

XCI.

TORNATA DEL 15 FEBBRAIO 1873

Presidenza del Vice-Presidente VIGLIANI.

SOMMARIO — *Sunto di petizioni — Urgenza chiesta dal Senatore Guiccioli per la petizione N. 4914 — Avvertenza del Senatore Chiesi — Urgenza dichiarata — Domanda del Senatore Torelli, approvata — Seguito dello sviluppo e presa in considerazione della proposta di legge del Senatore Torelli — Proposta del Senatore Mauri, approvata — Continuazione della discussione dello Stato di prima previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici pel 1873 — Lettura dei capitoli — Raccomandazioni dei Senatori Gadda e Caccia sulle categorie 6 e 7: Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali, e spese eventuali e Concorsi obbligatorii per opere stradali — Risposta del Ministro dei Lavori Pubblici — Raccomandazioni del Senatore Pepoli G. sulla categoria 9: Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di seconda categoria, cui risponde il Ministro — Raccomandazioni dei Senatori Sanseverino, Balbi-Piovera e Cerruti sul capitolo 24: Strade ferrate — Risposta del Ministro — Domanda del Senatore Gadda, cui risponde il Ministro — Raccomandazioni dei Senatori Di Bagno e Pepoli G. sul capitolo Telegrafi, ai quali risponde il Ministro — Approvazione delle categorie e dei totali parziali e generali della parte ordinaria — Nomina della Commissione per l'esame della proposta del Senatore Torelli.*

La seduta è aperta alle ore 3.

Non è presente alcun ministro; poco dopo entra il Ministro dei Lavori Pubblici, e più tardi intervengono il Presidente del Consiglio e il Ministro di Grazia e Giustizia.

Il Senatore, *Segretario*, MANZONI T. dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata che viene approvato.

Atti diversi.

PRESIDENTE. Si dà comunicazione al Senato del seguente sunto di petizioni.

« N. 4915. L'avvocato Gorritte Carlo, Consigliere di Appello in Palermo, fa istanza, perchè venga provveduto per legge al computo dell'interruzione di servizio per causa politica nella liquidazione della pensione agli impiegati civili.»

« 4916. Il Comizio Agrario del circondario di Piazza Armerina, fa istanza al Senato, perchè venga sospesa l'attuazione della legge 1 aprile 1871 per la riscossione delle imposte: »

« 4917. Parecchi droghieri, speciali, e confettieri esercenti nei circondarii di Genova e Chiavari, città di Savona e comuni di Camogli e Recco, nel complessive N. di 152, fanno istanza al Senato, perchè vengano respinti gli articoli 60 e 96 del progetto di nuovo Codice Sanitario. »

(*Petizioni aventi alcune delle firme autenticate da Notaio e dal Sindaco*).

« 4918. Parecchi dottori in N. di 52, e farmacisti in N. di 5, di Roma, fanno istanza al Senato, perchè sancisca disposizioni positive riguardo all'esercizio dell'omiotopia nel nuovo Codice Sanitario, e respinga la proibizione di

esercizio libero ai medici licenziati in Università o Collegi stranieri. »

Senatore GUICCIOLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore GUICCIOLI. Raccomando l'urgenza della petizione segnata dal numero 4914.

PRESIDENTE. È fra le petizioni presentate oggi, o fra le precedenti?

Senatore GUICCIOLI. È fra le precedenti.

Senatore CHIESI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CHIESI. Le petizioni da riferire, sebbene siano piuttosto numerose nell'elenco, si riducono a poche, perchè molte di esse sono già state trasmesse agli Uffici Centrali o alle Commissioni che hanno esaminato i progetti di legge sia del riordinamento giudiziario, sia del Codice sanitario.

A nome della Commissione perciò dichiaro che, tanto per la petizione cui ha accennato l'onorevole Senatore Guiccioli, quanto per le altre, essa è disposta a riferire quando piacerà al Senato, e quindi si mette agli ordini del Senato medesimo.

PRESIDENTE. La petizione di cui l'onorevole Senatore Guiccioli domanda l'urgenza, è della Camera di Commercio e d'Arti della provincia di Ravenna, la quale domanda al potere legislativo che venga emanata al più presto possibile una legge regolatrice dell'emissione fiduciaria dei biglietti delle varie Banche.

Senatore GUICCIOLI. È precisamente quella.

PRESIDENTE. Non facendosi alcuna osservazione, si intende accordata la chiesta urgenza, sebbene tutte le petizioni si possano considerare sempre come in istato d'urgenza, ed uno degli onorevoli membri della Commissione delle petizioni abbia assicurato che saranno tutte prontamente riferite.

Senatore TORELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole Senatore Torelli ha la parola.

Senatore TORELLI. Pregherei il Senato a volermi permettere di continuare lo sviluppo della mia proposta. Io so perfettamente quanto sia urgente procedere alla discussione degli altri progetti di legge che sono all'ordine del giorno; ma procurerò di essere breve più che sia possibile, per quanto però lo comporta il soggetto, e certamente non andrò al di là dei 3/4 d'ora. Prego quindi il Senato a permettere

che sia invertito l'ordine del giorno, e a darmi facoltà di continuare lo sviluppo della mia proposta.

PRESIDENTE. Il Senatore Torelli chiede al Senato che gli sia fatta facoltà di proseguire lo sviluppo della sua proposta, interrompendo la discussione del bilancio dei Lavori Pubblici già intrapresa, e che figurerebbe oggi per la prima all'ordine del giorno. Il Ministro dei Lavori Pubblici non essendo presente in questo momento, non si potrebbe proseguire la discussione del suo bilancio; interrogo quindi il Senato se intende approvare la domanda fatta dal Senatore Torelli.

Chi intende di approvarla, voglia sorgere.

(Approvato.)

Il Senatore Torelli ha la parola per la continuazione dello sviluppo della sua proposta.

Senatore TORELLI. Forse per questa seconda parte del mio discorso avrò il vantaggio che, sentendo voi parlar solo di mezzi per venire al riparo di tanti mali, il vostro animo sarà più esilarato che allorquando io non potevo che enumerarne le cause e dipingere i mali nella nuda loro natura, poichè mi permetterete che ripeta anch'io il detto pronunciato, or sono 32 anni, dal vostro illustre collega Paleocapa, che per *giovare al paese torna meglio il dire dure verità, che bugiarde piacerie*. Come non credo di aver velata la verità rapporto ai mali, vi dirò con eguale franchezza che cosa io pensi della possibilità de' rimedi.

Questi possono essere di doppia natura. Rimedi tecnici idraulici che vanno direttamente allo scopo, o rimedi e provvedimenti amministrativi che tendono pure allo stesso scopo, ma indirettamente.

È della più chiara evidenza, che i primi vogliono essere studiati e proposti dagli uomini tecnici. Essi soli hanno tutti i mezzi per giudicar rettamente in cose d'arte, essi devono avere la responsabilità. Chi non è tecnico, farebbe meglio di non parlarne punto, poichè se vi sono questioni complicate e difficili, sono le idrauliche. Noi vedemmo uomini sommi mettersi in campo diametralmente opposto; basterebbe, qual esempio pratico, citare la questione dell'immissione del Reno nel Po. Ne viene chiara da queste mie premesse la conseguenza che io non intendo trattare questioni essenzialmente tecniche, ma invece questioni o provvedimenti amministrativi, che nelle loro conseguenze, qua-

lora venissero adottati, collimano nel diminuire i mali che ho descritti: provvedimenti che possono avere, ed anzi hanno realmente anche altri benefici effetti indipendentemente dalla questione delle piene. Non intendo poi di interdirmi la citazione anche di piani tecnici, ma sempre come opinione di persone dell'arte.

