elettiva negava espressamente ai comuni la facoltà di rivolgersi ad ingegneri privati, e faceva obbligo ai medesimi di far capo agli uffici governativi per la compilazione dei progetti, non solo di costruzioni straordinarie, ma eziandio di manutenzione dei porti di ultima classe.

A noi questo provvedimento non è parso buono nè legittimo, perchè non sappiamo intendere che vi sia una ragione seria, per creare un diritto che torna a pregiudizio dei liberi esercenti, ed incatena il diritto di scelta che appartiene ai comuni. Abbiamo quindi creduto, che giovasse stabilire il principio della libertà per gli uni e per gli altri. Se i comuni crederanno di ricorrere agli ingegneri dello Stato, ne siano i padroni, ma se vogliono ricorrere ad un ingegnere privato, ne abbiano pure la facoltà.

Ora, l'onorevole Ministro consente anch'egli che così abbia da essere, ma vorrebbe che si aggiungesse la dichiarazione, che quando i comuni vogliono ricorrere ai funzionari stipendiati dallo Stato, debbano retribuirne l'opera, come fossero privati esercenti. La proposta mi pare che sia alquanto insolita. Io non conosco, o almeno non rammento, che si trovi nel corpo delle nostre leggi una disposizione congenere, che imponendo l'obbligo ai comuni di ricorrere esclusivamente agli ingegneri del genio civile, li costringa a retribuirne il lavoro.

Nè l'articolo approvato dall'altra Camera impone tali obblighi ai comuni, e se l'aggiunta che ora si propone non si era creduta utile, quando si voleva che ricorressero sempre agli ingegneri dello Stato, non è facile intendere perchè si voglia imporre quest'onere ai comuni, quando sieno lasciati liberi di ricorrere agli esercenti privati. Certo è, che quando, fosse accettata l'aggiunta proposta dal signor Ministro, l'articolo emendato che l'Ufficio Centrale sottopone all'approvazione del Senato, condurrebbe a conseguenze che vanno molto al di là del pensiero dell'Ufficio Centrale.

Noi desideriamo che i comuni possano avere libertà di scelta, ma ci dorrebbe che la nostra proposta traesse dietro di sé una disposizione così rigorosa. Che i comuni abbiano da pagare le spese di trasporto e quelle altre che comunemente si chiamano spese *vive*, facilmente si intende; ma l'introdurre qui una disposizione

secondo la quale i comuni che ricorrono agli ingegneri del genio civile sieno tenuti a pagare le spese dei progetti, a me pare che sia (scusi onorevole Ministro, se pronuncio la parola, perchè so che la cosa non può essere nelle sue intenzioni) più che una cosa insolita, un vero atto di durezza imperdonabile.

Dico di più, che il Governo è il solo giudice del tempo che i suoi ingegneri potranno impiegare nell'adempimento di siffatti incarichi; ma una volta che i funzionari del Governo adempiono ad un pubblico ufficio, non si saprebbe accettare la proposta che abbiano diritto ad una speciale retribuzione. Locchè non toglie, come ebbi l'onore di avvertire, che restino a carico dei comuni le spese *vive* che si connettono all'esecuzione dell'incarico speciale che verrà affidato agli ufficiali del genio civile.

Prego quindi l'onorevole Ministro a voler ritirare l'articolo aggiuntivo di cui venne data lettura.

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Mio intendimento era di dar valore pratico alla proposta dell'Ufficio Centrale del Senato.

Non è infrequente il caso che Comuni e Province ricorrano per le opere agli ingegneri del Genio civile. E siccome per questo occorrono delle spese effettive, e non vi è nessun capitolo nel bilancio che autorizzi a pagarle, perciò, a titolo di schiarimento mi pareva necessaria quella osservazione: ma poichè l'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale, ritiene che pensiero dell'Ufficio fu principalmente quello di dare libertà ai Comuni di potersi dirigere ai privati o di chiedere il concorso degli ingegneri governativi, e poichè egli ritiene essere in facoltà del Governo di porre quelle condizioni all'opera degli ingegneri del Genio civile, che saranno necessarie per compiere le opere per le quali sono richiesti, io non ho nessuna difficoltà ad accettare senz'altro l'articolo quale è proposto dalla Commissione.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola, pongo ai voti l'articolo 19 come è proposto dall'Ufficio Centrale.

Chi lo approva, voglia sorgere.

(Approvato).

Art. 20.

Il Ministero dei Lavori Pubblici, udito il parere della Commissione locale e di quella permanente per le opere dei porti, spiagge e fari, non che del Consiglio superiore dei lavori pubblici, deciderà sulla opportunità e convenienza dell'attuazione totale o parziale delle nuove opere straordinarie progettate.

A tal fine sarà tenuto conto della importanza commerciale del luogo, dello sviluppo presumibile che potranno avere il commercio e la navigazione, della entità della spesa, dei mezzi finanziari del comune o delle associazioni di comuni ed infine delle entrate che si possono ricavare presumibilmente dalla tassa supplementare a quella di ancoraggio e dalla concessione degli arenili.

(Approvato).

Art. 21.

Il concorso dello Stato e delle provincie nelle spese per le nuove opere straordinarie accennate dall'articolo 16 della presente legge sarà obbligatorio soltanto per quelle delle quali il Ministero dei Lavori Pubblici abbia riconosciuto la necessità o la utilità.

Nondimeno il comune o i comuni interessati, avranno facoltà di far eseguire a loro cura anche le altre opere, servendosi delle entrate indicate ai paragrafi *a*, *b*, *e*, *f*, e di quelle del paragrafo *d*, purchè le provincie sieno disposte ad accordare il loro concorso.

Anche quando lo Stato non concorra nella spesa, i progetti esecutivi dovranno essere approvati dal Ministero dei Lavori Pubblici.

(Approvato).

Art. 22.

L'approvazione dei progetti di nuove opere straordinarie da costruirsi in porti di 4^a classe, fatta con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, dopo udito il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato, ha, per tutti gli effetti della presente legge il valore di una dichiarazione di utilità pubblica.

(Approvato).

Art. 23.

Entro un triennio dalla pubblicazione della presente legge, sulla proposta del comune più interessato, ed in mancanza, anche di ufficio, il Prefetto della provincia, uditi i comuni che s'intende obbligare al concorso ed il parere dell'Intendenza di finanza, dell'ufficio del Genio civile, nonchè la Deputazione provinciale, provvederà con decreto motivato, seguendo le norme stabilite dal quarto paragrafo dell'articolo 6, alla designazione dei comuni interessati ed alla determinazione delle rispettive quote di concorso per ciascun porto o spiaggia.

Ancorchè vi sia interesse di comuni appartenenti a diverse provincie, provvederà per tutti il Prefetto della provincia in cui trovasi il porto, udito in tal caso il parere delle Deputazioni provinciali delle diverse provincie a cui appartengono i comuni.

(Approvato).

Art. 24.

Il decreto del prefetto dovrà essere notificato ai comuni interessati. Questi nel termine perentorio di 60 giorni potranno impugnarlo con ricorso al Re, il quale provvederà definitivamente sulla proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, udito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

(Approvato).

Art. 25.

Sarà data annualmente comunicazione della liquidazione delle spese ai comuni interessati; i quali dovranno versare la quota risultante a loro debito nella Cassa del consorzio, salvi gli effetti del conto finale, quando si tratti di opere nuove.

Le controversie che potessero insorgere a proposito delle liquidazioni saranno risolte dal Ministero dei Lavori Pubblici, udito il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato, ma non potranno sospendere il pagamento della quota determinata dalla impugnata liquidazione.

(Approvato).

SESSIONE DEL 1882-83-84 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1884

Art. 26.

Sono a carico esclusivo del comune in cui trovasi il porto, quelle opere o spese che, sebbene attinenti al porto, hanno per iscopo il comodo e l'abbellimento dell'abitato.

(Approvato).

Art. 27.

Tutti gli atti e contratti relativi alla costruzione, all'ampliamento, al miglioramento ed alla conservazione dei porti di 5^a classe saranno registrati col diritto fisso di una lira.

(Approvato).

Art. 28.

I prefetti dovranno presentare ogni anno al Ministero dei Lavori Pubblici una relazione sulle opere per la costruzione, per l'ampliamento, il miglioramento e per la conservazione dei porti di quinta classe delle rispettive provincie.

(Approvato).

CAPO IV.

Disposizioni generali e transitorie.

Art. 29.

Con regolamento approvato per decreto reale sarà provveduto alla esecuzione della presente legge e a determinare le rispettive attribuzioni e le reciproche relazioni degli uffici del Genio civile e delle autorità marittime e comunali.

(Approvato).

Art. 30.

Per le opere in costruzione nei porti ora di quarta classe, i comuni più interessati avranno facoltà di promuovere la costituzione di consorzi fra i comuni che abbiano interesse alla costruzione, al miglioramento ed alla conservazione del porto con le stesse norme stabilite dalla presente legge.

(Approvato).

Art. 31.

Nulla è innovato rispetto alla competenza delle spese per tutte le opere marittime antecedentemente approvate da leggi speciali fino alla concorrenza della somma assegnata dalle leggi stesse, e così pure per le opere che siano in costruzione nei porti, che trovansi presentemente iscritti nella quarta classe per le quali lo Stato continuerà a corrispondere i sussidi promessi ai termini dell'articolo 198 della legge del 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F.

(Approvato).

Art. 32.

Sarà presentata ogni anno al Parlamento una Relazione sul servizio dei porti.

(Approvato).

Art. 33.

Il Governo del Re, udito il Consiglio di Stato, è autorizzato a coordinare ed a raccogliere in unico testo le disposizioni di questa legge e quelle altre del titolo IV della legge del 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, sulle opere pubbliche, che, non essendo state modificate dalla presente o non trovandosi in opposizione con la medesima, continueranno ad avere vigore.

(Approvato).

PRESIDENTE. La legge sarà votata a scrutinio segreto a suo tempo.

Discussione del progetto di legge N. 116.

PRESIDENTE. Ora abbiamo all'ordine del giorno lo stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1884 al 30 giugno 1885.

Si dà lettura del progetto di legge.

Il Senatore, *Segretario*, CANONICO legge:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero

dei Lavori Pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1884 al 30 giugno 1885, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

L'assegno di lire 2,195,000 stabilito per l'anno 1884 colla legge 19 luglio 1880, n. 5538, risguardante la sistemazione di alcuni porti, è ridotto alla minore somma di lire 2,094,100; e quello di lire 3,980,000 stabilito per lo stesso anno colla legge 23 luglio 1881, n. 333, per nuovi lavori portuali, è ridotto alla minore somma di lire 1,510,000.

Le differenze risultanti nella complessiva somma di lire 2,570,900 saranno cumulate con gli stanziamenti da farsi, a norma di legge, per l'anno 1885.

Art. 3.

L'assegno di lire 4,000,000 stabilito per l'anno 1884 colla legge 23 luglio 1881, n. 318, risguardante la seconda serie dei lavori per la sistemazione del Tevere, è ridotto a lire 2,000,000, e la somma rimanente, in altre lire 2,000,000, sarà cumulata collo stanziamento da farsi, a norma di legge, per l'anno 1885.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

La parola spetta all'onorevole Senatore Pantaleoni.

Senatore PANTALEONI. Non è un discorso che io mi propongo di fare a proposito del bilancio dei lavori pubblici, ma di presentare soltanto delle osservazioni sopra alcuni dei diversi capitoli, che costituiscono il bilancio stesso.

In tutti cotesti anni ne andai facendo; ma oggi mi accingo a fare queste osservazioni più volentieri, inquantochè nel passato quelle che si facevano qui mi parve che passassero col Ministro che usciva da quest'Aula, attraverso il Lete; e non se ne avesse più alcuna notizia, come nessuna memoria.

Adesso però spero e sembrami che questo andazzo sia piuttosto cambiato, e si venga infine a cose pratiche, le sole che io ho desiderato si trattassero veramente nel Parlamento, perchè sono quelle che approdano poi a vantaggio del paese.

Pieno adunque di questa speranza, io mi permetto di dirigere all'onorevole e cortese signor Ministro alcune osservazioni.

Nei passati giorni il Senato si dovette occupare lungamente della miserabile condizione in cui si trovano le nostre terre, e l'agricoltura in generale, e portai io stesso delle statistiche ufficiali, le quali provavano inesorabilmente che il valore produttivo della nostra terra, almeno per la produzione agraria, era quasi il minimo d'Europa, e ad ogni modo era rappresentato in media dalla cifra di undici ettolitri per ciascun ettaro di terra coltivata a frumento.

Considerato tale fatto, io mi sono dovuto domandare: come è che questa Italia, che ha avuto una fama tanto grande di essere frugifera e ricca, ha potuto discendere così in basso, e cambiare talmente le condizioni del suolo? È forse questa una di quelle asserzioni erronee tramandateci dagli storici antichi? o è veramente una realtà quest'impoverimento del nostro suolo?

Confesso che, esaminando le condizioni storiche degli antichi tempi, bisogna veramente supporre che in allora la produzione fosse davvero prodigiosa, se, come si asserisce, con due iugeri di terreno poteva vivere una famiglia.

Lasciando a parte la storia, vengo ora ai fatti attuali, i quali danno, secondo me, la spiegazione delle miserabili condizioni in cui ci troviamo. Ed invero, che cosa troviamo noi in Italia? Troviamo una condizione che differenzia, disgraziatamente in male, da tutti gli altri paesi.

Le montagne che ci circondano da ogni lato (e questo è noto a tutti, ed in specie ai militari) sono molto più scoscese nel versante nostro che non nell'altro versante opposto francese e tedesco od austriaco. Quindi i corsi d'acqua che dalle medesime discendono, corrono con maggiore rapidità e violenza nel nostro versante, trasportando seco tutta la terra vegetale che incontrano lungo la loro discesa.

Osservate alcune parti d'Italia, dove esistono delle pianure e dei larghi fiumi: la Lombardia ed il Veneto, per esempio. Voi sapete quanto è grande l'interramento che si è formato colà e che va ognora crescendo, al litorale adriatico, spiaggia e porti che a quello appartengono.

Venezia è preservata dai murazzi famosi, resi ora troppo impari al bisogno; Ravenna ha dieci

chilometri circa di terra che si è formata con l'interramento successivo prodotto dal corso dei fiumi.

Dall'Appennino ligure, appena si viene alla pianura, questo fenomeno si osserva sensibilmente. Guardate l'Arno, come si è rialzato e prolungato per l'interramento. Pisa non è più un porto per la stessa ragione. Lo stesso fenomeno abbiamo qui col Tevere. Ostia fu deliziosa città, abitata e frequentata dai Romani; e fino dai tempi di Anco Marzio era uno dei più bei porti di Roma, ed anzi il solo che possedesse Roma fino dai suoi primordî. Ebbene, il porto non è più, e la città è resa quasi inabitata per il continuo interrimento; interrimento che ha formato poi il delta che tutti conoscono, e la divisione in più rami del Tevere.

Se andiamo poi alle belle pianure del Jonio, vediamo che il male è ancor più grande. Esse sono diventate, per interrimento e per incuria nel corso delle acque, un territorio dove, non dirò non esservi vegetazione, ma certo una triste vegetazione. Eppure sono queste le rive ove Sibari, ove Locni, ove Crotone accumulano enormi ricchezze e la più bella civiltà, quella della Magna Grecia.

L'interramento quindi spiega la diminuzione della terra vegetale, trasportata via da queste correnti od accumulata alle spiagge a chiudere gli scoli regolari delle acque.

Ma i mali non finiscono là. Sventuratamente queste terre di nuova formazione, non avendo un pendio abbastanza sufficiente per lo scolo delle acque, formano delle paludi tanto più pestifere, quanto più grande è il caldo e l'ardore del sole estivo in tale regione.

In tutti questi terreni vi è la malaria, cagione di febbri - infezione che forse non ha esistito, o pochissimo, nei tempi antichi.

Soprattutto se si guarda al Jonio, è lì che colpisce l'immensa differenza dell'aria che vi si è formata; mentre quelle provincie erano forse le più prospere e le più invidiate del mondo, sono adesso diventate tali che non sono più abitabili!

