

LXXVI.

TORNATA DEL 12 LUGLIO 1893

Presidenza del Presidente FARINI.

Sommario. — Comunicazione dei ringraziamenti della famiglia del defunto senatore Bruni-Grimaldi per le condoglianze fattele esprimere dal Senato — Congedi — Discussione del progetto di legge: Modificazioni alla legge 28 febbraio 1892, n. 75, circa il servizio di navigazione attraverso lo stretto di Messina — Discorrono i senatori Cavalletto e Majorana-Calatabiano, relatore ed il ministro dei lavori pubblici — Approvazione dei primi quattro articoli, e successivamente di tutti gli altri del progetto di legge, dopo osservazioni del senatore Todaro sugli articoli 5 e 7, e risposte del ministro — Approvazione per articoli del progetto: Conversione in legge del regio decreto 11 maggio 1893 riguardante i funerali del compianto comm. Federico Seismit-Doda, già deputato al Parlamento nazionale — votazione a scrutinio segreto dei suddetti progetti di legge, e di quelli discussi nelle precedenti sedute — Il presidente dichiara nulla la votazione per mancanza del numero legale, e che verrà rinnovata in una prossima seduta.

La seduta è aperta alle ore 3 e 35 pom.

Sono presenti i ministri dei lavori pubblici e della marina.

Il senatore, segretario, VERGA C. dà lettura del processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

Comunicazioni.

PRESIDENTE. La signora Maria Bruni-Grimaldi, anche da parte del proprio fratello, ringrazia il Senato per le condoglianze fattele pervenire per la morte del loro genitore.

Non essendo presente che un solo senatore segretario, anche per oggi prego l'onorevole senatore Canonico, che fu eletto a talé ufficio in precedenti sessioni, di voler fungere da segretario.

Congedi.

PRESIDENTE. Chiedono un congedo per motivi di famiglia, il signor senatore Pasolini di 20

giorni, e per 2 giorni i signori senatori Rasponi Taverna, Colonna Fabrizio, Barracco, Tabarrini, Di San Giuseppe, Barsanti, Mangilli, Di Baucina, Massari, Cappelli, Di Sambuy, Guala, e Righi; il signor senatore Ferrero di un mese per motivi di ufficio.

Se non vi sono opposizioni questi congedi si intenderanno conceduti.

Discussione del progetto di legge: « Modificazioni alla legge 28 febbraio 1892, n. 75, circa il servizio di navigazione attraverso lo stretto di Messina » (N. 170).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: Modificazioni alla legge 28 febbraio 1892, n. 75, circa il servizio di navigazione attraverso lo stretto di Messina.

Si dà lettura del disegno di legge.

Il senatore CANONICO, ff. di segretario, legge il progetto.

(V. Stampato n. 170).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo progetto di legge. Ha facoltà di parlare il signor senatore Cavalletto.

Senatore CAVALLETTO. È evidente l'utilità di questo disegno di legge, al quale io darò ben volentieri il mio voto, ma osservo che il funzionamento dei piropontoni sarà frequentemente interrotto secondo le condizioni del mare e quindi sorgerà la necessità di quella comunicazione più sicura fra la penisola e l'isola, che è nel desiderio di tutti.

Tanto per i riguardi commerciali, quanto per i riguardi militari della difesa, più pronta e più sicura, dell'isola, in caso di guerra, questa utilità, anzi necessità si presenta evidente: tanto più che vicino alla Sicilia abbiamo certi amici che si dicono nostri fratelli, ma nel fatto sarebbero come i due fratelli, figli dell'antico padre Adamo.

Io credo che se non subito, perchè le condizioni della nostra finanza vi fanno ostacolo, non passerà molto che si sentirà la necessità di una comunicazione sub-marina pel passaggio dello stretto di Messina; ed io pregherei l'onorevole ministro di riprendere e di spingere a questo scopo gli studi.

Un progetto abbastanza concreto deve essere stato compilato da un distinto ingegnere, nostro amico, l'onorevole Gabelli, pur troppo per immatura morte perduto alla patria e alla scienza; studi geologici su quel sotto-passaggio marino furono fatti anche da un distinto ingegnere delle miniere, dall'esimio Emilio Cortese figlio del chiarissimo generale medico, l'illustre Francesco Cortese; sicchè studi ne abbiamo di bene avviati, e conviene proseguirli e concretarli affinchè quando sia possibile si venga alla esecuzione dell'opera; non sarà un'impresa tale poi da spaventare il paese, perchè se si eseguono anche presentemente tronchi di ferrovia di problematico e quasi nullo vantaggio, che costano somme rilevanti, con spesa probabilmente minore, data la opportunità, si potrà, anzi si dovrà eseguire il sotto-passaggio dello stretto di Messina che a mio avviso è di assoluta necessità.

Quindi io raccomando che questi studi si spingano e si concretino in modo sicuro perchè quando venga l'occasione favorevole si possa presentare un progetto di legge e si appaghino i voti e dei Siciliani, e del resto degli Italiani.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*. Prima che risponda il signor ministro alla patriottica avvertenza del collega Cavalletto, io mi credo in dovere di far noto al Senato e al signor ministro che l'Ufficio centrale si associa di tutto cuore al voto fatto dall'onorevole Cavalletto.

In appoggio del quale voto, io aggiungo questa indicazione di fatti.