Il primo provvedimento amministrativo, anzi dirò meglio economico amministrativo che io tratterò, si è quello che forma il soggetto del brevissimo progetto di legge che ebbi l'onore di presentare. Esso ha per iscopo il rimboschimento de' monti e colli denudati. Avendo osservato all'atto pratico come i provvedimenti siano realizzati in ragione inversa degl'interessi che ledono, ed in ragione diretta dell'opportunità e tempo nel quale vengono presi, ho scelto tale provvedimento che costituisce già in se stesso una buona misura, che dovrebbe ledere il minor numero possibile di interessi; e per verità dovrebbe chiamarsi opportuno, dacchè ora più chè mai e con troppa ragione l'Italia si occupa della gran questione di cercar riparo alle piene e disastri. È desso uno de' mezzi indiretti. Non lo preconizzo nè grandissimo, nè pronto dall'oggi al domani, ma nella sua sfera, che chiamerò anche modesta se vuolsi, è mezzo certo, e certo poi non solo contro il male delle soverchie piene, ma anche contro quelle delle magre non meno fatali: *obbligare i Comuni a vendere i beni incolti e spogli di vegetazione arborea situati in montagne od in colline*; ecco il concetto. È un provvedimento parziale che si riferisce ad una sola classe di beni, quelli in monti o colline, ed ai soli incolti e spogli di vegetazione arborea; si riferisce in sostanza ai terreni nudi abbandonati a se stessi che o rendono assolutamente nulla o servono di magro pascolo per scarso numero di vacche o di capre; utile minimo indiretto in confronto al grande che ne verrebbe qualora si trasformassero in beni coltivati ed arborati.

Vendere quei beni entro un determinato tempo che ho creduto possa fissarsi in tre anni, vuol dire ai miei occhi scegliere la via la più pratica, la più breve, la meno dispendiosa possibile per rimboschire monti e colline, laddove questo è possibile.

Forse può aver sembrato a taluno che io restringa di troppo. Perchè *solo i beni incolti dei Comuni*? perchè non quelli di altri Corpi morali? Perchè le condizioni di proprietà, delle deri-

vazioni o provenienze loro non sono le medesime; perchè già molti sono i beni in vendita, mentre poi non è piccolo quello dei beni incolti dei Comuni.

Perchè *solo i beni in monti o colline*? Perchè sono i più indicati, e perchè il male si genera di preferenza colà; ed io tendo a semplificare la mia proposta onde sia più pratica.

Perchè *solo i beni incolti*? Perchè se questi sono coltivati, se rendono, se l'amministrazione procede regolarmente, non avvi ragione a far cambiamenti; e del resto i beni coltivati o coperti di vegetazione arborea cadranno sotto la legge forestale. Siate pure persuasi che anche questa misura relativa ai beni incolti per quanto giusta, provvida e d'esito sicuro, sarà avversata dai piccoli interessi locali che conviene vincere, ma appunto perchè si deve riescire, conviene aver il minor numero possibile di nemici. Anche con tutte quelle restrizioni, se fosse possibile l'attuare sul serio quella disposizione in tutta Italia, oso dire che si sarebbe fatto un passo grande, decisivo, verso il miglioramento nelle condizioni attuali.

Ma questa misura si raccomanda anche come la più economica. Infatti nulla si chiede allo Stato all'infuori della disposizione della legge relativa. Ma non solo non richiede spesa da parte dello Stato, ma non ne richiede nè alle provincie nè ai comuni, ed invece crea un nuovo reddito, procura un capitale il che è ancora il minor guadagno, poichè l'utile maggiore io lo ripongo nel rimboschimento di terreni denudati, in quel processo della natura che tende a rivestirsi e dovunque è ancor possibile avviene sempre, purchè l'opera della natura non sia distrutta dall'uomo. Ma si rimboscherà poi davvero? Non garantisco di certo per tutti i casi, ma oso dire, senza tema di essere contraddetto dagli uomini pratici, che in otto casi su dieci, avverrà. Guai a noi se in simili circostanze si dovesse fermarsi per qualche caso possibile, per casi eccezionali, complicare leggi e disposizioni per volere contemplare tutti i casi possibili.

Ritengasi pure come verità confermata da 99 fatti su 100, che i beni dei Comuni sono considerati non come una proprietà che va rispettata anch'essa, ma come una proprietà sulla quale ogni singolo ha diritto di farne quello che gli pare e piace; si è per questo che molte proprietà già coperte di boschi od anche solo di cespugli, il che

per il nostro caso torna lo stesso, una volta spariti questi o per vendita inconsiderata o per usurpazioni, più non si ricoprono, perchè non appena si presenta un virgulto è strappato, vi si introducono capre, pecore e se, come avviene talvolta, se quel suolo montuoso genera radici utilizzabili, come sarebbero la genziana o l'asfodelo, si sconvolge anche il poco terreno per quelli; infine il concetto della proprietà della cosa comunale, è generalmente falsato. Con egual sicurezza si può appellarsi agli uomini pratici e chiedere loro, se il passaggio da proprietà comunale a proprietà di privati, non operi in generale una utile trasformazione. Anche rapporto a questo si possono dare eccezioni, ma per la gran massa de' casi, basta il trapasso nelle mani di privati perchè migliori. Non dimenticate che io parlo di beni spogli di vegetazione arborea, ai quali nulla si può togliere. Per fortuna d'Italia la proprietà tende a frazionarsi, e ciò precisamente in montagna ove tocca perfino ad eccessi; saranno possessi microscopici, ma non importa; non vi portano minore affetto e vi fanno fatiche enormi per conservarle emigliorarle; e come è generale tale propensione, sanno far rispettare le loro proprietà, sono custodi numerosi e vigili, quali non troverebbe nessun Comune e da questo vengono le trasformazioni, talvolta in breve tempo, e tali da superare l'aspettativa.

Ma è tempo che abbandonando le tesi generali venga ad esempi pratici; non pochi potrei addurne, ma permettete che ne adduca uno che comprende, direi, nel modo il più completo possibile tutte le fasi, per le quali può passare la trasformazione del soprasuolo d'un monte, colle conseguenze a vicenda buone e cattive; lo adduco tanto più volentieri in quanto che posso garantire i più minuti particolari, e quell'esempio include anche l'ostacolo vero, il principale che si dovrà incontrare nell'esecuzione pratica del progetto di legge. Si tratta di beni comunali in monte denudato, divenuto pericoloso, venduti coll'effetto di un perfetto rimboschimento e colla conseguente sicurezza, e questo sopra scala abbastanza vasta. Ei mi conviene rimontar un po' addietro, ma si comprende, che se ha dovuto esservi il tempo di un rimboschimento, non può essere un esempio che dati da pochi anni.

Nel 1842, in un comune della provincia di Sondrio, chiamato Villa di Tirano, comune di

3500 abitanti, eravi un vasto tratto di montagna di beni comunali di oltre 6000 pertiche censuarie, nei tempi passati tutto a boschi, ma in allora completamente nudo. Una delle conseguenze inevitabili era stato il franarsi per un rivo principale chiamato il Rivallone, che si era fatto talmente minaccioso, che nel 1836 aveva distrutto case ed un tratto non piccolo di vigneti sottostanti d'una frazione di quel comune, chiamata Stazzana, frazione che conta intorno a mille abitanti. Tutti quegli abitanti ogni volta che pioveva erano in angoscia, il monte col pascolo libero, vagante, era talmente denudato, che tutta quell'estensione era affittata per L. 97 austriache, pari a L. 78 di nostra moneta.

Poco dopo, credo intorno al 1850, il Governo austriaco aveva adottata la buona massima che i Comuni vendessero i beni comunali, ma poi all'atto pratico, non volendo urtare troppo di fronte le popolazioni, lasciava alle autorità locali molta libertà nell'eseguire quella legge, onde avvenne che colà dove un capo provincia era ben persuaso e risoluto, e non trovava molti ostacoli, si procedeva alla sua esecuzione, altrimenti si lasciavano le cose come prima, e tant'è che oggi ancora vi sono molti beni comunali; poichè ritengasi pure che taluno vi è sempre che ne trae partito, e se anche quella utilità fosse rappresentata come uno, mercè la vendita porterebbe l'utile a 100, chi perde o crede di perdere grida tanto che ben spesso illude, e genera la persuasione che sia la popolazione intera che è avversa.

Questa su per giù è la storia di 99 casi sopra 100.

Ora qui sono obbligato ad entrar in scena personalmente, ma voi dovete tollerarlo, quanto meno avete la piena certezza dei fatti e dei dati.