È perfino la coltura della pecora esige l'alternativa del trasporto in altre regioni, le montane, con quel regime quasi patriarcale delle terre che si è poi esteso alle popolazioni.

Ma qui non finiscono i mali con questo interrimento. Vi è un'altra circostanza, ed è che

più il letto del fiume si prolunga, più si allenta il corso, più si rendono facili le inondazioni.

Ecco adunque i gravi mali che nascono da questo fenomeno.

Quali sono i rimèdi ai quali abbiamo finora avuto ricorso?

L'arginatura.

Le arginature dei fiumi certo impediscono le inondazioni per le terre sottoposte, ma desse non tolgono che quell'interramento non si vada facendo alla foce dei fiumi. Il letto dei fiumi anco s'innalza, e sempre più pericolose divengono le sponde per le rotture e per le inondazioni che ci minacciano.

Ad ogni modo, se pure le sponde valessero ad impedire le inondazioni, non impediranno mai nè la continuazione dell'interramento verso il mare, nè la malaria che nè segue.

Si è detto di provvedere a ciò con il rimboscimento, ed io stesso sono di quelli che hanno lavorato molto in proposito con il nostro buon Collega il Senatore Torelli.

Signori, non verrò ad una teoria, ma permettetemi di accennare come forse il rimboscimento è molto più difficile di quello che si immagina; poichè io ritengo che la distruzione dei boschi sia stata meno l'opera dell'uomo che li abbia distrutti che quella della natura e della terra, divenuta incapace di quella vegetazione!

Ma mettiamo da banda ogni mia teoria; vi è un fatto al quale noi non possiamo che ben poco riparare.

La più gran parte del versante delle Alpi non appartiene a noi. Il versante alpino del Lago Maggiore non appartiene a noi; nè quello dei suoi più larghi affluenti.

Lo stesso è in gran parte di quello del Lago di Como, di quello del Lago di Garda, che all'origine non appartiene a noi. Avevamo qualche cosa dalla parte della Savoia, di Nizza, che cedemmo, e sta bene; ma come, domando io, andremo ora a rimboschire dal lato delle Alpi quando non ci appartengono? Questo rimboscimento noi lo potremmo fare per gli Appennini; altrove non sarebbe per noi di alcuna utilità, salvo su quel poco che verso le due estreme Alpi ci appartiene.

Quali sarebbero adunque i rimèdi che vorrebbe introdurre l'onorevole Ministro?

Io mi sono permesso altra volta di dare qualche suggerimento - dirò così - suggerimento ben

inteso da dilettante, perchè io non posso avere le cognizioni di un ingegnere, nè ho fatto gli studi necessari per poter determinare in modo preciso quello che si abbia da fare. Ma a me pare che uno fra i migliori rimedi potesse essere lo sbarramento, il serragliamento dei laghi alle foci, specialmente per l'Italia del nord, dove un grande numero di laghi nutrisce quelle grandi arterie che formano poi la parte più essenziale della valle del Po.

Sventuratamente dalla parte orientale non ci è alcun lago, e le montagne sono quasi tutte senza rivestimento, e quindi le piene trasportano macigni e grosse pietre; e pur troppo sappiamo che l'ultima inondazione, così tremenda che ha devastato quelle belle provincie, si deve appunto a quella causa.

Ma, infine, se questi laghi si inalzassero, non c'è dubbio che l'elevazione per un due o tre metri al di sopra del livello medio dell'acqua, moltiplicato per tutta la superficie dei laghi, ci darebbe un tale ammontare che ci renderebbe padroni del corso dei fiumi e della direzione possibile delle acque.

E si badi che, quando io propongo questo sbarramento dei fiumi e dei laghi, sono mosso anche da altri motivi, da altri scopi.

L'onorevole Presidente del Consiglio, nelle discussioni che ebbero luogo pochi giorni fa in Senato nelle ultime sedute, faceva un appello soprattutto all'irrigazione, ed una nuova legge infatti si fece al riguardo.

Ora non v'è dubbio che il rialzare il livello delle acque a maggiore altezza offrirebbe due vantaggi. Primieramente, cioè, di poter prendere l'acqua ad un pelo più alto, per l'agricoltura, ed inoltre poichè l'irrigazione debbe intendersi fatta non solamente a titolo agrario, lo si disse allora e lo ripeterò adesso, si avrebbe altresì egualmente un profitto all'industria. Infatti più grande sarà la caduta delle acque, più grandi saranno le forze a cui potremo far capo per dare vita alle nostre industrie e per avere delle forze motrici. Ecco dunque i due motivi che mi inducono adesso a fare queste raccomandazioni. Vi ha, sotto questo punto, un fenomeno che mi permetto qui di accennare, perchè dà in parte la spiegazione delle cambiate condizioni del nostro suolo.

Io credo che, per chiunque studi un poco la meteorologia e la storia meteorologica del globo,

si possa ritenere come un fatto, acquisito alla scienza che l'umidità è andata molto e molto diminuendo in tutti i secoli, e la siccità diviene sempre più grande, almeno presso a poco nella latitudine dove noi viviamo.

Ad esempio, ricorderò il Caspio che aveva la comunicazione col Mar Nero, e ora la siccità ha chiuso perfino l'emissario che congiungeva i due mari; questo è un fatto storico.

Il deserto del Sahara, avea quei Chotts che ognuno sa che erano laghi, che servivano molto a mantenere l'umidità e la vegetazione delle terre, tanto che ora la Francia si propone di riprodurli, da una quale opera certamente penso che risentiremo vantaggio anche noi.

La siccità farà sì che il sole, alla cui influenza il mio amico il Senatore Vitelleschi faceva un appello come il più grande generatore della nostra ricchezza, diverrà invece fra non molto il generatore della nostra rovina, giacchè le nostre terre sono eccessivamente essiccate ove non si provveda con l'irrigazione a moderarne l'azione.

Per questo cambiamento climaterico, la vite, che era una specialità di Grecia e d'Italia, ora si è estesa e meglio alligna in molti altri luoghi, e specialmente in Francia.

L'onorevole Presidente del Consiglio, l'altro giorno disse che la vite si trova soltanto nel mezzogiorno della Francia, e che andando a Parigi non si vede più quella vegetazione. Non si vede se ci si va di notte, perchè, invece, io ricordo che tutta la Borgogna, il Dijonense è coperto di vigneti, che arrivano fino a Dôle e sono pregiatissimi poi nella Champagne; e dal Reno la coltura della vite è fiorentissima. All'est essa arriva verso Vienna fino a Vörsclau ed in Ungheria dà i famosi vini di Tokai ed altri.

L'irrigazione, adunque, è una necessità per noi se vogliamo che il sole non secchi le praterie; si rammenti che le sole praterie fiorenti in estate in Italia sono quelle di Lombardia, perchè sono irrigate.

In fatto di scienza, io credo molto agli esperimenti, e perciò credo che, se si volesse tener conto di questi miei suggerimenti, se ne ritrarrebbe certo una grande utilità. Ma si osserverà - vi hanno luoghi dove i laghi non esistono!

Ebbene, mi ricordo che ai tempi di Napo-

leone il Grande, Fodéré, chiamato a provvedere precisamente alla costa di Nizza, proponeva la formazione dei laghi.

E dove non si possa portare dell'acqua, come si è fatto a Genova, e come si sta facendo a Napoli, bisogna bene provvedere con dei laghi artificiali, ove accumular acqua nel verno tanto per aver l'acqua nell'estate, quanto per impedire la rovina nell'inverno colle inondazioni.

Queste dunque sono le raccomandazioni che faccio al signor Ministro, e, se egli avesse qualche suo giudizio da esporre a questo proposito, sarei ben fortunato di udirlo dal suo senno.

Il secondo titolo del bilancio riguarda i porti, le spiagge ed i fari.

I porti nostri si interrano costantemente con danno e spesa grandissima. Lo stesso rimedio che ho consigliato fino adesso, potrebbe valere anche per i porti a qualche cosa, ed è urgente il provvedere.

Siamo ai fari. Io qui mi permetto di domandare all'onorevole Ministro se per taluno dei nostri fari si faccia uso della elettricità e di quale sistema - se cioè dell'Edison per incandescenza, che con tanto vantaggio viene impiegato - o di altri.

So bene che altri Stati già da molto tempo hanno adottato l'elettricità nei fari, facendo uso della macchina Meritens (?) che è stata accettata in Francia, dove - se non erro - fu applicata già a 47 fari; in Inghilterra poi 60 e più fari già si trovano in attività con quel sistema.

Io non so se noi ne abbiamo alcuno; o se l'onorevole Ministro pensi che giovi che taluno di questi fari sia posto con questi nuovi miglioramenti, che potrebbero essere-utilissimi per la navigazione, giacchè la luce si protende a grande distanza, tanto che per tal modo si avrebbe un metodo più sicuro ed anche meno dispendioso, pei fari.

Noi abbiamo poc'anzi approvato la legge di modificazioni sui porti, spiagge e fari; ma ho sempre notato che in Italia abbiamo tenuto un curioso sistema, vale a dire che facciamo le ferrovie a grandi spese, e poi chiudiamo i porti quando anco siano ben accessibili, con tali tariffe da escludere la possibilità che dessi servano al commercio. E lo stesso facciamo delle ferrovie sulle quali il tasso dei trasporti va ad un tale

ammontare che, bene spesso, rende molto meno utile il servizio ferroviario.

In proposito ricorderò come già altra volta ebbi occasione di dimostrare come intraprese estere abbiano dovuto allontanarsi dai nostri porti, e prendere soprattutto (cosa che succedè anche adesso), la via di Marsiglia piuttosto che quella di Genova.

All'inconveniente da me accennato si univa prima anche il monopolio del facchinaggio. In oggi a ciò si è rimediato con legge, in parte, ma non si è rimediato coi costumi, giacchè questa è opera del tempo; ad ogni modo il Governo non può fare altro che mantenere la legge e volere che con questa l'ordine sia rispettato.

Il terzo titolo, che nel bilancio viene dopo, mi pare che concerna le strade ferrate.

Ora a proposito delle ferrovie sento il bisogno di dirigere all'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici parecchie osservazioni. Una delle prime osservazioni già più volte da me ripetuta, ma che andò sempre a finire nel fiume Lete, è questa, che noi siamo eccessivamente minacciati per tutte le provenienze del canale di Suez, dalla via di Salonico che per Novi-Bazar va a tutte le linee austriache, e tanto più poi adesso siamo minacciati che il tunnel dell'Arlberg si può dire costruito, giacchè il foro è compiuto e non rimane che il reinvestimento a farvi.

Dopo gl'immensi sacrifici che abbiamo sostenuto per il S. Gottardo, non vi è dubbio che la via dell'Alberg, che come tutti sanno va al lago di Costanza e di là a Basilea, ci porterebbe forse a perdere una grande parte dei vantaggi che in seguito ai sacrifici da noi fatti abbiamo finora goduti, e che speriamo di godere in avvenire in proporzione anche maggiore se sapremo a tempo provvedere. Basta gettar l'occhio su di una carta geografica qualunque, per vedere che dall'apertura mediterranea del canale di Suez a Salonico il tragitto è brevissimo, mentre molto più lungo è in confronto per venire alle nostre sponde. È vero che Salonico non appartiene all'Austria, ma intanto l'Austria ha aperto una ferrovia fino a Novi-Bazar; e giorni sono ha firmato un trattato al riguardo delle comunicazioni ferroviarie ed ha ottenuto che la Turchia finalmente si accomodasse a quell'andamento che era nelle viste e nell'interesse dell'Austria.

Le comunicazioni col porto di Salonicco saranno facilmente realizzabili, poichè sebbene l'Austria non sia padrona del porto, chiunque l'avrà in mano sentirà il vantaggio di aprire un porto così utile pel commercio e per la navigazione.

Il pericolo dunque io lo considero come gravissimo per i nostri interessi.

Orbene, che cosa possiamo far noi?

Prima di tutto, l'approdo di Brindisi è desso il migliore sotto questo punto di vista?

Noi ce ne siamo serviti, e ce ne serviamo anche adesso a preferenza, benchè non sia certo il migliore degli approdi anco come porto.

Credo che là si stiano facendo anche adesso dei lavori, e se ne faranno sempre, perchè è un tristo porto naturale.

Non tocca a me a studiare la questione, ma desidererei che i competenti vedessero se non ci giovasse meglio di favorire qualche porto di Sicilia o qualche altro porto che guardasse più a mezzogiorno e all'oriente e distasse meno da Said.

Il porto è una delle cose a cui dobbiamo prima mirare.

Un secondo punto è la direzione da dare alle ferrovie, perchè possano rispondere ad un rapido tragitto dagli approdi al Ceniso e al S. Gottardo.

Quando si fece la ferrovia attuale dell'Adriatico, reggeva allora il Ministero dei Lavori Pubblici il mio amico l'onorevole Peruzzi.

Ebbene, dobbiamo rendergli giustizia, peccchè egli non volle mai che si deviasse dalla linea retta, per quanto dipendeva da lui, neppure di pochi metri, perchè voleva possibilmente prendere quella che si chiamava e si chiama ancora le *Valigia delle Indie*.

Questa frase - come tutti sanno - non dice altro che, *Commercio colle Indie*. E questo commercio poi è assai più grande adesso, perchè le comunicazioni coll'Australia, passando per il Canale di Suez; e per questo canale poi passando anche quelle di altre terre, come Nuova Guinea, Nuova Olanda, l'isola di Giava, ecc. ecc., è di primo interesse che quel commercio passi per le nostre linee.

Sono dunque due punti che io raccomando all'onorevole signor Ministro, - e cioè di volere, non dirò studiare, perchè probabilmente la sua

mente così ferace già da lungo tempo ci avrà portato la sua attenzione senza bisogno di questo mio consiglio, - ma di voler fare sì che praticamente si possano dalle linee ferroviarie tirare tutti quei profitti che possiamo, per non avere in seguito il rimorso di non avervi pensato a tempo.

Ma qui torniamo di nuovo alla questione delle tariffe, perchè se noi terremo tariffe così alte, ciò equivale a non servirsi più delle nostre vie ed a considerarle come un lusso, specialmente poi per le merci per le quali il tasso di tariffa è di prima importanza.

Ed ora mi permetterò di dire, sebbene in pendenza della discussione della legge, il perchè io sia stato sempre per le ferrovie fautore dell'esercizio governativo.

Ho creduto che il Governo potesse, dirò così, esercitare le ferrovie in alcuni casi anche a perdita, nella considerazione che trasportando un dato prodotto a perdita avrebbe poi avuto tanti altri vantaggi indiretti che potrebbero compensare anche lautamente questi danni. So che pende a questo riguardo una legge e che ora non converrebbe parlarne, ma, mi si permetta di dare a questo proposito un suggerimento.

Nel fare i contratti, io suggerirei all'onorevole Ministro, che si prevedessero quei cambiamenti per l'esercizio che sono prevedibili, cioè il caso che si facessero nuove scoperte, di adoperare, per esempio, altre e più economiche forze motrici, che si potrebbero trovare nel nostro suolo. Non dico che si abbiano a trovare delle cave di carbon fossile, perchè questo è molto difficile se non impossibile che esista in Italia. Ma io mi permisi di fare osservare all'onorevole Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio che ora noi abbiamo molte altre sorgenti di forza. Abbiamo prima di tutto le acque. Ora la forza motrice delle acque non è più circoscritta al luogo dove esiste la caduta, ma, mediante l'ammirabile scoperta del trasporto dell'energia convertita in elettricità, può divenire capace di essere usata a distanza.

Infatti vi ha la possibilità di spiegarla a metà del valore fino a 170 chilometri; e a 340 altresì ma solo al quarto del valore. Quindi non è forse fuori di luogo che potessimo trovare tale sorgente di forza che cambiasse interamente le condizioni attuali dell'impiego delle

forze naturali pel commercio, per l'industria e per l'agricoltura.

A questo scopo manifestai al Ministro di Agricoltura un desiderio che io ho avuto da molti anni, desiderio che potrebbe anche, il confesso, essere un sogno, ma che ad ogni modo costerebbe ben poco a mettere in chiaro, e se si può raggiungere, il vantaggio ne sarebbe immenso.

