

XXVI.

TORNATA DEL 18 GIUGNO 1889

Presidenza del Vicepresidente CANNIZZARO.

Sommario. — *Congedo — votazione a scrutinio segreto del progetto di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio 1889-90 — Seguito della discussione del bilancio di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1889-90 — Approvazione di tutti i capitoli del bilancio — Discussione del disegno di legge per la convalidazione del regio decreto 25 dicembre 1887 riguardante la concessione di ferrovie pubbliche per decreto reale — Domanda del senatore Majorana-Calatabiano, relatore, cui risponde il ministro dei lavori pubblici — Approvazione di un ordine del giorno proposto dall'Ufficio centrale e dei quattro articoli del progetto di legge — Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1889-90 del Ministero dei lavori pubblici — Osservazioni dei senatori Pacchiotti, Mezzacapo e Majorana-Calatabiano e risposte del ministro dei lavori pubblici e del senatore Brioschi, relatore — Approvazione dei capitoli del bilancio dal n. 1 al n. 52 — Discorrono sul capitolo 53 il senatore Brioschi, relatore, il ministro dei lavori pubblici ed i senatori Alvisi e Cambray-Digny — Rinvio del seguito della discussione alla seduta ventura — Risultato della votazione a squittinio segreto.*

La seduta è aperta alle ore 2 e 15.

È presente il ministro di agricoltura, industria e commercio: più tardi intervengono i ministri dei lavori pubblici e della guerra.

Il senatore, segretario, CORSI L. dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che viene approvato.

Congedo.

PRESIDENTE. Il senatore Migliorati domanda un congedo di un mese per motivi di salute.

Se non vi sono osservazioni il congedo s'intende accordato.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca:

Votazione a scrutinio segreto del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1889-90 ».

Si procede all'appello nominale.

(Il senatore, segretario, Corsi L. fa l'appello nominale).

PRESIDENTE. Prego i signori senatori che non avessero ancora votato a voler accedere alle urne: queste intanto rimarranno aperte per quei signori senatori che sopravverranno.

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 GIUGNO 1889

Seguito della discussione del progetto di legge:
« Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1889-90 » (N. 36).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione sullo « Stato di

previsione del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1889-1890 ».

Essendo stata chiusa ieri la discussione generale di questo bilancio, si procede ora alla lettura e discussione dei capitoli.

Il senatore, *segretario*, CORSI L. legge:

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 GIUGNO 1889

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

1	Ministero - Personale di ruolo (Spese fisse)	665,224 35
2	Ministero - Assegni al personale straordinario di copisteria e di servizio e spese per i lavori di copiatura a cottimo	170,558 »
3	Ministero - Spese d'ufficio	40,000 »
4	Ministero - Biblioteca	8,000 »
5	Fitto di locali e canoni d'acqua (Spese fisse)	105,468 34
6	Riparazioni ed adattamenti di locali per l'amministrazione centrale	12,000 »
7	Indennità di tramutamento agli impiegati	18,000 »
8	Dispacci telegrafici governativi e spese di posta (Spesa d'ordine)	200,000 »
9	Residui passivi eliminati a senso dell'art. 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
10	Casuali	53,000 »

1,272,250 69

Spese per servizi speciali.

Agricoltura.

11	Stipendi ed indennità agli ispettori dell'agricoltura (Spese fisse)	16,778 33
12	Istruzione agraria - Scuole superiori, stazioni agrarie e special'i e scuole speciali e pratiche di agricoltura, ordinate a senso della legge 6 giugno 1885, n. 3141, serie 3 ^a - Stipendi al personale - Dotazioni e spese per la scuola e per il convitto	1,355,660 59

Da riportarsi

1,372,438 92

LEGISLATURA XVI — 3ª SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 GIUGNO 1889

	<i>Riporto</i>	1,372,438 92
13	Istruzione agraria - Scuole speciali e pratiche di agricoltura ordinate a senso della legge 6 giugno 1885, n. 3141, serie 3ª - Spese per l'azienda	346,245 52
14	Concorsi e sussidi fissi per stazioni, laboratori, scuole, colonie agricole, accademie ed associazioni agrarie	123,350 »
15	Concorso nelle spese d'impianto delle scuole pratiche e speciali di agricoltura secondo le disposizioni della legge 18 luglio 1878, n. 4460 e dell'articolo 12 della legge 6 giugno 1885, n. 3141, serie 3ª	25,000 »
16	Insegnamento agrario - Sussidi a scuole e colonie - Acquisto di materiale scientifico - Insegnamenti minori speciali - Cliniche ambulanti - Posti di studio in istituti agrari interni ed esteri - Viaggi d'istruzione - Insegnamento agrario nelle scuole elementari - Conferenze magistrali ed ambulanti	100,000 »
17	Concorsi agrari regionali e concorsi speciali	40,000 »
18	Miglioramento del bestiame di riproduzione e del caseificio	150,000 »
19	Miglioramento e diffusione di insetti utili (bachi da seta, api, ecc.) Entomologia e crittogamia	15,000 »
20	Acquisto e diffusione di macchine agrarie	90,000 »
21	Esperienze agrarie - Acclimazione - acquisto e trasporto di semi e piante - pomologia - orticoltura - viticoltura e ampelografia	50,000 »
22	Enologia - enotecnici all'interno ed all'estero; cantine sperimentali - oleificio; stabilimenti sperimentali - preparazione e conservazione delle frutta - distillerie - industrie rurali	110,000 »
23	Studi ed esperienze intorno alle malattie prodotte negli animali domestici, specialmente da parassiti vegetali ed animali	12,000 »
24	Museo agrario in Roma - Consiglio di agricoltura e dell'insegnamento agrario - Concorsi e spese per stazioni agrarie	29,000 »
25	Classi agricole - Studi e ricerche intorno alle condizioni dell'agricoltura - Pubblicazioni	57,000 »
26	Caccia e pesca	30,704 »
27	Stazione di piscicoltura in Brescia - Personale e dotazione	12,976 »
28	Idraulica agraria, premi per irrigazioni, bonificamenti e fognature, sussidi per studi di progetti relativi ed acquisti di macchine idrovore	45,000 »
29	Razze equine - Stipendi, paghe, assegni ed indennità al personale (Spese fisse)	370,820 »
	<i>Da riportarsi</i>	2,979,534 44

(S. E. il presidente Farini assume la Presidenza).

Presidenza del Presidente FARINI.

Il senatore, segretario, CORSI L. legge:

	<i>Riporto</i>	2,979,534 44
30	Razze equine - Foraggi	385,475 »
31	Razze equine - Spese generali, rimonta e spese inerenti, premi per corse, esposizioni e concorsi	562,665 »
32	Boschi - Stipendi, indennità ed assegni (Spese fisse)	913,483 83
33	Insegnamento forestale - Personale (Spese fisse)	25,500 »
34	Spese per il mantenimento dell'istituto forestale di Vallombrosa ed altre relative all'insegnamento ed alla diffusione dell'istruzione forestale	40,500 »
35	Spese di amministrazione e coltivazione dei boschi inalienabili dello Stato	110,000 »
36	Gratificazioni per lavori e sussidi agli impiegati addetti all'amministrazione forestale	9,000 »
37	Spese per l'applicazione della legge forestale; locali, mobili, casermaggio, armi, munizioni, cavalli, industrie forestali e studi	57,840 »
38	Rimboscamenti - Concorsi fissi ai comitati forestali	134,500 »
39	Sussidi e concorsi per rimboscamenti - Acquisto e trasporto di semi e piantine - Vivai e piantonai - Spese per coltivazione, custodia ed altro per promuovere nuove piantagioni, e spese per l'applicazione della legge sui rimboscamenti del 1° marzo 1888, n. 5238	187,500 »
40	Miniere e cave - Stipendi ed indennità al personale	238,509 »
41	Insegnamento minerario - Stipendi ed assegni al corpo dirigente ed insegnante nella scuola mineraria di Caltanissetta (Spese fisse)	16,680 »
42	Concorsi e sussidi fissi a scuole minerarie	15,200 »
43	Miniere e cave - Indennità varie, libri, strumenti, ricerche di combustibili, sussidi a scuole minerarie e sussidi per infortuni nelle miniere	54,460 »
44	Miniere e cave - Retribuzioni ad amanuensi addetti agli uffici minerari	8,600 »
45	Servizio geodinamico - Stipendi al personale (Spese fisse)	15,400 »
46	Servizio geodinamico - Spese d'ufficio, istrumenti, libri, locali, ispezioni e missioni	14,500 »
47	Meteorologia - Stipendi ed indennità (Spese fisse)	58,520 »
	<i>Da riportarsi</i>	5,827,867 27

	<i>Riporto</i>	5,827,867 27
48	Meteorologia - Spese d'ufficio, locali, libri, riparazioni d'istrumenti e loro sistemazione negli osservatori, ispezioni e missioni	16,000 »
49	Meteorologia - Retribuzione al personale straordinario	* 6,400 »
50	Meteorologia - Compensi e sussidi al personale addetto all'ufficio centrale di meteorologia	2,600 »
51	Sussidi ordinari ad osservatori meteorici	18,000 »
		5,870,867 27
	<i>Industria e Commercio.</i>	
52	Istituti di credito e di previdenza - Stipendi ed indennità (Spese fisse)	34,160 »
53	Istituti di credito e di previdenza - Indennità fisse per spese d'ufficio e fitto di locali ai commissari di vigilanza presso le sedi degli istituti di emissione	8,000 »
54	Ispezioni agli istituti di emissione, di credito agrario e fondiario, alle Casse di risparmio, alle società di assicurazione sulla vita ed istituti di previdenza - Indennità di viaggio e soggiorno e spese relative alla Commissione consultiva di previdenza	20,000 »
55	Stipendi ed indennità agli ispettori dell'industria e dell'insegnamento industriale (Spese fisse)	11,590 »
56	Musei industriale e commerciale di Torino e scuola professionale di merceologia in Firenze - Personale (Spese fisse)	120,823 26
57	Musei industriale e commerciale di Torino e scuola professionale di merceologia in Firenze - Dotazione	50,176 74
58	Insegnamento artistico industriale - Concorsi e sussidi fissi a scuole professionali d'arti e mestieri ed altre istituzioni affini	650,840 »
59	Scuole d'arti e mestieri - Insegnamento superiore - Concorsi, sussidi incoraggiamento, medaglie, ispezioni e studi	60,000 »
60	Concorsi e sussidi alle Camere di commercio all'estero, alle mostre campionarie presso di esse, ai musei commerciali, a società di esplorazioni geografiche commerciali e ad altre istituzioni aventi il fine di promuovere l'incremento dei traffici italiani con l'estero	132,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	1,087,590 »

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 GIUGNO 1889

	<i>Riporto</i>	1,087,590 »
61	Indennità di viaggio e soggiorno ai membri del Consiglio dell'industria e del commercio e di altri Consigli e Commissioni e spese per il Consiglio del commercio e le Commissioni	15,000 »
62	Studi diversi sull'industria e sul commercio tanto nello Stato quanto all'estero - Acquisto di pubblicazioni per gli studi medesimi - Inchieste industriali e commerciali - Sorveglianza sulle caldaie a vapore	12,000 »
63	Spese ed indennità per l'applicazione della legge sul lavoro dei fanciulli	8,000 »
64	Sussidi e spese per esposizioni all'interno ed all'estero	20,000 »
65	Sussidi a società d'incoraggiamento, medaglie e premi d'incoraggiamento per promuovere lo svolgimento delle industrie e dei commerci	12,000 »
66	Proprietà industriale, letteraria ed artistica - Personale (Spese fisse)	22,720 »
67	Proprietà industriale, letteraria ed artistica	16,000 »
68	Pesi e misure e saggio dei metalli preziosi - Personale (Spese fisse)	550,660 53
69	Pesi e misure e saggio dei metalli preziosi - Indennità fisse e spese di ufficio e di estatura (Spese fisse)	38,000 »
70	Pesi e misure e saggio dei metalli preziosi - Compenso agli ufficiali metrici per il giro di verifica periodica ai sensi dell'articolo 58 del regolamento per il servizio metrico, approvato col regio decreto 17 febbraio 1887, n. 4358 (serie 3 ^a) (Spesa obbligatoria)	152,000 »
71	Pesi e misure e saggio dei metalli preziosi - Indennità varie - Strumenti, studi, riparazioni di locali e di mobili - Comparazione quinquennale dei campioni metrici ed imballaggio e trasporto dei detti campioni	57,000 »
72	Rimunerazione al personale metrico per lavori straordinari; sussidi al personale stesso, alle vedove e famiglie	8,000 »
73	Pesi e misure e saggio dei metalli preziosi - Commissione superiore dei pesi e misure e del saggio dei metalli preziosi - Studi scientifici; medaglie di presenza; insegnamento degli allievi e spese d'ufficio per i laboratori centrali	16,800 »
74	Pesi e misure - Restituzione e rimborsi di diritti di verifica (Spesa d'ordine)	500 »
		2,016,270 53

Statistica.

75	Statistica - Retribuzioni agli impiegati straordinari ed al personale di servizio; compensi ad impiegati di ruolo e straordinari per lavori e ricerche negli uffici pubblici, biblioteche ed archivi; indennità e medaglie di presenza	225,000 »
76	Statistica - Acquisto di pubblicazioni statistiche, lavori di cartografia e stereogrammi, contatori ed altri strumenti, mobili, scaffalatura, locali, trasporti, facchinaggio e spedizione di stampati	30,000 »
		255,000 »

Economato generale.

77	Economato generale - Personale (Spese fisse)	32,028 »
78	Economato generale - Assegni al personale straordinario di copisteria addetto ai magazzini compartimentali	12,000 »
79	Mercedi per la verifica e collaudo dei bollettari del lotto, del Tesoro, delle gabelle e delle poste; revisione di altri speciali registri, opere diverse, facchinaggi, compensi per lavori di contabilità e di scritturazione; indennità di missione e di funzioni	105,000 »
80	Economato generale - Fornitura di carta, stampe ed oggetti di cancelleria - Ministero del Tesoro - Amministrazione centrale e provinciale - Direzione generale del debito pubblico	290,000 »
81	Economato generale - Fornitura di carta, stampe ed oggetti di cancelleria - Ministero delle finanze - Amministrazione centrale e provinciale	1,630,000 »
82	Economato generale - Fornitura di carta, stampe ed oggetti di cancelleria - Ministero di grazia e giustizia - Amministrazione centrale	219,928 13
83	Economato generale - Fornitura di carta, stampe ed oggetti di cancelleria - Ministero degli affari esteri - Amministrazione centrale	45,000 »
84	Economato generale - Fornitura di carta, stampe ed oggetti di cancelleria - Ministero dell'istruzione pubblica - Amministrazione centrale	91,000 »
85	Economato generale - Fornitura di carta, stampe ed oggetti di cancelleria - Ministero dell'interno - Amministrazione centrale e provinciale	137,862 43

Da riportarsi 2,562,818 56

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 GIUGNO 1889

	<i>Riporto</i>	2,562,818 56
86	Economato generale - Fornitura di carta, stampe ed oggetti di cancelleria - Ministero dei lavori pubblici - Amministrazione centrale - Regio Ispettorato generale delle ferrovie	76,913 19
87	Economato generale - Fornitura di carta, stampe ed oggetti di cancelleria - Ministero delle poste e dei telegrafi - Amministrazione centrale e provinciale	900,000 »
88	Economato generale - Fornitura di carta, stampe ed oggetti di cancelleria - Ministero della guerra - Amministrazione centrale	56,255 85
89	Economato generale - Fornitura di carta, stampe ed oggetti di cancelleria - Ministero della marina - Amministrazione centrale e provinciale	130,000 »
90	Economato generale - Fornitura di carta, stampe ed oggetti di cancelleria - Ministero di agricoltura, industria e commercio - Amministrazione centrale	440,000 »
91	Trasporti ed imballaggi, fitto ed assicurazione di locali, riscaldamento ed illuminazione dei magazzini centrale e compartimentali, vestiario degli uscieri ed inservienti e spese minute relative al servizio dell'Economato generale	135,500 »
92	Magazzini dell'Economato generale - Spesa di manutenzione, riparazioni, acquisto di mobili ed attrezzi	4,000 »
93	Provvista di carta, stampe ed oggetti vari e di cancelleria al Fondo per il culto, alla Cassa dei depositi e prestiti; compensi per lavori straordinari; mercedi, trasporti, facchinaggi (Spesa d'ordine)	100,000 »
		4,405,487 60
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.		
94;	Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative	144,401 95

TITOLO II.

Spesa straordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

95	Riparazioni straordinarie ed arredamenti di locali in servizio dell'Amministrazione	3,000 »
----	---	---------

Spese per servizi speciali.