Nel 1842 fui nominato primo Deputato, il che equivale al Sindaco d'oggi in quel Comune. Erano le prime armi; giudicai la situazione dal lato dei pericoli di quel monte denudato assai grave, ma non disperata, come rimedio stimai che fosse necessaria la vendita di quei beni. Non mi illudeva sulle difficoltà che avrei incontrate, ma era giovane e risoluto, mi accinsi tosto all'opera, dettai io le condizioni del riparto e della vendita; si fecero nullameno di 234 lotti, piccoli, mezzani e grandi, onde tutti potessero adire: ve n'erano da 50 lire sino a 500. ch'era

il massimo; le condizioni del pagamento larghissime, ossia latitudine di 20 anni, senza vincolo di sorta da dover coltivare. L'insieme della perizia si elevò a 31,974 lire.

Dapprima l'opposizione come si direbbe ora, essendo poco persuasa che si riuscisse poichè altre volte se n'era parlato, e non erasi mai conchiuso nulla, non fece ostacolo, ma quando vide che la cosa si faceva seria, quando vide fissato il giorno dell'asta, si spiegò con tanta maggior intensità in quanto che vedeva che la cosa riesciva. Non fu a me che si indirizzarono, che conoscevano troppo risoluto e capace di giudicare la vera natura di quell'opposizione ma al capo della provincia, al quale rivolsero rimostranze, inviarono deputazioni apposite e quanto infine potevano ideare per stornare quello che chiamavano una sventura per la classe povera, per gli orfani e per le vedove, infine tanto fecero, che quel capo provincia che chiamavasi il Delegato, si allarmò non poco, e dopo molto scrivere da ambe le parti, io insistendo ed esso titubando, finì a cedere esso; ma poi contro il mio parere che assicurava non esservi ombra di pericolo, essere la gran massa della popolazione anzi favorevole e solo da otto o dieci famiglie non già delle povere, ma anzi, delle più benestanti che avevano branchi di capre che mandavano a pascolare, era quella avversata, a fronte dico della mia piena sicurezza, che nulla sarebbe avvenuto, volle contornarmi di forza armata e l'asta si fece fra i gendarmi, i carabinieri d'oggi, ai primi di gennaio 1843. Non solo non vi ebbe la più lontana opposizione, ma si scaldarono talmente nella gara, che il prezzo ricavato da quei beni o dirò meglio que' lotti di terreno nudo alla lettera, ove non compariva un virgulto che non fosse tosto svelto o mangiato dalle capre, salì a lire 49,918. Come affare, esso è rappresentato da questi due termini; dapprima e fino al 1843, da un reddito di lire 97, a partire dal detto anno poichè l'asta si fece come dissi, in gennaio, un capitale di lire 49918, e colla rendita del 5 0/0.

Ma quel risultato così felice pel comune fu un nulla, e posso ripetere con sicurezza la frase, fu un nulla in confronto al risultato grande, positivo, al quale mirava quello del rimboschimento. Esso fu completo alla lettera; già il secondo e terzo anno vedevasi un manto verde coprire que' spazi altre volte nudi; l'effetto per quanto

alle piogge non tardò pure a mostrarsi, e quando dopo 16 anni da quei fatti, io tornai dall'emigrazione in patria e ressi precisamente quella provincia, e visitai quel Comune, trovai il bosco adulto, bellissimo nelle parti più alte resinoso, nelle più basse ceduo; di scoscendimenti più non si parlò, e quelli che tremavano ad ogni pioggia, sono oggi tranquillissimi.

Ma non si fermò il beneficio a quel Comune; uno vicino assai più grosso chiamato Tirano, possedeva beni nelle stesse condizioni e nello stesso luogo, ossia in monti che sono una continuazione di quelli ch'io feci vendere nel 1843; ma l'estensione era assai più vasta; si trattava di 17,081 Pertiche censuarie, stimate 81 mila lire. Quei beni furono venduti per 142 mila lire, suddivisi in 1000 e più lotti; l'esempio fu imitato e con l'identico risultato; ora havvi una zona che si estende per non pochi chilometri in lunghezza, a tal segno che fra que' due Comuni chiamati Tirano e Villa di Tirano si ha la superficie di 23,846 Pertiche censuarie, tutta coperta da boschi, là dove erano terreni nudi.

Sono dunque in cifra tonda 24 chilometri quadrati e davvero non mi sembra esempio in piccolo.

Or bene: credete forse che per ottenere tale risultato si facessero da que' acquirenti spese ingenti, si piantassero piante o simili? Nulla affatto; tutto fece la natura! L'uomo vi pose la sorveglianza e bastò; ed oggigiorno non vi è somma che basterebbe a riscattar que' boschi, poichè suddivisa la proprietà in mille e forse anche più proprietari è loro sì indispensabile il bosco, che non lo cederebbero a verun prezzo.

A questo esempio che si riferisce ad un paese delle Alpi, permettete che ne agginga un altro, di un paese della Liguria ossia dell'Alpi marittime. Gli elementi mi vennero somministrati dalla gentilezza del comune collega il Senatore Ceruti. Il Comune di Varazze, nella Riviera di ponente, possedeva una vasta superficie di beni comunali ne' monti e colline sovrastanti percorsi dal torrente Teiro. Erano nudi d'ogni vegetazione lasciati a magro pascolo ed il torrente spesso minaccioso metteva in pensiero Varazze. Nel 1857 que' beni, della ingente estensione di 2200 ettari, furono venduti suddivisi in 271 lotti; si ricavarono 70 mila lire in capitale e lire seimila in rendita per censi; capitalizzandosi questa potrebbe dirsi che que' beni che nulla ren-

devano al comune, gli procurarono 200 mila lire; ma anche colà l'utile maggiore fu il rimboschimento, che riescì pronto e perfetto. Tutte quelle colline o dorsì di monti già nudi, sono ora rivestiti di boschi; il torrente Teiro più non minacciò Varazze ed il risultato fu sotto tal rapporto tra i più felici. Come boschi sarebbero anche più utilizzabili, se si avesse avuto la precauzione di tracciar una strada carreggiabile che li percorresse; poichè avvenne che in alcune parti delle più lontane si dovette far carbone per utilizzare le piante; e la proposta di far una strada a spesa stessa dei proprietari, trovò in alcuni dell'opposizione, sì che si dovrà vincere con disposizioni di legge. Ma sono cose secondarie: quanto al risultato Voi vedete che i due esempi sono eguali e d'un esito il più felice.

Il vero segreto qual fu? Si fu che pei beni incolti del primo comune vi erano anteriormente alla vendita 8 guardaboschi per curarli. Quei pochi furono surrogati da 234 di ben altra vigilanza; nel secondo Comune il frazionamento fu ancor maggiore, i sorveglianti da forse 25, o 30 dapprima, ora sono mille è più, mille proprietari!

I due esempi parmi sieno ben calzanti, i due citati comuni l'uno delle Alpi l'altro della Liguria erano travagliati di continuo dalla minaccia di torrenti che ricevevano le acque da vaste superficie nude. Or bene senza spesa di sorta da parte dei Comuni, ma invece con grande loro beneficio furono liberati da quel pericolo ed i monti e colli nudi, si rivestirono di boschi.

Nelle proprietà montane di Varazze si seminò il pino marittimo ed i privati ebbero qualche spesa, benchè piccola, perchè la semente non è cara ed attecchì immediatamente; nel comune delle Alpi non ebbero nemmeno quella, il monte si rivestì da se; nelle parti alte, al di sopra di 1500 metri sorsero i coniferi, i pini e larici, nelle più basse i cedui, ma tutto il segreto fu, la sorveglianza, il permettere alla natura di proseguire la sua opera, che è sempre quella d'una continua creazione.

Potrei citar altri esempi ma credo bastino. Credo anzi che voi dovete scusarmi se mi sono soffermato forse troppo; spero non vorrete aver ravvisato nulla di vanità personale, poichè davvero non è gran cosa e credo dividerla con altri non pochi, che in quell'epoca seppero essi pure valersi della buona disposizione in massima del Governo austriaco, di obbligar i Comuni a vendere i beni comunali. Mi premeva

citarvi tali esempi, che oltre di poterli riferire proprio al caso nostro, potessi garantirli anche ne' loro più minuti particolari.