Noi abbiamo delle sorgenti naturali di fuoco, e di calorico quasi alla superficie del suolo nei campi Flegrei, e l'onorevole Ministro me ha dovuto saperlo a prova stando ad Ischia.

Ora, io dico, quel calorico che dappertutto si genera e con tanta spesa col carbone fossile, non potrebbe invece essere tirato da quella plaga ardente per argomento di vapore a trarne poi elettricità, la quale potrebbe poi a distanza essere impiegata come creazione di forza motrice industriale?

Non so se la legge che cresce un grado di calore per ogni 32 metri di profondità si verifica anche colà; ma sono cose che con poca spesa qualunque ingegnere di merito sarebbe al caso di verificare e vedere cioè se noi potessimo trarne qualche vantaggio, e ben grande all'uso industriale.

Or passo ad altro.

Io mi permisi di esprimere un desiderio all'onorevole Presidente del Consiglio, desiderio e preghiera che fu mal ricevuta; ma quando io credo una cosa utile pel mio paese, non mi lascio facilmente smuovere e quindi sono pronto a ripeterla qui all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici.

Nello stato deplorabile in cui secondo me ci troviamo, non per colpa nostra, ma per circostanze superiori che governano il mondo; è indispensabile o che si faccia in Italia una diminuzione delle tasse sull'agricoltura, e quindi una diminuzione delle spese, o che si prendano altri provvedimenti, perchè le nostre terre possano con altre colture impedire alla nostra agricoltura che è la più grande sorgente di ricchezza nazionale, di finire in totale rovina.

Da una pubblicazione che fece l'onorevole Baccarini, se non m'inganno nel 1878, sul reddito delle ferrovie (pubblicazione che non ho qui, ma il Ministro la conosce certo perfettamente) si vede che sono pochissime, quelle che danno il prodotto del 4 per cento, e quelle sono

anzi le linee ricche. Poi vengono quelle che non danno neppure il due, e finalmente ci sono quelle che non coprono le spese.

Ora venendo a quest'ultime, mi permisi di manifestare all'onorevole Presidente del Consiglio, se non gli paresse piuttosto utile che pel momento si risparmiasse di spendere una somma così enorme come quella di 60 o 62 milioni all'anno; ed attendessimo che lo sviluppo più grande preso da quelle Province rendesse a loro utile e vantaggioso l'esercizio di quelle linee.

Veramente il Ministro, credo che fosse di cattivo umore, perchè mi rispose che io volevo, nientemeno, riportare il pedaggio sulle strade rotabili, che volevo che le strade rotabili dessero il 7 o l'8 perchè citai l'autorità di Brassey, precisamente il primo intelligente di ferrovie, il quale dice che è una grande sventura ai nostri tempi che bisogna limitarsi al 7 ed all'8 per cento di guadagno per tali intraprese. Badi che dice precisamente prodotto netto e regolare nella costruzione di queste ferrovie.

Il fatto si è che io non parlai mai di strade rotabili, non parlai mai di pedaggi, benchè i pedaggi esistano ancora in tutta l'Austria, in molta parte della Germania ed in Inghilterra. Io sono sempre stato nemico di questa applicazione dei pagamenti sulle strade e lo sarò sempre; nè so come all'onorevole Depretis venisse in capo una tale accusa. Ben è vero che lo stesso signor Ministro si accorse che veramente parlare di strade rotabili a proposito di strade ferrate era un'accusa non molto giustificata.

Infatti soggiunse:

« Quale differenza vi ha tra le strade ferrate e le altre strade? È una strada che invece di ghiaia ha le rotaie, ed invece della forza animale ha un mezzo diverso di trazione.

« Ma pigliamo un po' le popolazioni il cui territorio è attraversato da tali strade, se non credono di aver ricevuto un enorme beneficio dalla costruzione delle ferrovie e specialmente per ciò che concerne l'agricoltura ».

Io non risposi a questo curioso ragionare del Ministro perchè lo sproposito era troppo madornale per non essergli sfuggito, e non credeva di trovarlo nella pubblicazione a stampa. Invero avrei fatto torto alla intelligenza alta del Presidente del Consiglio volendogli insegnare che nelle strade ordinarie, se non ci si

passa non si è perduto nulla e tutto al più l'interesse del capitale di costruzione, ma non c'è nessun danno ed anzi non ci sarà la spesa di manutenzione; ma le ferrovie bisogna che vapore e vagoni corrano, e se non ci sono viaggiatori o merci è una grandissima perdita.

Non vale la pena che io mi diffonda su ciò; capirà l'onorevole Ministro però che ne parlai solo a scusarmi del ritornare su quelle osservazioni. Non pretendo che una legge si possa alterare in questo modo, io dico che vale la pena di studiare e di vedere se realmente non gioverebbe di dare altri vantaggi all'agricoltura di queste provincie, invece di regalar loro una ferrovia che per loro uso trovano inutile. Ed io citai dei luoghi dove non si sono mai coperte le spese del personale della stazione, in modo che un capo ameno proponeva che si mettesse in una cassetta i biglietti e chiunque voleva viaggiare se li prendesse, giacchè sarebbe stato ancora una economia cioè quella degl'impiegati della stazione.

« Ma domandate a queste provincie, a queste popolazioni se hanno avuto un grande beneficio »; mi soggiungeva l'onorevole Depretis; al che io rispondo, non ne hanno avuto nessuno perchè se non se ne servono delle ferrovie che benefizi ne possono conseguire? E che non se ne servono è chiaro dalla nullità dei prodotti.

Hanno avuto il beneficio del fumo, e di vedere la vaporiera a passare; non merci certo, perchè non producono.

Invece di parlare contro le strade rotabili, è la loro mancanza che rende la ferrovia inutile in questi luoghi, ed ecco il perchè bisognerebbe aspettare che quelle vi fossero, come si aspetta a mettere gli alberghi quando ci sono viaggiatori, e non si fabbricano prima che i viaggiatori appaiano.

Io dunque vorrei domandare all'onorevole Ministro queste due cose; una, che avesse la compiacenza di farci conoscere quale è la condizione reale del reddito attuale di ciascuna parte di queste ferrovie, se esse cioè che erano in così triste condizioni vadano migliorando, e fin dove migliorino; e la seconda, la quale mi pare molto interessante, se la somma cioè stanziata in preventivo per la costruzione di queste ferrovie, corrisponda adesso che parecchie se ne sono fatte alla previsione, giacchè, se non m'inganno, l'ingegnere Gabelli ha pub-

blicato più volte che anzichè corrispondere, ne sarà da aggiungere un terzo, un quarto della spesa a quelle enormi somme, a cui ci siano sottoposti con grandi difficoltà finanziarie, che aumenteranno certo, quando saremo all'epoca di tali pagamenti.

Seguo nell'esame del bilancio.

Dopo viene l'articolo dei telegrafi. Mi ricordo che è stata promessa da lungo tempo una legge per la intiera libertà telegrafica, come quella già esistente nella corrispondenza per lettera. Mi sembra che basti al Ministro di Polizia avere la copia di quei telegrammi che ha interesse di conoscere, ed è anzi per questo che io parteggio per la libertà intiera telegrafica perchè la reputo innocua per l'ordine pubblico.

Non mi tengo sempre al giorno di ciò che si fa, ma credo che questa legge non sia stata mai presentata; almeno io non ho la coscienza di averla votata.

Mi si disse che sulla convenzione telegrafica internazionale, vi è un articolo, che mette un poco in dubbio la possibilità di cotesta libertà.

Capisco che l'abuso di spacciare notizie false possa ad un tratto compromettere la sicurezza pubblica, la borsa, ed interessi anche più gravi, ed appunto per ciò io vorrei che il Governo avesse conoscenza di tutti i telegrammi, poichè in questi casi non si ha che telegrafare ufficialmente il contrario, e notificare la notizia ufficiale al pubblico, per impedire così i danni che quel telegramma potrebbe produrre. Ad ogni modo se si permette che si facciano telegrammi in cifre, non si comprende perchè vengano fermati telegrammi diretti ai giornali dai propri corrispondenti, solo perchè le espressioni non quadrano al gusto di chi li rivede.

Questa dunque è un'altra delle cose intorno alle quali richiamo l'attenzione del signor Ministro perchè voglia vedere di apportare nella legge i vantaggi che ho accennati.

Quanto alla costruzione dei telegrafi, nei paesi più civili si cerca di togliere i fili aerei e sostituirli con fili sotterranei. Le ragioni di questa innovazione sono ovvie. Essa è consigliata da considerazioni meteorologiche, poichè i fili aerei sono molto facilmente attaccati, in caso di perturbazioni meteorologiche; e non lo sono quelli sotterranei, tranne nel caso di terremoti come quello di Ischia. Vi è poi un'altra più valida ragione che consiglia tale sostituzione,

ed è che in caso di rivoluzione o di guerra i fili aerei corrono più evidenti pericoli, mentre i sotterranei ne sono in parte esenti. Inoltre i fili telegrafici ora servono altresì al telefono il quale ha preso un immenso sviluppo e lo prenderà anche maggiore giacchè non si tratta più del telefono entro una città, ma del telefono che si estende a distanza enorme, e forse forse finirà a surrogare in gran parte l'uso del telegramma. In un anno gli abbonati sono andati crescendo da 300 a 2000 a Parigi. Si trovano adesso a 4000 chilometri, credo, di conduttura telefonica.

Ora questo servizio è veramente così interessante, che la sotterraneità del filo sarebbe una grande garanzia ed un grande miglioramento.

Dopo ciò mi pare di avere passato in rassegna i diversi capitoli del bilancio, e quindi credo opportuno di por termine al mio discorso.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Non si appartiene sicuramente alla Commissione permanente di Finanza, ed io d'altronde non avrei qualità per rispondere alle osservazioni di diversa natura, svolte con tanta ampiezza dall'onorevole Senatore Pantaleoni. Per altra parte, se io non vado errato, egli si è rivolto direttamente all'onorevole Ministro, e questi gli risponderà da par suo, e da quel valent'uomo che egli è.

Tuttavia io mi sento in dovere di raccogliere alcune delle osservazioni svolte dall'onorevole preopinante, poichè intendo di associarmi a taluni degli eccitamenti che egli ha rivolto al Ministero.

Se ho capito bene, l'onorevole Pantaleoni ha espresso il timore di prossimi interramenti alle bocche dei nostri porti, ed ha particolarmente segnalati i pericoli di nuove inondazioni dei nostri fiumi, alle quali possono dar luogo talune grandi opere di difesa compiute, o che si stanno compiendo da uno Stato vicino. Con ciò io credo che egli intendesse rivolgere speciali eccitamenti al Ministero, perchè voglia prendere energiche misure che guarentiscano contro la possibilità di un ritorno dei disastri, dei quali non è ancora perduta la memoria.

Ora, intorno a questo argomento, molte volte la Commissione permanente di Finanza espresse

il suo pensiero nelle Relazioni annuali sul bilancio dei Lavori Pubblici, e sebbene le nostre osservazioni siensi, come disse l'onorevole Pantaleoni, perdute nel fiume Lete, penso che giovi tornare ancora una volta su questo tema, affinché formi soggetto di studio nella compilazione dei bilanci avvenire.

L'onorevole Pantaleoni teme che possano avvenire interramenti gravi alle bocche dei nostri porti marittimi, ed io partecipo egualmente ai suoi timori, perchè posso ben dire che spendiamo annualmente molto, ma molto meno di quello che si dovrebbe, volendo provvedere decisamente ai bisogni della escavazione ordinaria dei porti. Onde non è da meravigliare, che innanzi a così smilzo stanziamento, l'Amministrazione si trovi impotente ad eseguire le opere, che mal si possono rinviare ad altri tempi, senza cadere nel pericolo di dover più tardi andare all'incontro di spese straordinarie, per impedire che avvengano quei grandi interramenti, ai quali taluni de' nostri porti sono già per fatto della loro postura grandemente soggetti.

E qui, poichè l'argomento viene in acconcio, intendiamoci bene una volta, onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, e poichè vedo con piacere che l'onorevole Ministro delle Finanze è presente, abbia anch'egli la bontà di ascoltarci. Io vedo, con grande dispiacere, che da alcun tempo in qua noi facciamo dei bilanci aritmetici, i quali non rispondono ai veri bisogni dello Stato, specialmente nella materia dei lavori pubblici; dimodochè le spese ordinarie, anzichè crescere a misura che sorgono opere nuove, si vanno piuttosto assottigliando, con reale detrimento del servizio.

Non parlo solamente degli stanziamenti fatti per il prossimo esercizio, che rispondono ad uno stato di cose eccezionale, ossia alla necessità di dover distribuire su due bilanci la competenza di diciotto mesi; ma la verità è questa, che da alcuni anni in qua gli stanziamenti della parte ordinaria del bilancio dei lavori pubblici non corrispondono affatto ai reali ed imprescindibili bisogni del servizio. A me pare che il Governo farebbe assai meglio, se fosse meno corrico a concedere, per esempio, che si costrissero tanti porti e tante strade coi denari dei contribuenti, e si spendesse annualmente quanto occorre a mantenere in buono

stato i porti e le strade che abbiamo. Tale, se non erro, è anche il pensiero dell'onorevole Senatore Pantaleoni, ed io mi associo a lui nelle raccomandazioni che ha creduto di rivolgere al signor Ministro dei Lavori Pubblici. Il Senato sa che io non sono amico delle spese soverchie, anzi troppo spesso le combatto; ma credo necessario spendere quanto fa bisogno, ed a momento opportuno, se vuolsi impedire che venga il giorno in cui i bisogni più grandi si facciano sentire, e si debba spendere molto di più, per ciò appunto che non si sono fatte le ordinarie e più urgenti riparazioni.

Questa, a mio credere, è la buona e sana economia, e non è coi bilanci aritmetici che si cura l'interesse dello Stato. Si può bene per un anno o due ottenere un leggiadro risparmio di spesa, ma viene più tardi e non manca mai di venire il giorno, nel quale si scontano amaramente questi piccoli guadagni.

Nè abbiamo l'esempio nella parte di questo bilancio che provvede al servizio delle acque. La somma di 4,900,000 lire, stanziata per la manutenzione delle opere idrauliche di seconda categoria, lo si è detto e ripetuto a sazietà, è di buona pezza insufficiente al mantenimento delle arginature che difendono dalle piene ordinarie. Tanto meno si può pretendere che con questa somma l'Amministrazione possa trovar modo di rialzare gli argini a misura che si alzano i letti dei fiumi.

È avvenuto perciò, ed arriverà purtroppo nell'avvenire, che anche in occasione di piene ordinarie, si sentiranno le disastrose conseguenze di una insufficiente manutenzione delle opere di difesa, mentre converrebbe prendere le più energiche misure per impedire che si rinnovino i dolorosi fatti che sono avvenuti nel 1882.

Per verità, molto si è già speso a riparare i danni delle inondazioni avvenute in quel tempo, ma non si è fatto ancora tutto ciò che è strettamente necessario a rimuovere il pericolo di nuove sventure. Ed è tanto vero, che neanche dal grande disastro del 1882 abbiamo saputo trarre il dovuto insegnamento a metterci in regola per l'avvenire, che appena in questi ultimi tempi fu presentato all'altro ramo del Parlamento un disegno di legge per ottenere la facoltà di spendere in tre anni altri sette milioni di lire, che ancora non basteranno,

per la ricostruzione di opere idrauliche rovinate dalle inondazioni del 1882.

Ora, è possibile che si possa rinviare impunemente a tempo così lontano l'esecuzione di tali opere di indeclinabile necessità? Voi lo farete, perchè vi piace mantenere i bilanci che si pareggiano aritmeticamente; ma se un bel giorno le acque uscissero fuori un'altra volta dal loro letto, e si riversassero sulle circostanti campagne, a chi la colpa, o Signori, a chi la responsabilità degli immani disastri che venissero a colpire le vite e le sostanze dei cittadini?