Agricoltura.

96	Acquisto di stalloni (Legge 26 giugno 1887, n. 4644, serie 3 ^a) (Spesa ripartita)	450,000 »
97	Sussidi agli ex-impiegati addetti all'amministrazione forestale, loro vedove e famiglie	24,000 »
98	Costruzione e riparazione di strade e casette nei boschi inalienabili dello Stato	50,000 »
99	Spese per l'applicazione delle leggi 4 luglio 1874 n. 2011 (serie 2 ^a) e 11 aprile 1886 n. 3794 (serie 3 ^a) sulla alienazione dei beni incolti dei comuni	10,000 »
100	Spese relative alla custodia dei beni ademprivili nell'isola di Sardegna e dei trattati del Tavoliere di Puglia - Stipendi ed indennità (Spese fisse)	114,127 47
101	Spese d'ufficio - Sussidi per acquisto di cavalli - Acquisto e riparazioni di bardature per cavalli delle guardie e brigadieri forestali destinati alla custodia dei beni ademprivili nell'isola di Sardegna e dei trattati del Tavoliere di Puglia	5,518 35
102	Riparto dei beni demaniali comunali nelle provincie meridionali, sub-riparto dei terreni ademprivili dell'isola di Sardegna e pensionatico nelle provincie venete	15,000 »
103	Carta geologica d'Italia	120,000 »
104	Spese per l'ultimazione degli osservatori geodinamici principali e per l'impianto di osservatori secondari dipendenti dai medesimi	10,000 »

Da riportarsi

798,645 82

	<i>Riporto</i> . . .	798,645 82
105	Spese per impedire la diffusione della <i>phylloxera vastatrix</i> (Spesa obbligatoria)	100,000 »
106	Spese per l'istituzione di scuole pratiche di agricoltura	25,000 »
107	Acquisto di strumenti per l'ufficio centrale di meteorologia e per gli osservatori meteorici del Regno; acquisto di strumenti e libri antichi per il museo Copernicano.	15,000 »
108	Impianto di osservatori meteorici sulle montagne e presso le scuole pratiche di agricoltura	25,000 »
109	Bonificazione agrario dell'Agro romano - Ispezioni e sorveglianza (Spese fisse)	17,500 »
110	Concorso a favore dei consorzi d'irrigazione (Legge 25 dicembre 1883, n. 1790, serie 3 ^a)	150,000 »
111	Concorso nella spesa per l'ampliamento della stazione zoologica in Napoli	4,000 »
		1,135,145 82
	<i>Industria e commercio.</i>	
112	Sussidi ai facchini inabili delle sopresse corporazioni dei porti di Genova, Ancona e Livorno	58,100 »
113	Concorsi e sussidi per spese di fondazione di scuole industriali	6,500 »
114	Concorso nelle operazioni di credito fondiario a favore dei danneggiati dal terremoto nella Liguria (Legge 31 maggio 1887, n. 4511, serie 3 ^a , e regolamento approvato col regio decreto 31 luglio 1887)	1,000,000 »
115	Concorso nelle operazioni di credito fondiario a favore dei danneggiati dalla frana nel comune di Campomaggiore (Legge 26 luglio 1888, n. 5600, serie 3 ^a)	25,000 »
116	Concorso a favore di consorzi per derivazione d'acqua a scopo industriale (Legge 2 febbraio 1888, n. 5192, serie 3 ^a)	<i>Per memoria</i>
		1,089,600 »

RIASSUNTO

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali		1,272,250 69
Spese per servizi speciali	{ <i>Agricoltura</i>	5,870,867 27
	{ <i>Industria e Commercio</i>	2,016,270 53
	{ <i>Statistica</i>	255,000 »
	{ <i>Economato generale</i>	4,405,487 60
TOTALE della categoria prima		13,819,876 09
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.		144,401 95
TOTALE del titolo I. — Spesa ordinaria		13,964,278 ⁵³ 04

problema. Per certo le tramvie fa d'uopo regolarle con apposita legge, diversa da quella delle strade ordinarie rotabili, che di presente si applica ad esse.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori che chiedano la parola dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo ora alla votazione dell'ordine del giorno proposto dall'Ufficio centrale; lo leggo:

« Il Senato invita il Governo di affrettare la presentazione al Parlamento del disegno di legge che disciplini le concessioni e l'esercizio delle tramvie ».

Il Governo nella persona del ministro dei lavori pubblici accetta quest'ordine del giorno. Lo pongo ai voti; chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Si passa alla discussione degli articoli; ne do lettura:

Art. 1.

È convertito in legge il regio decreto, in data 25 dicembre 1887, n. 5162 bis (serie 3ª), concernente le concessioni di ferrovie pubbliche e le sovvenzioni da accordarsi alle medesime, con la modificazione e le aggiunte, seguenti.

All'art. 3 è sostituito il seguente:

« La sovvenzione sarà accordata alle ferrovie da costruirsi a sezione normale o a sezione ridotta che congiungano tra loro o alle reti principali ed ai porti del Regno: ampi e popolati territori; centri cospicui per industria e per ricchezza di prodotti agricoli; bacini minerari; regioni ancora prive di ferrovie; capiluoghi di circondario e di mandamento; comuni di frontiera, od allaccino altre ferrovie già esistenti; semprechè le nuove ferrovie non facciano concorrenza diretta e in notevole parte del loro percorso ad una linea delle reti principali toccando più centri importanti serviti da questa, salve le disposizioni delle leggi vigenti ».

(Approvato).

Art. 2.

I consorzi costituiti fino a tutto il 1888 con decreti obbligatori delle Deputazioni provinciali

o del Ministero a termini dell'art. 7 della legge 5 giugno 1881 e che fecero domanda per la costruzione di linee ferroviarie nella quarta categoria, possono chiedere invece il sussidio chilometrico a termini della legge 24 luglio 1887 e congiuntamente alla concessione della costruzione e dell'esercizio, senza che con ciò la obbligatorietà del vincolo e la loro esistenza legale venga ad essere infirmata, purchè però non siano accresciuti gli oneri degli enti consorziati.

(Approvato).

Art. 3.

Il Governo del Re presenterà annualmente al Parlamento un elenco delle strade ferrate richieste, negate e concesse ed una relazione circa ai motivi delle sue deliberazioni in proposito ed ai risultati ottenuti dall'applicazione della presente legge.

(Approvato).

Art. 4.

Col decreto di concessione delle ferrovie pubbliche alla industria privata s'intende implicitamente emessa la dichiarazione che tali opere sono di pubblica utilità, di che e per gli effetti dell'art. 438 Codice civile e delle leggi 25 giugno 1865, n. 2359, 18 dicembre 1879, n. 5188, sulle espropriazioni per pubblica utilità.

(Approvato).

Anche questo disegno di legge si voterà a scrutinio segreto nella seduta di domani.

Discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1889-90 del Ministero dei lavori pubblici » (N. 39).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1889-90 del Ministero dei lavori pubblici ».

Prego il signor senatore segretario Corsi L. di dar lettura del disegno di legge.

Il senatore, segretario, CORSI L. legge.

(V. stampato N. 39).

LEGISLATURA XVI — 3ª SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 GIUGNO 1889

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

Ha facoltà di parlare il senatore Pacchiotti.

Senatore PACCHIOTTI. Invoco la benevola attenzione del Senato e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno ad una grave, urgente questione che interessa altamente e da lunghi anni le vecchie provincie piemontesi.

Non intendo fare un lungo discorso; mi limiterò ad una semplice raccomandazione corroborandola con fatti e documenti.

La grande ferrovia internazionale del Gottardo, alla quale prese parte cospicua l'Italia, arrecò a Torino ed al Piemonte gravissimi danni, perchè in quel grande triangolo formato da Milano, Genova, Torino, scorrendo diritto sulla base Milano e Genova, scacciò in un angolo remoto Torino e le vecchie provincie piemontesi.

Quindi danni enormi, incalcolabili dei quali io non farò qui l'enumerazione, perchè devono essere a tutti notissimi.

Ed ecco un'altra imminente minaccia di danni maggiori.

La grande ferrovia internazionale del Sempione, che certamente si farà, passando per Domodossola giungerà a Milano e si terminerà a Genova, cacciando anch'essa nella sua parte più remota tutto il vecchio Piemonte ed escludendolo così dal grande movimento internazionale.

Torino verrà rinchiusa entro la sua angusta cinta daziaria.

Ecco il fatto, signori senatori!

Noi dobbiamo seriamente preoccuparcene.

Il municipio di Torino dal 1872 fino ad oggi compì sempre il suo dovere in faccia alla cittadinanza, in favore alle vecchie provincie che ancora ci rimangono dell'antico Piemonte. Ma l'antico Regno che contava quattro milioni di abitanti, oggi per le vicende politiche è ridotto a quattro sole provincie, delle quali alcune a poco a poco si allontanano dalla vecchia metropoli per una potente attrazione verso Milano. Così sul vecchio Piemonte abbandonato, isolato, si potrà scrivere: *Finis Pedemontis*.

Per scemare i danni arrecati dal Gottardo, per prevenire i pericoli minacciati dalla futura ferrovia del Sempione, il nostro municipio e la provincia chiesero sempre con forte tenacità di proposito la costruzione di un piccolo tronco

ferroviario tra Santhià-Borgomanero-Sesto Calende, come linea di raccordamento col Gottardo.

Ecco a grandi tratti la storia di questa agitazione legale per ottenere dal Governo ciò che per giustizia è dovuto.

Nel 1872 l'illustre conte Sclopis attrasse, primo fra tutti, l'attenzione del Consiglio comunale sui pericoli minacciati dal Gottardo e disse ai Torinesi: Per salvarvi dalla rovina dovete procacciarvi una linea di raccordamento col Gottardo ed una nuova linea internazionale Cuneo-Ventimiglia.

La Cuneo-Ventimiglia è in atto di esecuzione; fra due o tre anni l'avremo, ed ecco un voto già eseguito, ecco un fatto che si avvererà a favore di Torino.

Ma la linea di raccordamento è ancora dopo 17 anni una speranza.

Nello stesso anno 1872 il Consiglio provinciale di Torino presentava una petizione al Governo ed al Parlamento per ottenere la costruzione di questa linea di raccordamento.

Gli onorevoli Sella e Spantigati nella Camera dei deputati nel 1879 chiedevano con insistenza che questa linea al più presto si facesse. L'onorevole Depretis, allora ministro, promise solennemente.

Il sindaco Ferraris nel 1882 riuniva a generale adunanza i membri del Consiglio comunale, del provinciale e della Camera di commercio presentando un ordine del giorno, col quale chiedevasi al Governo ed al Parlamento la costruzione di questa linea. Fu accolto da unanimi voti, sottoscritto ed inviato al Parlamento. Nulla si ottenne.

Nello stesso anno 1882 l'onor. Spantigati, discutendosi il bilancio dei lavori pubblici, presentava un ordine del giorno, nel quale esplicitamente domandavasi la costruzione di questa ferrovia Santhià-Borgomanero-Sesto Calende.

L'onor. Baccarini allora ministro pregava l'onor. Spantigati di ritirare quest'ordine del giorno, ma prendeva impegno di fare sì che questa costruzione si affrettasse quanto più presto fosse possibile.

Il municipio e la provincia dal 1882 al 1884 continuarono sempre a presentare delle petizioni. Il sindaco Di Sambuy nel 1884 raccoglieva intorno a sè i senatori ed i deputati torinesi presenti in Roma e con questi recavasi presso il ministro Genala perorando con calore la me-

desima causa. L'onor. Geniala promise. Nulla si ottenne.

Siamo oggi nelle medesime condizioni nelle quali eravamo 17 anni fa, anzi oggi stiamo assai peggio. Ed ecco le ragioni di questo peggioramento. Sarò brevissimo.

Da due anni furono aperte in Piemonte due nuove ferrovie, una per la valle della Sesia, tra Varallo, Romagnano e Novara che si collega con Milano, l'altra nella valle della Toce che da Domodossola si congiunge con Novara e Milano.

Devo ancora aggiungere che tutte le città poste sulla riva destra del Lago Maggiore non hanno alcuna comunicazione facile e diretta colla vecchia metropoli del Piemonte e sono più vicine a Milano.

Ora avviene che quelle buone e sagge popolazioni industri e laboriose della Valle Sesia, dell'Ossola e del Lago Maggiore, le quali venivano a Torino, come a centro dei loro continui rapporti commerciali, sono costrette a rivolgere i loro sguardi verso Milano, ch'è più vicina assai.

Mi permetta il Senato ch'io legga per pochi minuti un articolo pubblicato il 25 giugno 1886 da un autorevolissimo personaggio che ebbe sempre pel suo alto ingegno e la sua attività meravigliosa una grande influenza sulle ferrovie italiane.

Confido che questo breve articolo eserciterà un'impressione più profonda che qualunque mio discorso.

« L'11 aprile 1886 è stata inaugurata l'intera ferrovia Varallo-Novara, lunga 54 chilometri. E siccome Novara dista 50 chilometri da Milano e 100 da Torino, così Varallo si trova ora congiunta con Milano mediante una ferrovia di 104 chilometri, mentre la linea che la congiunge con Torino è di 154 chilometri. Così vi ha una differenza di 50 chilometri a svantaggio di Torino.

« L'importanza di questo fatto che pure ha per Torino sommo interesse, non deve sfuggire alla osservazione del pubblico e delle autorità torinesi. Ci crediamo perciò in dovere di dare l'allarme in difesa degli interessi cittadini grandemente compromessi.

« Varallo e la Valle Sesia, unite da gran tempo politicamente col Piemonte, ebbero finora

Torino per centro di ogni loro relazione commerciale. Ma quanto prima sarà Milano che verrà man mano a sostituirsi a Torino.

« Infatti la maggiore brevità della ferrovia; l'economia del viaggio in spesa e tempo, l'importanza e l'attrazione della città di Milano, la stessa affinità del dialetto stabiliranno nuove, più strette, più frequenti relazioni tra la Valle Sesia e Milano, se Torino non sia posta in condizioni uguali per vincere la formidabile concorrenza.

« A scongiurare il grave danno di questo abbandono, basterebbe un provvedimento che si ritiene pronto, efficace e sicuro; basterebbe cioè costruire la nuova ferrovia Santhià-Romagnano, lunga appena 34 chilometri e discorrente sopra terreni facili e piani.

« Con essa l'equilibrio delle distanze sarebbe tosto ristabilito, e Torino potrà lottare con Milano con armi eguali; poichè con questo nuovo tronco di linea la distanza da Varallo a Torino (porta Susa) sarebbe ridotta a soli 112 chilometri, cioè di assai poco superiore alla distanza di 104 esistenti tra Varallo e Milano.

« Ma v'ha di più. In un'altra valle vicina, nella valle della Toce, si sta ora compiendo la ferrovia, della quale la prima tratta Novara-Orta è già aperta al pubblico servizio; la seconda, cioè Orta-Gravellona, sarà aperta fra alcuni mesi. Nel 1887 sarà aperta l'intera linea che congiungerà Domodossola, la valle dell'Ossola e le provenienze del Sempione con Novara. Quindi i commerci e le relazioni di ogni maniera da questa valle si avvieranno da Novara verso Milano di preferenza che a Torino, attratti dalla minor distanza di 50 chilometri.

« Ad impedire che la valle dell'Ossola, già prima tributaria di Torino, fugga anch'essa verso Milano, è evidente la convenienza di prolungare la linea Santhià-Romagnano di altri 8 chilometri sino a *Borgomanero* per raccogliere ivi e convogliare per Santhià verso Torino le provenienze del lago d'Orta e della valle d'Ossola.

« A questo movimento verrà indubbiamente associata tutta la parte superiore della sponda destra del lago Maggiore, poichè la linea Intra-Gravellona-Toce dovrà essere tosto costrutta per necessità di cose e per la sua brevità.

« Con questa linea adunque da Santhià a

Borgomanero per Romagnano, lunga appena 42 chilometri, si verrebbero a raccogliere i commerci ed il movimento di tre grandi valli della Sesia, del Toce e dell'alto Ticino ed a metterli in comunicazione con Torino raccorciando la via in guisa che quest'ultima città si troverà ad una distanza quasi eguale di Milano.

« Non si saprebbe guari trovare altro esempio di un risultato così grande ottenibile con così lieve sacrificio.

« Se i Torinesi si rendessero un esatto conto del grave danno che soffrirà la città nostra per lo isolamento a cui la condanneranno le due nuove ferrovie della Sesia e dell'Ossola e del modo facile di scongiurarlo, dovrebbero unirsi tutti quanti per invocare la pronta costruzione di questi 42 chilometri di ferrovia da inscrivere nei mille chilometri di nuove linee votati dal Parlamento e contesi da tutte le provincie e le città d'Italia. La tenuità della domanda e la grandezza dello scopo agevoleranno l'adempimento dei nostri voti.