Non è un problema nuovo per il Ministero dei lavori pubblici il passaggio sottomarino dello stretto di Messina.

Sotto l'Amministrazione del 1876 e del 1877, ministro dei lavori pubblici l'onor. Zanardelli, per iniziativa dell'allora ministro del commercio, si tentò d'imprimere qualche movimento all'idea, nel senso di studiare seriamente il modo pratico di sciogliere il problema.

Anche prima degli studi cui ha accennato l'onor. Cavalletto, ce n'erano stati altri; ma erano stati riconosciuti come studi di saggio, e fu detto perfino di mera accademia.

Rammento lo scritto, che parmi rimonti a oltre venti anni fa, mi sembra sia del 1870, di un giovane ingegnere, il Navone, piemontese, il quale portava la spesa totale occorrente a 35 milioni di lire, ed esagerando l'utile del tragitto, sperava si sarebbe trattato di spesa tutta quanta produttiva, se non pure da lasciare un qualche prodotto netto: tenuto conto soprattutto dell'elevazione conseguente del reddito chilometrico delle linee ferroviarie toccanti lo stretto.

Nel 1877, il ministro del commercio commise gli studi del sottosuolo dello stretto, dal riguardo geologico, ad un professore messinese; e tali studi furono fatti e inviati indi all'Esposizione universale di Parigi.

Più tardi, la cosa fu messa in via di studio ufficiale. Però rimase nel campo dei desideri fino al 1880, quando il ministro Baccarini prese talmente a cuore il concetto, che propose e ottenne dal Parlamento lo stanziamento in bilancio della somma di L. 100,000, che non se mai furono spese, per eseguire gli studi tecnici, economici e finanziari.

Più tardi ancora, la Società veneta, diretta allora da persona che ora appartiene al Senato, tentò condurre per intero suo conto gli accen-

nati studi, nel fine di compiere un affare. Da essi, venne un progetto, che portava l'intera spesa a lire 52,000,000, o poco più. Si riconosceva che l'accennata somma non si discostava gran fatto dal vero. Cotesti sono appunto gli studi del Gabelli.

Ricordo che allora calcolavasi che, lo Stato garantendo gl'interessi del capitale da investire, non ne avrebbe compromesso che interno ad una metà.

Ora si afferma che le difficoltà di carattere tecnico possono essere superate. Se così è, dal riguardo economico non potrà mancare la più larga convenienza; quando si pensi che allo Stato, proprietario delle Sicule e delle continentali, non potrà far difetto pel maggiore reddito di queste un margine da far fronte alla nuova spesa.

Comunque si presenti poi la questione economica, egli è fuori dubbio che è di tutta ragione, così dal lato morale, come da quello politico e soprattutto militare, che gli studi non siano più oltre trasandati.

Quindi il signor ministro riprenda la cosa in esame, e veda, compatibilmente con l'indirizzo che terrà nel sistema di iniziare i lavori, che cosa, in un avvenire non lontano, possa fare il Governo.

Venendo al progetto di legge, dirò che il relatore quasi si è limitato a fare una parafrasi delle relazioni del sig. ministro.

La legge si accetta con doppio intento: perchè si è sicuri che con essa si apporterà un reale immediato miglioramento; e perchè essa costituisce un principio, che dev'essere più oltre, in via amministrativa o, se occorre, legislativa, migliorato nella sua applicazione.

Il sistema seguito fin qui per il tragitto dello stretto, non solo non è stato di utilità, ma, come ho avuto altre volte occasione di rilevare, ha costituito un ostacolo artificiale contro il movimento dei viaggiatori e soprattutto delle merci tra l'isola e il continente.

Se lo Stato non vi si fosse minimamente ingerito, se si fosse lasciato all'interesse, alla libera iniziativa e responsabilità dei privati, il trovar modo di provvedere ai trasporti tra la Sicilia e il continente, indubbiamente l'industria privata avrebbe messo in atto dei mezzi di una qualche utilità.

Invece, che cosa si è fatto col famoso contratto della Società di navigazione?

Si è accordato tacitamente un privilegio e un monopolio; chè di fatto è stata interdetta ogni concorrenza all'industria privata.

Per poco in vero che si fosse essa affacciata, i massimi delle tariffe viaggiatori e merci sarebbero divenuti minimi per la Società concessionaria; nè si sarebbero tenuti a lungo minimi, chè, come fatalmente fa la Navigazione Generale, appena allontanatisi i concorrenti, che sempre dovrebbero fallire ove volessero ingaggiar lotta con la Società sovvenzionata, questa sarebbe ritornata ai massimi delle sue tariffe.

Tale è la ragione per cui fu scarsissima la mia fede nella bontà della legge, che ultimamente ha votato il Senato, sui servizi marittimi.

Del resto, l'esperienza di lunghi anni ha provato che non è stato possibile che la industria privata mai tentasse di venire in concorso colla Società Florio che ha provveduto al servizio dello stretto.

Invece, malgrado la concorrenza della potente Società di navigazione, e malgrado quella specie di privilegio assicurato pel tragitto tra Reggio e Messina, appena è stato aperto il tronco di ferrovia che mette capo a Villa San Giovanni, è sorta l'industria privata; per codesto punto, in relazione a Messina, non è alcuna sovvenzione dello Stato, e a intera spesa, rischio e utile dell'industria privata, si è impresso un movimento abbastanza importante, sì per i viaggiatori come per le merci.