Ma si chiederà naturalmente: *È egli probabile che si riproduca su scala larga quel risultato, adottandosi la stessa misura?* od in altri termini. *Non potrebbero forse que' luoghi trovarsi in condizioni speciali?*

Dovendo rispondere, io distinguerei fra i paesi montuosi della grande altissima cerchia dell'Alpi e quelli dell'Appennino.

I primi li conosco abbastanza bene per poter dire, che io non dubito punto che l'egual misura produrrà egual risultato, modificato dalle circostanze speciali, come l'esposizione del monte, lo strato del terriccio, la natura stessa della rocca, la sua inclinazione; ma queste varianti possono influire sul più o sul meno, non sulla mancanza d'un risultato.

Notate che la smania, diò la tendenza al voler possedere terreno, a non credere impiego ben sicuro che quello della terra è comune a tutti i montanari delle nostre Alpi e questo vi dà la prima, l'indispensabile delle condizioni per la riuscita, quella dei numerosi acquirenti, il che si riduce in numerosi sorvegliatori.

Siccome poi io non metto punto in dubbio che si dovrebbero far le vendite ovunque frazionate in piccoli lotti, io non sono esitante nel dire che più o meno si avranno gli stessi effetti in tutti i comuni delle Alpi modificati dalle speciali condizioni, ma nessuno fallirà lo scopo. Ad ogni modo aggiungi l'obbligo del rimboschimento.

Quanto all'Appennino non oso affermare con sicurezza, dacchè non lo conosco con quel dettaglio, come conosco gran parte dei paesi alpini. Ma dall'esempio citato della Liguria, ho luogo a credere, che avverrà lo stesso. Una cosa parmi certa ed indubitata, ed è quella che la vendita dei beni incolti frazionandoli, non può essere che utile sotto tutti i rapporti, compreso quello che noi abbiamo più specialmente in mira, quello del rimboschimento.

Certo che all'atto pratico qualche ostacolo si troverà; *tutto il mondo è paese*, dice un proverbio; ciò che avvenne a me or sono tanti anni, si ripeterà quà e là; basta un piccolissimo interesse, per destare una opposizione contro una misura che non ha ancora il pubblico in suo favore, perchè è indifferente; mentre colui che perde o crede di perdere grida e sem-

pre poi grida, dicendo che parla nell'interesse di tutti. Ma limitata questa misura alla vendita dei terreni incolti, e spogli di vegetazione arborea, l'opposizione sarà fiacca e forse solo parziale. Le sventure sono lezioni che parlano un linguaggio chiaro, conviene approfittare anche di esse e proporre i provvedimenti quando si è ancora sotto l'impressione di quelle lezioni. Ora quella che ebbimo nello scorso anno è tale che non sarà così facilmente dimenticata.

Accettate il provvedimento che io propongo e vi accerto che non avrete a pentirvi. Ma non basta decretare la massima, conviene si trovi chi l'eseguisca, un giudice in ogni dubbio o controversia. Or io non ravviso corpo più opportuno che le Deputazioni provinciali; conviene affidare ad esse l'esecuzione di questa legge e la soluzione di tutti i dubbi ai quali può dar luogo; solo le autorità locali sono in grado di scioglierli. Supponete nasca un dubbio sulla convenienza della vendita d'un terreno perchè non è improduttivo, rende poco, ma rende. Sarà o non sarà colpito da questa legge? La soluzione non si può dare a priori, poichè dipenderà da un complesso di circostanze.

Havvi una grande sproporzione fra quello che renderà se venduto e quello che rende oggi? Ecco una prima dimanda dalla quale già può dipendere la risposta.

Il Comune è in buone o non buone finanze? Se desso si trova in buone finanze si può propendere per lo *statu quo*, se invece è in cattive finanze sarà più opportuna ed indicata la vendita.

Altra considerazione sarà quella relativa all'effetto speciale che riguarda lo scopo che vuol la legge con tale misura? Sono quei beni incolti in luoghi di forte pendenza o no? Ebbene in quel caso anche un effetto mediocre è importante nel risultato e nel dubbio si deciderà per la vendita. Queste determinazioni speciali non le può fare che l'autorità tutoria provinciale. Essa è l'esecutrice naturale chiamata dalla stessa organizzazione nostra comunale e provinciale, che (fra parentesi) di tutte le possibili misure, l'ottima per ora, è di lasciarla tranquilla, essendo meno cattiva di quello che si crede, e finora non ho visto che progetti che la renderebbero peggiore.

Se io non ho creduto comprendere nel progetto di legge altri provvedimenti amministra-

tivi tendenti allo scopo di menomare le cause de'mali che derivano dalle piene e dalla diminuita portata magra dei fiumi, idee che non vorrei mai dividere perchè non saprei quale sia peggiore de'due mali, non è per la ragione che altri non si possano dare, ma perchè il formularli esattamente non è cosa facile, alcuni esigono studi speciali ed accurati: ed io non posseggo gli elementi. Non pertanto io voglio indicarli non solo, ma provare anche con fatti quale sia la loro efficacia.

L'argomento è troppo grave ed in nome della grande sua importanza, io prego il Senato a tollerare che sviluppi la mia idea anche in proposito.

Tre altri provvedimenti si possono dare e possono a mio avviso far oggetto di leggi sempre tendenti allo scopo, se anche indiretto, di menomare i danni delle piene e questi sono 1. provvedimenti contro il troppo forte numero delle capre; 2. introduzione su larga scala delle briglie o traverse nei monti; 3. il maggior sviluppo a darsi al sistema delle colmate.

Primo provvedimento.

Diminuzione del troppo forte numero delle capre.

Parlar di rimboschire monti e colli denudati ed omettere di accennare ad uno de' più forti ostacoli sarebbe il mostrarsi più teoretico, che pratico. L'avidità dell'uomo che lo spinge a svellere l'ultimo arbusto d'una proprietà che si chiama comunale, ammette se non altro la possibilità che si corregga e la ragione si faccia strada presso di lui, sicchè comprenda che l'essere una proprietà comunale non vuol ancor dire che sia lecito a tutti il distruggerla, il rovinarla; ma l'avidità della capra è portata dalla sua natura, è ingenita in essa; essa distrugge in un giorno migliaia e migliaia di future piante, ma sotto forma ancora di tenerissimi virgulti e siccome la natura la dotò della facoltà d'arrampicarsi anche colà ove non giunge altro quadrupede, non havvi dirupo o piccolo ripiano ove spunti un'albero ch'essa non ci arrivi; quella del morso avvelenato sono favole assurde, ma basta per spiegare il grave danno che fa la capra, il grande bisogno di nutrirsi che essa ha e la sua qualità d'arrampicarsi e di denudare anche le pareti poco meno che verticali.

Certo si è che, se chiedete ad un montanaro qualunque, pratico della natura delle capre in

presenza di una proprietà denudata, ma che ben si capisce che fu bosco, perchè si lascia sterile quel luogo, voi avete direi irrevocabilmente se non è interessato la risposta, che fino a tanto che vi spazia liberamente la capra, è impossibile che il bosco si rimetta.

Infine il danno che reca quell'animale è fatto sì noto che non perdo altro tempo a soffermarmi per provarlo e descriverlo. Che fare?

Proibirle? Fu già detto e forse le molte volte; ma ignoro se sia stato attivato mai; ma una misura simile la porrei non solo fra le più difficili ad eseguirsi, ma fra le ingiuste; notate bene che parlo di abolizione completa, di distruzione, non di diminuzione.

Se noi consideriamo la capra rapporto al danno che fa ai nascenti boschi, è un nostro nemico; ma se la consideriamo nella sua utilità per l'uomo, è la provvidenza del povero montanaro. Non può farsi un'idea della risorsa che procura ad un famiglia colla straordinaria, talvolta favolosa quantità di latte che produce.