« E poichè il Governo ha già fatto procedere a minuti e precisi studi sul terreno di questa linea, i lavori ne potrebbero essere tosto intrapresi e condotti a termine prima che le nuove linee di Varallo e di Domodossola abbiano totalmente distolto da Torino a beneficio di Milano il movimento di quelle belle vallate.

« A questa proposta possono unirsi anche i fautori della continuazione della ferrovia da Borgomanero a Sesto Calende o ad Arona; poichè la Santhià-Borgomanero sarebbe il principio e la parte principale della linea da loro caldeggiata, e con questo primo tronco non ne sarebbe nè punto nè poco compromesso l'avvenire ».

Il Consiglio comunale, persuaso da queste considerazioni, pensò di abbandonare per ora il progetto della ferrovia da Santhià fino a Sesto-Calende, che si potrà fare più tardi, e di limitarsi a chiedere la costruzione della linea Santhià-Borgomanero, aggiungendovi il breve tronco Gravellona-Intra per raccogliere le popolazioni del Lago Maggiore. Con siffatti intendimenti si formò un Comitato che indefessamente lavorava fin dal 1888.

Ora questo Comitato, volendo ottenere dal Governo il concorso minimo di L. 3000 per chilometro promesso a quelle Società che vo-

lessero proporre la costruzione di nuove ferrovie, vide essere necessario chiedere alle città e provincie interessate un concorso di 2 milioni di lire a fondo perduto.

Ed in pochi mesi ottenne un grande risultato che sono lieto di poter annunciare al Senato, non tanto per l'entità della somma, quanto per l'effetto morale ottenuto che rivela il patriottismo, il nobile sentire della immensa maggioranza di cittadini di quelle provincie.

Quando si veggono delle città punto ricche le quali danno danaro così facilmente per un interesse pubblico, significa che esse sentono profondamente il valore del dono, la necessità del sacrificio, il bisogno dell'unione pel bene di tutti.

La spesa a cui salirà la ferrovia Santhià-Borgomanero, secondo un progetto dell'illustre ing. Giambastiani, che è stato allestito per ordine del Ministero, sale a L. 13,000,000, e per l'altro piccolo tratto da Gravellona ad Intra sale a 5,000,000, cioè in tutto 18 milioni.

Il concorso che si è ottenuto dai comuni interessati è già di 1,292,000 lire, sopra 2 milioni preventivati. Ma siccome speriamo che il Consiglio provinciale di Torino, seguendo il voto unanime della sua Giunta amministrativa ed imitando il generoso esempio del municipio, voglia concedere L. 320,000 e siccome anche confidiamo che la provincia di Novara s'associ a cotesto grande fatto, con altrettante L. 320,000, potremmo calcolare sopra la somma di 1 milione e 932 mila lire a fondo perduto dai diversi comuni. E per dimostrare lo slancio patriottico di alcuni comuni, scelgo, tra i molti che sottoscrissero, Borgomanero, che dà 45,000 lire; Gattinara che dà 100,000 lire; Intra 250,000; Pallanza 100,000; Torino 640,000; e poi tante altre, come Romagnano, che dà 40,000 lire, Santhià 30,000, ecc., ecc.

Questo è un fatto imponente che deve dimostrare al Parlamento ed al Governo quale sia lo spirito delle nostre popolazioni, la generosità del loro sentire, il sommo interesse per la pronta costruzione di questa ferrovia.

Ed ecco una nuova fase paurosa che si affaccia al municipio di Torino. Ecco un fatto che avverandosi aggraverà la nostra malaugurata situazione. Già l'accennai: trattasi del valico del Sempione. Pareva un sogno un anno fa, oggi s'avvicina alla realtà. Pareva prima che

il nostro Governo avversasse questo progetto, ora gli è meno sfavorevole. Ed invero può esso disinteressarsene, trascurarlo? No. Non è ora il momento di discutere questo argomento che quanto prima s'imporrà.

Ora giova raccogliere alcuni fatti importanti per noi.

Vi è una forza nascosta, ma prepotente, che spinge fatalmente la Svizzera francese a lottare per la esistenza colla Svizzera tedesca dopo il traforo del Gottardo. La prima vuole come la seconda aprirsi una grande via per giungere al Mediterraneo.

Un potente Comitato svizzero venne l'anno scorso in Roma per chiedere in qualche modo aiuto e concorso dal Governo italiano.

Non è un mistero per nessuno, non vengo a scoprire segreti diplomatici che io abbia afferrato per azzardo.

Un dispaccio da Berna pubblicato in tutti i giornali d'Alemagna, d'Inghilterra, di Francia ed anche d'Italia annunciava che il Comitato svizzero in una conferenza coll' illustre nostro collega Saracco, allora ministro dei lavori pubblici, aveva ottenuto, dopo una somma riluttanza, una qualche promessa di concorso.

Il Comitato svizzero nella speranza di un vicino trionfo, nell'interesse del suo paese e della sua causa, certo esagerava nei suoi telegrammi. E noi che conosciamo da lungo tempo e per grandi prove l'alto ingegno e la somma prudenza dell' illustre Saracco, possiamo argomentare che non promise nulla di più di quanto si potesse attendere e che il piccolo concorso promesso era accompagnato da molte condizioni atte ad assicurare gli interessi d'Italia ed a prevenire il pericolo di disinganni futuri.

Ma il Governo italiano può forse disinteressarsi in questo così vitale argomento? E la nazione può trascurare il lavoro ardente, indefesso della nostra vicina per giungere al Mediterraneo per due sicure e grandi vie, la Milano-Genova, e la Cuneo-Ventimiglia? No.

Anzitutto il concorso che a noi si chiede non è grave. Poi l'Italia troverà sempre immensi vantaggi da qualsivoglia nuova comunicazione che altre nazioni vogliano aprire a loro spese.

Inoltre, pensando ai grandi interessi nazionali, quando si faccia una nuova galleria attraverso alle nostre Alpi, è indispensabile che una chiave di questa stia nelle nostre mani, che la loco-

motiva non passi per le due nostre vie internazionali a nostra insaputa.

V'ha di più. Se per caso avvenisse un giorno che fosse interrotta la linea del Fréjus, a noi converrebbe aver sempre aperta la nuova via pel Sempione che per Losanna e Pontarlier ci porta a Parigi.

Son questi pensieri che sospinsero Milano a votare una somma di 1,500,000 lire come concorso al valico del Sempione, e Genova a proporre un eguale concorso, che già deliberato dalla Giunta sarà a suo tempo votato dal Consiglio comunale.

Finalmente oggi si annuncia da tutte le parti che tra poco si terrà a Berna una conferenza tra il Governo svizzero e l'italiano per trattare del valico del Sempione.

Dunque è probabile il trionfo del Comitato svizzero. L'apertura della galleria del Sempione in un tempo più o meno lontano si compirà.

In quel giorno che cosa avverrà di Torino e del Piemonte se manca la ferrovia Santhià-Borgomanero e Gravellona-Intra? Date uno sguardo alla carta topografica. Per noi tutto sarà finito, se non prevediamo e provvediamo fin d'ora.

Ecco, o signori, tracciata in poche linee la situazione nella quale si trova Torino e il Piemonte.

Io non ho nessuna veste per rappresentare qui in Senato il municipio di Torino o la sua provincia; ma posso assicurare che tutti quanti sono vivamente interessati in questa quistione, e l'onorevole ministro dei lavori pubblici attuale non solo, ma anche i passati, possono ricordare le centinaia di petizioni e di ordini del giorno che furono votati dal municipio e dalla provincia. Ed ancora pochi giorni fa l'onorevole ministro dei lavori pubblici ebbe dal municipio di Torino un piccolo memoriale in cui si rinnovano le antiche dimande.

Perciò prego caldamente l'onor. signor ministro dei lavori pubblici, ad essere largo di promesse per dare un conforto alla città di Torino. E siccome so che egli è uso a mantenere le date promesse, posso assicurarlo che Torino, la quale non fu mai ingrata, accoglierà con feste la grata novella, esulterà, e farà una grande luminaria ed una pubblica sottoscrizione per un monumento! (*Ilarità vivissima*).

Torino che ha fatto tanti sacrifici, ed ha tanto

sofferto, non chiede favori, ma giustizia distributiva; non sente invidia, ma non vuole perire; si rallegra dell'immensa fortuna delle città vicine, ma ha diritto a prender parte ai benefici che sopra tutta la nazione spande l'unità, la indipendenza, la grandezza d'Italia.

Conchiudendo, prego l'onorevole signor ministro di volermi dire se creda di poter presentare alla Camera dei deputati nella prossima sessione un progetto di legge per la costruzione delle ferrovie Santhià-Borgomanero e Gravellona-Intra. Inoltre aggiungo un'altra preghiera che a questa si connette, ed è che affretti per quanto può il compimento del doppio binario tra Torino e Milano...

Voce. Questo è in via di fatto.

Senatore PACCHIOTTI... Sissignori, lo so. Mi guarderei bene dal venire qui ad esagerare o inventare fatti che non esistono; io so che il Governo ha stabilito che questo binario ci sia e so anzi qualche cosa di più: che nell'Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo c'è una grande disposizione, un grande favore per fare questo binario, già incominciato fra Torino e Chivasso da una parte, e tra Milano e Treccate dall'altra. Ma siccome vi sono ponti da costruire i quali importano un lungo tempo, io dico a tutti, al ministro, ai membri dell'Amministrazione: *Fate presto*, perchè quando questo doppio binario sarà fatto, Torino e Milano si troveranno avvicinate e legate tra loro come i due fratelli siamesi, quasi costretti a far lauta ed allegra vita in comune, destinati a portare il loro contributo alla gloria e alla grandezza d'Italia.

Senatore MEZZACAPÒ. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MEZZACAPÒ. Nel bilancio presentato dall'onor. ministro dei lavori pubblici v'ha una diminuzione nelle spese per le ferrovie di 20 milioni, diminuzione per la quale vi furono contestazioni nell'altro ramo del Parlamento.

Io non mi farò certamente a discutere sul diritto o meno che avesse il ministro di cancellare dal bilancio quella cifra. A me preme solamente di richiamare l'attenzione sua e del Senato sulle conseguenze militari che questa diminuzione di cifra arreca alla difesa del paese.

Fra le linee per le quali fu ridotto l'assegnamento della spesa pel nuovo esercizio finan-

ziario, v'hanno quelle di Parma-Spezia, Cuneo-Ventimiglia, Aulla-Lucca.

Il Senato ricorderà che, nel dicembre dello scorso anno, essendo ministro dei lavori pubblici il collega Saracco, fu richiesta una somma straordinaria di 86 milioni per potere, non dirò completare, ma migliorare il sistema ferroviario sotto l'aspetto militare; ed il Parlamento si affrettò a concedere quella cifra.

Allora nessuno avrebbe potuto sospettare che, mentre facevasi quella concessione, si sarebbero prese delle misure, le quali avrebbero avuto per risultato di ritardare lo sviluppo potenziale ferroviario del nostro sistema in altre parti del nostro territorio.

Tutti sanno che la Spezia, collocata sul mare, non comunica altrimenti col paese che per due linee litoranee, l'una che va verso mezzodi, l'altra verso occidente.

La linea che la dovrà direttamente congiungere con la valle del Po, è la Parma-Spezia, che per lo appunto è compresa fra le linee per le quali si chiede una riduzione.

La linea poi essenziale, per la quale la Commissione per la legge citata fece speciale raccomandazione al Ministero, fu l'Aulla-Lucca; siccome quella che, allontanandosi dal mare, apre per la valle del Serchio la comunicazione di Spezia con la parte mediana della valle dell'Arno. Eppure anche l'Aulla-Lucca è una ferrovia per la quale si chiede di ritardarne la costruzione.

Passiamo alla Cuneo-Ventimiglia.

È noto come le linee parallele alle frontiere sono d'interesse essenzialmente militare.

L'importanza della posizione di Tenda, sia sotto l'aspetto difensivo, sia sotto quello offensivo, s'intende agevolmente senza che faccia mestieri di spiegazioni. Epperò la linea che la metterà in comunicazione agevole con la valle del Po e che condurrà all'estremità della nostra frontiera a Ventimiglia è strada, secondo me, essenzialmente militare.

Poste le cose in questi termini, io non mi lusingherei certamente di far passare variazioni all'articolo corrispondente della legge, con cui si vengono a fare queste riduzioni; ma mi limiterò a raccomandare all'onor. ministro che, tenendo nella dovuta considerazione l'importanza di queste tre linee, voglia affrettare gli studi, perchè si fosse per lo meno sicuri che,

nel nuovo anno, non vi saranno nuovi ritardi in queste costruzioni.

Intanto profitto dell'opportunità, per raccomandare altresì all'onor. ministro dei lavori pubblici di usare della facoltà che gli fu fatta, dal Senato e dall'altro ramo del Parlamento, di spendere 86 milioni pel miglioramento di alcune linee; perchè preme che il nostro sistema ferroviario, sotto l'aspetto militare, sia compiuto, affine di facilitare i nostri concentramenti alla frontiera, tanto difensivi, che offensivi.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Il Senato intende da quali nobili sentimenti è stato mosso l'onorevole Pacchiotti ad intrattenerlo con calda parola, intorno agli interessi della città di Torino e dell'antico e glorioso Piemonte, rispetto alla questione ferroviaria del valico del Sempione.

Io posso assicurare l'onorevole Pacchiotti, che in questa questione sarò anche più prudente, se è possibile, di quello che sia stato il mio onorevole predecessore, il quale giustamente è stato qualificato da lui per uomo prudentissimo.

In primo luogo dirò all'onorevole Pacchiotti, che io non sono entusiasta dell'apertura di un nuovo valico delle Alpi. Abbiamo già aperti cinque valichi alpini, un sesto è in costruzione. Egli ha espresso la speranza che questo possa essere aperto presto. È il valico del Colle di Tenda, che interessa grandemente Torino e l'alto Piemonte pei suoi commerci colla Francia; parendo ad essi che il valico del Moncenisio soddisfaccia alle esigenze del commercio internazionale meno di quel che fosse nella aspettazione.

Però, mentre dico di non essere entusiasta pel valico del Sempione, non posso non tener conto degli interessi e dei voti di cospicue città italiane; del principale nostro centro commerciale che è Genova, e del principale nostro centro industriale, che è Milano. E di questi interessi nazionali nello studiare e risolvere la questione sarò naturalmente più sollecito, che non degli interessi della Svizzera occidentale; benchè anche gli interessi dei paesi, coi quali siamo in relazione di buon vicinato e di amicizia, meritino considerazione.

La grande strada nazionale del Sempione fu costruita in un tempo, nel quale il Regno italico e l'Impero francese erano due Stati solo nominalmente separati. Essa fu costruita perchè servisse ai commerci tra la Francia e l'Italia; alle rapide comunicazioni fra le due capitali, Parigi e Milano.

È naturalissimo che Torino si preoccupi delle conseguenze, a sè dannose, che avrebbe una ferrovia collo stesso andamento, salvo che traforerebbe il Sempione invece di sormontarlo, quando non fosse allacciata alla regione piemontese; e il commercio di Torino restasse obbligato ad accedervi, passando per Novara.

L'onor. Pacchiotti ha detto: una ferrovia di allacciamento voi per certo la costruirete; perchè vi si domanda di concorrere con piccola spesa.

Adagio: ci serva di esempio il Gottardo. Sono certi ingranaggi che quando vi avete messo la mano o il piede dentro non è più possibile cavarneli fuori. Si sa con quale spesa si comincia, ma non si sa con quale si andrà a finire.

Ma poi, siccome una galleria del Sempione senza le linee d'accesso è un'impresa a cui nessuno può pensare, faccio osservare all'onorevole Pacchiotti che oltre ai parecchi milioni di concorso nella spesa per la galleria, ed ai 18 milioni occorrenti per la ferrovia la lui propugnata, ne occorrono per lo meno altri 40 per la strada d'accesso da Domodossola, e per il raccordamento da Ornavasso o Gravellona al lago Maggiore ed alle linee lombarde. E sono cifre di preventivi, che si sa quanto sogliono riuscire deficienti alla spesa effettiva.

Il Ticino era un confine politico; ond'è certo che l'unione della Lombardia al Piemonte deve avere spostati non pochi interessi e rotte molte relazioni. L'onor. Pacchiotti ha dimostrata la minore distanza tra Novara e Vercelli Milano, che tra Novara e Torino.