Applicando pertanto la legge in esame, si conseguirà un notevolissimo vantaggio rispetto allo stato presente di cose.

Come fu avvertito però dall'Ufficio centrale, in nome del quale anche ebbi a riferire quando si trattò dell'altro disegno che è la legge del febbraio 1892, che ora viene modificata in alcuni articoli, è bene che il Governo porti la sua attenzione sul punto ch'io credo più importante, quello del diritto fisso da applicare alle merci nel passaggio dello stretto.

È ben vero che la Società Sicula ha accettato ciò che fu votato allora dal Parlamento, vale a dire il diritto fisso di due lire a tonnellata, anzichè di tre lire come era stabilito nel compromesso firmato prima della legge dalla So-

cietà Mediterranea; ma anche allora si fece avvertire che per un tragitto così breve anche due lire a tonnellata elevano praticamente il prezzo del trasporto al triplo per lo meno del prezzo ordinario dei trasporti in ferrovia; e forse più del triplo, se si tien conto che sui materiali, oltrechè sui prodotti agricoli, per necessità di cose, devono darsi al commercio grandi agevolanze sotto forma di minimo costo di tonnellata-chilometro.

Ora io capisco che la Società appaltatrice del servizio dello stretto ha diritto di curare i suoi interessi e però possa opporsi a un ribasso del diritto fisso. Ma poichè in quella legge c'è un articolo che non subisce modificazione in questa legge, per il quale è data facoltà al Governo di utilizzare in servizio del commercio la sua partecipazione, attenuandola cioè in beneficio della Società, e da questa ottenendo patti sempre migliori, specie nel costo dei trasporti; così anche in questa occasione si fa una raccomandazione al signor ministro, perchè, all'attuazione del servizio, veda, anche facendo un qualche sacrificio su quella percentuale ormai ridotta al 35 per cento del prodotto, veda, io dico, se non convenga incoraggiare maggiormente il traffico, sacrificando una parte della partecipazione medesima.

Questo facendo, la finanza dello Stato, a mio giudizio, non incontrerà alcun sacrificio; dappoichè l'aumento del traffico indubbiamente deve compensare l'abbandono di parte della quota percentuale del prodotto. Ma ove anche cosiffatto compenso non vi fosse, a parte altre utilità indirette, deve riuscire rimarginata a cento doppi la perdita, dal maggior prodotto delle linee che sono proprietà dello Stato, così nel continente come nell'isola.

Non aggiungo altro.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GENALA, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Cavalletto, pensando al futuro ha espresso un'idea ardita, di fare un tunnel subacqueo, con cui l'isola di Sicilia venga più direttamente unita al continente mediante la strada ferrata.

Per risolvere questo problema la legge del 1879 stanziò alcuni fondi perchè venisse stu-

diato ed esaminato in via preliminare. E qualche studio preliminare è stato fatto, sia per il sottopassaggio, sia per un ponte che passasse sopra lo stretto; lo che dimostra che la fantasia degli ingegneri non è così scarsa come si potrebbe supporre.

Ma non ostante gli studi fatti, credo necessario di farne altri. Noi vediamo che anche fra la Francia e l'Inghilterra si sta studiando un sottopassaggio di ben altra importanza pel quale, le difficoltà tecniche, lasciando in disparte le politiche e le militari, sono molto maggiori. Non dobbiamo dunque abbandonare del tutto l'idea di poter tentare un giorno anche lo sperimento del passaggio subacqueo dello stretto. Ma questi esperimenti richiedono non solo l'ardire dell'animo, che non ci manca, ma altresì la capacità della finanza, ed è qui la difficoltà.

Questa stessa legge del 1879, che aveva decretato gli studi dello stretto di Messina, ci costa su per giù un miliardo e 400 milioni più di quello che si supposeva, e questa fu la principale ragione per cui non si pensò più al sottopassaggio dello stretto. Ma non per ciò esso deve essere abbandonato.

Non chiederò immediatamente i fondi, ma ritengo che il Ministero dei lavori pubblici non può porre nel dimenticatoio lo studio di una cosa che ha tanta importanza, così sotto l'aspetto politico e nazionale come sotto l'aspetto militare. Però siccome ogni giorno ha il suo compito, il nostro compito è ora di attraversare lo stretto valendosi del mare, e attraversarlo in condizioni tali che il servizio sia ben fatto e le tariffe siano tali da facilitare e aumentare il movimento attraverso lo stretto. Finora, come osservava il relatore, le tariffe erano, si può dire, proibitive. Il viaggiatore pagava, supponiamo, quattro lire; passando in servizio cumulativo le merci pagavano 15 lire; tanto valeva prescrivere che nessuna merce passasse in servizio cumulativo.

Base dell'attuale progetto è la riduzione delle tariffe; esse saranno infatti ridotte ad un quindicesimo del prezzo ora in vigore, perchè il nostro concetto è questo, di considerare lo stretto come un tronco di strada ferrata, e quindi la stessa tariffa si applica come alla ferrovia anche allo stretto che sarà computato per 15 chilometri, distanza che è poi anch'essa minore di

quella che sarà effettivamente percorsa dal piroscalo.