Queste considerazioni, ispirate al bene pubblico, ed alle massime di una buona e savia economia, persuasero molte volte la Commissione permanente di finanza a chiamare l'attenzione del Governo sopra l'insufficienza di taluni stanziamenti di questo bilancio, e sui danni che possono derivarne alla cosa pubblica.

Credo quindi che non sarà dispiaciuto al Senato che io abbia preso questa opportunità per tornarci sopra; sicuro come sono che l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici saprà ispirarsi al sentimento del dovere, e, consapevole della sua responsabilità, non mancherà di chiedere convenienti mezzi di azione, perchè spendendo a tempo e bene, possiamo impedire il ritorno di quei grandi disastri dei quali dura tuttavia il doloroso ricordo.

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Gli onorevoli Senatori Pantaleoni e Saracco hanno fatto alcune considerazioni generali di molta importanza sopra parecchi capitoli del bilancio dei Lavori Pubblici e consenta il Senato che io brevemente dia punto per punto risposta agli onorevoli Senatori.

L'onorevole Pantaleoni si è preoccupato dell'interramento che segue lungo le coste italiane segnatamente per gli effetti suoi rispetto a quelle città e a quei porti, che erano un di cospicui, e ora sono quasi scomparsi.

Egli chiedeva quali provvedimenti ha il Governo in animo di proporre per allontanare questo danno, quali sistemi crede più efficaci onde rimediare alle conseguenze dell'interramento e della malaria che ne deriva.

Ora una legge fu votata dalla Camera per riguardo all'esilio del Brenta dalla laguna, e questa legge è ora in via di esecuzione, anzi fu cura mia di affrettare i necessari lavori istituendo apposito ufficio in Chioggia, affinché gl'ingegneri che già avevano cooperato alla preparazione del progetto, potessero poi condurlo ad effetto nel più breve tempo e nel miglior modo possibile.

Ma questo provvedimento non potrà di per sé produrre tutti gli effetti che si sperano, se non sarà accompagnato da altri provvedimenti per Venezia.

Già una diga si sta costruendo la quale comincia a produrre ottimi effetti contro l'interramento del porto. Forse sarà necessaria una contro-diga, e già furono dati dal Ministero gli ordini perchè venisse studiata. E coll'aiuto di questa è tenuta attiva una corrente che basta a mantenere sempre sufficientemente profondo il canale che deve servire alla navigazione.

Quanto alle terre dell'Jonio, il problema è gravissimo, perchè, pur troppo, la malaria infesta tutta quella regione, e la rende poco meno che spopolata e difficile a ripopolare.

Costi non si può ricorrere che a dei vasti sistemi di bonificazione. E qui l'onorevole Pantaleoni chiedeva: quale credete voi migliore sistema di bonificazione? Forse il rimboschimento? Per verità non credo che i rimboschimenti possano recare un grande beneficio per le bonifiche. Possono cooperarvi in qualche misura, ma non certo molto grande.

I sistemi ordinari che si usano sono quelli delle *colmate*, ma non sempre si possono adoperare, e non producono che effetti lentissimi. Sistema più pronto è quello di adoperare le macchine idrovore, dove la condizione del terreno lo consente. Così laddove, come in talune parti dell'Jonio ed in molte parti della Sardegna, esistono stagni di non grande profondità, l'acqua può essere agevolmente levata dalle macchine idrovore.

La spesa prima non è grande, ma d'altro canto vi è una spesa continua, e piuttosto rilevante per mantenere asciutti questi terreni, dove bisogna poi portare il risanamento dell'agricoltura, e introdurre mediante canali e fognature, la conservazione dello scolo delle acque, senza del quale si rende inefficace ogni mezzo di bonifica.

Si possono anche accoppiare i due sistemi

delle colmate e delle macchine idrovore e non dirò alternando, ma cumulando l'un coll'altro in parecchi luoghi, laddove le *torbe* fossero frequenti, si può raggiungere efficacemente lo scopo di migliorare ad un tempo e l'aria e la coltura.

Lo sbarramento di fiumi verso le loro sorgenti, in guisa da formare dei laghi, può servire certamente a contenere le acque in guisa da rendere meno terribili le piene e dar modo anche di fare derivazioni che servano, come desiderava l'onorevole Senatore Pantaleoni, tanto all'agricoltura quanto alle industrie come forza motrice e come forza irrigatrice. Ma non è facile trovare condizioni di luoghi che si prestino a fare di questi sbarramenti. Ciò nondimeno alcuni studi furono fatti per alcuni luoghi. Ci sono dei grandiosi esempi nell'India, e noi certamente di altrettanto grandiosi non ne potremmo fare; ma ogni opera che possa servire a contenere le piene dei fiumi sarebbe già un immenso vantaggio anche senza tener conto dell'agricoltura o della forza motrice; se potessimo con questo diminuire il danno e la minaccia continua delle piene forti dei fiumi che scendono dalle Alpi. Se ad esempio si potessero con questo sistema diminuire le piene dell'Adige, per certo l'onorevole Senatore Pantaleoni ne andrebbe lietissimo, e con lui tutta Italia. Ma la cosa è molto difficile.

Prima di tutto le sorgenti non sono in poter nostro e uno Stato a noi vicino ha preso provvedimenti che mirano a uno scopo diametralmente opposto a questo di rallentare il corso delle acque. Il provvedimento che l'Austria-Ungheria ha deliberato, e che in parte ha anche eseguito rispetto all'Adige, ha per scopo di affrettare il corso del fiume, e sistemarlo di guisa che compiute tutte le rettificazioni, il corso suo nel Tirolo e nel Trentino, verrà forse accorciato di cinque o sei chilometri. Di lì il grave problema: quale, cioè, sarà l'effetto di questo accorciamento sopra il corso e sopra le piene dell'Adige nel nostro territorio?

A studiare questo problema il Ministero inviò alcuni mesi addietro una Commissione competente, la quale ebbe dall'autorità austriaca molta larghezza di notizie e di aiuti. Si percorsero i luoghi e si esaminarono sul posto le opere che si stavano compiendo; e quelle che erano progettate. Il rapporto definitivo di questa Com-

missione ancora non mi è noto; ma pare che da queste opere non verrà tutto quel danno che a tutta prima si temeva e che gli effetti che potranno recare sopra il corso del fiume, sulla facilità delle piene, non sia tal cosa da spaventare. Ma il problema rimane sempre arduo perchè, dato pure che le condizioni dell'Adige non vengano peggiorate da queste opere, evidentemente migliorate non verranno di certo, e si può dire *a priori*, che esse sono già di per sé gravissime. L'esempio di due anni fa è tal cosa da sgomentare l'animo di chiunque, e certamente da impensierire più che altri, chi ha la responsabilità del regime dei fiumi. Io dunque ho stimolato molto lo studio della Commissione affinchè si concretassero i provvedimenti da prendere nel più breve tempo possibile, in guisa da scongiurare nuovi danni, che costano allo Stato più di quello che non sarebbero costate le opere più grandi che si richiedessero dai tecnici.

Ora, un primo provvedimento è stato consigliato al Governo: quello di elevare gli argini, in guisa che il pelo dell'ultima piena sia inferiore alla sommità dell'argine quando sarà stato alzato. E anche qui non tutti i tecnici erano d'accordo, perchè accanto alla elevazione molti richiedevano anche il rinfiancamento dell'argine, perchè l'elevazione sola avrebbe potuto forse indebolirlo anzichè rinforzarlo. Ciò richiede una spesa ingente, ma nondimeno il Ministero non si arresterà di certo davanti ad alcuna ingente spesa, quando questa sia necessaria per salvare - ripigliando le parole dell'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale del Senato - vite e sostanze di cittadini italiani.

Frattanto molti provvedimenti vennero presi in seguito alle rotte del Veneto nel 1882. Furono riparate e chiuse le rotte dove più e dove meno bene, secondo le condizioni dei luoghi. Pur troppo non furono tutte chiuse molto bene, ma con qualche opera successiva si è cercato di rimediare anche là dove per la condizione dei luoghi non era stato possibile di avere terra sufficientemente buona e compatta, da servire a risarcire l'argine. Per questa mancanza, come nella estate passata difettavano i fondi, il Ministero ha deciso di fare, non pertanto, le opere, ed i fondi furono poi chiesti con la legge delle maggiori spese; ma ancora non bastano per eseguire tutti i lavori che sono necessari per rassi-

curare gli animi delle popolazioni e tranquillare realmente il paese. Di qui la necessità di chiedere novelli fondi, locchè fu fatto con una legge presentata alla Camera dei Deputati fin da tre mesi.

Ora, la Relazione sta davanti la Camera elettiva, e spero che uno di questi giorni potrà essere discussa.

Con questa legge si chiedono altri sette milioni, appunto come accennava l'onorevole Saracco, e questi sette milioni sono per opere straordinarie da farsi in massima parte per gli argini dei fiumi del Veneto. Con essi si incomincerà la sistemazione dei fiumi. Ma questa non è ancora la grande, la definitiva sistemazione, la quale richiederà spese molto più ingenti.

Fino a quale somma si dovrà salire, ora non lo saprei dire al Senato, non essendo ancora compiuti gli studi, e le proposte non ancora a me pervenute.

L'onorevole Saracco ha dubitato che la somma che viene iscritta annualmente nel bilancio come manutenzione ordinaria di questi argini non sia sufficiente per mantenerli a dovere.

Veramente la mia esperienza è troppo breve, perchè io possa dare una risposta assoluta a questo quesito. Io però mi sono preoccupato della cosa insistentemente chiedendo notizie a coloro che hanno lunga esperienza del mantenimento di questi argini, e mi è stato affermato che fintanto che l'interpretazione del capitolo è mantenuta come è attualmente, la somma basta. Egli è però certo che se, come taluni pretendono, l'elevazione degli argini debbe essere considerata come una spesa ordinaria, allora il fondo non basta più; perchè realmente sovente, per l'elevarsi dell'alveo, viene la necessità di elevare anche gli argini e, se questa opera è ordinaria, ritengo anch'io che le somme stanziare non sono sufficienti.

Finora peraltro il Ministero ha ritenuto essere l'elevazione degli argini una spesa straordinaria e quindi da farsi con leggi speciali, ovvero con legge del bilancio, ma non come spesa ordinaria.

I porti s'interrano, e si interrano in parte per le ragioni dette dall'onorevole Pantaleoni, in parte per altre ragioni.

Ed anche qui l'onorevole Saracco osservava che la somma massima stanziata non gli pare

sufficiente a mantenere bene l'escavazione. E per verità ogni giorno si aggiunge qualche lavoro di più agli altri, e vi sono dei piccoli porti che prima non si facevano sentire e adesso vengono a battere anche essi alle porte dello Stato per chiedere sussidi.

Il crescere del movimento e soprattutto la mutata condizione della navigazione, e le navi che pescano molto più di prima, rendono necessaria una escavazione più profonda. La trasformazione della marina evidentemente fa risentire il suo contraccolpo sulla manutenzione dei porti: quella profondità che prima era sufficiente a permettere l'entrata libera e sicura nei porti alle navi, allora di grande tonnello, ora non basta certamente più ai grandi legni odierni. Ad esempio, Ancona non può ricettare se non alcuni piccoli legni della *Peninsulare*, perchè il suo porto non ha la profondità sufficiente per dare libera entrata alle navi, ai piroscafi di maggior portata.

Dunque anche la escavazione dei porti andrà richiedendo spese sempre maggiori.

E questo io lo ritengo indispensabile, perchè è una conseguenza naturale della trasformazione della marina. Quindi, quand'anche rimanessero costanti le condizioni dell'interramento per causa dei fiumi, non rimane certamente costante quest'altra condizione di cose, e ciò richiederà certamente nei bilanci degli anni avvenire qualche aumento nelle spese di escavazione.

L'onorevole Pantaleoni mi chiedeva se noi abbiamo dei fari illuminati a luce elettrica. Fino ad ora fari illuminati con questa potente luce non ne abbiamo, ma se ne sta allestendo uno nelle vicinanze della Spezia, e due mesi fa inviai a Parigi uno dei migliori ispettori che avevamo, e che oggi la morte ci ha rapito, appunto per vedere quale fosse l'apparecchio ed il sistema che meglio si adatti alle nostre coste ed alle nostre finanze. L'argomento quindi continua ad essere studiato e mano a mano che le condizioni nostre ce lo permetteranno, sostituiremo, per l'illuminazione delle coste, ai metodi ordinari il metodo della luce elettrica.

Dai porti, il Senatore Pantaleoni è passato alle strade ferrate, ed il pensiero che gli servi di passaggio da un argomento all'altro fu questo: noi facciamo porti, e con le tasse quasi li chiudiamo; facciamo le strade ferrate, e con

le elevate tariffe ne diminuiamo la forza economica.

Quanto alle tasse sui porti, trovasi dinanzi alla Camera un progetto di legge che ha lo scopo di attenuarle. Quanto alle tasse ferroviarie, la questione è molto grave, poichè è questione di finanza.

Ci sono due modi per fare le strade ferrate: uno è quello seguito dagli americani e dagli inglesi, i quali concedono una strada ferrata soltanto quando vi è uno scopo economico per costruirla, ed allora la strada ferrata provvede a sè medesima, ed il bilancio dello Stato non sopporta nessun aggravio, mentre la pubblica ricchezza se ne giova immensamente.

Vi è poi il sistema degli Stati, o per meglio dire dei paesi meno ricchi: dove si deliberano e si costruiscono delle strade ferrate, non tanto per uno scopo economico quanto per ragioni politiche e militari. Ciò non esclude che in taluni luoghi non si ottenga anche un risultato economico notevole, che può essere perfino eguale a quello ottenuto negli altri paesi citati or ora. Ma nella massima parte il provento delle strade ferrate non basta a pagarne la costruzione, e allora bisogna che il bilancio dello Stato supplisca a ciò che manca.

Ora, fino a quando e in che misura durerà l'aiuto del bilancio dello Stato? Può essere per più o per meno secondo i casi. Nulla toglie che anche, col sistema nostro, le tariffe non possano essere ridotte a tanto da compensare soltanto la spesa viva dell'esercizio, senza chiedere nulla per il pagamento dell'interesse del capitale. Chi impedisce allo Stato di far questo? La sua condizione finanziaria.

Noi supponiamo di ricavare dalle strade ferrate 55 o 57 milioni; ebbene, è evidente che noi potremmo con ribassi di tariffe far scomparire questi 57 milioni.

Ma facendo scomparire un'entrata non facciamo certamente scomparire l'uscita, vale a dire il capitale che abbiamo preso a prestito per costruire queste strade e di cui evidentemente bisogna pagare l'interesse.

Noi abbiamo fatto un debito per costruire queste strade.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola....

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*.... Dunque come si provvede al pagamento degli in-

SESSIONE DEL 1882-83-84 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1884

teressi e dell'ammortamento, o almeno degli interessi, se il debito lo abbiamo fatto col consolidato? Vi sono le imposte e le tariffe. Ora io non so se l'onorevole Pantaleoni avesse in animo di dire questo: sopprimiamo in certo modo tutto ciò che lo Stato incassa per pagare gl'interessi del capitale che ha preso a mutuo onde costruire le strade.

Non mi pare che lo abbia affermato. Una limitazione delle tariffe non può d'altronde essere acconsentita se non nel limite che il bilancio dello Stato lo comporta.

Per altro, lo dico subito, per non essere frainteso, vi sono molte diminuzioni di tariffe che si rendono necessarie perchè consigliate da un concetto industriale, e questo è il sistema da noi seguito; perchè ci sono delle merci che con tariffe basse possono viaggiare e con altre no; e allora se non si facessero ribassi non viaggerebbe la merce, e il trasportatore non servirebbe nè l'industria propria nè quella altrui, nè il progresso economico del paese.

Ma noi nello stabilire le tariffe dobbiamo aver riguardo alle concorrenze delle quali talune sono interne. Per esempio, la strada ferrata ha come concorrenza il mare; la tariffa adunque della strada ferrata non può stabilirsi senza tener presente anche la concorrenza marittima.