Le distanze s'impongono; soprattutto quando la corrente naturale degli interessi e degli scambi collima colla ragione della minore distanza. È alla Sesia che comincia geograficamente la regione lombarda

. lo dolce piano
che da Vercelli a Marcabò dichina.

Quindi il solo fatto dell'unione territoriale senza impedimenti polizieschi e doganali, dovea

produrre un notevole spostamento nella parte bassa del Novarese; e all'affluenza dei traffici e dei commerci verso Milano non era possibile fare resistenza.

Ma alle naturali non debbonsi aggiungere cause artificiali; e le nuove ferrovie, mentre recano altrove dei vantaggi, non debbono recare danno all'antico Piemonte, ed in ispecie a Torino.

Io dichiaro quindi all'onor. Pacchiotti che nello studio del problema del Sempione, il quale si può dire che aspetti ancora un principio di soluzione, non sarà trascurata la questione della Santhià-Romagnano-Borgomanero, la quale è intesa a far partecipare gli utili di questo nuovo valico alpino all'alto Piemonte ed a Torino, e in ispecial modo a non far risentire ad essi un danno.

Ma perchè io non voglio promettere cosa che non credo di poter mantenere; non posso promettere all'onor. Pacchiotti di tenere conto della domanda di questa costruzione di linea, sì da presentare un progetto, indipendentemente dalla soluzione del problema del valico del Sempione. Congiuntamente prometto di studiarlo, disgiuntamente non potrei pigliare eguale impegno.

La questione del valico del Sempione, oltre le gravi difficoltà finanziarie, ne ha delle tecniche di primo ordine. Per esempio, io non credo che il Governo italiano, chiunque ci sia al Ministero, possa mai consentire che la galleria del Sempione possa sboccare in territorio straniero; o soltanto per mezzi artificiali sia portata a sboccare nel territorio italiano. (*Segni d'approvazioni*).

Queste dichiarazioni desidero che soddisfacciano l'onor. Pacchiotti. Egli mi ha chiesto di esser largo di promesse; ma di promesse senza il proposito di mantenerle mi offenderebbe, credendo che io fossi capace di farne a lui ed al Senato.

In quanto alle osservazioni dell'onorevole senatore Mezzacapo, mi preme di dare alcuni chiarimenti i quali desidererei vivamente, per l'alta stima che ho di lui e per la sua grande competenza militare che si impone al Senato, passassero a lui accettabili.

Egli, parlando della riduzione di 20 milioni sulla somma assegnata dalla legge del 20 luglio 1888 alla costruzione di sette linee ferro-

viarie, ha detto che questa riduzione importa ritardo di lavoro.

E lo ha deplorato accennando alla grande importanza militare di tre di queste linee, e cioè: la Parma-Spezia, l'Aulla-Lucca e la Cuneo-Ventimiglia.

Egli ha soggiunto poi che questa riduzione sta in contraddizione, anzi va contro ai fini che si vollero raggiungere colla legge del 30 dicembre 1888, che diede 86 milioni per provviste e lavori ferroviari, soprattutto di interesse militare.

Ora io dichiaro all'onor. Mezzacapo che se quella riduzione ai tre capitoli della Aulla-Lucca, Parma-Spezia e Cuneo-Ventimiglia avesse dovuto aver per effetto di ritardare i lavori su quelle linee, nè io la avrei proposta, nè proposta da altri l'avrei consentita...

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando la parola.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Brioschi ha fatto segni di diniego. Ora si può ben credere che altri sia in errore; ma non si può contraddire alla persuasione di un uomo, che non è mai dimentico del proprio dovere e della propria dignità.

La ragione per la quale si è creduto poter fare queste tre riduzioni è la seguente.

Per la Cuneo-Ventimiglia abbiamo circa 6 milioni disponibili. Con la somma che si porta in bilancio quest'anno di 2,594,000 lire, si avrà una somma totale che ci basterà alle esigenze dell'esercizio 1889-90; giacchè il lavoro ora è ridotto al principio della galleria, opera che esige impianti colossali; e per la quale, malgrado l'impulso più vigoroso, non che essere insufficiente la somma stanziata, non potrà forse essere impiegata tutta.

Lo stesso è della Parma-Spezia; linea che, dopo le tante spese fatte, dopo di esserci rassegnati a spendere il triplo di ciò che si era preventivato, si era in diritto di vedere compiuta, giacchè soddisfa ad un interesse militare di primissimo ordine. È vero che a questa linea si sono tolti 4 milioni e mezzo, ma è pure vero che avremo 5 milioni e mezzo di residui che, aggiunti ai 15 milioni e mezzo iscritti nel bilancio, fanno un totale disponibile di 21 milioni, somma più che sufficiente per i lavori, ai quali dovremo soddisfare nel prossimo esercizio 1889-90.

La linea Aulla-Lucca pur essa ha una impor-

tanza militare, che è stata rilevata in modo evidente dall'onor. senatore Mezzacapo.

Qui non avremo residui perchè è una linea nuova; ma gli studi, i progetti hanno bisogno di essere perfezionati; occorre impianto di direzione, occorre di far gli appalti.

Io sono stato sollecito di istituire già la direzione la quale deve procedere alla revisione degli studi e dirigere i lavori; e se mi sarà possibile, oltre una direzione dalla parte di Lucca, vorrei mettere una sezione dalla parte di Aulla. Atteso lo stato dei progetti, e attesa la condizione probabile e normale dell'andamento dei lavori, io credo che nel prossimo esercizio più di 3 milioni non occorran.

In quanto poi all' avere questa riduzione di assegnamento nel prossimo esercizio 1889-1890, l'effetto di ritardare il compimento dei lavori oltre il termine voluto dalla legge del luglio 1888; ho avuto cura di rimuovere ogni dubbio intorno a questo punto, mettendo nell'art. 2 del progetto di legge che approva lo stato di previsione della spesa pel Ministero dei lavori pubblici, che le somme ora ridotte saranno aggiunte negli anni successivi. Ed anzi, siccome nel progetto primitivo si diceva che sarebbero aggiunte secondo l'andamento dei lavori, il che poteva dar luogo a qualche incertezza; accolsi nella Camera dei deputati la proposta fatta da un deputato per la sola linea Aulla-Lucca, e generalizzandola proposi, come ora è scritto nel progetto di legge, che tutte le somme ridotte per l'esercizio 1889-90 sarebbero portate in due rate eguali negli anni 1890-91, 1891-92, in aggiunta agli stanziamenti della legge 20 luglio 1888.

E siccome il compimento di questa linea, come delle altre, disgraziatamente va molto al di là del 1891-92, non si può dire che dalla riduzione che si fa in quest'anno, sia per venirne un ritardo nel compimento dei lavori.

La legge del 30 dicembre 1888 è una legge che è raccomandata da ragioni urgenti; e le sollecitudini per la sua esecuzione non possono mai essere soverchie.

L'onor. senatore Mezzacapo sa che per la massima parte degli 86 milioni di spesa, quasi 7/8 sono dati per acquisto di materiale mobile; e per raddoppiamento di binari. Vi si lavora alacramente, non quanto il mio onorevole predecessore ed io avremmo desiderato; perchè

s'incontrano difficoltà non piccole. Ma gl'impianti più urgenti sono fatti, il materiale mobile è tutto ordinato; e si va in quell'ordine di tempo che, rispetto alle varie opere, una Commissione, della quale faceva parte anche il Comando di stato maggiore, riconobbe soddisfare alle esigenze del servizio militare.

Quelle opere, secondo la loro urgenza e la loro importanza furono divise in 3 categorie, in ordine al tempo della loro esecuzione. Le prime si può dire che sieno già tutte eseguite, le seconde e le terze sono in corso di esecuzione.

Io posso assicurare l'onor. senatore Mezzacapo, che quasi non passa giorno che io non mi renda informato di ciò che si fa per la esecuzione della legge 30 dicembre 1888; e non cerchi con tutti i modi possibili di affrettare studi e lavori.

Questi sono commessi alle due Società Adriatica e Mediterranea; che non sono sempre le più arrendevoli alle sollecitazioni che ricevono.

L'onor. Mezzacapo potrebbe rispondermi, che la legge del 30 dicembre 1888 dà facoltà di lavorare ad economia e a cottimo; ma egli comprende bene, che trattandosi di lavori da eseguire su linee in esercizio, non è presumibile che alcuno possa farli più sicuramente e celermente delle Società esercenti.

Quasi i cinque ottavi della spesa sono dati per raddoppiamento di binari; la qual cosa può apparir più semplice di quel che sia in realtà.

Si fa presto a collocare il secondo binario in quelle ferrovie in piano dove già l'espropriazione occorrente sia stata fatta, e sono già predisposte le opere d'arte; ed è relativamente facile anche in quelle, le quali, sebbene non predisposte a un doppio binario, non hanno gallerie.

Ma, quando si tratta, ad esempio, della linea Orte-Chiusi, con tante gallerie di mezzo, ben vede l'onor. Mezzacapo, che occorre tempo non breve. In quanto alla spesa, temo assai che sia per riuscire sufficiente quella preventivata nella tabella annessa alla legge del 30 dicembre 1888.

Per il raddoppiamento di binari sono in quella dati 50 milioni; ma poichè i progetti già approvati per la Segni-Napoli importano più di L. 100,000 a chilometro, tenendo conto della lunghezza totale chilometrica e della maggiore

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 GIUGNO 1889

spesa occorrente altrove, è prevedibile che quella somma non sia insufficiente.

Ho così brevemente risposto alle osservazioni dell'onor. Pacchiotti ed a quelle dell'onorevole Mezzacapo; dando al primo quella assicurazione che sola lealmente io poteva dare; e avendo cercato di dare all'onor. Mezzacapo schiarimenti, che desidererei acquietassero le sue sollecitudini militari e patriottiche.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Io rivolgerò una preghiera all'onor. ministro dei lavori pubblici sopra un soggetto assai modesto.

Tra le linee in costruzione ve ne è una che va nominata Valsavoia-Caltagirone. Questa linea è stata oggetto di una serie d'istanze, d'interpellanze, di reclami.

Questa linea, in 20 anni circa dacchè gli studi furono intrapresi, e in dieci anni dacchè fu collocata nella terza categoria, non ha avuto che appena il cominciamento di costruzione pel primo tronco Valsavoia-Scordia. E questo cominciamento è dovuto al buon volere ed alla solerzia del predecessore dell'onor. Finali. Si era nel punto di appaltare il secondo tronco da Scordia a Militello sulla base degli studi della Società delle Sicule, modificati a cura del Governo, quando sopravvenne la istanza di concessione delle costruzioni.

Nella speranza di trovare presso la Società delle Sicule la maggiore garanzia per l'interesse alla buona e alla più pronta costruzione, coloro che meglio rappresentavano le non fortunate contrade che attendevano da anni ed invano la ferrovia, pregarono perfino l'onor. ministro di smettere dall'intendimento di separato appalto e comprendere il tronco da Scordia a Militello nel progetto di appalto di tutto il rimanente della linea, cioè da Scordia a Caltagirone.

Così fu fatto; e fu fatto sopra progetti definitivi e, specie per il tronco Scordia-Militello, eseguiti dalla stessa Società assuntrice delle costruzioni; progetti che erano stati verificati per parte di un ispettore del Genio civile, che erano stati approvati dal Consiglio dei lavori pubblici, e che quindi servirono di base all'appalto.

Quando venne in discussione la legge per la costruzione delle ferrovie, e propriamente quando

essa venne in Senato, nella tornata del 10 luglio 1888, io mi affrettai a porgere preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici; di voler tenere conto della notevole differenza che vi era tra il tronco Scordia-Militello con gli altri tronchi. Imperocchè per Scordia-Militello tutto era stabilito e concordato colla stessa Società, la quale aveva fatto progetti definitivi e con la più grande precisione. E, nella speranza di guadagnare tempo, io spingeva allo stesso onorevole ministro, la preghiera di non applicare a questo tronco il periodo riservato alla Società di fare gli studi; ma solo ai tronchi da Militello ad arrivare a Caltagirone: per quello di Scordia-Militello, siccome gli studi erano stati fatti e concordati, ed erano serviti di base ai contratti, così su di essi, mi avvisavo, si sarebbero, senz'altro, dovuti cominciare i lavori.

L'onorevole ministro ebbe la cortesia di accogliere la mia preghiera, e rispose in questi termini: « Accetto di gran cuore anche la seconda sua raccomandazione (giacchè la prima riguardava il compimento delle opere e l'apertura non remota all'esercizio, del tronco Valsavoia-Scordia) perocchè so che il tronco Scordia-Militello è molto importante (noti onorevole ministro); tanto che mi ero indotto a stanziare in bilancio una somma di qualche riguardo, affinché, in un termine abbastanza breve, lo Stato potesse provvedere direttamente alla costruzione del tronco medesimo. E siccome è esattamente vero quello che diceva il senatore Majorana-Calatabiano, che cioè il progetto è pronto da un pezzo; così non vi può essere dubbio che la Società, mossa eziandio dal proprio interesse, nel più breve tempo possibile metterà mano alla costruzione del tronco anzidetto. Dal canto suo il Governo farà tutti gli uffici convenienti, e si adopererà per affrettare l'esecuzione di un'opera, che possa riescire di soddisfazione alla popolazione e di vantaggio allo Stato ».

Però la Società, valendosi della lettera della convezione, rifece gli studi anche pel tronco Scordia-Militello. È scorso un anno, e non vi è speranza di cominciare la costruzione. Ma anche cotesto è un male limitato: sono già scorsi venti anni, del primo pensiero; lasciamo che se ne aggiunga ancora uno.

Però, in quelle popolazioni, molto tardivamente, si sparse la voce che la Società pensava di

fare una specie di miracolo. Da venti anni si era generalmente creduto che il maggiore ostacolo di sviluppare una ferrovia ordinaria, con non ristrettissime curve, e con non esagerate pendenze, da Valsavoia a Caltagirone fosse il passaggio da Militello; perchè questa città è in un sito assai elevato: cosicchè vi furono lotte nel Consiglio provinciale, nel Consiglio comunale di Catania, e in quello di Caltagirone, dove si giudicava impossibile la linea Valsavoia-Caltagirone per Militello; e proponevasi da più parti l'abbandono di ogni idea di tracciato per quella contrada montuosa, e la surrogazione di un altro molto più breve per la piana, da innestarsi ad un punto più vicino da Catania.

Ma un compianto degnissimo ispettore del Genio civile, sacrificando e salute ed interessi propri, da privato ingegnere, consenziente però il Ministero, fu incaricato degli studi. E, comprendendo che scopo della linea fosse il raccogliersi, lungo o intorno ad essa, tutte le popolazioni di Scordia, Militello, Mineo, Vizzini, Licodia, Grammichele, e lo assegnarle uno sviluppo che avrebbe permesso più tardi di rannodarla alla Siracusa-Licata per Ragusa-Modica, quel degno ingegnere, dico, risolvette il problema, e riconobbe possibile un'eccellente linea da passare per Militello.

Però, quale punto massimo possibile di elevazione riuscì quello designato in pianta dalla quota 427.

Non poteva essere più basso, perchè non avrebbe trovato il contrafforte da attraversare con galleria; non più alto, perchè non ve n'era bisogno allo scopo della comunicazione con la città: la quale, invece, ne sarebbe stata danneggiata, e la linea sarebbe riuscita pessima per la costruzione e, soprattutto, per l'esercizio. La quota 427 non resta che due o tre metri più elevata dal centro della città: la stazione nel sito Arena Rossa, è contigua alla strada provinciale, e scende per un terzo della distanza fino al ponticello San Filippo del 3 $\frac{1}{2}$ per cento, per gli altri due terzi sale all'abitato con l'uno per cento: cosicchè, alzandosi il ponte San Filippo, la via dalla stazione alla città resta quasi in perfetta pianura. E non si tratta che di sette od ottocento metri dalla stazione alla città: la quale ha una popolazione di oltre diecimila abitanti, è saluberrima, circondata di ricchissime coltivazioni, e centro di molte altre città.

Gli studi nel 1872 sono sottoposti al Governo e sono approvati; si riprendono più tardi, e son tenuti presenti nella legge del 1879; il Governo li rifà indi, per preparare l'appalto, ed essi, con lievi varianti e miglioramenti, sono di nuovo approvati: la stazione però resta sempre alla quota 427.

Su tali studi si preparano gli appalti, quando seguono le Convenzioni del 1885. Allora la Società delle Sicule, nella prospettiva di aversi la concessione di costruzione della Valsavoia-Caltagirone, propone miglioramenti ancora: ma rispetta il punto fisso della stazione alla quota 427 all'Arena Rossa. Se non che la Società chiede una somma di assai maggiore di quella prevista nei precedenti progetti.