Dapprima anzi erasi voluta considerare la percorrenza reale del tragitto di 23 chilometri, ma ora è stata ridotta a 15; e in tal maniera credo che il servizio potrà essere fatto, in modo da attirare a sé una grande parte del traffico locale. Quando verrà il giorno della apertura dell'Eboli-Reggio da un lato e della Messina-Patti-Cerda dall'altro, si potrà avere anche un servizio tra Messina e Villa S. Giovanni, il quale abbrevierà ancor più il percorso dei trasporti, e questo nuovo servizio si renderà maggiormente necessario quando sia aperta la linea Eboli-Reggio, perchè i viaggiatori di quella linea scenderanno a Villa S. Giovanni per andare a Messina. Non faremmo un buon affare obbligandoli ad andare fino a Reggio.

Il servizio si deve fare dove e come ai viaggiatori fa comodo; chi serve il pubblico deve andare dove il pubblico vuole essere servito, e servito nel modo migliore.

L'onorevole Majorana ha osservato che il diritto fisso è alquanto grave. Non lo nego; ma risponde alla spesa effettiva. Non pertanto terrò conto della sua raccomandazione e del modo come egli interpreta la legge del 1892 per vedere in ogni caso di agevolare anche sotto questo aspetto il servizio dello stretto, che sarei desiderosissimo di vedere prontamente attuato, e che speravo potesse essere sistemato con la legge del 1885, nell'occasione in cui si è dato un nuovo assetto a tutto il riordinamento ferroviario.

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

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

L'art. 3 della legge 28 febbraio 1892 n. 75 è sostituito dal seguente:

« La Società dovrà altresì provvedere i rimorchiatori, i pontoni ed i piro-pontoni in numero sufficiente ai bisogni del traffico ad esclusivo giudizio del Governo, per eseguire il trasporto delle merci, tanto in colli sciolti, come nei vagoni a carico completo senza trasbordo delle merci in essi contenute.

« I pontoni ed i piro-pontoni saranno armati di binari, e capaci ciascuno al trasporto riunito di sei vagoni carichi delle categorie in circolazione sulle strade ferrate, compresi i carri-cisterne pel trasporto dei liquidi.

« I rimorchiatori o i pontoni e i piro-pontoni dovranno esser forniti di stiva adatta al trasporto delle merci in colli sciolti di ogni natura.

« Anche detto materiale galleggiante dovrà essere conforme ai tipi ed ai disegni che indicherà il Governo.

(Approvato).

Art. 2.

« L'art. 8 della legge 28 febbraio 1892 n. 75 è sostituito dal seguente:

« Alla Società esercente sarà corrisposto per questo servizio una sovvenzione annua non eccedente L. 130,000 (centotrentamila), più una partecipazione non superiore al sessantacinque per cento del prodotto lordo derivante dai trasporti di persone e di cose eseguiti col materiale galleggiante adibito al servizio dello stretto. La restante parte del prodotto lordo rimarrà devoluta allo Stato.

« L'Amministrazione delle regie poste continuerà a pagare, a titolo di rimborso spese, alla Società esercente per il trasporto delle corrispondenze attraverso lo Stretto, i corrispettivi fissati dall'art. 3 della Convenzione e del quaderno d'oneri per i servizi della Sicilia annessi alla legge del 15 giugno 1877, n. 3880 (serie 2^a). Per i pacchi postali pagherà i corrispettivi stabiliti per lo stesso titolo sulle strade ferrate.

« I piroscafi addetti al servizio attraverso lo stretto, godranno delle prerogative che sono o saranno accordate ai piroscafi postali ».

(Approvato).

Art. 3.

Per la provvista del materiale di nuova costruzione occorrente al servizio dello Stretto si applicheranno le norme per le provviste del materiale fisso e mobile delle strade ferrate, contenute nei capitolati annessi ai contratti d'esercizio delle reti ferroviarie, approvati con legge 27 aprile 1885, numero 3048 (serie 3^a).

(Approvato).

Art. 4.

All'articolo 12 della legge 28 febbraio 1892, n. 75, è sostituito il seguente:

« La Convenzione da stipularsi avrà principio non più tardi del 1° gennaio 1894, e si estenderà a tutto il primo periodo dei contratti di esercizio in vigore per le reti ferroviarie; approvati colla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3^a) ».

(Approvato).

Art. 5.

I lavori occorrenti per gl'impianti ferroviari negli scali marittimi a Reggio e Messina, per sistemare convenientemente il servizio che è oggetto della presente legge, saranno rispettivamente considerati come il completamento delle linee da Eboli a Reggio e da Patti a Messina, e vi sarà provveduto coi fondi della costruzione di queste linee e colle norme vigenti per siffatti lavori.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Todaro.

Senatore TODARO. A proposito dell'art. 5 della legge in discussione, richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla stazione ferroviaria di Messina.

Per regolare il servizio ferroviario, com'è detto in questo articolo, occorre l'impianto di una nuova stazione a Messina, giacchè quella esistente è insufficiente al movimento ed ai bisogni di tale servizio.

L'attuale stazione ferroviaria di Messina, anzichè corrispondere all'importanza ed alla popolazione di quella illustre città, sembra la stazione di un comunello quale si osserva, a cagion d'esempio, in uno dei piccoli comuni vicini alla capitale.

L'errore rimonta all'epoca della costruzione di quella ferrovia, e la colpa principale ricade sulla rappresentanza municipale di allora che non seppe tutelare e provvedere, come si conveniva, agli interessi, ai bisogni e direi anche al decoro della città di Messina.