L'onorevole Pantaleoni però si preoccupava assai più della concorrenza estera. E veramente la concorrenza estera è molto grande contro le strade ferrate italiane. Abbiamo segnatamente quella di Trieste per il centro della Germania, ed ora anche per la parte più occidentale della Germania stessa; e quella di Marsiglia contro tutti i trasporti di Genova.

Il vincere queste concorrenze è impresa veramente ardua, perchè il percorso delle merci sul territorio italiano è così breve relativamente al percorso sulle strade ferrate straniere, che taluna volta, anche riducendo a zero la tariffa, non si vince ancora la concorrenza. Infatti ci sono taluni trasporti che partono da Trieste per andare nel centro della Germania, e che io cercai se fosse stato possibile di attirare sulle nostre ferrovie. Ebbene, per vincere la concorrenza sarebbe stato necessario non soltanto di non far pagare nulla alla merce, ma anche di pagare qualche cosa a chi la spedisce.

Ora, evidentemente non è più un trasporto

economico il trasporto a perdita, vale a dire quel trasporto di cui si sopportano tutte le spese senza avere nessuna tassa che di quello ci compensi.

Si può fare anche questo per un puntiglio internazionale, ma non per un criterio economico. Quanto poi all'altro di dover pagare chi trasporta, andremmo in un diverso ordine di idee, faremmo forse un premio di esportazione, ma non sarebbe più questione di tariffe ferroviarie: si entrerebbe in un campo affatto diverso.

Ma mediante la nostra lunga linea da Brindisi fino alle Alpi, noi possiamo, agevolando, attrarre una parte del commercio che viene da Suez, e quindi prepararci a quella concorrenza alla quale ha preluso l'onorevole Pantaleoni per le merci che da Salonicco andranno per l'Arberg nella Germania.

Ora, le tariffe recentemente studiate e proposte alla Camera sono dominate dal concetto di unificazione, concetto difficilissimo a tradursi in pratica, perchè quando ci sono tante condizioni diverse, il volere unificare tutto, se a taluni giova, a taluni altri nuoce, benchè il vantaggio generale superi la somma di tutti questi parziali nocimenti.

Chi sta bene tace; chi ha l'aumento grida; ed allora pare che sia un aumento generale anche quello che non lo è.

Nondimeno, ripeto, nello studio delle nuove tariffe si è avuto riguardo a questi lunghi percorsi, si è cercato di agevolarli quanto più è possibile; e quindi col cumulo delle distanze, e col diminuire la tassa man mano che la distanza aumenta si sono agevolati, e di fronte a quello che oggi si fa, si agevoleranno molto di più i trasporti a lunghe distanze, e questo gioverà anche ai trasporti in servizio cumulativo internazionale. Il Governo del resto si preoccupa molto della concorrenza straniera; e tanto nei servizi cumulativi italo-germanici, come in quelli italo-svizzeri, ed in quello che purtroppo fu denunziato italo-austriaco, per il quale si ripiglieranno poi delle trattative, si fa di tutto per difendere, quanto più è possibile, gl'interessi del commercio italiano.

Quanto ai telegrafi, fino ad ora noi non abbiamo, tranne qualche piccolissima eccezione, che i telegrafi per fili sospesi.

Certamente, il telegrafo per fili sotterranei presenta qualche vantaggio di più del telegrafo

a fili sospesi, sotto certi aspetti; ma la spesa è molto superiore e fino ad ora non ci è nessuno Stato che abbia adottato questo sistema se non per piccoli tratti, laddove ci è l'interesse della sicurezza.

Senatore SARACCO, *Relatore*. La Francia vi spende milioni.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Sta trasformando questo servizio; però adesso è l'interesse militare principalmente quello che determina questo fatto dei telegrafi sotterranei.

In Italia adunque, dove siamo ancora ben lontani dall'avere la rete telegrafica compiuta ed in cui il prodotto telegrafico è molto limitato, difficilmente potremmo oggi inaugurare un sistema che costa molto più di quello che attualmente abbiamo.

Abbiamo ancora delle isole che non hanno comunicazione telegrafica col continente.

Oggi ancora abbiamo circa quattrocento capoluoghi di Mandamento che non sono uniti alla rete telegrafica del Regno. I nostri confini hanno pochissimi fili telegrafici, quindi anche una sorpresa di un nemico potremmo averla, e l'avviso ci verrebbe per posta.

Ora dunque io ritengo che anche sotto lo aspetto tecnico, il filo sotterraneo sarebbe da preferirsi al filo sospeso. Ma qui più che come Ministro dei Lavori Pubblici io parlo quasi investendomi delle condizioni del Ministro delle Finanze, e quindi chiedo se nelle condizioni in cui siamo valga meglio, colle somme disponibili, estendere la rete, o rendere sotterranea quella che c'è.

Si potrebbe forse fare la questione se non convenga di rendere sotterranea la rete nuova che si fa, anche quando non ci sia un interesse militare.

È questo un punto tecnico che io posso far studiare per vedere quale è la differenza di spesa fra l'uno e l'altro sistema.

Quanto al telefono, si va molto estendendo in Italia; ma la parte legale, direi, del telefono, è stata ordinata come quella del telegrafo, più con decreti e regolamenti che non con leggi.

Questo è un sistema che transitoriamente può andare, perchè permette di fare un poco di esperienza, salvo poi a regolare la materia con una legge, quando l'esperienza sarà sufficientemente fatta.

Ora, a me pare, che sarebbe forse prematuro fare una legge che irrigidisca questa materia ancora nuova, e mi pare che sia opportuno che il paese, lasciato libero, faccia da sé e a sue spese la esperienza.

Nei regolamenti, per altro, che furono fatti si è avuto riguardo a che questo nuovo mezzo di trasmissione non leda gli interessi del telegrafo, e quindi nella concessione del servizio telefonico si stabilì una tassa, la quale è proporzionata non soltanto al numero degli abbonati, ma anche alla concorrenza che il telefono può fare all'ufficio telegrafico del luogo, di guisa che danno non ne verrà, ma anzi vantaggio per il pubblico e anche per l'erario.

L'onorevole Pantaleoni mi fece due precise domande, alle quali io ho dimenticato di rispondere, intorno alle strade ferrate. Egli mi ha detto: Coi fondi stanziati dalla legge del 1879 per le strade ferrate complementari, si dovrebbero costruire talune strade in luoghi dove varrebbe meglio di spendere coteste somme piuttosto a profitto dell'agricoltura?

Ora qui io non posso rispondere altro se non che è ormai impossibile il distruggere cotesta legge in nessuna sua parte: essa è legge dello Stato ed i cittadini, in certo modo, hanno un diritto acquisito alla costruzione delle loro strade. Molte di queste sono poi anche iniziate nella costruzione loro, e quindi è troppo tardi certamente per porre avanti il quesito dell'onorevole Pantaleoni.

Ma egli forse ha preso questo come punto di partenza per chiedermi se le condizioni tristi di esercizio nelle quali si trovano talune strade, ad esempio le Calabresi, si siano in questi ultimi anni migliorate.

Ora, io posso rispondere che le condizioni di esercizio di quelle strade si sono un pochino migliorate, ma però ben poco. Di guisa che mentre la spesa va oltre le 8,000 lire il chilometro, l'entrata arriva appena a 4,800, e ne abbiamo talune il cui prodotto non arriva alle 3,000 lire.

Le ragioni di ciò le ha accennate dianzi l'onorevole Pantaleoni.

Quando si costruiscono strade in coteste condizioni non è certo il concetto economico che presiede alla loro costruzione: un concetto politico e l'idea di cementare l'unità d'Italia fu il movente principale che spinse il Governo a

costruire queste strade, e nessuno lo ignorava.

Infatti vi sono delle stazioni che distano perfino 12 miglia dai paesi, e non è in queste condizioni che il traffico può crescere facilmente. Nondimeno io credo che migliorando le condizioni del passaggio dello Stretto di Messina, ad esempio, si potrà avere qualche miglioramento anche sulle strade Calabresi, per parte del traffico proveniente dalla Sicilia. Non parlo del traffico che andrà a grandi distanze dalla Sicilia stessa, il quale preferirà sempre il mare, ma di quello che può venire nel continente con qualche agevolazione di tariffe, e potrà recare un poco di alimento anche a queste strade che ne han tanto bisogno.

La seconda domanda è questa: Se la somma stanziata preventivamente per la costruzione delle nuove strade complementari sarà di molto, sorpassata nella costruzione definitiva.

Per verità gli esempi che abbiamo delle costruzioni finora fatte sono tali da far temere che le spese cresceranno molto e molto dai preventivi. E qui bisogna ricordare anche come furono preparati questi preventivi che figurano nella legge: essi non furono fatti dopo gli studi, ma prima degli studi. Non avevano uno scopo tecnico di determinare la vera spesa, ma piuttosto lo scopo di mostrare che la strada non costava poi tanto come si poteva credere; di guisa che, mentre noi abbiamo avuto qualche strada costruita che importa una spesa non notevolmente superiore alla preveduta, la maggior parte invece accenna a voler superare di assai i preventivi.

Nella pregevolissima sua relazione, l'on. Relatore ha chiesto, se in occasione del bilancio dell'anno futuro il Ministero non troverà conveniente di dare qualche notizia intorno alla strada ferrata Goletta-Tunisi, nonchè intorno agli impegni che provengono allo Stato dal riscatto delle ferrovie venete interprovinciali.

Io trovo giustissima quest'osservazione dell'onorevole Ufficio Centrale, e prendo impegno di dar tutti gli schiarimenti che potrà desiderare.

Finora, come il Senato sa, l'esercizio delle strade ferrate interprovinciali del Veneto, vien fatto da quell'impresa, che già ne aveva avuta la concessione dalle provincie proprietarie delle strade ferrate.

Quando venne compiuto il riscatto, fu riscat-

tata la proprietà, ma non l'esercizio, e questo dovrà continuare, credo, per 10 o 11 anni ancora.

L'esercizio viene dunque fatto con quel sistema, e le provincie debbono rispondere delle perdite eventuali che ne derivano. Ma forse lo Ufficio Centrale desidera di sapere come anche si regoli il conto capitale per queste strade interprovinciali.

Ed io appunto su questo potrò dare tutti gli schiarimenti che desidera, avvertendo fin d'ora che vi sarà presto un'occasione di risolvere la questione nata intorno alla stazione di Thiene, per vedere appunto come dovrà esser fatta la spesa.

Intorno alla esecuzione della legge del 1881, per le opere stradali provinciali, che è stabilita in 66 milioni di lire, osserva la Relazione, che nella legge non è dato nessun criterio al Governo; per il modo con cui deve distribuire le somme fra le varie provincie; ed è vero. La legge lascia molta libertà al Governo. Ma il criterio che il Governo seguirà è quello di far sì, che, considerate le condizioni delle varie provincie, possa essere data equamente a tutte la parte che a ciascuna spetta, ma con quella successione peraltro, che mentre ne ammette un maggior numero a godere dei benefizi della legge 1881, non produca quello spezzamento straordinario di tronchi e tronchini i quali nociono allo andamento dei lavori delle strade provinciali.

Intorno alle strade obbligatorie fu chiesto nel 1883 una somma superiore allo stanziamento di legge, appunto perchè i Comuni hanno cominciato a costruire dovunque le strade obbligatorie; di guisa che la somma di tre milioni che è stabilita dalla legge appare scarsa per dare il sussidio a tutti i Comuni appena l'opera è compiuta.

Oramai la legge è così, e sarà cura del Governo nel fare la diciassettesima ripartizione, di stabilire la misura in modo che tutti i Comuni, i quali ci verranno compresi, possano ottenere senza indugio il pagamento.

Un'altra osservazione riscontro nella Relazione dell'onorevole Saracco relativa alle ferrovie liguri. È una lunga vertenza questa della liquidazione delle spese incontrate per le strade ferrate liguri, e questa vertenza non è ancora giunta al suo termine. Una transazione si sta per concludere in questi giorni, e fino a che

SESSIONE DEL 1882-83-84 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1884

non è fatta, evidentemente non è prudente che il Governo esponga cifre dinanzi al Parlamento. Questo però è certo, che la esperienza delle linee liguri dovrà essere tenuta in grandissimo conto, e che gli effetti della liquidazione dovranno essere portati davanti al Parlamento.

Senatore PANTALEONI. Domando la parola.

Presentazione di 5 progetti di legge.

PRESIDENTE. Il Ministro della Marina ha la parola per presentare progetti di legge.

BRIN, *Ministro della Marina*. Ho l'onore di presentare al Senato un disegno di legge per introdurre alcune « Modificazioni nel Codice della marina mercantile. »

Ho pure l'onore di presentare al Senato un progetto di legge già approvato dall'altro ramo del Parlamento, circa « Modificazioni alla legge sulle pensioni ai militari della regia marina. »

E poichè questo progetto è perfettamente simile alla legge per le pensioni dell'esercito, pregherei il Senato di deferire l'esame di questo progetto alla stessa Commissione che esamina quello delle pensioni per l'esercito.

Presento pure un disegno di legge, per spesa straordinaria per costruzioni navali, ed un altro che ha per oggetto una spesa straordinaria per acquisto di materiale per la difesa marittima delle coste.

Anche questi due progetti di legge sono già stati approvati dall'altro ramo del Parlamento.

Pregherei il Senato a rimandarli alla Commissione permanente di finanza.

Finalmente ho l'onore di presentare altro progetto di legge per l'istituzione del servizio ausiliare fra gli ufficiali della regia marina, e pregherei il Senato di volerlo dichiarare d'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto al signor Ministro della Marina della presentazione di questi progetti di legge:

Quello portante modificazioni nel Codice della marina mercantile sarà rimesso agli Uffici perchè nominino la Commissione.

Quello relativo e spese straordinarie per costruzioni navali verrà rimesso alla Commissione permanente di finanza.

Quello per spesa straordinaria per materiale per la difesa marittima delle coste; egualmente

sarà rinviato alla Commissione permanente di finanza.

Quello relativo a modificazioni alla legge sulle pensioni di ex-militari della regia marina sarà, se non si fanno osservazioni in contrario, mandato alla stessa Commissione incaricata di esaminare l'altro progetto di legge sulle pensioni dei militari dell'esercito a forma del desiderio espresso dall'onorevole Ministro della Marina.

Quello infine riguardante la posizione ausiliaria per gli ufficiali della regia marina, sarà mandato agli Uffici.

Per questo progetto fu anche domandata l'urgenza.

Se non vi sono opposizioni, l'urgenza s'intende accordata.

(È accordata).

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Ora la parola spetta al Senatore Majorana-Calatabiano.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Non avrei preso la parola sul bilancio dei lavori pubblici, se alcune risposte del signor Ministro, relative al tema gravissimo delle tariffe ferroviarie, non me ne avessero dato l'occasione.

Rammerà il Senato, ed anche l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, che l'anno scorso io ebbi l'onore d'interpellare tanto lui quanto il Presidente del Consiglio ed il Ministro di Agricoltura e Commercio, intorno al servizio cumulativo ed alle tariffe differenziali.

Ora le manifestazioni dell'onorevole Ministro mi mettono dei gravi dubbi nell'animo, intorno ai criteri direttivi nell'applicazione delle tariffe.

Sono interamente del suo parere che nessuna tariffa abbia ad esercitarsi a perdita assoluta. Chiamo perdita assoluta l'ipotesi di un trasporto *gratis*; giacchè la perdita, relativa al costo del servizio, ci è sempre, almeno pella massima parte delle linee, in Italia.

Ancor più sono del suo avviso che nessun trasporto si abbia a fare, nonchè a perdita assoluta, ma anche a premio; ne sia il motivo, o il pretesto, la concorrenza internazionale, o il desiderio di proteggere all'interno l'industria e i traffici nazionali.

Ma da cotesti concetti all'altro di doversi compiere l'unificazione delle tariffe con reciproche

transazioni che implicino un qualche miglioramento per i traffici di qualche linea, o almeno la conservazione dello *statu quo*, ed implicino pure un peggioramento del traffico di altre linee, corre veramente un'assai notevole differenza. Ed è su questo punto innanzi tutto che io voglio richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici.