Più tardi il Governo, con propositi di economia, rifà gli studi anche sulla base degli ultimi della Società delle Sicule; e, nel nuovo progetto la stazione rimane sempre alla quota 427.

Lo Stato però concede la linea da Scordia a Caltagirone alla Società; sulle basi dei suoi progetti del 1886, e per 13 milioni di lire in complesso, o 13 milioni e mezzo.

Nè era da concepirsi il menomo sospetto che con tale somma, e a mero fine di economie di spese, si sarebbe potuto mai proporre l'abbandono del sito della stazione, sempre e solo ammesso in tutti i progetti: mentre, secondo gli studi originari nei quali per tutta la linea Valsavoia-Caltagirone la spesa portavasi ad 8 milioni e mezzo, e, pel tronco Scordia-Militello, secondo il progetto Pelleri, la spesa coincideva con quella dell'antico progetto: pure, in tutti, il punto stabilito della stazione era sempre alla quota 427: onde, secondo la convenzione del 1888, la stazione doveva essere e restare là; e quando la legge dice: *linea Caltagirone-Scordia-Militello*, si intende che la ferrovia deve arrivare alla città e al suo centro, non andare a cavaliere di essa, per poi discendervi. Però, valendosi del suo diritto, la Società presenta nuovi studi; e vuolsi che essa, ritenendo bassa la quota di 427, proponga quella di 465. In altri termini alza ancora di oltre 37 metri il livello della proposta e deliberata stazione, e la colloca in un sito ripido, solitario, senza avvenire, senza possibilità di farvi stabilire intorno industrie, magazzini, edifici, popolazione.

Altri 37 o 38 metri di elevazione, cercati apposta per aggiungerli ai 427, i quali, senza i

nuovi 37 o 38 metri, vuoi si abbiano una pendenza media del 20 per mille sopra una distanza di 14 chilometri, è un bel miglioramento ad una strada attesa da 20 anni, e per la quale si deve spendere il doppio di quanto si sarebbe speso per averla, e senza i 37 metri di maggiore elevazione, e con pendenze, in media, assai minori e con curve normali.

Ma come? si inventano degli ostacoli dove si deve fare ogni potere per rimuoverli?

Se studi novelli si dovevano fare, essi avrebbero dovuto riuscire all'abbassamento della quota da 427, mai no alla sua elevazione; al maggiore avvicinamento al centro della città, non all'allontanamento, e, per giunta, alla sovrapposizione di un sito montuoso artificiale a quello naturale.

È parsa bassa la quota 427 e si vuol portarla a 465. Questa pretesa riesce enorme; e tale è anche parsa al Consiglio provinciale di Catania, al Consiglio comunale di Militello, a tutte le rappresentanze dei comuni interessati, a tutte quelle popolazioni soprattutto.

Ora io mi rivolgo al signor ministro dei lavori pubblici, e gli dico: consenta pure che si usi con la più grande larghezza la potestà di apportare dei mutamenti nei tracciati. Ma potrà mai parere a lui che in un tronco, nel quale il vizio sta propriamente nelle difficoltà di vincere l'ostacolo naturale della sua elevazione, possa mai rispondere a giustizia, ad equità a pubblico interesse, specie per l'esercizio, il proposito di studiare e proporre mutamenti, i quali, anziché risolversi in scemamento di elevazione e in miglioramento di pendenze medie e di curve, si risolvono in un notevole peggioramento di tutto, ed in un'elevazione ulteriore assoluta ed artificiale?

Pare, per di più, al signor ministro, che possa minimamente rispondere a giustizia, ad equità, a pubblico interesse, il rendere peggiore, raddoppiandone gli ostacoli naturali, quel tronco per fine di economia diretta nella costruzione di esso, ed anche per fine di economia indiretta facendo servire di mezzo tale peggioramento del tronco a procurare economie nel seguito della linea il quale peraltro è pagato come se quelle economie non si dovessero fare?

Nè si dica che, essendovi da Militello a Caltagirone ancora presso a 40 chilometri, occorra per essi l'elevazione maggiore di Scordia Mili-

tello: a cotesti 40 chilometri non giova punto l'elevare la stazione di Militello; l'elevazione è anzi nociva, perchè fa luogo a contropendenze: peraltro, in tanta lunghezza di linea, vi sarebbe pur spazio sufficientissimo a raggiungere qualsiasi elevazione.

Invece, il moltiplicare l'ostacolo nel punto già ostacolato per natura, è un lavorare a contro-senso.

Se dovesse seguirsi cotesto sistema, sarebbe meglio che si cancellasse la linea; perchè essa infine diventerebbe, nel tronco accennato, addirittura una ferrovia funicolare.

Secondo il nuovo progetto si tratterebbe di raggiungere la costante pendenza del 32 per mille circa, ove si tenga conto della resistenza delle curve; e ciò per un tronco portato ad oltre 14 chilometri, tra due città che geograficamente non distano che di 4 chilometri e mezzo, e seguendo la strada rotabile, non distano che 9 chilometri. Onde io domando, a che pro una ferrovia cosiffatta? Poteva ciò essere nel pensiero degli enti locali e del Governo, i quali per avere una buona e ordinaria ferrovia, cure e spese non risparmiarono, nè intendono risparmiare?

E si noti, che la linea Valsavoia-Caltagirone è di suprema importanza, non giudicandola già dal solo presente, ma dall'avvenire.

Quella linea è nel centro della Sicilia economica ed agricola, non mineraria. La ferrovia non deve fermarsi a Caltagirone.

È stato il difetto di rappresentanza vogliosa ed energica, che avesse messo in rilievo presso Governo e Parlamento e nel paese le ragioni di quelle contrade, la sola causa per cui siamo arrivati al 1889, e nemmeno si parla del seguito di altri sviluppi o rannodamenti a quella linea. Dirò di peggio ancora: nemmeno della Valsavoia-Caltagirone si sarebbe parlato, se Militello non fosse entrato in quella linea, se Caltagirone non ne avesse caldeggiato l'idea e fatta la prima spesa, se l'umile dicitore infine non se ne fosse occupato.

Arrivata a Caltagirone la linea Valsavoia, quando che sia, essa deve svolgere per Caltanisetta, deve avvicinarsi ad Aidone, passare per Piazza, avere una diramazione per Terranova.

La provincia di Siracusa si deve rannodare alla Valsavoia, in un punto tra Vizzini e Caltagirone; perchè in tal modo, la ricca contea

di Modica oltre di avvicinarsi al centro della Sicilia, verrebbe a guadagnare 60 o 70 chilometri del lungo giro che deve fare per la via di Modica, Noto, Siracusa per Catania, Messina e pel continente.

Cotesto sviluppo deve avere quando che sia il sistema delle comunicazioni ferroviarie della Sicilia; e la legge che abbiamo in questa stessa seduta votato del sussidio e per settant'anni di annue 3000 lire a chilometro; forse, essa sola, sarà bastevole a far sorgere la iniziativa privata e le istanze degli enti interessati per la concessione delle nuove vie di sviluppo e di rannodamento alla Valsavoia-Caltagirone, alle quali ho accennato.

Il tronco però Scordia-Militello è necessario, non solo per tutta quanta la Valsavoia Caltagirone, quale è da costruirsi, ma ben pure a qualsiasi futura diramazione o prolungamento di linea da progettare.

Le popolazioni direttamente interessate, il resto della provincia di Catania, parte di quella di Caltanissetta e di quella di Noto, nei traffici con Siracusa, Catania, Messina, continente, devono passare per Militello-Scordia.

Tutto ciò significa che, ove pessimo riesca quel tronco, si sarà fatta, con ciò solo, cattiva tutta quanta la linea, oltrechè i suoi raccordi.

Ma se è prestabilito che i tre o quattrocento metri di traforo o anche due o tre trafori somiglianti, da economizzare nell'interesse della costruzione, valgono i sacrifici di decine di milioni da spendersi dallo Stato, valgono i sacrifici di comuni e provincie, valgono tutti gli interessi economici e finanziari che devono riuscirne offesi: cosa migliore sarebbe di rinvocare ogni legge relativa a costruzione di somiglianti ferrovie.

E di vero lo Stato e gli enti locali, rivolgendosi all'industria privata, con molto minore dispendio loro, avrebbero conseguiti assai migliori, maggiori e più pronti risultati; come si avranno per la Circumetnea, per la quale (pregherei l'onor. ministro dei lavori pubblici di avvertirmi se mai io cadessi in errore) per la quale, avuto riguardo alla sua notevole lunghezza, mitissimo riesce il sacrificio dello Stato e degli enti locali. Oso aggiungere che, a parte la questione dello scartamento, non vi sarà tronco nella Circumetnea che possa eguagliare in di-

fetto quello della Scordia-Militello, quale si vorrebbe col nuovo progetto.

In sostanza la volontà e il desiderio di fare economie non è titolo, parmi, bastevole ad annullare le legittime aspettative dello Stato e delle popolazioni. Se fosse titolo, non saprei davvero che cosa ci starebbero a fare Governo e Parlamento. Restringo ora il mio argomento sopra un punto.

Lo spostamento della stazione di Militello è cosa grave contro lo Stato, pei fini che esso si è prefisso e che verrebbero frustrati, e per le gravi somme che intanto, con contestabile frutto, deve spendere; contro la Società, pel notevole peggioramento delle condizioni di esercizio che essa dovrà fare, al quale onere non è adeguato compenso il maggiore utile nella costruzione che anderà a beneficio di qualche sub-appaltatore; contro le popolazioni più direttamente interessate; contro segnatamente il presente e l'avvenire di Militello.

Non posso minimamente presumere che si voglia giungere a cotanto eccesso.

Conchiudo, facendo questi brevissimi voti: Che l'onor. ministro si rammenti dell'antica preghiera, di vegliare, cioè, perchè si affretti il compimento del tronco Valsavoia-Scordia, il quale gli ingegneri dipendenti dal suo Ministero assicurano debba essere aperto nel prossimo agosto; vegli, perchè negli studi ulteriori e Vizzini, e Licodia, e Caltagirone, si abbiano le stazioni avvicinate quanto più si può alle loro città; che si intraprendano i lavori da Scordia a Militello; e soprattutto che non si sposti la stazione di Militello. Veda pure, per tutt'altro, che si concili il sentimento di economia e di risparmio in quanto possano essere legittimi, col dovere supremo di non fare una cattiva strada: e tale sarebbe, se essa pregiudicasse, non solo gl'interessi di tutti i comuni posti sulla linea, ma ancora di tutte quelle popolazioni che in avvenire verranno a raccordarsi ad essa. Veda di evitare insomma che si faccia tale opera che un giorno il Governo stesso possa essere, per giustizia, e per proprio interesse, obbligato a distruggerla per surrogarne altra che davvero raggiunga il fine del pubblico giovamento.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onore-

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 GIUGNO 1889

vole Majorana ha sollevato in questo ramo del Parlamento una questione ripetutamente trattata nella Camera dei deputati pure in occasione dello stato di previsione della spesa per lavori pubblici.

Gli inconvenienti ai quali esso accenna, rispetto a varianti di progetti ferroviari, hanno una causa troppo generale, come egli potrebbe insegnarmelo, perchè non si manifestino in molti punti.

È vero, v'è una lotta costante che il ministro dei lavori pubblici deve combattere colle Società concessionarie delle ferrovie, in forza della legge del 20 luglio 1888; nella quale lotta il ministro necessariamente bisogna che si raccomandi al Consiglio superiore dei lavori pubblici, il corpo tecnico che ha tanta e suprema autorità in questo genere di negozi. Se il ministro volesse approvare le variazioni dei progetti come gli sono proposte, oh! creda bene che anche prima che fossero passati i termini stabiliti dalla legge, che per questa Scordia-Caltagirone mi pare che sia un anno dalla sua pubblicazione, i progetti esecutivi sarebbero approvati.

Ma mentre è permesso, a termini della legge e delle convenzioni, alle Società concessionarie di presentare nei progetti definitivi di esecuzione le modificazioni che migliorino le condizioni della costruzione e dell'esercizio; avviene che si propongono varianti che non hanno precisamente questi due scopi, ma hanno sovente uno scopo assai diverso, cioè diminuire le spese di costruzione, peggiorando sovente le condizioni dell'esercizio.

Restringetemi le curve, e sopprimendo o accorciando delle gallerie, aumentatemi le pendenze, naturalmente si diminuiscono le spese di costruzione. Alle varianti che gli si propongono, il Governo non deve essere facilmente arrendevole, perchè il corrispettivo chilometrico, che è di 20,500 lire, fu stabilito in relazione ad un presuntivo costo determinato in ragione della spesa, che si calcolava doversi incontrare per eseguire i lavori stessi, in relazione a progetti preesistenti.

Non vi sarebbe equità nè giustizia se, mantenendosi inalterato il corrispettivo, venisse poi notevolmente diminuita la spesa e il pregio dell'opera.

Quindi si può concedere che sia diminuita la

spesa quando la variante porti la conseguenza di migliorare le condizioni della costruzione e dell'esercizio; ma acconsentire ad una variante solo perchè importi minore spesa a vantaggio della Società, la quale lucrerebbe così senza corrispettivo una parte della sovvenzione chilometrica data dal Governo, è cosa che nessun ministro, nessun Governo al certo può ammettere.

L'onorevole senatore Majorana-Calatabiano ha parlato di un argomento specialissimo che è la ferrovia Scordia-Militello, e più particolarmente del collocamento della stazione di Militello.

Evidentemente quando si porta una stazione più in alto, è molto probabile che la ragione principale, se non unica, di questa variante sia quella di rendere minore la lunghezza e il costo di qualche galleria.

I progetti presentati dalla Società per rispetto a quel tronco di ferrovia non parvero accettabili, così com'erano, al Consiglio superiore dei lavori pubblici; perchè da un massimo del 26 per mille di pendenza si arrivava, credo, al 28 o al 32; e per altre considerazioni che io rilevai nel voto del Consiglio stesso, fu creduto opportuno di mandare sul luogo a verificare lo stato delle cose, ed a paragonare il progetto primitivo fatto dall'Ufficio governativo col progetto emendato.

Anzi l'ispettore governativo che è andato sul luogo ha tre progetti da confrontare; cioè il primo progetto governativo sul quale furono stabilite le convenzioni; un altro con una variante fattavi dallo stesso Ufficio; infine un terzo progetto fatto dalla Società concessionaria della rete Sicula.

Non vi sono molte nè gravi varianti fra il primo ed il secondo progetto; bensì ve ne sono nel terzo, nel quale una delle varianti principali consiste appunto nello spostamento della stazione di Militello.

Quando sarà ritornato l'alto funzionario tecnico mandato sul luogo, ne leggerò la relazione; la sottoporro al Consiglio superiore dei lavori pubblici, e nel sottoporla terrò conto di tutte le osservazioni fatte con tanta competenza dall'onorevole Majorana-Calatabiano.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

Senatore RACCHIOTTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Majorana-Calatabiano.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Ringrazio vivamente l'onor. ministro dei lavori pubblici; farò soltanto due avvertenze.

Tenga conto egli che la competenza altissima del Corpo che lo assiste nel lavoro e nel deliberato di carattere tecnico, è sempre la competenza d'un Corpo consultivo.

Vi sono delle tesi che si risolvono con pochissima scienza; poichè il confronto, come nel caso presente, delle piante, persuade chiunque; e vivo sicuro che il primo a persuadersi della flagrante giustizia del mio assunto, sarà il Consiglio tecnico superiore. Ma ricordi l'onor. ministro che la responsabilità è tutta del Governo, e per esso del ministro.

Consultiamo quanto più si può; ma non si spostino la responsabilità.

Riguardo al fatto accennato dal signor ministro, che le pendenze del nuovo progetto si erano portate al 28 per 1000 e si arrivava anche al 32, non so se calcolandovi anche la resistenza delle curve, o no; farò notare al signor ministro, che, su tal punto, lo si potrebbe contentare con lo scemare da 28 a 26 le pendenze e inclusa la resistenza, da 32 a 30 per 1000; ma lo scopo rimarrebbe frustrato egualmente: la vera questione è sulla quantità dei chilometri, sui quali si svolgono le forti pendenze e le numerose e ristrettissime curve.

Difatti ho sentito accennare alla possibilità di far discendere le pendenze da 28 a 26.

Ma, se invece che i tratti con quelle pendenze, in tutto, abbraccino due o tre chilometri, comprendano pressochè tutto quanto il tronco, di certo per otto o nove chilometri; se il rettilineo, invece di estendersi in tutto per sei o sette chilometri, finisse per venire circoscritto ad uno o due; se si arrivasse perfino a fare dei rettilinei con metri 21.42 o poco di più, portando, tutto ciò non ostante, la distanza, a danno sempre di quel tronco, a qualche chilometro di più; se le curve si facessero sempre più brevi e numerose e a mero scopo di evitare i trafori o eccessivamente raccorciare trafori: tutto ciò, e altro somigliante, domando io, sarebbe quello che si attendeva dalla legge e dalla convenzione per la costruzione?