Nella grande serie dei miseri obbligati a lottare con ogni genere di privazioni, quella del povero montanaro destituito d'ogni mezzo, è la classe cui toccò la più dura sorte; la provvida natura gli diede un sollievo nella capra e tale un sollievo che bastano un paio di capre perchè non sia più proprio nell'estrema miseria, perchè ogni giorno abbia un nutrimento omogeneo, il condimento di erbe che non sarebbero mangiabili. Quante famiglie di montanari non conoscono che la patata, il pane di segale ed il latte di capra! Andate a dire a quella classe, voi non avrete più quella risorsa; invece di latte bevete acqua; fino a quel punto non si può, non si deve arrivare, io la qualificarei un'ingiustizia inumana; ma forse che da questo ne verrà che non si possa far nulla anche per frenare il danno che fanno le capre? Mai più! Si può fare ancor molto in quel senso senza punto urtare ad una legge d'umanità. Le capre in piccol numero sono possedute dai poveri, in numero grande sono possedute da ricchi, dico relativamente ricchi, da possidenti che hanno altri mezzi e pe' quali è una vera speculazione e non una necessità; nei paesi ove si trovano in gran numero, le famiglie povere ne hanno una o due al più, se benestanti 6, 10, 20, e perfino 40 senza toccare le

eccezioni che possono andare ad un numero assai maggiore.

Si può esser certi senza andar errati, che le capre possedute dai poveri rappresenteranno forse un 10, al più un 15 per 0/0. Con quello cessa la ragione umanitaria, subentra quella del lucro, della speculazione e quella si può, si ha il diritto di frenarla in vista dei danni che arreca.

Di tutti i mezzi però il più opportuno, il più certo ne'suoi effetti, quando si ottenesse, sarebbe quello di trovare altro animale di montagna che surrogasse la capra, avendo le medesime qualità, ossia procurando le stesse risorse, senza che abbia quel difetto; allora si può agire con più energia ed i colpiti più facilmente si rassegnerebbero. Ma sarà ben difficile; il tentativo l'ho fatto io stesso e siccome lo feci precisamente nello scopo di diminuire un nemico al rimboschimento, voi permetterete che accenni quel tentativo e il suo risultato; il che vi sarà altra prova che tentai sciogliere praticamente quella non facile questione.

Nel 1861, reggendo io la provincia di Sondrio ed essendomi fatto un quesito di provocare con ogni mezzo il rimboschimento, mi avvenne di leggere in giornali francesi, che si formava una Società per far venire un forte numero di Lama dal Perù, onde arricchire le montagne della Francia, le Alpi e Pirenei di quell'animale, del quale il celebre naturalista Scoffroy St. Hilaire aveva fatto allora una bella monografia, mostrando come ai vantaggi della capra unisse quelli della pecora colla sua lana e servisse anche da bestia da soma. Egli era poi persuaso che potevano allignar bene anche nei monti d'Europa, poichè fino allora non si conoscevano che nei parchi come rarità.

Eravi a Sondrio una Società agraria che disponeva di qualche mezzo, io le proposi di far venire tre Lama, due femmine ed un maschio, e siccome il prezzo era elevato, dichiarai che io avrei diviso personalmente seco lei la spesa. Fu accettata la proposta, e mandai il capitale a Parigi centro della Società. Dopo un anno, che tanto e non meno si doveva aspettare, in luogo dei Lama, venne la notizia che essendo in viaggio dai monti del Perù verso il luogo d'imbarco, furono incontrati da una masnada di briganti che fugarono i conduttori, s'impadronirono dei poveri Lama e così quella spedizione andò fallita. Se non che il Presidente

della Società di Acclimatazione della Francia, il celebre Drouin de Lhuys, udito come fra le vittime dei briganti del Perù, vi fossi io pure, volle indennizzarmi e mi fece dono di una bella coppia di Lama. Ebbene, li posseggo da otto anni e posso parlar con cognizione di causa. Quello che è certo si è che possono vivere benissimo e figliano; questo era già noto, il bravo nostro Re che si diletta d'agricoltura, ne possiede da tempo assai maggiore, come da lunghi anni ve ne sono nei giardini d'acclimatazione, ma l'esperienza proprio sulle Alpi all'aperto, non credo fosse stata fatta, e certamente poi, giammai in Italia. Ora, posso parlar con cognizione di causa, e dico che, lasciando intatta la questione della convenienza di introdurla o meno, quello che posso dire con tutta certezza si è che il Lama non surroga la capra per due ragioni potentissime; l'una perchè il suo mantenimento costa assai più, e l'altra perchè non dà che il latte indispensabile per allevare i piccoli. Durante l'estate, vive in montagna sulle Alpi colle pecore e capre all'aperto, senza soffrire per pioggia o neve, ma d'inverno conviene mantenerlo a fieno, ed un Lama costa più di quanto possano costar quattro o cinque capre, cioè intorno a mezza lira al giorno, ed il prezzo della lana non compensa nemmeno quella spesa; ma la sua grande inferiorità sta nel poco latte, in confronto al moltissimo della capra. Non pertanto non vorrei pronunciare il giudizio della non convenienza in genere, ma come ripeto, io avevo in vista più che altro la surrogazione alla capra e l'esperimento in quel senso fallì. È possibile che forse si possa trovare qualche altro animale, ma per ora è più sicuro trovar modo di limitare con altre misure il numero delle capre, e fra le misure a mio avviso la più pratica e meno difficile d'attuarsi si è quella d'una tassa progressiva secondo il numero, da assegnarsi qual provento del Comune, sì che le autorità comunali abbiano tutto l'interesse a percepirla e scoprire le frodi per eventuali sottrazioni.

Ho già detto che il male non sta nel numero che posseggono le famiglie povere, ma le agiate che ne fanno speculazione. Se la tassa è progressiva sì che sia tollerabile per poche, ma sia forte poi per cinque, sei, e fortissimo sempre crescendo per 10 o 12 si arriverà a quella cifra che diviene insopportabile e conviene alienarle. Ho cercato farmi un'idea del

numero complessivo delle capre che ci sono in Italia, ma confesso che dati che poggino su elementi sicuri non ne trovai; e piuttosto che esprimere una cifra ipotetica, mi astengo dal citarne. Dirò non pertanto, per darne un'idea parziale che nella provincia ove feci quell'esperimento, ossia nella Valtellina, il numero si elevava e si eleva anche oggigiorno a circa 25,000. Voi vedete che non è un piccolo numero di nemici dei boschi; ma su quei 25m. forse un quinto, od al più un quarto, appartiene a famiglie povere. Il resto, ossia da 18 a 20 mila, appartiene a famiglie relativamente agiate, alle quali si può imporre la tassa. Ma l'autorità legislativa non può prendere in tal misura che un partito di massima, decretare che vi sarà una tassa; ma tale e sì grande è la differenza della condizione de' diversi paesi e dello stesso danno che possono fare quegli animali, che la cifra precisa di quella gradazione la lascerei alle autorità provinciali, essendo impossibile il determinarla *a priori*, o voler adottare la stessa in tutta Italia. Che un provvedimento di tal natura sia utile non vi è dubbio; ma perchè riesca conviene che urti esso pure il meno possibile e non colpisca il bisogno ma la speculazione, epperò è uno di que' rimedi di cui io mi permetterei raccomandare lo studio al signor Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio.

Delle Traverse, Serre, o Briglie.

Un secondo mezzo o dirò provvedimento sul quale voglio chiamare la vostra attenzione e quella del signor Ministro d'Agricoltura e Commercio è quello delle briglie, o serre, o traverse come indistintamente si chiamano, ed hanno per iscopo di trattenere le frane precisamente alle prime loro origini ne' più remoti seni delle vallate, mezzo antichissimo usato da remoti secoli, a vicenda abbandonato e ripreso, non perchè sia dubbia l'efficacia, ma per l'incuria nella quale talvolta cadono le amministrazioni e le generazioni intere; od anche, come avviene spesso, perchè magnificandosi troppo certi risultati e non dando quanto vogliono gli esagerati, si combattono e si va al di là anche in questo.

Io vi dirò pertanto che quand'anche in sfera modesta, tuttavolta la loro azione è certa, utile, e le sventure recenti di monti denudati fecero

sì che si dovette aver ricorso a quel rimedio, ed il ricorso non fu invano.