So che l'inchiesta sulle ferrovie conchiudeva all'utilità, all'opportunità dell'unificazione delle tariffe; e so anche che, prima dell'inchiesta, il progetto di convenzioni presentato al Parlamento dal Ministro Depretis nel 1877, attuava codesto concetto. Ma so d'altra parte che il Parlamento non l'aveva sanzionato; di guisa che non vi è voto d'interessati o di tecnici, non vi è giudizio di Ministri che possa fare imporre un sistema, quando praticamente esso possa riuscire (e sono certo che così riuscirà) ingiusto e nocivo. È facile peraltro il vedere come codesto concetto di unificazione in Italia non possa giovare a tutti.

A raggiugnere lo scopo utile si dovrebbe supporre presso a poco una eguaglianza di posizione geografica, e soprattutto di condizioni economiche. Ma ciò è impossibile; onde non sarà mai logicamente ammissibile che il sistema di unificazione delle tariffe possa giovare a tutti. Non lo sarà, perchè si andrebbe sempre incontro a questi due gravissimi inconvenienti: primo, in quello di dover abbassare talmente tutte le tariffe da fare, per gran parte delle linee, un esercizio a necessaria perdita, e rendere impossibile un'adeguata remunerazione del servizio; secondo, nell'altro di favorire straordinariamente coloro pei quali le tariffe non bassissime sarebbero remuneratrici, e favorire appena del necessario quelli ai quali occorrerebbero tariffe bassissime; onde seguirebbe e danno e ingiustizia.

Ora io non capisco come una teoria, giacchè non è altro che una teoria, di unificazione delle tariffe, si abbia ad applicare all'Italia, quando sono a tutti note le grandi differenze tra un punto e un altro, non che di una regione verso un'altra, ma tra le parti della stessa regione e perfino dello stesso circondario. Per effetto di quali differenze vi hanno tra noi da un canto dei tronchi (non dico dei sistemi d'interlinee), i quali rendono e hanno reso, oltre 40 mila lire

al chilometro in un anno, ed altri tronchi che non hanno reso che delle centinaia di lire.

Imperocchè, quando si trovano dei tronchi diversi per 50 e più chilometri, i quali nell'insieme non hanno dato più di 3 mila lire di prodotto lordo a chilometro, io ritengo che ivi non devono mancare i tratti pur provveduti di stazione, i quali non abbiano prodotti che solo qualche migliaio, se non centinaia di lire.

Ora, come si fa ad applicare alle linee che rendono 40 mila lire e più, ed una media di 32 mila lire, come sono quelle dell'Alta Italia, lo stesso criterio di tariffe che si applica alle linee Meridionali, e fra queste alle Calabresi, (non dirò delle Siciliane, che complessivamente si trovano in condizioni meno infelici), le quali danno una media di 3, 4, 5 mila lire, quale media scende ad un minimo, per una gran parte dei tronchi, veramente meschino?

Laonde il concetto dell'unificazione delle tariffe ferroviarie in Italia, per lo meno è grandemente prematuro. Ma vi ha di più, e di peggio: l'applicazione che si vuol dare a codesto principio, non è quella che col danno delle finanze impedirebbe il danno dell'economia del paese e le maggiori ineguaglianze.

L'onorevole Ministro è stato il primo ad accennare, in Senato, al fatto delle convenzioni; e quantunque il Senato ancora non le conosca, io devo rilevare fin da ora che l'applicazione che si vuol dare al concetto dell'unificazione, è pessima. Qualunque ulteriore modificazione, ove non informata a criteri radicalmente migliori, non sarebbe altro che come tentare di raddrizzare le gambe ai cani.

Secondo me, non vi sarebbe stato niente di male, anche unificando l'esercizio delle ferrovie, di stabilire più tariffe secondo le reali condizioni, non che dell'Italia settentrionale rispetto alla centrale e alla meridionale, ma anche rispetto alle isole.

L'unificazione delle tariffe è meramente teorica; perchè allo stringere dei conti si ha da desumere l'intero costo del trasporto di qualsiasi categoria delle merci, dalla sua quantità o peso, dalla natura del movimento, se celere o a piccola velocità, dalla quantità del percorso. Ora, se l'unificazione non dispensa dal fare un conto, io non capisco a qual concetto razionale e pratico possa essere davvero ispirata l'uni-

SESSIONE DEL 1882-83-84 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1884

formità delle tariffe in ragione del medesimo percorso in qualsiasi linea, o parte di linea.

Eppure, ci ha detto l'onorevole Ministro, si è adottato il concetto dell'unificazione; e tale concetto anzi si è fatto materia di una convenzione con i concessionari dell'esercizio. E qui io vedo in pratica, e finchè dureranno gli accordi quasi senza rimedio, i due grandi inconvenienti dell'erroneo principio, quelli cioè dell'ineguaglianza del favore in tutti gli abbassamenti; e del danno nelle elevazioni per alcune linee, onde livellarle alle tariffe più alte.

Ma per isventura i lievissimi abbassamenti di tariffa si manifestano dove meno sarebbero occorsi; mancano dove erano essenziali; e, ciò ch'è peggio, vi hanno elevazioni dove occorrono ribassi.

E tutto ciò è avvenuto per fare omaggio al preconconcetto di attribuire alle tariffe unificate la virtù di equilibrare le basi delle tariffe vigenti, affinché non si attenui la totalità del reddito fin qui goduto.

Ma a parte dell'erroneità del fine preso di mira, non è giustificabile in verun modo, quale mezzo, che le linee le quali fruttano poco, non perchè ne sieno basse le tariffe, ma perchè ne è scarissimo il traffico, abbiano a rendersi più produttive elevandone ancora il costo dei trasporti.

Uno dei nostri onorevoli colleghi, che ha preso la parola in questa discussione, accennava alla mancanza quasi assoluta di reddito di taluna linea.

Ammettendo cotesto fatto nella parte che risponde al vero, chiederò: chi può negare che non ne sia causa la mancanza di merci, o di possibili viaggiatori? Popolazioni vi hanno lungo o attorno a tutte le linee di ferrovie fin qui aperte all'esercizio, e merci non mancano: la differenza dei prezzi, specie dei prodotti agricoli, tra una contrada e un'altra, depono per l'abbondanza delle medesime in dati luoghi, e per la scarsezza in altri; il fatto del movimento degli uomini nei casi di ribassi straordinari delle ferrovie, prova che non manca il desiderio e il bisogno di viaggiare. Ma dello scarso reddito di molte linee, sono causa precipua le alte tariffe che impediscono alle merci e agli uomini di affrontare i lunghi percorsi.

E di vero, se si lamenta per le Calabro-Sicule, e soprattutto per le linee della Calabria, per

una gran parte delle linee delle Meridionali, e, posso aggiungere, per talune dell'Alta Italia, se si lamenta, dico, il poco reddito, si deve credere che a così misero successo, anzi a cotesto insuccesso dell'intrapresa della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie, concorra e, secondo me, di quello sia causa precipua, l'elevazione delle tariffe.

Ora, se appunto per ciò, nello stato attuale, manca il reddito colle vigenti tariffe, come si potrà, solo per fare omaggio al principio astratto dell'unificazione, elevarle ancor di più? Dove manca il movimento degli uomini e delle merci, che pur vi sono, e i bisogni e i mezzi di comprarli non mancano, certo non si potrà, senza gravissimi inconvenienti, adottare, quale rimedio, l'elevazione che farà incurabile la malattia.

Si dirà - e qualcheduno dei Colleghi dell'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici l'ha solennemente affermato - che in complesso gli scemamenti delle tariffe vincono i convenuti aggravati. Ma ove ciò fosse, e sventuratamente non è, sarà lecito obliare che la somma dei traffici interessanti alle popolazioni, si compie col sistema ordinario, cioè sotto l'azione delle tariffe generali, non avendo le tariffe speciali, quelle locali, quelle anche di favore, che una importanza molto secondaria, se pure, in molti casi, non esercitino un'azione perturbatrice?

Frattanto, se le tariffe generali subiscono l'elevazione del 10 per cento su quelle medesime che l'esperienza provò che non erano buone a creare un movimento di uomini e di merci, che esistevano, non sarà evidente che intristirete maggiormente quella condizione di cose abbastanza infelice?

D'altra parte, se un po' aveste abbassato le tariffe, anche a favore di quelle regioni di cui le ferrovie rendevano di più, potrete dire propriamente che non se ne sarebbe avuto un maggior movimento, e perciò un maggiore prodotto anche per quelle contrade?

Certamente, abbassando il livello delle tariffe più alte, senza proporzionale scemamento delle altre di già più basse, non si sarebbe direttamente giovato a queste; ma per lo meno non si sarebbe loro ulteriormente nociuto.

Ma nemmeno ciò si vuol fare: si innalza invece il costo dei trasporti dove è stato sperimentato caro, al livello più caro dei trasporti che era

stato sperimentato giusto. Ora cotesto modo di unificazione è, secondo me, un vero controsenso.

Per quello di certo non vi sarà pericolo di manomettere il concetto che i trasporti non abbiano da essere fatti *gratis*, e tanto meno abbiano da essere premiati; vi sarà anzi la probabilità che in più luoghi non si facciano trasporti di sorta; e intanto restano quasi sprecate tutte le spese fatte per la costruzione delle linee condannate a non trasportare uomini e merci, le spese del materiale mobile, delle stazioni, del personale. Chè tutto dovrà essere mantenuto come se i trasporti si facessero; i treni, anche perchè le linee più sterili fanno parte di grandi arterie, devono essere, tutti i giorni ed in buon numero, e colle consuete distinzioni di diretti e omnibus, in movimento; eppure si attenderà invano, che elevandosene le tariffe, potranno riuscire meno vuoti del passato. Sicchè il danno, che è stato finora notevolissimo, c'è pericolo che cresca molto di più.

E ancorchè questo non avvenga, egli è certo che sarà mancato il progresso che dovremmo attenderci da un sistema di unificazione, e di miglioramento di esercizio, non meno che d'incessante aumento di costruzioni di ferrovie.

Però, applicato il concetto dell'unificazione, nel modo che la fama dice, è propriamente un grande errore. E siccome io ritengo che non vi può essere mai alcuna convenzione al mondo, la quale possa togliere allo Stato i mezzi di provvedere al pubblico bene, molto più che nel caso presente non saranno le società concessionarie quelle che si avvantaggeranno di un sistema che disartererà una parte notevole di movimento sulle linee da esercitare; così io penso che, senza modificare con nuove usure, con nuovi utili a favore dei concessionari, le fatte convenzioni, si possa e si debba fin d'ora ritornarvi su. E all'uopo si dovrà anche mettere in rilievo il loro interesse di sviluppare i traffici, il che deve seguire, allorchando non si aggraveranno le condizioni dei trasporti nelle linee di talune contrade, e si miglioreranno in altre, e, se è possibile, allorchando si miglioreranno in tutte. Peraltro la quantità della spesa, ove ciò non avvenisse, crescerebbe, o lascerebbe in proporzioni assai minori la quantità del maggior reddito sperato. Quando una modificazione sostanziale, al criterio pratico dell'unificazione non si volesse apportare, io pregherei il Governo di pensarci due

volte prima che la convenzione fosse approvata e sanzionata; e l'esorterei anzi a rinunciare alla teorica veramente astratta, e, secondo me, inapplicabile della unificazione.

E che ciò che io dico sia di flagrante ed indiscutibile realtà, mi duole di provarlo, accennando ad un'applicazione che si minaccia, sempre se la fama non mente, alla Sicilia.

La Sicilia ha avuto ed ha tuttora alcune tariffe più gravi per qualche voce, ed altre più lievi per altre voci, rispetto alle tariffe del continente, anzi delle regioni meridionali, incluse le Calabresi.

Io so che ci sono state, sotto alcuni riguardi, sempre delle doglianze per questa specie di odioso privilegio. Per esempio, si è deplorato che lo zolfo, il quale rappresenta poco meno che il 50 per cento del movimento delle merci nelle ferrovie della Sicilia, dovesse pagare più che non paga allorchando si è passato lo Stretto di Messina. Ma se per amore di unificazione delle tariffe siciliane (per le quali è veramente un errore, anche morale, il voler parlare di unificazione, mentre invece, ed io non l'approvo, si è creduto di doverne separare l'esercizio), se per amore, dico, di unificazione si vuole rinunciare (perchè per me si tratterebbe proprio di una volontaria rinuncia) ad un maggiore reddito di sette o ottocento mila lire che si aveva e si ha dalla tariffa vigente dello zolfo, domando io: daremo sul serio a credere all'Italia, e soprattutto ai Siciliani, che con ciò si fa un notevole servizio all'universale della Sicilia? Ma chi è che potrà sostenere, che, scemando tre centesimi sulla tariffa dello zolfo, si rechi beneficio a tutta la Sicilia? Ma che forse il reddito, e soprattutto il lucro della speculazione dello zolfo, resta tutto quanto in Sicilia? Non vi ha influenza alcuna il mercato mondiale che determina i prezzi? E ove restasse in Sicilia, sarà tutta la Sicilia quella che si avvantaggerebbe della diminuzione della spesa di trasporto all'interno? Quanti sono i proprietari, quanti gli speculatori in tutte le provincie siciliane i quali se ne potranno avvantaggiare?

Alla Sicilia, e, indirettamente, anche all'Italia giova sempre uno scemamento di spesa nei trasporti; ma nel caso dello zolfo non si tratterà, al certo di un beneficio molto generale. Se i Comizi agrari e le Camere di commercio - benchè verso queste non sia assoluta la mia fiducia -

fossero stati richiesti sulla scelta dei prodotti al trasporto dei quali sarebbe convenuto lo scemamento di spesa e però l'abbandono d'una parte notevole del reddito presente, avrebbero di certo posto in ultima linea lo zolfo. Ma col sistema inesorabile dell'unificazione, mentre in Sicilia si concede allo zolfo la tariffa meno alta del continente, si applicano, per compensarne in maggior parte gli esercenti, le tariffe più alte del continente meridionale, e con gli aumenti dovuti alla unificazione con l'alta Italia, sopra quasi tutte le produzioni agricole.

Aranci, pertanto, limoni, granaglie, olii, sommacco, frutta e ortaglie, devono pagare qualche cosa di più, benchè siano roba che serve al consumatore, e che è prodotta nella Sicilia stessa da centinaia di migliaia di proprietari, coltivatori e commercianti.

Di costesti gravi interessi non si è tenuto conto in omaggio al principio dell'unificazione, al quale si è pure sacrificato il traffico per le brevissime percorrenze di pochi chilometri ai diversi porti della Sicilia, e persino dalle stazioni al mare, imponendo, anche per quei casi, l'aggravatissimo diritto fisso che, esso solo, significa spesso più volte di più l'intera spesa della breve concorrenza.

Il Governo pertanto ricorre al facile espediente d'inserire senz'altro nella speciale convenzione per le sicule, tutto il fascicolo delle tariffe per le due grandi linee continentali.

Ma io domando: quali erano le condizioni dell'industria agricola in Sicilia? Erano forse così prospere da potersi permettere il lusso di aggravare la mano sui trasporti delle cose più essenziali? Nè può dirsi che sia sconosciuta la crisi, di cui tanto si è parlato in questa stessa Aula, e che travaglia le contrade a coltivazione intensiva, quali sono per la Sicilia quelle specialmente degli agrumi, delle olive, del sommacco, delle viti. Se occasione vi era di apportare qualche sollievo all'agricoltura e ai traffici in Sicilia, depressi per la scarsezza della ricerca dei prodotti e la bassezza dei prezzi, era propriamente quella di scemare la tariffa dei prodotti agricoli.

Ma se il ribasso non volete apportarlo, domando io, come si può giustificare, in ossequio all'astratto ed erroneo principio di unificazione, lo scemamento di tariffa sopra lo zolfo che interessa una classe ristretta di proprie-

tari e trafficanti, combinato con l'elevazione di prezzo sui trasporti di tutto ciò che è prodotto della grande maggioranza del paese e che è consumo di tutta la popolazione della Sicilia e di notevole parte di quella del continente nostro? Si provvederà in tal modo al miglioramento della produzione e del consumo in Italia, dell'industria nazionale? La si farà forte con tali mezzi, per resistere alla famosa concorrenza internazionale? Ecco a che cosa ci conduce un principio che sarebbe stato bene abbandonare. Nè insisto più oltre su questo punto, ma ne esamino sommariamente un altro.