Se il tronco avesse dovuto essere quale ora si vorrebbe costruire, perchè allora non si è chiesta

la concessione in tali condizioni? E la spesa sarebbe stata, in tal caso, quella pattuita? E la legge del 1879 e le posteriori e gl'impegni coi comuni e con la provincia sarebbero stati così soddisfatti?

Ma i comuni e le provincie avrebbero ritirato il loro consenso, se loro si fosse mostrata la prospettiva di una linea contraria ai fini da loro vagheggiati.

Quindi la questione vuole essere apprezzata nel suo insieme: che non si peggiori eccessivamente il tronco, e soprattutto non si sposti la stazione: perchè, noti l'onorevolissimo signor ministro, il collocare la stazione nel sito dei precedenti progetti, accanto cioè alla strada provinciale, nell'Arena Rossa, è il solo mezzo di non pregiudicare, anzi di favorire l'avvenire di quella città; poichè quella è una città in pianura con lieve inclinazione a valle, con iscarsissimo, anzi con quasi nessuno sviluppo a monte; essa non ha altra uscita pel suo prossimo e pel più lontano futuro sviluppo di fabbricati e di popolazione, che il lato settentrionale e lungo la strada provinciale.

In quel punto è aria saluberrima, ventilazione, estesi terreni pressochè in pianura. Lungo la via provinciale a cominciare dal centro dell'abitato, e per tutta la percorrenza dei settecento metri circa che separano le abitazioni della città dall'attesa stazione, in breve correre di anni si avranno edifici e traffici. La distanza pertanto della stazione, nel sito sempre progettato ed approvato, sarà prestamente cancellata.

La stazione sarà in principio dell'abitato della città, ed in un avvenire remoto nel centro. La popolazione si deve condurre verso la stazione, per necessità, perchè la città a nord-ovest dove si vorrebbe la nuova stazione, s'imbatte in burroni e monti inaccessibili; ad ovest-sud, a sud-est, ad est, in iscoscese colline in parte attraversate da un fiume, inaccessibili alle carrette e disadatte alle costruzioni edilizie ed alle abitazioni.

La stazione pertanto alla quota 427 si potrà considerare come in città; chè Militello, nel suo piccolo, è città destinata a notevole progresso in avvenire: ciò che è seguito dappertutto, e per tacere di minori centri, a Catania.

Invece, ove la stazione di Militello si collocasse secondo il nuovissimo progetto, cioè alla

quota 465, in cima del burrone San Filippo, il quale costituisce una gola di montagna senza uscita, gli effetti dell'avvenire di Militello e della produttività del tronco, sarebbero tutti all'opposto di quelli della stazione sulla via provinciale.

In cima di quel burrone si dovrebbe creare un piccolo piano artificiale nel solo scopo d'impiantarvi la stazione; sviluppo edilizio nei dintorni, nelle vicinanze, impossibile. Si asserisce persino, che colà la stazione, secondo i nuovissimi progetti, dovrebbe restare chiusa in un breve spazio, fra due trafori, in modo che, se un giorno quella ferrovia acquistasse importanza, si da essere percorsa da lunghi treni, fermandosi questi alla stazione, la loro testa o la loro coda dovrebbero stare in uno dei due trafori, se non pure entrambe in entrambi!

Ma ripeto chiedendo: a che pro allora cosiffatte ferrovie?

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor senatore Pacchiotti.

Senatore PACCHIOTTI. Io devo necessariamente rispondere a quanto ha detto l'onor. ministro dei lavori pubblici.

Veramente egli stesso non proverà alcuna meraviglia se io non posso dichiararmi soddisfatto della sua risposta, perchè naturalmente le mie speranze erano molto più alte.

Se ho ben inteso il suo discorso, egli dichiarò che riconosce l'intimo rapporto esistente tra l'eventuale apertura del valico del Sempione e gli interessi di Torino e delle antiche provincie e che a questi interessi darà soddisfazione quando sarà assicurata l'apertura di quel valico. In altri termini, egli non promette il suo concorso alla ferrovia Santhià-Borgomanero se non nel caso che questa venga inclusivamente collegata col Sempione. Se non c'è questo, quella non si farà. Troppo poco.

Ora, siccome l'onor. signor ministro affermò che non è entusiasta dell'apertura di un nuovo valico alpino, che di questi valichi ne abbiamo già cinque, che un sesto se ne sta approntando, quello del Colle di Tenda, che molte sono le difficoltà tecniche pel traforo del Sempione, che per le sole linee d'accesso la spesa salirà a circa 40 milioni, posso inferirne che la linea di Borgomanero sarà rinviata a tempo indeterminato.

Or bene, posso affermare che le provincie piemontesi e specialmente Torino non potranno accogliere questa notizia con suprema allegrezza. No. Non mi sento il coraggio di portar loro questa risposta.

Noi abbiamo una ragione molto più grave, che ci obbliga ad invocare la pronta costruzione della linea Santhià-Borgomanero, ed è che questa riunisce insieme le provincie della Valsesia, della valle dell'Ossola e della riva destra del lago Maggiore, e ricompono il fascio compatto della famiglia piemontese.

Inoltre io chieggo: si dimentica forse che fu promesso per legge un concorso di 3 mila lire e più per chilometro da parte del Governo quando sorgesse una Società disposta ad assumere essa l'esercizio?

Non ho io già annunciato che un Comitato raccolse oltre un milione e mezzo di lire a fondo perduto per preparare questo grande avvenimento? Dunque Torino vuole fin d'oggi affrettare il compimento dei voti manifestati da 17 anni, indipendentemente dal valico alpino, aperto il quale si sa inevitabile, sicura la costruzione della linea Borgomanero, anche senza il più lieve concorso dei comuni che già sottoscrissero somme rilevanti.

In quanto poi alla mia preghiera per l'acceleramento della costruzione del doppio binario Torino-Milano, ritengo anche in favore di questa la promessa data dall'onor. ministro all'onorevole senatore Mezzacapo, che cioè spingerà i lavori con ogni possibile alacrità in ispecie per riguardo alle linee principali che abbiano interesse commerciale e strategico e non presentino difficoltà per grandi e difficili opere d'arte, come gallerie, viadotti, ecc.

Confido che pel nostro binario, sul quale non vi hanno gallerie, ma soltanto ponti, uno specialmente importante, quello sulla Sesia vicino a Vercelli, che dovrebbe inoltre essere compiuto da tanti anni, perchè solennemente promesso, si ottenga una maggiore intensità di lavoro.

Prego adunque l'onor. signor ministro a volere raccomandare alla Società delle ferrovie del Mediterraneo, di cui apprezzo e lodo le eccellenti intenzioni, di fare tutto il possibile perchè questo doppio binario sia fatto colla maggior sollecitudine.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Risponderò prima all'onor. Majorana, dicendo che, sebbene io non possa avere le cognizioni topografiche e locali che egli ha, riconosco che le considerazioni da lui fatte hanno un gran valore. Io ho detto che nel rimettere la relazione dell'ispettore mandato sul luogo, qualunque essa sia, al Consiglio superiore dei lavori pubblici, avrei tenuto conto delle considerazioni e delle circostanze che l'onor. Majorana aveva esposto oggi al Senato; senza dichiarare che avrei seguito il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, qualunque esso fosse; poichè per quanto sia autorevole, e per quanto sia presumibile che le sue proposte siano sempre le più savie, il seguirle o no impegna sempre la responsabilità del ministro.

Soggiungo che dello speciale argomento da lui trattato nella sua replica, cioè del collocamento della stazione di Militello, terrò particolarissime cure.

Inquanto all'onor. senatore Pacchiotti, la risposta mi è meno facile; ma desidero di essere chiaro e preciso.

Io non ho detto che la ferrovia Santhià-Romagnano-Borgomanero non abbia alcuna importanza rispetto a Torino ed all'alto Piemonte, per i suoi commerci e la sua comunicazione con la Valsesia e la Val d'Ossola; bensì ho detto che questa importanza diventerà incomparabilmente maggiore il giorno in che fosse aperto il valico del Sempione.

E mi pare che a questa proposizione egli non abbia contraddetto...

Senatore PACCHIOTTI. No. Fin lì siamo d'accordo.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*... Siccome riconosco che il valico del Sempione, quando non fosse opportunamente coordinato con delle linee di congiunzione all'alto Piemonte e Torino, sarebbe ad esso dannosa, ho detto che nel risolvere il complesso e dispendioso problema del Sempione, sarà tenuta presente per risolverla favorevolmente la domanda dell'alto Piemonte e di Torino, di cui l'onor. Pacchiotti si è reso oggi l'interprete, per la costruzione di questa linea desiderata.

Ma oggi, soprattutto nelle condizioni finanziarie in che ci troviamo, con tante strade in costruzione ed altri lavori, i cui preventivi già

alti, sarebbe imperdonabile illusione voler credere che corrispondano al vero; promettere oggi di presentare al Parlamento un progetto di legge per autorizzare la costruzione di una nuova linea ferroviaria, la quale chissà quante altre aspettative simili accenderebbe ed ecciterebbe; io non prometto e non posso promettere.

In quanto però all'applicazione di quel provvidissimo concetto dell'onor. Saracco, che consiste nell'allargare per la durata e per la misura i sussidi chilometrici, volesse il cielo che a soddisfazione degli interessi di Torino e dell'alto Piemonte bastasse concedere il massimo della sovvenzione per il massimo del tempo. Io sarei lietissimo di ricevere questa dimanda, e sarei quasi superbo il giorno in cui potessi firmare la convenzione.

Quanto al collocamento del doppio binario tra Torino e Milano, egli stesso ha riconosciuto che la mia risposta a lui è compresa in quella data all'onor. Mezzacapo.

Debbo dire però che la legge del 30 dicembre 1888 non è completa; perchè nella spesa di 50 milioni è calcolato il raddoppiamento del binario, senza le opere occorrenti nei ponti principali.

Senatore PACCHIOTTI. Chiedo di parlare.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Questo è il fatto; può parere ed anzi essere una anomalia: ma così non vi fosse altro che questo!

In quanto alla buona volontà delle Società di fare il più presto possibile questo raddoppiamento di binari, mi piace che l'onor. Pacchiotti me l'abbia così solennemente affermata; perchè così sono sicuro che gli inviti pressanti che ricevono dal Ministero, saranno soddisfatti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Pacchiotti.

Senatore PACCHIOTTI. Una sola parola, se mi è permesso.

Non voglio insistere sopra questo punto del doppio binario che fu promesso, assicurato dall'antica Società costruttrice, alla quale sottentrò il Governo, assumendone gli impegni e mantenendone la promessa, quando i proventi della ferrovia avessero superato un certo limite che ora non rammento, ma che so aver superato da lungo tempo.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. È vero, è vero.

Senatore PACCHIOTTI. Dunque siamo d'accordo, e confido che l'onorevole ministro vorrà rivolgere un invito alla grande Società ferroviaria per l'acceleramento del doppio binario; il che tornerà assai gradito al municipio di Torino, il quale inviò testè un ricorso all'onorevole signor ministro.

Ed ora conchiudo coll'aggiungere che sono lieto di avere quasi stimolato l'onorevole signor ministro ad una seconda risposta circa la linea Santhià-Borgomanero.

La prima sua dichiarazione mi aveva lasciato desolato, poichè avevo inteso che egli non avrebbe potuto impegnarsi a costruire questa linea prima che fosse fatto il valico del Sempione. Sì, in quel punto, fra me stesso esclamai: Care speranze, addio: la questione è rinviata ai posteri lontani.

Confido che l'onorevole ministro voglia alla prossima occasione, quando i due milioni a fondo perduto sieno sottoscritti, accogliere favorevolmente la proposta di presentare una legge per la linea Santhià-Borgomanero-Intra, e per tal modo soddisfare i giusti desideri, le antiche domande delle provincie piemontesi.

Senatore MEZZACAPO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MEZZACAPO. Io aveva preso la parola non altrimenti, che per le preoccupazioni cagionatemi dal ritardo che poteva venirne alla costruzione delle linee militari, come conseguenza delle riduzioni apportate nel bilancio del venturo esercizio.

Ma poichè il ministro dei lavori pubblici ha spiegato come questa diminuzione di fondi non ritardi menomamente i lavori, che sono e saranno spinti colla massima alacrità, io non posso che felicitarmi di averlo indotto a questa dichiarazione. E nel confidare pienamente, nella sua lealtà, aggiungo una particolare raccomandazione per la strada che da Caserta conduce a Segni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore della Commissione onor. senatore Brioschi.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Io domando scusa al Senato di aver chiesto di parlare; non ho nessuna linea da raccomandare, e più ho già detto nella breve relazione che ogni discussione sopra la parte più importante del progetto di legge che abbiamo dinanzi è oziosa.

Dirò dapprima incidentalmente al signor mi-

nistro dei lavori pubblici, e potrei dire al Ministero, che io avrei creduto che il primo dei signori ministri che oggi si fosse alzato in quest'aula a parlare intorno a questo bilancio, avrebbe trovata una parola per ispiegare od attenuare almeno un atto, non dirò d'irriverenza, ma di poca riverenza verso il Senato, quanto è l'atto commesso colla presentazione in bilancio di un articolo che modifica essenzialmente una legge speciale votata dieci mesi fa dal Senato.

Dico questo incidentalmente; ora è fatto, poco importa; perchè, come ripeto, è tempo perduto e non arriveremo colla discussione a nessun risultato pratico. Ma, sebbene non militare, ho troppo amore per il mio paese perchè non mi interessino grandemente anche queste questioni.

E io debbo qui dire al Senato che le notizie date dal signor ministro dei lavori pubblici, rispetto ad una almeno di queste linee di carattere militare, non sono esatte o almeno non sono complete.

Intanto deve fare meraviglia, io spero, al Senato che delle 39 linee delle quali si compone la tabella A della legge 20 luglio 1888, se ne siano scelte 7 sulle quali pare si debba fare quella defalcazione, e su queste sette, perchè ce n'è un'altra da aggiungere a quelle nominate dal senatore Mezzacapo, quattro sono di carattere militare.

Oltre a quelle nominate dal senatore Mezzacapo, c'è anche la Gajano-Borgo San Donnino che è di carattere militare.

Se la discussione fosse possibile, certo è che si sarebbe discusso anche sopra questo fatto speciale, e potrei forse in quelle 39 linee trovarne qualche altra che sarebbe stata forse meglio scelta...

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Me la potrebbe indicare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*... È tempo perduto. Io soltanto intendo richiamare l'attenzione del Senato sulla linea Parma-Spezia.

Nella legge 20 luglio 1888 alla tabella A era stabilita la spesa per l'anno 1888-89 di 27,990,000 lire, per l'anno prossimo 1889-90 di 20,116,000 lire, per il 1890-91 di 8,700,000 lire, per il 1891-92 di 10,225,000 lire, per l'anno 1892-93 di 2,000,000 per le opere cosiddette di complemento.

In questa distribuzione fatta da un nostro

onor. collega nel presentare al Parlamento il progetto di legge che divenne poi la legge 20 luglio 1888, si aveva avuto in mira un fatto, cioè che in questa linea vi è una grande galleria, galleria che ha presentato delle grandi difficoltà di costruzione, che infine se non vinte tutte, erano però avviate a vincersi, e che questa galleria avrebbe potuto essere aperta all'esercizio fra due anni e mezzo circa.

Ora vediamo per l'anno prossimo quali saranno le condizioni di questa linea.

Il Ministero in quel secondo articolo di progetto di bilancio toglie dalla somma che ho indicato per l'anno 1889, quattro milioni e mezzo, cioè riduce quella cifra a quindici milioni seicentosedicimila circa.

Ecco ora dove credo che le informazioni del signor ministro non siano complete.

Di questi quindici milioni e seicentosedicimila lire che rimarranno per il 1889 e per il 1890 da spendersi sopra queste linee, undici milioni e centomila lire sono già impegnate in linee in costruzione, cioè in quelle Borgotaro-Guinadi, Guinadi-Pontremoli e dal casello 66 fino alla Spezia per il raddoppiamento.

Dunque non rimangono per nuove costruzioni che quattro milioni e cinquecentosedicimila lire.

Si devono incominciare due nuovi tronchi, cioè il tronco Ghiari-Borgotaro ed il tronco Santo Stefano-Sarzana.

Per l'uno e per l'altro di questi tronchi gli studi sono approvati.