Consistono queste traverse o briglie in mura grosse, a secco, che si praticano lungo le valli più erte dei monti, onde impedire che franando la terra e i sassi, la piccola rovina si converta in valanga; e l'acqua, sia che vi scorra pereunte o solo in seguito a lunghe piogge, perda cadendo la sua forza dovendosi fermare ai diversi ripiani. La forma che si dà a quelle briglie o traverse è sempre la stessa e dettata dall'esperienza; sono, come si disse, muri a secco di forte spessore, alti da un metro ai due, ben assicurati ai fianchi, concavi verso il monte con forte ciglio e con platea sotto, onde l'acqua non possa scavare.

Quanto alla larghezza è varia ed ammette una gradazione estesissima; dai muri di due o tre metri in larghezza ai muri di 10 a 15, e talvolta, ma eccezionalmente anche più.

Io devo anche qui citar esempi di luoghi che conosco e di fatti verificati da me. In più d'uno di antichi statuti comunali dei comuni della Valtellina, salendo pur molto addietro a statuti del secolo XIV, e XV, si trovano disposizioni per *fare, mantenere e riparare le traverse* nome più adottato colà; e realmente se ne trovano di sì antiche che il sasso medesimo col colore annerito dai secoli, dimostra la propria antichità.

Non tutte poi quelle traverse o briglie sono di sassi; ma laddove è possibile se ne fanno anche con pali infitti nel terreno e poi collegati assieme con vimini, e si chiamano allora *viminatae*; notandosi che nelle parti basse dei monti ove allignano più facilmente l'onizzo e la rubinia si impiegano passoni verdi di quel genere e si collegano con vimini pure verdi che si coprono di terra, il che in breve dà luogo ad un cespuglio e si ha così la *viminata* o *traversa viva*.

Quella pratica venne negletta più tardi, non per altro se non che essendovi minor armonia, si cominciò a dire che se non vi partecipavano tutti gli interessati non si voleva fare; interamente non cessò però mai e nei tempi modernissimi poi, si fecero anche veri consorzi e si costruirono di queste traverse e briglie a centinaia e nel complesso anzi a migliaia e con successo.

È vero che il suo scopo principale si è quello di impedire i franamenti; ma siccome sono

questi che danno la materia ai fiumi che poi trasportano sino al mare allungando le proprie foci, voi ben vedete come indirettamente contribuiscono a diminuire una delle cause delle piene; ma poi avviene anche questo che cioè la terra soffermata dai ripiani artificiali praticati in quelle valli ertissime dà luogo a vegetazione ed in alcune si vedono piante adulte con tutti i benefici dell'imboschimento. Ma a simili fatti che si annunciano da sé, perchè se anche il maggior numero si trova in seni remoti, molte di queste traverse o briglie si vedono da lungi percorrendo la strada maestra, a simili fatti posso aggiungere una prova desunta da un atto ufficiale che non è meno importante, se anche risale molti anni addietro e quella riguarda le *viminatae*.

Allorchè il Governo Austriaco costruì la strada dello Stelvio che mette dalla Lombardia al Tirolo e dovette elevarsi all'enorme altezza di 2800 metri sul livello del mare, fu giocoforza aggirarsi sopra tutto discendendo nel Tirolo, ove il monte è più ripido, fu d'uopo aggirarsi sulla medesima linea come dicesi a zig e zag tanto che dalla cima al fondo del monte si contano 48 di questi giri; ma avveniva nei primi anni soprattutto che ad ogni tratto la strada era ingombra dalle materie trascinate dalle piccole innumerevoli valli che si incontrano, e talvolta non si limitava il danno ad un ingombro, ma trasportava tratto di strada, ripetendo il male su molti di que' ripiani della strada che rimanevano sulla stessa linea. Venne in pensiero all'ufficio tecnico di voler frenare que'scoscendimenti mediante le traverse; ma non potendosi solidamente appoggiare i muri per il terreno troppo friabile, si preferirono le *viminatae* e seminazione fra quelle.

Nel 1834 l'Ufficio del Genio civile di Sondrio che aveva la direzione di quell'opera, fu richiesto dall'autorità provinciale di riferire intorno all'esito di quella misura.

Con un rapporto dettagliato dell'11 aprile 1854 rispose l'ingegnere in capo Donegani, nome ben noto e soprattutto come uomo di grande pratica, dando i più minuti particolari intorno a quel provvedimento adottato *con ottimo esito*, come egli dichiara.

Io mi dispenso dal volerlo leggere nel suo complesso, benchè sia conciso; ma non stimo inutile il riprodurre in allegato perchè merita essere studiato ed imitato. Tuttavolta mi per-

metterete che vi citi un ultimo brano, la chiusa cioè del rapporto.

« Lungo il versante tirolese della R. strada dello Stelvio vi hanno esempi luminosissimi di un esito il più soddisfacente tanto della viminata quanto della combinata seminazione nel modo descritto, essendosi con tali mezzi diminuiti assai i molti franamenti che presentavano quelle chine di monti in continuo movimento, ed in certe località cessate affatto come si riconosce all'ultimo Tourniquet di Tarsch di fronte alla così detta casa trasportata inferiormente al ponte Gamagoi ed al ponte di Stelvio.

» Nella indicata località che come si disse manifestavansi scorrimenti e frane che causarono gravosi dispendii per la manutenzione stradale, ora si vedono cespugli vegeti e rigogliosi e folte pianticelle alte perfino metri 3 e grosse centimetri 4.

» Ei sarebbe desiderabile che tali metodi venissero applicati ed estesi alle molte frane tanto dannose a questa provincia. »

L'Ingegnere, che scriveva quel rapporto, era persona di non comune capacità, e soprattutto poi noto come uomo molto pratico. Del resto, quelle opere si vedono oggi ancora, e non credo continuo meno di 25 o 30 anni.

Ma non è sole nelle Alpi che si praticarono, e come essi vanno riprendendo nuova voga quei provvedimenti. Si conoscono, e credo siansi praticati da tempo anche nelle Alpi dell'Appennino, certo in Toscana, poichè è il rimedio che l'illustre Vincenzo Viviani, uno degli scolari più celebri del grande Galileo, suggeriva adottarsi al Duca Cosimo III Mediceo per difendersi dai riempimenti e dalle corrosioni dei fiumi.

In una sua Memoria, datata da Pisa 12 aprile 1684, trovasi il seguente brano relativamente a quel mezzo, ossia alle briglie e traverse, che per essere molto preciso e breve mi permetto di leggere per intero.

« Venendo ad esporre le operazioni che dall'Alta Italia in giù, io intenderei potersi porre ad effetto per troncane il progresso di tanto riempimento del letto d'Arno, dico esser mio parere che (oltre rinnovare gli antichi bandi e ridurre a più esatta osservanza le proibizioni del taglio dei boschi sull'Alpi) si andassero dal piè delle valli laterali su su verso i loro principii, disponendo e fabbricando in aggiustate distanze fra loro più serre, o chiuse o traverse che dir si vogliano, stabilmente fondate con

loro banchine o platee. La forma di queste serre per lo più dovrebbe essere in angolo o arcuata col convesso volto in dentro alla venuta dell'acqua ed a zana, cioè alquanto più basse nel mezzo che alle testate, da fermamente incassarsi dentro le ripe. »

La forma che propone coincide pienamente con quella che, come ripeto, era adottata da secoli, e si trova descritta in statuti comunali dei paesi della Valtellina. Non per questo io credo punto che ne conoscesse l'esistenza; ma dato il principio assennatissimo del provvedimento, la forma diveniva necessariamente determinata dalle località, ossia di valli erte e franose, e che in casi di piogge dirette si convertono in letti di rivi e di torrentelli, quindi la necessità della platea onde le traverse non siano scalzate, la necessità di assicurare i fianchi e d'internare il muro quanto più possibile nel monte. Quanto il suggerimento di quell'uomo di genio fosse seguito io non lo so; ma per quanto lungo sia il tempo decorso, ossia dal 1684, esso non ha perduto il suo valore, e dico che oggi poi, assai più d'allora, merita di essere ascoltato.