Nel sistema vigente delle tariffe differenziali c'è un grosso errore; ed a me preme di mettere sinceramente e volenterosamente in rilievo i concetti nei quali sono e devo essere d'accordo con l'Amministrazione, e segnatamente con l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici.

Quantunque attualmente non sia ammesso, per gli effetti delle tariffe differenziali, il cumulo dei percorsi della merce nelle linee delle diverse società che esercitano le ferrovie in Italia, pure nelle maggiori reti, e soprattutto in quelle dell'Italia meridionale, i prezzi di trasporto, ragguagliati su quello minimo dell'ultima zona, danno un prezzo medio relativamente basso, ove si confrontino alle tariffe per le percorrenze brevi, o nelle quali non si gode che dello scemamento della sola prima o seconda zona.

Ora, questo porta l'inconveniente che la merce per esempio spedita a 501 chilometri di distanza, può pagare e paga, qualche volta, meno dell'eguale merce spedita a 390 chilometri; perchè, questa deve pagare sulla tariffa più alta applicata ad una zona inferiore, e però la sua media viene più cara anche della merce che, calcolata sulla tariffa più bassa della zona superiore, deve percorrere oltre 500 chilometri.

Onde ingiustizia e spostamento dei traffici dai centri naturali.

Ed è precisamente per riparare a codesto grave inconveniente che la Commissione d'inchiesta ed il Governo hanno pensato di stabilire il concetto delle differenziali in modo meramente aritmetico, vale a dire lasciando a ciascuna zona la sua tariffa, e cumulandole tutte per ottenere un prezzo complessivo, che, quantunque sia proporzionalmente decrescente a causa della lunga percorrenza, si eviterà che per la via più lunga si paghi quanto o più delle

vie più brevi; ma vi sarà invece un lieve aumento, sempre proporzionalmente decrescente in ragione della maggiore distanza.

Questo è un principio correttissimo; e il bene dipende dalla sua applicazione. Però lo si è attuato in modo nelle convenzioni da distruggere, secondo me, in pratica, qualsiasi utilità del sistema delle differenziali.

E di vero, se la differenziale non si applica che di 100 in 100 chilometri, e per alcune merci dopo i primi 200; se non si discende che appena del 10 per cento, avviene che il vagone, per esempio, di aranci, da un punto all'altro dell'Italia non so quante centinaia di lire deve costare; e siccome posto da un estremo all'altro d'Italia il valore della merce non sempre eccede le 400 o 500 lire, consegue che di quella e d'ogni altra merce simile è interdetto il traffico tra punti estremi d'Italia, e mantenuto, qual è, onerosissimo e scarso tra punti intermedi.

Nè si dica che pel traffico interno la navigazione provvederà nei punti più lontani ad un prezzo cui non possono discendere le ferrovie. Ciò sarebbe vero per la navigazione internazionale determinata dalla concorrenza; ma gli italiani, specie pel commercio interno, non possono aversi tanto beneficio; chè sottostanno, anche su ciò, alla fatale legge del monopolio, e però dell'esorbitante caro della navigazione sovvenzionata. Oltrechè il commercio deve ricorrere alle ferrovie per provvedere le più importanti città e popolazioni dell'interno.

Le nuove convenzioni peggiorano notevolmente quelle del 1877, sul gravissimo e fondamentale assunto delle tariffe differenziali; lo rammento all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, e ne richiamo vivamente l'attenzione.

Con tali convenzioni, anche cumulando i percorsi di tutte le linee, le differenziali favorivano i più lunghi traffici ragguagliando il costo di tutte le zone percorse a quello dell'ultima; per guisa che colle convenzioni del 1877 sarebbe stato possibile, anzi certo, di creare un movimento che manca, e non sorgerà mai colle nuove, appunto per la grande lunghezza dei percorsi, e per l'elevazione delle tasse poco o nulla mitigate dal nuovo sistema delle differenziali. Sarebbe stato possibile colle convenzioni del 1877 di creare un movimento, specie per le

merci di pochissimo valore, non facili, nè prossime a imbarcazioni di mare, non buone a molti trasbordi, di facile deperimento.

Con quelle convenzioni vi sarebbe stato l'inconveniente delle ineguaglianze e degli artificiali spostamenti, ad ovviare i quali però pur sarebbesi facilmente potuto ricorrere. Ad ogni modo esse provano che i concessionari non trovavano nocivo quel sistema ai loro interessi, sicchè l'accettarono. Ora si sarebbe dovuto adottare il nuovo principio, ma farne ad un tempo un'applicazione concludente.

Invece, le nuove differenziali saranno una lettera morta per i traffici più importanti. E siccome, per quanto reputi poco efficaci le differenziali a zone circoscritte, valè a dire non cumulando le linee delle diverse Società concessionarie, esse un effetto utile alla industria e al commercio di certo lo producevano, il quale mancherà applicando il nuovo sistema; così sarà merito di queste, senza nulla creare di meglio, di annullare invece una parte del traffico esistente.

Io penso al contrario: convenga modificare sostanzialmente l'applicazione del principio delle differenziali che si vuole attuare colle convenzioni. E penso non ci sarebbe danno, anzi utile, della finanza e delle Società esercenti, se si trovasse modo di adottare il concetto per cui al primo percorso si facesse pagare integralmente in ragione di peso e di chilometri per tutte le merci, mentre pel secondo percorso, anzichè del 10 o meno per cento, si scendesse di molto; nel terzo poi si scendesse all'ultimo limite che rappresenta la spesa effettiva di esercizio, e così pagare proporzionalmente per qualsiasi maggiore distanza.

E per accennare all'infimo limite della tariffa, osserverò che essa, in ragione di tonnellata chilometro, per la sola spesa di esercizio e a carico pieno, senza contare la maggiore spesa nelle strade a forti pendenze, può discendere perfino a due centesimi; cosicchè alcune tariffe speciali di poco superano questo limite.

Ma se credonsi insufficienti i due centesimi, certo il conto non potrà di molto eccedere i tre; e anche la Società delle Romane a tal somma aveva da più anni abbassato il trasporto delle ligniti, che tuttavia così paga.

Ora che male ci sarebbe se, pagati i primi 50; 75 o anche 100 chilometri coll'unità di tariffa,

SESSIONE DEL 1882-83-84. — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1884

cioè a 10 centesimi per tonnellata e per chilometro, a nove, otto, sette secondo le classi, si scendesse immediatamente del 20, del 25 0/0, e anche di più nella seconda zona, e si scendesse a quel *minimum* che rappresenta le spese di esercizio nella terza, e così si andasse proporzionalmente da 300 km. sino a qualunque maggiore distanza?

Non si potrà dire che a quel modo scemerebbe il prodotto totale; questo crescerebbe, e non farebbe difetto un maggiore prodotto netto. Se è vero e incontestabile infatti che, malgrado l'estrema lunghezza dell'Italia, minima è la percorrenza media delle merci tra noi, tolto il movimento locale che resta in una cerchia di qualche centinaio di chilometri, i traffici per le distanze maggiori di due o trecento chilometri sono scarsi; sono scarsissimi se non nulli, quelli di oltre 500: cosicchè, pur adottando dei temperamenti per evitare notevoli scemamenti di reddito in alcune linee, si può benissimo promuovere un poco di attività per le distanze maggiori con utile dell'industria, delle finanze e delle Società esercenti.

In tal modo soltanto potrebbero sorgere molti traffici nuovi, e svolgere perfino gli attuali fra le isole, alla parte estrema del continente.

Frattanto io chiedo: perchè, esagerando il giusto principio, che cioè le differenziali non vogliono essere ragguagliate sull'unità di tariffa dell'ultima zona per tutto il percorso, si deve distruggere qualsiasi utile e, per l'Italia, necessaria applicazione delle differenziali? E così avverrà immancabilmente col convenuto microscopico scemamento di qualche centesimo, o di frazione di centesimo, dopo i primi duecento chilometri, o anche di cento in cento chilometri.

Lo stesso concetto io vorrei applicato alle tariffe dei viaggiatori.

Perchè vi deve essere il biglietto di circolazione, e quello di andata e ritorno, e non pure la proporzionale riduzione per i lunghi viaggi, fosse solo per quelli di oltre a 200 o a 300 chilometri?

Lunghi viaggi da noi quasi non se ne fanno. Se il Ministro dei Lavori Pubblici, facendosi aiutare un poco dal Ministero di Agricoltura e Commercio, si fosse disagiato di preparare una statistica, colla quale fosse comprovata l'importanza ed il reddito proporzionale dei lunghi

percorsi a cominciare dall'estrema Sicilia, valendosi del passaggio dello Stretto sino alle ultime Alpi nostre; si sarebbe persuaso che, non solo i trasporti a lunghissime distanze sono a zero, ma in queste sono esageratamente scarsi i viaggiatori.

Ma se sono eccezionali i lunghi viaggi, ed i pochissimi si fanno con biglietti di circolazione o di gita e ritorno; se d'altra parte è noto, che anche scemando del 75 0/0 la tariffa del viaggiatore, il servizio non si fa a piena perdita (imperocchè il basso prezzo promuovendo maggiore concorso, con questo si evita l'apparente danno della diminuita aliquota della tariffa), non vi ha alcuna ragione di non applicare le differenziali anche in favore dei viaggiatori.

Nessuno ha detto, invero, che sia fatta a perdita la grande riduzione dei viaggi dei reduci, degli alpinisti, degli italiani d'ogni contrada, in occasione di feste religiose e anche di dissipazione, e di alcune importantissime o perchè del lavoro e dell'industria, o perchè in omaggio al grande concetto nazionale.

È un bisogno per l'Italia, l'applicazione delle differenziali per le lunghe percorrenze; chè quanto più siamo lontani gli uni dagli altri, tanto più decresce la probabilità dei traffici, degli scambi, dei servizi e dei prodotti. Ma appunto perchè essa decresce, la diminuzione nel reddito proporzionale d'ogni trasporto o viaggio in ragione della distanza, non implica una perdita di reddito assoluto, poichè questo è di già minimo, se non a zero, per gli accennati luoghi percorsi.

Onde l'idea semplice che, come è noto all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, per i viaggiatori fu attuata (non so se lo è ancora), anche nel Belgio dove il bisogno è minimo, delle differenziali cioè a larga base, e tale peraltro da non discendere dalla terza zona in poi al disotto delle spese di esercizio, cotesta è degna d'applicazione fra noi. Ne è anzi un dovere sotto ogni riguardo.

Poichè per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie si sono spesi dei miliardi (giacchè io calcolo la spesa complessiva per il riscatto, per l'emissione di rendita, per le annualità che si son dovute pagare dal 1861 in qua), poichè altri miliardi si hanno da spendere ancora: quale era e deve essere il fine di tanto sacrificio, se

non quello di compiere l'unificazione d'Italia, attenuandone notevolmente la distanza tra una parte e un'altra, e facendola vincere colla maggiore celerità e col minor dispendio possibile? Mi piace di ammettere il concetto politico come causa prima dello sviluppo dato e promesso delle ferrovie; ma io penso che codesto concetto non è stato il prevalente ed esclusivo: dico invece che è stato determinante, e nego che nell'ordinamento delle ferrovie non si sia mirato al più o men pronto risveglio della vita economica del paese.

Ma utilizzatele almeno dal lato politico! Perché tenete dissociata una regione dall'altra? Avete l'ingranaggio di un insieme di mezzi di trasporto, si può dire costruito a perdita; utilizzatelo, rispettando il doppio principio di non far mai dei trasporti *gratis*, e molto meno di premiarli, e adottando un terzo principio di farli pagare per quanto meno essi stessi possano costare.

Quale immenso movimento non si creerebbe in Italia, allorché le distanze colla minore spesa si raccorciassero notevolissimamente!

Io penso peraltro che, alla ragione politica ed economica in favore della massima utilizzazione delle ferrovie, debba associarsi un'altra supremamente morale; e nei tempi infelicissimi che corrono, essenziale.

Bisogna avvicinare la parte buona, onesta, illuminata alla parte meno buona, meno onesta, ignorante, affinché di questa si operi la redenzione e il miglioramento. Cotesta associazione, cotesto lavoro di alta educazione ed istruzione mediante gli scambi e l'esempio, non sono possibili finché queste barriere poste dalla geografia, non saranno rotte a mezzo delle pronte ed economiche comunicazioni, a creare le quali sono rivolti i miliardi ottenuti dal sudore e dal sangue dei contribuenti. Colle vie aperte e quelle da aprire, se sapranno mettersi equamente a profitto dell'universale, grande sarà il bene morale, politico e sociale; d'assai se ne avvantaggerà l'industria nazionale che all'interno può trovare un grande mercato, superiore perfino all'attuale sua potenza produttiva.

Io credo poco alla nostra vittoria nel campo degli scambi internazionali; ma a me pare propriamente un delitto quello di adoperarci a coadiuvare all'apertura di valichi verso i nostri vicini e i nostri lontani, e poi abbandona-

narli al caso per divenir preda del monopolio e dell'artificio degli stranieri.

Invece, a profittare di codesti valichi, a giovarci largamente delle grandi vie fatte o da fare, dovrebbe mettersi a portata il cittadino italiano produttore o prestatore di servizi (ed ogni italiano ha e può avere cotesta doppia qualità), di utilizzare ogni sorta di merce e di attività. Vogliamo il grande mercato italiano; ma questo non esiste peranco in Italia: vi esiste forse il mercato della speculazione; nè è bene; gli stranieri poi per dileggiarci ci dicono che nemmeno questo è tra noi. È stato rilevato pure che nella capitale del regno d'Italia non c'è nemmeno il mercato finanziario. Ma il mercato economico italiano propriamente manca; e che sia vero che manchi, io lo dimostrai, e prego l'onorevole Ministro di richiamarsi le parole da me dette in una passata occasione al suo onorevole Collega, il Presidente del Consiglio ed al Ministro d'Agricoltura Industria e Commercio; nella quale occasione io ebbi a rilevare colle statistiche alla mano che, tra una regione e l'altra del paese, la differenza dei prezzi delle derrate di prima necessità è così enorme che pare perfino favolosa.

Ora, cotesta notevolissima e persistente differenza di prezzi non si spiega altrimenti, che colle difficoltà e col caro dei trasporti. Fate che i vini d'una contrada d'Italia possano accedere liberamente in tutte le altre; e dove pure in talune di queste vi siano, come vi sono vini, si avvantaggeranno tutte della varietà, dell'abbondanza, della possibilità e del progresso della buona enologia, come se ne avvantaggiano i francesi. Simile osservazione si ripete per gli agrumi che, come oggetto di consumo, sono un privilegio di poche contrade, e non sono a portata del popolo minuto, perchè non in tutte le regioni possono arrivare e offrirsi a buone condizioni; mentre in alcuni ricchi centri di produzione vanno totalmente a male per mancanza di ricerca, o si offrono a prezzi miserevoli. Da ciò, e da cento fenomeni simili, il poco progresso e il fatto doloroso che gran parte dei risparmi va perduta.

Come l'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici ha potuto vedere, io sono molto modesto, e non voglio entrare nel merito nè dei suoi piani nè delle sottoscritte convenzioni; ma dico che i pochi miei concetti possono trovare

applicazione sotto qualunque sistema: esercizio di Stato, esercizio privato, esercizio con percentuale prestabilita, esercizio con tariffe prestabilite; in tutto questo ci è posto per le buone idee, e fin qui abbiamo ancora libertà di azione. Ma accolte e sanzionate le convenzioni, che ne sarà dell'avvenire dei traffici in Italia?