A torto secondo me riguardo alla linea Ghiari-Borgotaro hanno messo nell'approvare questi studi la condizione, che i vari tronchi di queste linee debbano essere costruiti in trentasei mesi.

Se al principio dell'anno si fosse cominciata, supponiamo, almeno questa parte di lavori, si poteva presumere che quando i lavori della linea Ghiari-Borgotaro fossero finiti in due anni e mezzo, terminavano presso a poco colla galleria.

Ora che cosa si fa?

Siccome si debbono diminuire i quattro milioni e mezzo, ecco quali sono i provvedimenti del Ministero....

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Anche l'intenzione del Ministero?

Senatore BRIOSCHI, *relatore*.... Sarà dimostrata dalle cifre.

Il Ministero pensa di non incominciare nes-

suna costruzione di tronchi per la linea Ghiari-Borgotaro che tre mesi dopo incominciato l'esercizio finanziario del nuovo anno. Quindi non ha che nove mesi di costruzione e pone da parte tre milioni e mezzo per la spesa di quei nove mesi.

Per l'altra linea Santo Stefano-Sarzana; per la quale, ripeto, sono pronti gli studi come per la prima, invece di lavorare dal primo dell'anno lavora sei mesi dopo, e pone da parte per questi sei mesi 600,000 lire, e così si formano 4 milioni e 516 mila lire. Vale a dire questi quattro milioni e mezzo che furono defalcati si potevano spendere perfettamente nell'anno, e non si vollero spendere.

Ma il signor ministro ha portato qui un'altra cifra di 5 milioni, se non m'inganno, di residuo. Ora io devo credere che anche qui le informazioni dell'onor. ministro non sono esatte, e gli devo dire che sopra i due tronchi estremi della linea che sono in esercizio, i quali sono: la Fornovo-Ghiari e la Pontremoli fino al casello 88, che attualmente sono in esercizio, sopra queste due linee estreme, vi sono dei tronchi, i quali hanno manutenzione obbligatoria e pei quali il collaudo finale scade nel novembre 1889 e nell'aprile 1890.

Ora ognuno che ha pratica dei fatti che avvengono in questi momenti ultimi sa, che non solo quei 20 milioni che il collega Saracco aveva posto nella tabella A pel 1889-90 quando si fossero voluti spendere come ho accennato prima, sarebbero stati sufficienti; ma probabilmente per questo stesso anno 1889-90 per fatti che indico adesso, vale a dire che in quel momento che si faranno i collaudi per dei tronchi importantissimi, attualmente già in esercizio, non sarebbero stati sufficienti.

Ora non è questione se saranno sufficienti o no; è una questione questa che rimane ancora difficile a prevedersi. Ma quello su cui non ci può essere dubbio è che il Governo poteva perfettamente spendere 4 milioni e mezzo sulla linea Parma-Spezia nell'anno 1889-90; chè, non facendolo, non solo è un danno...

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*... pel ritardo dell'apertura della linea, ma anche perchè sarà aperta prima la grande galleria del Sagale, che non le linee d'accesso.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. ministro dei lavori pubblici.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Abituato alla fiducia e alla benevolenza del Senato prima di sedere su questo banco, spero che nessuno o pochissimi faranno eco all'accusa di avere col fatto mio offese le prerogative e voluto mancare alla rispettosità deferenza dovuta al Senato, al quale ho l'altissimo onore di appartenere.

Confido poi altresì che il Senato sarà molto meravigliato nel vedere come persona non appartenente all'Amministrazione sappia narrare di propositi e d'intenzioni, le quali poi non hanno alcuna prova nei fatti.

Alle affermazioni dell'onor. Brioschi rispondo che esse non hanno alcun fondamento; e mi meraviglio che sopra non so quali informazioni, che possono derivare da un procedimento, di cui il Senato sarà giudice, siansi potute qui fare...

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando la parola.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Mi dispiace poi che nella discussione di un bilancio ci si venga ad accusare di poco patriottismo; quasi che siamo andati a cercare nelle trentanove linee ferroviarie, alle quali provvede la legge del 1888, appunto quelle che avevano interesse militare.

Onorevole Brioschi, io conosco lei, ella conosce me e i miei colleghi che sono al Ministero: e il Senato ci conosce, e sa se meritiamo simile accusa. (*Movimenti*).

Voi sapete, onorevoli colleghi, quanto io sia per indole ed abitudine calmo e rimessivo; ma vi sono sentimenti che quando sono scossi non è possibile mantenere la calma.

Quale fu dunque il criterio seguito nello scegliere le linee, sulle quali è proposta la complessiva riduzione di venti milioni sugli stanziamenti?

Interrogati gli uffici tecnici ed amministrativi, mi dichiararono concordemente, senza alcuna esitazione, che per quelle sole era possibile fare una riduzione di stanziamento senza pregiudizio dei lavori; anzi assicuravano che se fosse rimasta iscritta in bilancio la somma preventivamente proposta era esuberante alle occorrenze dell'esercizio.

E qui dichiaro nel modo il più formale e categorico, che nel proporre queste riduzioni agli

stanziamenti proposti non fu in me alcuna idea e alcun artificioso conato di procurare un ritardo alla costruzione di queste linee, tutte interessanti sotto l'aspetto commerciale o sotto l'aspetto militare.

Ho già dimostrato, rispondendo all'onorevole Mezzacapo, che le riduzioni proposte per l'anno prossimo finanziario non ritarderanno punto il compimento delle linee, alle quali si applicano. Ho risposto forse con troppa concitazione; ma quando si sente mettere in forse la lealtà di una vostra affermazione, quando vi si attribuiscono propositi che vi offendono o come ministro o come patriotta, mi dia venia il Senato se la calma non l'ho saputa mantenere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brioschi.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Si vede che la calma, pur troppo, il signor ministro non la può tenere.

A parole così parlamentari come quelle che ho pronunciato qui, egli mi ha risposto in modo quasi non parlamentare...

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Se così fosse, mi avrebbe richiamato il signor presidente; io non ho pronunciato parole non parlamentari.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*... Io non mi sono diretto al ministro dei lavori pubblici; mi ero diretto al Ministero nella prima questione, intorno la quale, ove fosse stato presente il ministro del Tesoro, avrei avuto da lui certamente una risposta.

Al ministro dei lavori pubblici mi sono diretto per una seconda questione; la questione tecnica; e gli dico, che siccome io sono un po' vecchio e pratico di questi Consigli tecnici, così tutte quelle cifre che ho ricordate e che mantengo, io non ho avuto bisogno di andarle a prendere nei suoi uffici.

Sono cose che so da un pezzo che sulla linea Borgotaro si vogliono impiegare 36 mesi; e non ho avuto bisogno di studiare il bilancio dei lavori pubblici per sapere che per un'altra linea si pensa di impiegare 24 mesi soltanto.

Non bisogna che si scaldi l'onorevole Ministro, supponendo che ci sia sotto qualche trama.

Io dirò questo soltanto, che quanto riguarda questo fatto io lo conoscevo da molto tempo e che quando sono venuto a dire che il Ministero

vuol fare questo non ho inteso dire al signor Ministro delle cose che possano offenderlo.

Le cifre bisogna pure che tornino in qualche modo, e siccome le somme e le sottrazioni so farle, così gli dirò che il Ministero intende spendere 3,500,000 lire per qualche tronco della linea che ho già nominata, e 600,000 per l'altra linea.

Ora ripeto, che il fatto stesso di ritardare la prima linea di altri tre mesi è per me un errore gravissimo; tanto più che se io avessi potuto fare una discussione su questa questione, avrei fatto una formale proposta al Ministero d'impiegare, non già trentasei mesi per la costruzione di tale linea, ma soli trenta mesi, diminuendo così di sei il tempo stabilito, e ciò

per ottenere uno scopo molto pratico, di terminare le due linee contemporaneamente alla grande galleria.

A me pare di aver detto cose che, tecnicamente, hanno un certo valore; ma all'onorevole Ministro ciò poco garba.

Di questo a me poco monta; io ho parlato al Senato, e ciò che ho detto mantengo.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, e nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo ora alla discussione dei capitoli, dei quali si dà ora lettura.

Il senatore, *segretario*, CORSI L. legge.

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

1	Ministero - Personale di ruolo (Spese fisse)	747,930 »
2	Ministero - Spese d'ufficio	35,000 »
3	Ministero - Manutenzione, provviste, riparazioni, affitti, arredamento ed assicurazione dei locali	53,000 »
4	Dispacci telegrafici governativi e spese postali (Spesa d'ordine).	28,000 »
5	Residui passivi eliminati a senso dell'art. 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
6	Casuali per tutti i servizi dell'amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti	152,500 »
		<hr/>
		1,016,430 »

Spese pei lavori pubblici.

Genio civile.

7	Personale (Spese fisse)	4,344,780 »
8	Aiuti provvisori pel servizio generale (art. 30 della legge 5 luglio 1882, n. 874) ed assegni mensili e supplementari ad impiegati ed inser-vienti straordinari in servizio presso l'amministrazione centrale e gli uffici provinciali	220,000 »
9	Spese d'ufficio - Indennità fisse (Spese fisse)	167,000 »
10	Provvista e riparazione di mobili, restauro ed adattamento dei locali ad uso degli uffici del genio civile (art. 28 della legge 5 luglio 1882, n. 884)	30,000 »
11	Fitto di locali per uso d'ufficio (Spese fisse)	75,000 »
12	Spese per indennità e diverse	810,000 »
		<hr/>
<i>Da riportarsi</i>		5,646,780 »

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 GIUGNO 1889

	<i>Riporto</i>	5,646,780 »
13	Indennità di missione ed altre dipendenti dalla legge 5 luglio 1882, n. 884, accordata con decreti ministeriali registrati preventivamente dalla Corte dei conti	60,000 »
14	Compensi per maggiori servizi resi dal personale del genio civile e personale straordinario in servizio sia presso l'amministrazione centrale, sia presso gli uffici provinciali; spesa di copiatura di atti e disegni affidata ad estranei quando non convenga assumere altro personale straordinario	40,000 »
	<i>Strade.</i>	5,746,780 »
15	Manutenzione di strade e ponti nazionali e riparazioni urgenti per ristabilire il transito, per sgombrò di nevi e di materie franate o trasportate dalle piene	4,751,430 »
16	Salario ai cantonieri delle strade nazionali.	1,520,000 »
17	Manutenzione di traverse nazionali negli abitati.	166,950 »
18	Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i cantonieri	10,000 »
19	Miglioramento di strade e ponti nazionali - Lavori	1,600,000 »
20	Assegni mensili al personale straordinario addetto alle opere di manutenzione e di miglioramento di strade e ponti nazionali ed al registro economico ed inventario tecnico di dette strade	125,000 »
21	Indennità di trasferte e competenze diverse variabili al personale straordinario addetto alle opere di manutenzione e di miglioramento di strade e ponti nazionali	5,000 »
22	Concorsi per sistemazione di tronchi di strade nazionali compresi entro gli abitati ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F.	10,000 »
23	Sussidi ai comuni e consorzi per opere pubbliche ai termini dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F.	50,000 »
	<i>Acque.</i>	8,238,380 »
24	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1 ^a categoria	570,000 »
25	Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza delle opere idrauliche di 1 ^a categoria	30,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	600,000 »

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 GIUGNO 1889

	<i>Riporto</i>	600,000 »
26	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2 ^a categoria	5,450,000 »
27	Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza delle opere idrauliche di 2 ^a categoria	150,000 »
28	Assegni al personale addetto alle opere idrauliche di 1 ^a categoria (Spese fisse)	176,000 »
29	Fitti e canoni relativi alle opere idrauliche di 1 ^a categoria (Spese fisse)	28,000 »
30	Assegni al personale addetto alle opere idrauliche di 2 ^a categoria (Spese fisse)	1,036,000 »
31	Fitti e canoni relativi alle opere idrauliche di 2 ^a categoria (Spese fisse)	160,000 »
32	Concorso per opere idrauliche consortili (3 ^a categoria) giusta l'art. 97 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, n. 2248 - Allegato F	50,000 »
33	Sussidi ai comuni per opere di difesa (4 ^a categoria) degli abitati di città, villaggi e borgate, e ad altri corpi morali per opere poste a loro carico, giusta l'art. 99 della legge predetta, e prima quota di contributo al comune di Verona per i lavori d'Adige secondo le disposizioni della legge 24 luglio 1887, n. 4805 (Art. 4)	550,000 »
34	Servizio idrografico fluviale	4,000 »
35	Casuali pel servizio delle opere idrauliche fluviali	400,000 »
36	Spese per competenze al personale idraulico subalterno, dovute a termini e per servizi normali indicati nel regolamento sulla custodia, difesa e guardia dei corsi d'acqua. - Assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale straordinario - Sussidi e remunerazioni	200,000 »
		<hr/> 8,804,000 »
	<i>Bonifiche.</i>	
37	Personale di custodia delle bonifiche (Spese fisse)	118,370 »
38	Personale di custodia delle bonifiche (Spese variabili)	3,000 »
		<hr/> 121,370 »
	<i>Porti, spiagge, fari e fanali.</i>	
39	Manutenzione e riparazione dei porti	1,236,700 »
40	Spese di personale addetto alla manutenzione e riparazione dei porti	66,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	<hr/> 1,302,700 »

LEGISLATURA XVI — 3ª SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 GIUGNO 1889

	<i>Riporto</i>	1,302,700 »
41	Escavazione ordinaria dei porti	1,180,000 »
42	Spese di personale addetto all'escavazione ordinaria dei porti	90,000 »
43	Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese fisse)	71,706 30
44	Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese variabili)	6,717 »
45	Pigioni pel servizio dei porti (Spese fisse)	1,000 »
46	Manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali	800,000 »
47	Personale addetto ai lavori di manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali	20,000 »
48	Personale pel servizio dei fari (Spese fisse)	290,000 »
49	Personale pel servizio dei fari (Spese variabili)	50,000 »
50	Sussidi per opere ai porti di 4ª classe e per conservazione di spiagge (Articoli 198 e 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F)	110,000 »
51	Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4ª classe della 2ª categoria (Art. 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095)	50,000 »
52	Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (Spesa d'ordine)	10,000 »
		3,982,123 30
Strade ferrate.		
53	Personale di ruolo dell'Ispettorato (Spese fisse)	838,736 66

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Mi rivolgo alla cortesia dell'onorevole signor ministro dei lavori pubblici, pregandolo di voler dare al Senato qualche dilucidazione, qualche schiarimento intorno a quanto il Ministero pensa di fare rispetto all'Ispettorato delle ferrovie.

È noto a tutti che il titolare di questo posto è passato in un'altra posizione, mi pare alla dipendenza del Ministero della guerra, e non si sa che altri l'abbia sostituito.

Non è tanto la persona che a me preme, ma, se il signor ministro attuale si ricorda, in un

discorso fatto qui l'anno scorso in Senato in occasione del bilancio dei lavori pubblici, ho mostrato allora quanta è l'importanza che io annetto a questo Ispettorato delle ferrovie. Quindi pregherei il signor ministro a voler dare al Senato qualche schiarimento intorno alle sue idee in proposito.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI *ministro dei lavori pubblici*. Sono ben lieto di poter dare all'onor. senatore Brioschi le notizie, che egli mi ha richieste intorno a questo argomento del quale nessuno più di lui può apprezzare l'importanza.

È verissimo che l'attuale titolare dell'Ispettorato generale, ripigliando la sua antica ed onorata carriera militare, cessa dall'essere a disposizione del Ministero dei lavori pubblici; ed assume un ufficio amministrativo di alta importanza nel Ministero della guerra.

In quanto all'Ispettorato generale, essendo questa un'istituzione nuova e che aveva un compito difficilissimo, era forse impossibile farne all'prima una cosa perfetta.

L'onor. Brioschi sa che cosa dispone la legge del 1865 rispetto a tutte le opere pubbliche, comprese le ferrovie; conosce certo l'ordinamento, le attribuzioni che furono date all'Ispettorato generale in seguito alla legge che approvò le convenzioni del 1885, aggregandovi anche personale tratto dal Genio civile, senza che perciò la legge del Genio civile e l'organico fatto nel 1882 venissero menomamente modificati.

Sa che coll'istituzione dell'Ispettorato generale fu creato un Comitato superiore delle ferrovie, rimanendo nell'integrità delle sue attribuzioni il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Fu data una serie di attribuzioni al Comitato superiore delle ferrovie; le quali, per mio avviso, sono comuni, per metà, al Consiglio superiore dei lavori pubblici, e in questa metà sono tutte le più importanti.