Ma ora la questione è mutata, poichè l'ingrandimento di quella stazione diviene un supremo bisogno di tutto il servizio ferroviario, e quindi è d'interesse non soltanto locale ma soprattutto generale. Quando infatti sarà aperta

la linea Eboli-Reggio e la Messina-Cerda-Palermo, quella stazione diverrà testa di linea di tutta la rete sicula, e sarà l'anello di congiungimento di tutte le linee ferroviarie dell'isola con quelle del continente. Il suo movimento sarà grandissimo e la sua importanza sarà non solo commerciale, ma, in grado eminente, strategica e militare. Quindi occorrerà avere in Messina non solo una grande stazione ferroviaria con tutti i locali ampi e spaziosi, ma altresì fornita di tutti i mezzi e soprattutto di grandi officine meccaniche; anzi, a mio avviso, per ragioni strategiche e militari, oltrecchè per ragioni tecniche, dovrebbe risiedere a Messina il centro di tutte le officine meccaniche ed il deposito principale del materiale mobile.

Le officine meccaniche sono inoltre necessarie a Messina pel bacino di carenaggio: queste si potrebbero collegare con quelle della ferrovia e così servirebbe il loro ufficio ad entrambi gli scopi.

Il bacino, di carenaggio quale è adesso, senza le officine meccaniche e senza il corredo delle cose necessarie pei lavori che in esso devono compiersi, ha servito e serve poco o nulla. È cosa dolorosa il vedere che spesso da noi le migliori intraprese falliscono, perchè non sappiamo fare le cose complete. È questo il caso del bacino di carenaggio di Messina. Quindi richiamo l'attenzione del signor ministro dei lavori pubblici sopra quest'altro importantissimo argomento, e sono lieto che sia presente il ministro della marina, al quale rivolgo pure la mia preghiera riguardo al bacino di carenaggio, affinchè entrambi i due ministri si mettano d'accordo e trovino modo acciocchè un'opera che è costata tanti milioni allo Stato sia resa utile e, bene avviata, possa essere fonte di aiuto per Messina la quale in questo momento ha bisogno di molte risorse.

Messina fino al 1860 fu l'emporio del commercio. Essa faceva non solo il commercio principale dell'isola e delle Calabrie, ma altresì gran parte del commercio dell'Oriente coll'Occidente.

Quanto mutamento d'allora ad oggi! Ogni volta che vado a Messina, a me, che la conoscevo così fiorente, mi si restringe l'animo!

È vero che vi hanno concorso una quantità di circostanze estranee ed indipendenti dalla volontà umana; ma gli uomini che dal 1860 si

sono succeduti al Governo del nostro paese avrebbero dovuto pensare che Messina, la quale non ha grandi industrie nè un territorio fertile, non vive che di commercio. Ora anche quello, che si è fatto per agevolare il suo commercio, non ha approdato a bene perchè si è fatto incompletamente.

Invero sono stati costruiti i magazzini di porto franco. Ma strano a dirsi, essi hanno servito da ospedale per i colerosi.

Perchè? Perchè sono stati lasciati campati in aria, mancano i lavori necessari per congiungerli col movimento portuale e col movimento ferroviario.

È giusto questo? Ma passiamo oltre.

A Messina con la legge del 1889 era stato stabilito di doversi spendere 640,000 lire per fare le banchine, e questa somma doveva spendersi in 5 anni. Siamo alla fine del 1893, val quanto dire alla fine del quarto anno, e non si è speso niente.

Io lamento ciò, e vi richiamo particolarmente l'attenzione del ministro dei lavori pubblici, augurandomi che egli, patriota come è, volgerà il suo occhio benevole verso Messina per cercare, per quanto è possibile, di riparare ai danni di quella nobile e patriottica città, che è stata tanto benemerita della libertà ed unità della patria comune e che, perduto il suo commercio, diverrebbe la Cenerentola delle città italiane.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GENALA, *ministro dei lavori pubblici*. Col progetto di legge presente, anche Messina si avvantaggia, perchè il servizio che ora si fa male, si farà molto meglio trasportando senza trasbordo dall'una all'altra parte dello stretto i vagoni carichi sui piro-pontoni. Quindi non soltanto sarà migliorato il servizio dei viaggiatori, ma più ancora quello delle merci.

Sarà per conseguenza necessaria la prolungazione dei binari fino alle banchine del porto di Messina che ora si arrestano alla stazione. E dove occorresse si potrà anche costruire sul porto una tettoia per il servizio dei viaggiatori e quanto occorre per il carico o scarico delle merci.

Quanto alla stazione di Messina, essa è nelle stesse condizioni in cui si trovano moltissime

altre d'Italia, che furono costruite con molta economia, e poi si dovettero ampliare in conseguenza dell'apertura di nuove linee.

Quando sarà finita la Palermo-Messina, si dovrà probabilmente provvedere a un ingrandimento anche della stazione di Messina, perchè è evidente, che essendo la nuova linea più breve e più rapida, una grandissima parte del traffico che ora prende la via di Catania, prenderà la via più diretta. Ma questi ampliamenti, si dovranno fare in parte coi fondi della linea ora in costruzione.