Io vi ho citato fatti lontani, vi ho parlato della mia persuasione che sia un mezzo utile esso pure se anche in modesta sfera; ma voi potreste chiedermi e con ragione se io, che mi trovai nel caso pratico di attivarlo l'ho fatto. Io risponderò affermativamente per quanto stava in me e nei pochi mezzi che mi si concedevano quando amministrava la Provincia di Sondrio, la più montuosa d'Italia, ho promosso anche la costruzione di quelle briglie o traverse; potrei citare un sol Comune che ne costruì 400 al quale feci avere un sussidio; ma poi volendo allargare la sfera di quel provvedimento, proposi nel 1861 al Consiglio Provinciale, che decretasse un premio di 15 mila lire suddiviso in 5 anni, a 3 mila lire per anno, onde dopo quel lasso di tempo ripartirlo fra quei Consorzi e Comuni che avessero costruito più traverse. Feci compilare una memoria breve e chiara con disegni onde si procedesse dietro norme conformi; e molte se ne fecero e dopo anche quel tempo, si continuò a far l'assegno, il cui riparto è affidato ad un zelante ispettore dei boschi che colà trovansi; e nel bilancio provinciale del corrente 1873 avvi pure un'egual somma di lire 3 mila per sussidii, onde far traverse il cui effetto è sempre più constatato dall'esperienza utilissimo.

Le colmate.

Ma se quel mezzo di trattenere la terra e sassi sopra erti pendii, e togliere la forza all'acqua è utile anche allo scopo che ora si ha in vista, esso non è solo; altro vi è di consimile natura che agisce in monti e collina dolce ed in pianura. E questo mezzo è quello delle colmate. In Italia può dirsi che la patria delle colmate è la Toscana. Qui non entrerò certo in minute particolarità, perchè non posso parlare con quella cognizione di causa, come de' mezzi finora accennati, da me stesso studiati ed attuati su scala più o meno grande.

Non v'ha dubbio che la colmata è d'essa pure un mezzo, lento se volete, sopra scala limitata, ma lo è certo essa pure. Si distinguono in colmate di monte e colmate di piano.

Un proprietario distinto agricoltore toscano per nome Testaferrata può dirsi l'inventore delle *colmate di monte*, ed il celebre Cosimo Ridolfi fu quegli che le illustrò ed imitò.

Consistono d'esse nell'utilizzare l'acqua per regolare il dorso, le irregolarità delle colline, soprattutto le basse dell'Appennino, facendo sì che l'acqua, serpeggiando, sia di tanto vantaggio quanto prima era di danno. Entrar qui in più minute particolarità sarebbe impossibile, ma posso dire ciò che vale più di tutto, che in Val d'Elsa avvi un esempio su vasta scala di simile lavoro, dovuto al sullodato Cosimo Ridolfi del quale egli diede particolareggiata descrizione nel *Giornale Agrario Toscano* del 1828; l'epoca è lontana, ma il beneficio è permanente; come e perchè non venisse imitato su più larga scala non saprei dire, ma parmi che meriti a che si riprenda in seria considerazione.

Vengo ora alle colmate più note, alle colmate in piano.

Le colmate in piano sono, credo, antichissime; intendo delle artificiali perchè le naturali esistettero sempre; tutta la valle del Po è una colmata naturale, ma nessuno invero sa dirne l'origine. I più memorabili esempi di colmate artificiali le offre la Toscana, e sono quelle di Val di Chiana, quella della Cecina e quella dell'Ombrone.

Val di Chiana, nel secolo XIV celebre di triste rinomanza per la sua mal'aria si che Dante la citò in un canto dell'*Inferno*, quale esempio per simile male unitamente alla Maremma. Ebbene, in conseguenza delle colmate

è ora fra le più ridenti e le meglio coltivate valli della Toscana.

Sarà importante l'aiuto che da quelle misure potrà venire come rimedio alle piene? Certo non ispregievole; io credo peraltro che se vi fosse modo soprattutto di rivolgere, di chiamare su quelle opere di bonifico la speculazione privata con aiuti, con premii, gli effetti sarebbero molteplici a principiare dall'aria ovunque migliorata, all'acquisto di maggior spazio di terreni posti a coltura; e per quanto alla influenza sulle piene rammentate di quanto danno sia il prolungamento delle foci per la materia colà depositata dai fiumi; ogni sottrazione di parte di quella materia è utile. Chi sa dire quanto più sarebbe inoltrata la foce d'Arno se quella massa di terra che colmò Val di Chiana fosse stata travolta e portata al mare dall'Arno? D'altronde quando pure questo mezzo non rappresentasse che nella serie di mezzi ed effetti possibili, un uno per cento, per esprimere più chiaramente il mio concetto, credete voi che si dovrebbe disprezzare? Pensate che nelle grandi piene i disastri dipendono spesso dagli ultimi 10 centimetri che s'alza il fiume. Nella notte del 18 gennaio 1863, la città di Pisa fu salvata da un argine provvisorio di sacchi di sabbia sovrapposti al parapetto, riempiti a furia e fretta da un bravo reggimento di artiglieria che colà si trovava, ed il parapetto così improvvisato era di circa 30 centimetri; or bene le onde nei momenti più critici in qualche tratto più depresso lo scavalcarono, ma quasi solo per mostrare come il riparo fosse stato opportuno fino all'ultimo centimetro. Dieci centimetri solo in meno, il fiume avrebbe traboccato. Dunque non disprezziamo nessuna risorsa, se anche piccola in apparenza.

Ora io vengo alla conclusione.

Io vi dissi che voleva esporvi tutti i mali o meglio le cause dei mali senza velo di sorta, come esternarvi la mia opinione sui rimedi possibili, e per quanto stava nelle mie forze, credo averlo fatto; pur troppo le condizioni sono molto gravi, ma non da disperarne; le condizioni sono gravi, perchè ripeto anche nella chiusa, che le cagioni dei danni sono in aumento continuo qual più qual meno, e certo per due sopra le tre cause accennate, ossia in quella dei lavori nei bacini superiori che danno alimento ai fiumi e nel prolungamento delle foci.

Non ho dati sufficienti per asserirlo rapporto al disboscamento, poichè mi consta in modo positivo che in alcune provincie vi è del miglioramento, ma temo siano eccezioni dovute più che altro alla fortuna di avere buoni Ispettori forestali; ma basta la certezza del continuo progresso delle altre due sole, perchè la condizione oggi grave, lo diventi tale da far temere disastri su scala ancor maggiore di quella che abbiamo veduto nel tristissimo passato anno. Conviene procedere risolutamente a' rimedi; ai tecnici penseranno i tecnici; agli amministrativi economici come quelli che ho menzionato io, potete pensare e provvedere, ossia prendere l'iniziativa anche voi e dovete farlo; il progetto di legge che ho l'onore di proporvi, apre una delle strade le più certe, da esso non possono venire inconvenienti, ostacolo solo sarà la ripugnanza delle popolazioni; ma voi dovete precisamente approfittare del momento attuale, della impressione delle grandi sventure sotto le quali si trova il pubblico per vincere quell'ostacolo. Da cosa poi nasce cosa.

Voi avete un potente alleato nella natura stessa; essa non chiede che di essere lasciata tranquilla per ricoprire di vegetazione e di vita ogni terreno nudato. Si può dire che la natura abborre la nudità, con ben altra ragione che non dicevasi un tempo che abborre il vuoto; quell'abborrimento lo fece cessare Torricelli; ma del suo abborrimento contro la nudità ne avete le prove a milioni di fatti ogni giorno; la natura quando non può far altro copre coi suoi licheni ogni rocca, ogni sasso per quanto sia egli erto e spoglio d'ogni terreno vegetale; essa ha licheni per ogni clima, per ogni altezza, dal più profondo delle valli, alle più erte cime dove nulla più vegeta, per ogni grado di freddo e di latitudine, per ogni atmosfera; infine il dotto professor Anzi, ne numerò più di 2000 di diverse specie; la natura non chiede altro che di lasciarla operare e ristabilirebbe essa l'equilibrio sconvolto per opera dell'uomo. Voi dovete volerlo ristabilito questo equilibrio e ritenete pure che quando lo si vorrà fortemente, quando vi avvierete su quella via, si farà forse cammino più presto che non si creda, ma conviene cominciare, col dire vogliamo assolutamente sortir dai progetti e venire a' fatti. Vi prego quindi di prendere in considerazione il disegno di legge che vi proposi. La legge la modificherete come stimerete meglio, ma dovete volerla, e non aspettarne altre, e che si confonda

con altre disposizioni per andare ancora a tempo indefinito.