Mi sembra necessario studiare le attribuzioni e l'ordinamento tanto del Genio civile che dell'Ispettorato generale; di quel Consiglio superiore e di quel Comitato superiore, per vedere quali siano le riforme da introdurre, per l'utilità del servizio in generale, e del servizio ferroviario in specie; e per coordinarli fra di loro.

Io ho preparato lo schema di un decreto che nomini una Commissione per lo studio del complesso argomento; il quale sottoporro quanto prima all'approvazione Sovrana. Procurerò che gli studi siano compiuti il più sollecitamente che sia possibile, affine di giungere presto ad un riordinamento e ad un coordinamento, a creder mio, desiderabili nell'interesse della cosa pubblica.

Non so se io abbia soddisfatto al desiderio dell'onor. Brioschi, al quale posso soltanto soggiungere, che naturalmente l'Ispettorato generale non può rimanere senza un capo, e che questo capo sarà provvisoriamente nominato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Alvisi.

Senatore ALVISI. Le parole dell'onorevole ministro accennano ai conflitti che si manifestano tra gli stessi Corpi consultivi ed esecutivi del Ministero dei lavori pubblici, cioè fra il Consiglio superiore dei lavori pubblici, l'Ispettorato delle ferrovie ed il Comitato espressamente nominato per assumere in gran parte la responsabilità di conciliare le differenze fra Società e Governo per questo servizio.

Queste discrepanze, se non sono conflitti, danno vita a un concetto, che io ho da tanto tempo espresso, che in generale, nelle Amministrazioni superiori dello Stato i Corpi esecutivi non hanno un indirizzo libero e capace di essere economico, e nello stesso tempo utile all'interesse del paese.

Questa massima io la fondo sopra un fatto, che oggi risulta più chiaro dalle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, che cioè in quel Ministero si manifestano in generale gli stessi difetti che si palesano in tutti i Ministeri.

Una cosa speciale io voglio indicare all'onorevole ministro, che è atta a moltiplicare una spesa, e questa si è il triplice servizio del Genio civile governativo, del Genio civile provinciale, del Genio civile comunale.

Io domando: a che la triplice spesa la quale va unicamente a giustificare gl'identici servizi che hanno i comuni, le provincie, lo Stato per le acque e per le strade? Perché a regolare i servizi similari e comuni del medesimo territorio vi debbono essere tre uffici i quali ammettono tre spese? E perchè il ministro dei lavori pubblici, che pure cerca di conciliare le disparità e uniformare i servizi del Governo, non cerca di modificare l'organamento degli uffici provinciali dello Stato e armonizzare le funzioni e i funzionari del Genio civile dello Stato, delle provincie e dei comuni?

Di più havvi l'inconveniente che quando si presenta qualche lavoro d'importanza, sia stradale, idraulico od edilizio, le autorità competenti nominano un altro ingegnere fuori della propria Amministrazione, il quale non è di quelli pagati a cinque o dieci lire al giorno, bensì una celebrità che per la sua posizione assorbe per un solo lavoro quel tanto che costa il servizio d'un anno per gli altri ingegneri.

Mi limito a queste semplici indicazioni svolte nella mia relazione del 1877 su questo bilancio dinanzi alla Commissione generale della Camera e ripetute costantemente ai ministri, e quindi mi appello ai senatori perchè fatti un poco più arditi, appoggino autorevolmente quelle promesse dei singoli Ministeri di applicare le economie soltanto possibili con la semplicità dei servizi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Io non so se, come relatore, debba rispondere all'onor. Alvisi, ma ad ogni modo dico che l'onor. Alvisi ha molto frainteso quello che ha detto l'onorevole ministro.

L'onor. ministro non ha mai detto che vi siano collisioni tra questi vari corpi; anzi si deve dire precisamente l'opposto, si deve dire che questi corpi si conducono molto bene; mentre le nostre leggi, dal 1865 al 1885, potrebbero far nascere delle collisioni, inquantochè, come diceva il ministro, vi sono funzioni, le quali una volta erano demandate al Genio civile ed oggi sono all'Ispettorato delle ferrovie, senza essere state nello stesso tempo tolte al Genio civile.

È giustissima d'altronde l'idea del ministro di togliere la possibilità di qualsiasi collisione; poichè, nel fatto, quando molti corpi devono fare la stessa cosa, molte volte nessuno la fa.

Rispetto poi all'ultima proposta dell'onorevole Alvisi, debbo dire che la semplicità dei servizi è impossibile, poichè le funzioni di questi tre corpi, dei quali uno si chiama Genio civile, l'altro l'ingegnere della provincia e il terzo l'ingegnere del comune, sono differenti. Si dice di fare un solo servizio dell'acqua: ma io osservo che vi sono le acque potabili e le acque dei fiumi, che son due cose ben differenti. Le prime stanno sotto la cura dell'ingegnere del comune, le altre sotto quella del Genio civile, meno pei tratti dei fiumi che corrono entro le città. Potrei moltiplicare gli esempi, se passassi in rivista tutte le funzioni di questi tre corpi.

Per altro non so, se per qualche piccolissimo comune o per qualche parte di provincia forse si potrebbe semplificare questo servizio: allora sarebbe un caso così speciale che non credo possa essere iscritto in nessuna legge.

Sia per le grandi provincie che per i grandi comuni le funzioni del Genio civile sono d'altra natura di quelle del Genio civile del Governo.

Senatore ALVISI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore ALVISI. Mi compiaccio che l'onor. relatore del bilancio, testè avversario, si faccia difensore del ministro e risponda per lui alla mia interrogazione sui fatti che ho allegato. Io ho dimostrato che se dal 1877 al 1889 si fossero presentate nuove leggi o modificazioni di organici, in modo che le attribuzioni di alcuni Corpi consultivi fossero compenstrate nell'azione della parte esecutiva, vi sarebbe minor confusione e si riparerebbe alla disarmonia che lo stesso ministro ammette che esista.

A questo doveva l'onor. ministro rispondere; ma torno a compiacermi che abbia risposto per lui l'onor. Brioschi, perchè, malgrado la sua competenza in ingegneria e in matematica, non credo che in fatto di ordinamento dei lavori pubblici egli potrà addurre prove e ragioni che valgano a contestare le mie affermazioni di fatto.

Nelle regioni alpine, e valga per esempio la provincia di Belluno, vi sono non pochi fiumi e torrenti principali e centinaia secondari, che sono tutti proprietà dello Stato.

Egli converrà con me che non occorrono molti Geni civili per regolarli e sorvegliarli, bastando, meno i casi di straordinarie alluvioni, gl'ingegneri di un solo Genio civile che, a qualunque autorità appartenessero, potrebbero attendere a quelle opere idrauliche, che ormai non richiedono che una coltura comune e della esperienza anche senza il grado accademico.

Dunque, il senatore Brioschi come può esigere che le attribuzioni di un ingegnere idraulico siano distinte per residenza di ufficio, quando lo Stato ha la giurisdizione sopra tutto il sistema idraulico del Regno, e che sieno necessari tre Corpi d'ingegneri dipendenti da autorità diverse, mentre attendono ad un solo servizio?

È forse ignoto che per qualsiasi lavoro privato o comunale si devono pagare i progetti e la revisione dei funzionari dei tre uffici, compreso il più lungo e noioso della Direzione centrale e del Consiglio superiore dei lavori residenti a Roma?

Io domando perchè questo triplice servizio con triplo personale non si concentri in uno

degli uffici, sia pure il governativo, che vanta la proprietà di tutte le acque e la ingerenza in tutti i lavori.

Si faccia una legge di discentramento che lasci a ciascuna provincia la direzione pratica di regolare le acque che si trovano nel suo territorio, o in un circondario più vasto che sotto il Governo francese prendeva il nome precisamente dei fiumi.

La stessa concentrazione di personale tecnico che domando per le acque, la proporrei anche per le strade rotabili. Mi sembra che l'ingegnere il quale passa lungo la linea principale delle strade nazionali, potrebbe guardare le strade secondarie che fanno capo alla principale!

Nei casi ordinari tutto si riduce ad esaminare la quantità di ghiaia che occorre per la manutenzione. E così via discorrendo.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando la parola.

Senatore ALVISI. Aggiungo per di più il parere favorevole dell'onor. Baccarini, il quale aveva convenuto con me relatore del suo bilancio che la concentrazione in un solo Corpo tecnico era vantaggiosa sotto gli aspetti della pratica e dell'economia del servizio; se non che egli voleva sopprimere gli uffici comunali e provinciali per costituire un solo ufficio del Genio governativo, mentre sostenevo e sostengo la tesi contraria, cioè affidare ad un personale scelto e poco numeroso, riunito in una sola residenza, il Genio civile, o abolirlo lasciando in facoltà delle rappresentanze governative e locali il provvedere a seconda dei bisogni.

Quando occorrono semplici manutenzioni ordinarie di acque e strade, ordinate periodiche ispezioni; e quando si presentano urgenti necessità di opere pubbliche di qualche importanza, rivolgetevi ad ingegneri che al titolo di professionisti aggiungano quella attitudine e quella fama di specialisti che assicurino la bontà e la bellezza dei progetti che si vuole eseguire ad uso e decoro del paese.

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

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Poiché l'onor. Alvisi sembra desiderare che ancor io risponda più direttamente alle osservazioni che egli aveva fatto, gli dirò che veramente io non ho parlato né di collisioni, né di conflitti; ma soltanto di distribuzione delle attribuzioni,

e di ordinamento e di coordinamento di vari istituti fra di loro.

In quanto alla molteplicità dei Geni che abbiamo in Italia, riconosco che è parola la quale dice più di quello che sia in realtà.

Non saprei in particolare che cosa rispondere all'onor. Alvisi rispetto agli ingegneri comunali e provinciali; ma i comuni e le provincie hanno la loro autonomia; egli stesso ha accennato che le strade si dividono in categorie, e secondo la categoria alla quale appartengono sono date a vigilare all'ingegnere governativo, provinciale o comunale.

Lo stesso avviene per le acque.

Le sue osservazioni, fatte con carattere in apparenza molto modesto, investono tutta quanta la organizzazione dello Stato e degli enti che in esso hanno legale esistenza.

Non dico che i servizi pubblici in Italia non possano essere resi più semplici e meno dispendiosi; ma ciò non si può fare se non col concorso e l'opera di molti; e certamente il ministro dei lavori pubblici non può fare altra promessa che questa: cioè che gli ufficiali che da lui dipendono ed appartengono al corpo del Genio civile adempiano bene alle loro funzioni.

Senatore ALVISI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore Cambray-Digny.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Io non ho da fare che una sola osservazione, e voglio ricordare che siamo sul bilancio dei lavori pubblici e la questione sollevata dall'onorevole collega Alvisi è questione di riordinamento e che non può applicarsi adesso al bilancio sul quale dobbiamo ora deliberare.

Nello stesso tempo voglio comunicare al Senato una mia idea.

Ed è questa: quando eravamo giovani si credeva che il Governo, in quel che riguarda gli interessi dei comuni e delle provincie, dovesse ingerirsi il meno che fosse possibile: e che questi enti dovessero pensare ciascuno agl'interessi dei quali erano responsabili e ai servizi che loro sono affidati dalle leggi.

Ora sarebbe curioso che il Governo dovesse avere degli impiegati che dovessero andare a far da ingegneri per le provincie e pei comuni!

Io credo che sarebbe un regresso dei più gravi e dei più notevoli.

Prima di tutto si spenderebbe di più. Spen-

derebbe di più lo Stato, spenderebbero di più le provincie, spenderebbero di più i comuni; poi ci sarebbe bisogno di un maggior personale; aggiungendo alla piramide d'impiegati che già abbiamo, una piramide ancor più larga.

Dal momento che siamo tutti qui per cercare di eccitare il Governo a limitare le spese, a circoscrivere le sue attribuzioni, confesso che rimango maravigliato come dai fautori di larghe idee liberali ai quali appartiene l'onor. Alvisi si venga avanti con proposte del genere di quella che egli ha fatto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Alvisi.

Senatore ALVISI. Pare che l'onor. Digny si scordi di 30 anni di vita parlamentare e di 30 anni di leggi accentratrici, delle quali come ministro fu complice o autore. Il Governo si è assunto di nominare persino i portieri. Quando il Governo entra in tutti gli affari di qualunque natura, pubblici e privati; quando da tutte parti si vedono ispettori di questo e di quell'altro servizio; quando ci sono trenta o quaranta registrazioni e controlli per una somma di 10 lire, come si può parlare di decentramento e di leggi organiche?

A me sembra, nella conclusione del mio discorso, d'aver parlato in un senso ben differente da quello che, per ispirito di parte, mi attribuisce l'onor. Digny. Io ho detto che sopprimerei il Genio civile, lasciando a chi ha interesse di provvedersi d'ingegneri a seconda dei propri bisogni. Questa e non altra è stata la mia conclusione.

Io non merito e quindi respingo il rimprovero che mi ha fatto l'onor. Digny di voler confiscare alle rappresentanze locali non saprei quali attribuzioni di autonomia che non hanno, nè ebbero mai, e mi additò quasi avversario alle idee liberali, che egli crede di avere lui solo.

Mi trovo in perfetto accordo coll'onorevole Finali sulla necessità che avrebbe l'Italia amministrativa di nuove leggi organiche, invocate indarno dalla parte dell'onorevole Digny che per tanti anni è stata al potere; ed è appunto perchè tuttora si persevera a mantenere dei servizi inutili e dannosi pel paese che, quando mi capita l'occasione di parlare, richiamo l'attenzione dei ministri per dir loro: abbiate il coraggio di far leggi organiche che vengano a togliere il doppio flagello della burocrazia e

delle tarda e non sempre illuminata giustizia. Si parla invece di economie sulle somme già assegnate, di falciare i bilanci nei servizi correnti; e questo, come ho detto sempre, è errore del Parlamento, che risulta dalle promesse fallaci di coloro che vogliono acquistare popolarità senza studiare le cause, e degli uomini politici che aspirano ai portafogli.

Le economie non si fanno senza leggi organiche, le quali modifichino la molteplicità di quei rami che negli uffici d'ordine, come nelle direzioni di concetto, non servono che a rendere gli impieghi superiori una sinecura, e gl'inferiori una confusione.

Il modo di portare economie vere consisteva nel dovere che ogni capo Gabinetto era in obbligo di compiere verso la patria di scegliere quegli uomini che avessero il concetto riformatore di una legge organica - e ciascuno pel proprio Ministero - la quale avesse semplificato il meccanismo; e colla semplificazione dei servizi ne veniva di conseguenza anche la diminuzione degli impiegati. Così, e non altrimenti, ci saremmo avviati a quel decentramento che dopo l'apostrofe dell'onor. Digny mi sembra da tutti desiderato.

Ma purtroppo mutarono partito, e si avvicendarono in trent'anni molti uomini politici alla direzione della cosa pubblica; ma in 30 anni nessun ministro, che come deputato si professava decentralista e liberale, tenne alla sua parola, compreso l'onor. Saracco...

PRESIDENTE. Onorevole Alvisi la prego di non provocare fatti personali.

Senatore ALVISI... Dunque io non sono di coloro che vogliono falciare le spese dell'oggi per conseguire quelle economie che soltanto con un indirizzo di governo più razionale e con nuovi organici in tutti i Ministeri, e specialmente in quelli di guerra e marina, si possono aspettare nell'avvenire certo non breve.

PRESIDENTE. Rimanderemo il seguito della discussione a domani.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Prego di fare lo spoglio delle urne.

(Si procede alla numerazione dei voti).

Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto del progetto di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1889-90:

Votanti	83
Favorevoli	73
Contrari	10

(Il Senato approva).

Domani alle ore 2 seduta pubblica, col seguente ordine del giorno:

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

Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1889-90;

Convalidazione del regio decreto 25 dicembre 1887, n. 5162 *bis* (serie 3ª), riguardante le concessioni di ferrovie pubbliche per decreto reale.

II. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Stato di previsione della spesa per l'eser-

cizio finanziario 1889-90 del Ministero dei lavori pubblici;

Leva militare sui giovani nati nel 1869;

Requisizione dei quadrupedi e dei veicoli per il servizio del regio esercito;

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1889-90;

Convalidazione dei decreti reali n. 5084 (17 novembre 1887), 5116 (18 dicembre 1887), 5675 (27 agosto 1888) e approvazione di vari provvedimenti riguardanti il servizio delle gabelle con facoltà al Governo di pubblicare il testo unico della legge doganale;

Leva di mare sui nati nel 1869;

Proroga dal 22 marzo 1889 al 22 marzo 1890 del trattato di commercio e di navigazione italo-nicaraguese del 6 marzo 1868;

Autorizzazione per lo impianto di uno stabilimento sanitario nel porto di Genova.

La seduta è sciolta (ore 6).