Quanto alle officine ho già dato ordine, da tre o quattro mesi, che vengano ampliate. Questo ampliamento è necessario perchè si sono aperti circa 300 chilometri di nuove linee, e il traffico è molto aumentato sia in conseguenza di questo ampliamento della rete, sia in conseguenza della diminuzione delle tariffe fatte con le convenzioni del 1885.

Questo aumento di traffico è assai maggiore di quello che appare dalla statistica dei prodotti lordi della rete, perchè l'incremento di questi non corrisponde proporzionalmente al maggiore quantitativo di merci trasportate, essendosi in misura assai notevole ridotte le tariffe, segnatamente per gli zolfi e per alcuni altri prodotti.

Ho quindi autorizzato una spesa dalle quattrocento alle cinquecento mila lire per migliorare le officine di Messina, le quali non permettevano di riparare prontamente e bene il materiale, come la Società ha contrattualmente obbligo di fare.

Quanto poi alla influenza che queste officine possono avere sul bacino di carenaggio, credo che sarà assolutamente nulla. Noi immaginiamo dei bisogni che per ora non ci sono. Una nave non va apposta a Messina per entrare in bacino. Bisogna prima di pensare ai bacini, pensare ad aumentare il movimento del porto.

Molte sono le ragioni della depressione economica e morale in cui si trova Messina. Sarebbe lungo il dirle tutte e bisognerebbe cominciare dall'abolizione dei porti franchi che è stata decretata per ragioni d'interesse generale.

Alla navigazione a vela si è sostituito ora il piroscifo. La vela aveva bisogno di porti comodi e sicuri dai venti; il piroscifo invece cerca la facilità del carico e dello sbarco. Ciò ha formato la fortuna di Catania.

Prima si sbarcava a Messina, adesso si sbarca a Catania. E oltre a Catania fanno concorrenza a Messina anche altri porti, come Porto Empedocle, Licata e via discorrendo.

Con questa concorrenza qualcuno necessariamente va a capo rotto. Mi duole che Messina abbia molto sofferto e sono disposto a fare il possibile per migliorare le condizioni di quella provincia, la quale non essendo ricca non può quindi riparare con altri mezzi economici a quelli che le vengono meno.

È un fatto che nella legge del 1879 è stanziata una somma per ampliare le banchine nel porto di Messina e ogni cosa, si può dire, sarebbe pronta per fare gli appalti.

Ma prima di fare gli appalti, voglio studiare meglio la questione sotto tutti gli aspetti. Il progetto non contempla che l'allargamento della banchina per acquistare uno spazio maggiore, mentre invece il problema è più complesso.

Ho dato perciò ordini che siano fatti altri e migliori studi. La somma disponibile vorrei spenderla meglio. Anche dedicandola, se così si vuole, a un maggior ampliamento della banchina, l'ampliamento potrebbe convenire di farlo in modo diverso da quello che si è progettato. Dovendo servire il porto di Messina agli approdi diretti, può darsi che invece di un puro e semplice ampliamento di banchina, convenga fare qualche molo sporgente, il quale permetta di fare più agevolmente gli approdi.

Questa non è che un'idea, non è una risoluzione che abbia preso, ed è appunto per ciò che è stato ordinato di fare gli studi di cui ho parlato, diretti a vedere quale sia il modo migliore di spendere la somma che abbiamo disponibile. E questo si collega col progetto di legge che il Senato ha avuto la compiacenza di votare ieri per alzata e seduta, il quale dà facoltà al ministro, d'accordo coi comuni, di variare alcune opere portuali per sostituire a quelle già progettate altre che siano riconosciute di maggiore utilità.

Questa e non diversa è la ragione per cui non ho affrettato l'appalto di un lavoro che, eseguito senza essere abbastanza studiato, poteva farci sciupare 700 od 800 mila lire, oltre a quelle già sciupate in altri porti.

Quanto ai magazzini, si suole fare questo ragionamento: a Genova ci sono i magazzini che vanno bene, dunque facciamoli dappertutto.

È su questo *dunque*, che il ragionamento zoppica. Bisognerebbe che le condizioni fossero identiche dappertutto. Dove non lo sono si sciupano i capitali inutilmente.

Noi in molti riguardi abbiamo speso ingenti somme, ma si può affermare che molte delle spese fatte furono fatte male.

Adesso, poichè abbiamo poco da spendere, prima di farlo, vediamo un po' di studiare minutamente ed accuratamente le cose per vedere se quello che occorre si può fare con minore dispendio, e se l'opera può servire utilmente.

Non si deve procedere in base a comparazioni ed esempi, ma in base a studi diretti, e quanto più è possibile sperimentali.

Questi sono i criteri a cui mi ispirerò nello studiare ciò che concerne il porto di Messina; e prima di prendere qualsiasi deliberazione, mi rivolgerò a quel Comune onde chiedere i suoi lumi ed il suo giudizio.

Senatore TODARO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore TODARO. Ringrazio l'onorevole ministro di quanto ha detto e ne prendo atto.

Riguardo ai magazzini debbo dire che se essi non funzionano, non è perchè le condizioni di Messina siano diverse di quelle di Genova e di Napoli, ma è perchè avete fatto i magazzini in aria, senza comunicazione, nè col porto perchè mancano tutte le condizioni necessarie per lo scarico ed il carico delle merci; nè colla ferrovia, perchè non vi è ancora la viabilità opportuna ed i mezzi per facilitarne il movimento.