Se in teoria è riservata la libertà di modificare le tariffe, voi, o signori Ministri, cotesta libertà non l'eserciterete, non la potrete esercitare; perchè è virtù del monopolio che, quando può prosperare anche con piccoli proventi, preferisce sempre l'inerzia e l'abbandono; l'attività non è del privato cittadino perchè tale, ma perchè sottoposto alla legge dell'eguaglianza e della concorrenza, e però della più completa e immanente responsabilità. Il privato che acquista una posizione privilegiata per contratto intervenuto con lo Stato, e che per tale contratto e per la natura dell'obbietto è al coperto da ogni perdita, e libero da ogni concorrenza, costui non è un semplice privato, sottoposto al diritto comune; godrà di un diritto eccezionale; sarà il gaudente irresponsabile di un monopolio legale delegatogli. Se sfrutterà l'utile del pubblico e dello Stato, poco o nulla darà di ciò che spetta alle cure ed al dovere dell'attività privata.

Domanderete modificazioni al sistema delle differenziali; e vi si risponderà: ma adagio, voi creerete dei traffici e però occorreranno proporzionali maggiori spese; e mentre al 1877 nulla chiedevasi per l'unificazione delle linee e l'applicazione delle differenziali sul costo assai ridotto dell'ultima zona di percorrenza, ora per consentire assai meno vi si chiederà una percentuale maggiore del 62 e 1/2 0/0.

Delle differenziali al modo convenuto è evidente l'inutilità, anzi il danno, rispetto al sistema vigente; la libertà di variare non dà alcuno affidamento di porvi, fosse anche più tardi, efficace riparo. Nella mente fertile della privata speculazione, non mancheranno argomenti per creare ostacoli, od appoggiare pretese esorbitanti di maggiori compensi.

Si obietterà che dove si vogliano promuovere i traffici, occorrono maggiori spese; e se non si potrà accordare una elevazione di percentuale, perchè i contratti non si prestano, non vi è altro rimedio che di assottigliare il pochissimo prodotto riservato allo Stato: ma ri-

spondiamo che, appunto per essere scarso il reddito dello Stato, questi alla sua volta avrà ogni buona ragione di non consentire di scemarli più oltre; sicchè sarà forza portare assai in lungo uno stato di cose nocivo all'universale.

Ancor maggiori sono gl'inconvenienti da affrontare, se si volesse tentare, a convenzioni votate, di correggere, in taluno dei suoi effetti perturbatori, il concetto dell'unificazione.

Non è facile abbassare le tariffe dove intanto si elevano, e farvi rinascere il movimento che attualmente si spegne, o certo non va innanzi; ad ogni modo vi rinasce con condizioni diverse in danno d'interessi falsamente creati, con utile assai problematico.

Se si abbassano egualmente tutte, il danno delle finanze sotto il regime delle convenzioni, è incomportabile.

Per le convenzioni e al modo in cui sono concordate le tariffe, si sanziona il principio del regresso immediato di diritto e di fatto, e quindi dell'immobilità o delle future perturbazioni.

Si avrà, è vero, il magro conforto di avere proclamato e attuato il principio dell'unificazione delle tariffe, e di avere evitato che nella pratica le differenziali non produrranno più l'effetto di veder pagare quanto e talvolta meno caro delle meno lontane, la merce che deve camminare assai di più: ma la risultanza sarà il danno delle finanze, e soprattutto quello dell'economia del paese.

Un'ultima parola.

Ragione politica e, secondo me, anche morale ed economica, ha consigliato la costruzione di molte strade. Onde il diritto e il dovere di raggiungerne gli scopi, anche rannodandovi le opere che le possano rendere proficue.

Ora, avendo io avuto l'occasione di prendere, quasi involontariamente, la parola in ordine al tema gravissimo delle tariffe, ne profitto anche per rivolgere una domanda all'onor. signor Ministro dei Lavori Pubblici. La quale è questa: A che siamo, non parlo dell'esecuzione, perchè di certo essa non avrà per ora il suo principio, a chè siamo, ripeto, degli studi e delle deliberazioni intorno al modo di provvedere all'apertura del valico sottomarino dello Stretto di Messina?

Vi era una legge del suo predecessore a quell'uopo; vi sono altre leggi, per le quali altre linee ferroviarie e altre strade, nell'isola, e, pel continente, nelle parti che più le si avvicina, e nel fine di rendere più facili e più dirette le rispettive comunicazioni, vanno a costruirsi e più tardi ad aprirsi.

Ma politicamente, economicamente e moralmente, è un bisogno di suprema importanza che si risolva quel problema (e mi duole di non veder presente il Ministro della Guerra e quello della Marina); è anzi di tanto maggiore bisogno e urgente, inquantochè il mare africano sempre più va divenendo meno italiano.

E tanto è più necessario che si provveda, inquanto la Sicilia finora non è stata assicurata, com'era ed è imprescindibile suo diritto, ed è altissimo interesse e dovere italiano, da un insieme di difese di terra e di mare rispondente alle esigenze attuali, e al sistema generale di difesa di altre regioni d'Italia, che sotto tale aspetto sarebbero in minore pericolo della Sicilia.

Io capisco che la massa degli affari del Ministro dei Lavori Pubblici, è immensa; ed in conseguenza, fra tutte, egli deve dare la preferenza nello svolgimento alle cose più importanti, e preterire, o differire, le meno.

Ma quando si parla d'importanza io non ne conosco una sola di tutte le cose che rientrano nella competenza dell'onorevole Ministro (comprendendovi anche i valichi fatti o in progetto), la quale regga al paragone di quella del passaggio sottomarino, o altrimenti, dello Stretto di Messina; di questo lavoro sarebbe stato ed è supremo dovere di affrettare nonchè gli studi, benanco la intrapresa.

Vorrei aggiungere qualche altra raccomandazione; ma temo che le mie parole contro ogni mio intendimento, possano assumere parvenza di desiderî da campanile, e quindi vi rinunzio. Mi riservo però di pregarne (perchè cosa anche di doverosa giustizia) privatamente l'onorevole Ministro.

Voglio sperare intanto, che egli ed il Senato nelle cose da me discorse, non crederanno che io abbia messo anticipatamente la falce nella messe dell'altro ramo del Parlamento. È stato l'onorevole Senatore Pantaleoni, e soprattutto l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, che ha toccato il tema delle tariffe. E propriamente

l'onorevole Ministro ha accennato alla sua teoria favorita dell'unificazione delle tariffe, e delle differenziali.

Ora io, nelle mie qualità di cittadino italiano e, qui, di uomo parlamentare, avrei fatto atto d'ipocrisia se mi fossi finto ignorante di ciò che avviene intorno all'applicazione di cotesti due concetti; onde mi son creduto in assoluto dovere di richiamarvi l'attenzione del Governo e del Parlamento che sono in tempo di evitare i danni e di ben provvedere; e ho messo perciò in chiaro in proposito la mia debolissima opinione.

PRESIDENTE. Il Senatore Pantaleoni ha chiesto la parola. Ma non essendo più presente, perde il suo turno.

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. L'onorevole Majorana-Calatabiano, involontariamente come egli ha detto, ci ha fatto un lungo discorso nel quale ha formulato una interrogazione precisa, relativa al tunnel sotto-marino che deve congiungere il continente italiano alla Sicilia.

Egli ha ricordato che vi è una legge, la quale stabilisce che il Governo deve far compiere gli studi relativi al passaggio sotto-marino fra l'Italia continentale e la Sicilia; ed ha chiesto che cosa è stato fatto in proposito.

Ma egli precorrendo la risposta, mentre afferma che non è stato fatto niente, concede però la sua assoluzione al Ministro dei Lavori Pubblici in nome di tante altre preoccupazioni e degli ideali per l'unificazione delle tariffe.

Ora, se l'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano avesse letto la risposta del Ministro dei Lavori Pubblici ad un'interrogazione fattagli durante la discussione del bilancio nell'altro ramo del Parlamento, avrebbe saputo che gli studi per il passaggio dello stretto di Messina sono stati fatti in due modi: da ingegneri privati per il sotto-passaggio, e da un ingegnere governativo per un ponte di sopra. E gli studi per il sotto-passaggio sono dinanzi al Consiglio superiore dei Lavori Pubblici.

La legge limita precisamente il dovere del Governo agli studi, e quindi non accettò il rimprovero di non aver fatto procedere più solte-

citamente la cosa per mettere poi mano ai lavori dello stretto.

Ma l'onorevole Majorana-Calatabiano più che del bilancio ha parlato di una legge gravissima, che è davanti all'altro ramo del Parlamento. Ed anzi ha implicitamente discusso anche di un'altra legge, che non ancora è stata presentata all'altro ramo del Parlamento e che riguarda l'esercizio della rete Sicula. Egli scusa in certo modo sè stesso di aver lungamente fatto una critica di quelle leggi perchè il Ministro, rispondendo all'onorevole Senatore Pantaleoni, ha ricordato che col criterio del cumulo delle distanze si può più facilmente vincere la concorrenza di Salonicco per quanto questa concorrenza potrà minacciare i nostri trasporti.

Io sono stato invitato precisamente dall'onorevole Senatore Pantaleoni a dire come il Governo pensava di poter vincere la concorrenza straniera e segnatamente quella di Salonicco, che per l'Arberg penetra nel centro e nell'occidente della Germania, e la mia risposta si è limitata a questo e nulla più, nè ho fatto per nulla inni all'unificazione delle tariffe. A proposito di queste mi basta di osservare che la legge che sta davanti alla Camera dei Deputati non è opera mia, ma fu presentata un anno e mezzo prima che io diventassi Ministro dei Lavori Pubblici. Del resto l'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano ha affermato cose non esatte, e formulato giudizi e prognostici che, a parer mio, non sono veri intorno alle conseguenze di questa legge, che ancora non è stata esaminata dall'altro ramo del Parlamento: ma io credo mio dovere di non entrare in questa discussione, e quindi di riserbare interamente il mio giudizio e le mie risposte a tempo debito.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il Senatore Majorana-Calatabiano ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Io replico brevemente all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, dichiarando, che non gli ho già messo rimprovero per non aver dato cominciamento ai lavori del valico dello Stretto di Messina; ma sibbene ho notato che si è fatto poco anche nel campo degli studi. Ora egli crede che il tempo è stato insufficiente, perchè, teoricamente almeno, l'Italia ed il Parlamento, aves-

sero saputo come si possa risolvere il problema, o quali difficoltà insormontabili, e nessuno lo crede, si frappongano.

Io, a mia volta, non tecnico, nè Ministro, la penso diversamente: e come rispetto la sua opinione, pur censurandola; egli deve rispettare la mia, improntata esclusivamente al sentimento del dovere, e non intesa ad accusare o scusare chicchessia.

Io ritengo che si è lavorato poco su quel gravissimo oggetto, con estrema lentezza e senza animo deliberato di venire alla più pronta esecuzione delle opere; giudico che si è considerato affare di terzo, di quarto, di quinto ordine; e ne attribuisco la causa precipua a che, intorno a cotesto tema, non si è fatta nessuna di quelle resse politiche, in Parlamento e presso al Governo, per le quali anche le cose di minor conto e di molto contestabile utilità e giustizia, bene spesso divengono obbietto di leggi e fanno gravi ferite al bilancio.

Se mi ero sforzato di scusarmi, entrando nell'esame dei criteri delle tariffe, credo che abbia solennemente errato l'egregio Ministro immaginandosi che non fosse nel mio diritto di parlare, anche *ex professo*, delle tariffe, e discutere sotto tutti gli aspetti tutte le materie del bilancio di cui quelle sono parte precipua. Non doveva egli accettare alla lettera la mia scusa, la quale del resto non era una simulazione, e l'ha potuto vedere.

Vecchio parlamentare, io so quale sia il momento in cui chi si prefigge di svolgere un tema deve prendere la parola.

Io avrei potuto parlare anche prima nella discussione generale del bilancio; nol feci, perchè non ne avevo il proposito. Ma quando ho sentito da lui, Ministro dei Lavori Pubblici, affermare, sostanzialmente elogiandolo, il doppio criterio del principio dell'unificazione delle tariffe e delle differenziali, era mio diritto e dovere di non mostrare col mio silenzio che io accettassi i criteri già noti ed in parte da lui testè spiegati, dai quali egli si muoveva; e del mio diverso parere dire i motivi.

Oltrechè l'onorevole Ministro non deve dimenticare che le mie parole, improvvisate, non sono che la continuazione e lo svolgimento di quelle da me pronunziate in occasione della interpellanza dell'anno scorso, alla quale anche ho fatto capo prima di parlare. Aggiungo che

avevo pieno diritto, anzi dovrei dire dovere di domandare conto di quelle tali promesse che egli, così solennemente, ed il Presidente del Consiglio, ed il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio fecero intorno agli obbietti da me allora trattati, alcuni dei quali ho testè discussi; e alle quali promesse si poco risposero i fatti.

Le mie avvertenze adunque derivavano dal bisogno che io sentiva di non lasciar passare inosservate delle affermazioni in quest'Aula, le quali contraddicevano ad opinamenti e a desideri diversi da me manifestati in altro momento.

Il Ministro che non avrebbe voluto rispondere, ha dato invece una cattiva risposta dicendo, per difendere le sue teorie ed applicazioni, che esse sono quelle stesse del suo predecessore.

Sarebbe stato, secondo me, più armonico il non rispondere; avrebbe mancato al suo dovere, ma le mie parole sarebbero rimaste quale protesta. Però, poichè vuol mettersi sotto lo scudo dell'onorevole Baccarini, io rilevo le sue parole, ed osservo, che ben altra cosa è il domandare una credenziale, un diritto, una facoltà di massimi e di medie da non sorpassare nella trattazione e conclusione di una qualsiasi convenzione; altra cosa è il concretare, senza preventiva autorizzazione, sia pure in base a coteste che non sono più massimi ma diventano minimi, delle obbligazioni assunte coi contratti.

Ed un Ministro che chiedeva delle facoltà col proposito, siccome forse a torto gli si è imputato e gli si imputa, col proposito, dico, di non venire mai all'esercizio privato, poteva forse essere preso ad esempio, perchè le facoltà che egli domandava divenissero, senz'altro, nude e crude com'erano, rigide e onerose convenzioni?

Io non lo credo; nè aggiungo altra parola.

GENALA, *Ministro dei Lavori Pubblici*. L'onorevole Majorana-Calatabiano interpreta molto male le mie parole, se crede che, avendo io detto che questo progetto di legge sulle tariffe era già presentato prima che io diventassi Ministro, io volessi da me allontanare la responsabilità del mantenerlo e del sostenerlo.

Io l'ho detto solo per dimostrare che non è

un sogno teorico mio, ma che è stato opera di altri, e quindi non è un'opinione mia questa dell'unificazione, ma è una opinione che è stata generalmente ammessa.

Del resto per dire in che cosa consista quest'unificazione, quale sia l'azione direttiva speciale, quale l'azione direttiva locale nel nuovo ordinamento da darsi alle strade ferrate, occorre un ragionamento di lunga portata che richiede un esame minuto di varie cose e che è impossibile fare nella discussione del bilancio.

Io dunque mi riservo di dare a suo tempo risposte adeguate sui varii punti all'onorevole Majorana, e sono certo che egli su parecchi si ricrederà, perchè i fatti non sono interamente come egli suppone che siano, o come, ripeterò la sua frase, *la fama porta* che siano.

Se dunque io non ho voluto entrare oggi in questa discussione è stato appunto perchè credo che è dovere mio di non farlo. Oggi non abbiamo nemmeno gli elementi necessari alle mani. Il Senato anche dopo un lunghissimo discorso non potrebbe portare nessun giudizio nella materia.

A che adunque intrattenerlo?

Del resto, sa l'onorevole Majorana, che non è nel mio carattere nè di essere aspro, nè di essere irritato verso nessuno.

Io ammetto e desidero anzi la più ampia discussione, e specialmente in materia di tariffe ferroviarie non è facile cosa il giudicare retamente; e infatti avviene talvolta che perfino le Camere di commercio fanno reclami per tariffe che tornano di giovamento al commercio.

È un libro non facile nè ad aprirsi nè a leggere.

Quindi mi consenta il Senato che non entri a discutere delle nuove tariffe, prima ancora che queste sieno presentate al Senato.

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

Si passa alla speciale.

Voci. A domani, a domani.

PRESIDENTE. La seduta è rimandata a domani per la continuazione dell'ordine del giorno.

La seduta è sciolta (ore 6 1/4).