Come volete che in queste condizioni essi possano funzionare?

Eppure la questione dei magazzini è interessantissima per una città commerciale come Messina, la quale per la sua speciale posizione rimane sempre l'anello di congiunzione fra l'isola ed il continente, ed il punto intermedio fra l'Europa, l'Africa e tutto l'Oriente.

Io ricordo in proposito che fino a ieri c'erano magazzini particolari affittati a più di una Compagnia, tanta era la ricerca loro pel deposito delle merci.

La questione quindi dei magazzini è vitalissima per Messina forse più ancora che per Genova e per Napoli, dove tale questione è stata risolta in modo soddisfacente.

Ella dunque, signor ministro, deve rimettere in carreggiata questi magazzini, cioè in collè-

ganza colla ferrovia e col movimento portuale. Vedrà che allora funzioneranno bene.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola pongo ai voti l'articolo 5.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 6.

Al percorso marittimo attraverso lo Stretto è assegnata una dotazione di materiale rotabile per trasporto di merci, dell'ammontare di lire 150,000 (lire centocinquantamila), da imputarsi sul fondo di cui al n. 25 della tabella A annessa alla legge 10 aprile 1892, n. 185. L'acquisto di detto materiale sarà fatto colle norme delle provviste analoghe per le reti ferroviarie, come dai capitolati di esercizio approvati colla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3^a).

(Approvato).

Art. 7.

Alla data dell'apertura della linea Eboli-Reggio, la Società esercente dovrà attivare un servizio di navigazione tra Villa San Giovanni e Messina, in corrispondenza coi treni della linea suddetta, senza che per questo nuovo servizio le siano dovuti altri corrispettivi oltre quelli che le sono accordati per il servizio fra Reggio e Messina.

Soltanto nel caso in cui occorresse di provvedere nuovo materiale galleggiante, potrà esserle dal Governo concesso adeguato compenso.

Senatore TODARO Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore TODARO. Su questo articolo dirò una sola parola. Quando sarà aperta la linea tra Messina e Villa San Giovanni, bisogna che il vapore accosti onde vi si possa imbarcare comodamente i passeggeri ed il bagaglio loro.

Bisogna quindi che ci sia, per quanto piccolo, un imbarcadere.

Io conosco quella rada e per questo parlo, e anzi dirò che nello stato attuale non si può imbarcare, non dico col tempo cattivo, il che non è raro avvenga nello stretto di Messina, ma neanche quando il mare è appena mosso.

Quindi bisogna farlo un imbarcadere, o a Villa San Giovanni, o meglio nel vicino porto

detto Canetello, dove ci è un seno che potrebbe ridursi in maniera da servire non solo per approdo, ma benanco per riparo del vapore in tempo di burrasca.

Mi permetto di fare queste osservazioni al signor ministro affinché egli voglia pensare a questa spesa, altrimenti facciamo le leggi, e quando poi siamo alla loro esecuzione, falliscono; e nel caso in contemplazione facciamo che non accada quello che è avvenuto nei magazzini del porto franco di Messina.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GENALA, *ministro dei lavori pubblici*. Chi deve fare la strada per i magazzini è il concessionario od il municipio e non il Governo. È la stessa storia dei magazzini di Venezia che vennero fatti, ma non fu fatto il binario perchè non vi sono merci; se queste vi fossero, creda l'onore. Todaro che il binario sarebbe stato fatto. Ma lasciamo questa questione da parte.

Col servizio che si fa oggidì dai privati fra Reggio e Villa San Giovanni, nell'ultimo anno furono trasportati 190 mila viaggiatori. L'onorevole Todaro dice che bisogna ampliare questo servizio ed indica la necessità di costruire due moli, uno che sarebbe a Villa San Giovanni e l'altro in una insenatura vicina, che potrebbe essere Canetello. Non creda che ciò mi sia sfuggito; anzi le dirò che ho mandato colà un ingegnere, il quale mi ha già riferito anche su questo punto.

Qualche cosa potrà esser fatta specialmente d'accordo col Ministero della guerra, ma non molto. E dico, soltanto qualche cosa, perchè in verità abbiamo nella legge del 1889 più di 2 milioni di spese, e non so come potremmo sostenere il bilancio dello Stato, se ogni due chilometri si facesse un porto.

Del resto in quella località la costruzione di un porto può essere un affare molto serio, tanto più che lì la tranquillità delle acque non si potrebbe avere.

Oggi i viaggiatori scendono a Villa San Giovanni ed approdano con una barchetta come si fa in molti porti d'Italia, ad esempio a Napoli. Quindi, ciò che si potrebbe fare, è di studiare un ponte sporgente a Villa San Giovanni, e farlo in modo che possa eventualmente seguire lo alzarsi e lo abbassarsi della marea, in

guisa che il piroscalo, tranne i casi in cui il mare sia molto cattivo, possa accostare al ponte e sbarcare direttamente i viaggiatori.

Ecco quello che può farsi, e credo che questo sia utile per i viaggiatori ed eventualmente anche per i militari, perchè dal punto di vista militare se volessimo fare delle opere che permettessero di imbarcare il materiale da guerra, bisognerebbe spendere certo 5 milioni; mentre, ripeto, a Reggio si farà appunto tutto quello che è necessario per imbarcare vagoni, materiale da guerra, artiglierie, cavalleria, tutto quello che si vuole.

E questo per me è pure uno degli scopi del presente progetto di legge. E siccome abbiamo le somme per legge stanziato, per ottenere questo risultato basterà prendere una parte soltanto di quelle somme. I progetti che io ho, portano a poco più di 400,000 lire.

Ora, con 400,000 lire noi facciamo un discreto ampliamento del porto di Reggio, e facciamo tutto quanto è necessario, compreso l'arredamento della ferrovia con 3 o 4 binari, con grue relative, il che, secondo il mio modo di vedere, potrà servire largamente anche in tempo di guerra. E così noi avremo un discreto servizio di viaggiatori fra Villa San Giovanni e Messina; di più avremo un ottimo servizio di viaggiatori e merci fra Messina e Reggio.

Oggi noi sciupiamo, mi consenta il Senato questa parola, 63,000 lire all'anno per fare un servizio negativo attraverso lo stretto.

Invece, dopo questa legge, spenderemo forse nei primi anni 20 o 25,000 lire di più, ma avremo il servizio fatto bene, che potrà provocare nuovo traffico e portarlo sopra la linea calabrese, la quale altrimenti darebbe ben scarso profitto, con danno dello Stato per la partecipazione che esso ha nel prodotto lordo della strada ferrata.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola pongo ai voti l'art. 7.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 8.

Allo scadere del contratto, il Governo avrà facoltà di riscattare il materiale galleggiante provveduto dalla Società per questo servizio in conformità agli articoli 2 e 3 della legge 28 feb-

braio 1892, n. 75, rimborsando alla Società stessa il prezzo d'acquisto debitamente accertato del materiale medesimo.

Il detto prezzo d'acquisto sarà per altro diminuito dell'importo corrispondente alle perdite e al deprezzamento che il materiale avesse subito per difetto di manutenzione.

(Approvato).

Art. 9.

Alla convenzione da stipularsi colla Società esercente ed ai contratti per lavori e provviste contemplate dalla presente legge, sarà applicata la disposizione concernente il diritto fisso e la tassa di registro e bollo, di cui nei contratti di esercizio delle Reti ferroviarie, approvati con la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª).

(Approvato).

Questo progetto sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del progetto di legge: « Conversione in legge del regio decreto 11 maggio 1893 riguardante i funerali del compianto comm. Federico Seismit-Doda, già deputato al Parlamento italiano » (N. 172).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del progetto di legge: Conversione in legge del regio decreto 11 maggio 1893 riguardante i funerali del compianto comm. Federico Seismit-Doda, già deputato al Parlamento italiano.

Si dà lettura del progetto di legge.

Il senatore CANONICO, *ff. di segretario*, legge: (V. Stampato n. 172).

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

Nessuno domandando la parola passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Il regio decreto 11 maggio 1893, n. 253, con cui fu stabilito che fossero fatti a spesa dello Stato i funerali del compianto comm. Federico Seismit-Doda, già deputato al Parlamento e già ministro delle finanze, è convertito in legge.

(Approvato).

Art. 2.

La spesa relativa sarà imputata al capitolo 7 del bilancio del Ministero dell'interno per l'esercizio 1892-93, al quale sarà portato un aumento di L. 1087 75 da prelevarsi sul fondo di riserva per le spese impreviste.

(Approvato).

Anche questo disegno di legge si rimanda alla votazione segreta.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Ora passeremo alla votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge approvati per alzata e seduta nelle sedute antecedenti ed in quella d'oggi:

Pensione di riposo al personale degli Istituti d'istruzione provinciali e comunali che passò e passerà al servizio dello Stato;

Modificazioni alla legge 14 luglio 1889, n. 6280, per la costruzione di nuove opere portuali;

Approvazione di maggiori assegnazioni su alcuni capitoli e diminuzioni su altri capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1892-93;

Approvazione della maggiore spesa di lire 77,860 75 da iscriversi nel bilancio 1892-93 della pubblica istruzione;

Autorizzazione per concedere a trattativa privata alla provincia di Lucca l'affitto trentenario dei canali irrigatori lucchesi;

Prolungamento del termine al periodo di restituzione dei prestiti concessi ai sensi degli articoli 8 e 14 della legge 31 maggio 1887, n. 4511, sui provvedimenti di favore pei danneggiati dai terremoti nelle provincie di Genova e Portomaurizio;

Estensione ai depositi franchi della istituzione delle fedeli di deposito e delle note di pegno *warrants*.

Modificazioni alla legge 28 febbraio 1892, n. 75, circa il servizio di navigazione attraverso lo stretto di Messina;

Conversione in legge del regio decreto 11 maggio 1893 riguardante i funerali del compianto comm. Federico Seismit-Doda, già deputato al Parlamento nazionale.

Prego i segretari di procedere all'appello nominale.

Il senatore CANONICO, *ff. di segretario*, fa l'appello.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Si procede alla numerazione dei voti.

Il senatore, *segretario*, VERGA C. fa lo spoglio delle urne.

PRESIDENTE. Dalla numerazione dei voti essendo risultato che il Senato non è in numero, la votazione è nulla, e si ripeterà in una prossima seduta.

Essendo così esaurito l'ordine del giorno, i signori senatori saranno convocati, per la prossima seduta, con avviso a domicilio.

La seduta è sciolta (ore 5).