PRESIDENTE. Ora debbo porre ai voti la presa in considerazione della proposta fatta dall'onorevole Senatore Torelli. Il nostro regolamento prescrive che questa votazione si faccia peralzata e seduta, salvo che lo squittinio segreto sia domandato da dieci Senatori.

Non essendo fatta alcuna domanda a questo riguardo, pongo ai voti la presa in considerazione.

Quelli che approvano la presa in considerazione della proposta del Senatore Torelli, vogliano sorgere.

(Approvata.)

Senatore MAURI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MAURI. La proposta di legge presentata dall'onorevole mio amico Senatore Torelli involge, a mio credere, questioni abbastanza di rilievo, le quali per essere esaminate e dichiarate definite, hanno bisogno della dottrina e dell'esperienza di quegli uomini che si dicono speciali, vale a dire uomini, i quali siano molto versati nella cognizione delle norme e pratiche agrarie in genere, e delle norme speciali che si attengono alla coltivazione dei monti, e dei boschi; che siano versati nella cognizione del reggimento e delle consuetudini dei Comuni, e in altre simili speciali materie. Uomini siffatti certamente ne conta il Senato in buon numero, ma essi possono essere e non essere negli Uffici in cui il Senato va diviso. Gli Uffici si formano per sorteggio: e d'uomini siffatti la sorte può essere stata liberalissima per uno, o due Uffici, ma tanto avara agli altri da non averne dato neppur uno.

Perciò io mi permetto di proporre, che la mozione dell'onorevole Torelli sia deferita ad una Commissione speciale da nominarsi dal nostro onorevole Presidente, il quale potrà scegliere fra tutti i Senatori quegli uomini speciali, ai quali ho accennato.

Proporrei altresì che sia lasciata in facoltà dell'onorevole Presidente di comporla di cinque o più membri, come a lui parrà più opportuno.

PRESIDENTE. L'onor. Senatore Mauri propone al Senato che la mozione dell'onorevole Senatore Torelli di cui il Senato ha testè deliberato la presa in considerazione, sia rimessa all'esame di una Commissione speciale, da nominarsi dal Presidente.

Faccio osservare al Senato, che la proposta dell'onorevole Mauri, risponde precisamente alle

disposizioni del nostro Regolamento, il quale stabilisce che le proposte dei Senatori prese in considerazione, saranno rimesse all' esame o degli Uffici o di una Commissione, secondo che verrà dal Senato determinato nei singoli casi.

Ora, essendosi fatta la proposta che l' esame sia deferito ad una Commissione speciale i cui componenti possano anche eccedere il numero di cinque, corrispondente a quello degli Uffici, io pongo ai voti questa proposta.

Coloro che l'approvano, vogliano sorgere.
(Approvato.)

Io proporrei poi al Senato di comporre questa Commissione di sette membri.

Se non sorgono osservazioni in contrario, la Commissione sarà composta di sette membri, secondo l'importanza della proposta stessa.

Ora riprendiamo il nostro ordine del giorno che ci chiama al seguito della discussione dello Stato di prima previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici pel 1873.

Seguito della discussione dello Stato di prima previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici pel 1873.

PRESIDENTE. Ieri essendo stata chiusa la discussione generale, passeremo a quella dei capitoli.

Senatore BALBI-PIOVERA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BALBI-PIOVERA. Desidererei fare al signor Ministro dei Lavori Pubblici una interrogazione per ottenere da lui una promessa riguardo alla ferrovia Ligure-Orientale.

Se egli crede che-brevemente mi spieghi, sono pronto a farlo.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Balbi-Piovera; non potrebbe ella aspettare a fare la sua interrogazione, quando arriveremo a discutere il capitolo delle strade ferrate?

Senatore BALBI-PIOVERA. Va bene.

PRESIDENTE. Resta inteso così. Si passa alla lettura dei capitoli.

TITOLO I.

SPESA ORDINARIA

Amministrazione Centrale.

1	Ministero (Personale)	675,000	»	»	675,000	»
2	Ministero (Materiale)	36,000	»	10,000	46,000	»
		711,000	»	10,000	721,000	»

Chi approva questa somma stanziata per l'Amministrazione Centrale, voglia alzarsi.
(Approvato.)

Lavori Pubblici.

Real Corpo del Genio Civile.

3	Personale	1,883,700	»	»	1,883,700	»
4	Spese d'Ufficio.	156,900	»	12,000	168,900	»
5	Spese d'indennità di trasferte, e diverse.	500,000	»	80,000	580,000	»
		2,540,600	»	92,000	2,632,600	»

(Approvato.)

Strade.

6	Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali, e spese eventuali	6,123,050	»	1,917,300	8,040,350	»
7	Concorsi obbligatori per opere stradali.	60,000	»	»	60,000	»
7bis	Sussidi concessi ai comuni e consorzi per opere stradali	»	»	407,860	407,860	»
		6,183,050	»	2,325,160	8,508,210	»

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore GADDA. Il capitolo sussidii concessi ai Comuni e Consorzi per opere stradali, mi offre opportunità di richiamare l'attenzione dell'onorevole signor Ministro sopra le condizioni speciali in cui si trovano le strade in questa provincia romana.

Qui le strade erano, non dirò nella totalità, ma in grandissima parte, mantenute a carico dell'erario dello Stato od a carico dei bilanci delle diverse provincie.

Ora, la classificazione delle strade fattasi a termini della nostra legge, portò una radicale mutazione nelle condizioni delle strade in questa provincia. Delle strade nazionali, ossia strade a carico per intero del bilancio dello Stato non ne è rimasta che una, la *Flaminia-Cassia* che si dirige da Roma alla Toscana, per Viterbo ed Acquapendente. Le altre furono tutte tolte dal bilancio dello Stato, e così le autorità amministrative della provincia, come la rappresentanza provinciale riconobbero perfettamente giusta questa classificazione, perchè è conforme al disposto della legge.

Però, quando un paese è chiamato a passare rapidamente da una condizione di cose ad un'altra, interessa moltissimo, e certamente l'argomento è così grave che non è sfuggito all'attenzione dell'onorevole Ministro, interessa moltissimo che di queste mutazioni esso non abbia possibilmente a soffrirne; è perciò che devono possibilmente ammorzarsene gli effetti.

Quando si tratta di sussidii che il Governo concede ai Comuni, vorrei in modo speciale raccomandare all'attenzione dell'onorevole signor Ministro le condizioni di queste strade che divennero comunali. Io vorrei non avessero di un tratto a sopportare quella spesa annua di manutenzione senza che altri vi soccorra.

Effettivamente io vorrei che si evitasse il pericolo di vedere diminuita od anche abbandonata la manutenzione. Pericolo che in parte si è già avverato, avendo io dovuto verificare che la manutenzione stradale lascia moltissimo a desiderare. Il Governo saprà, non ne dubito, esigere energicamente che le strade si mantengano, come vorrà che si compia la rete stradale obbligatoria; ma nel tempo stesso amerei che in questo rivolgimento di cose, si sovvenisse ai bilanci comunali con opportuni

sussidii, onde aiutarli a raggiungere, senza forti scosse, la condizione normale durevole.

Io spero che l'onorevole signor Ministro accetterà questa mia preghiera.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Senatore Gadda sa benissimo che i sussidii iscritti al capitolo 7, sono antichi sussidii che per la disposizione della legge sui lavori pubblici del 1859 prima, e del 1865 poi, si assegnavano alle strade comunali, quando ancora non esisteva un ordinamento normale per provvedere alla costruzione di queste strade.

Io riconosco perfettamente giusto quanto disse testè l'onorevole Senatore Gadda, riconosco cioè le condizioni eccezionali, in cui ora trovansi la provincia di Roma.

La provincia di Roma per lo innanzi aveva diverse strade nazionali; ma attuata qui la legge italiana sulle opere pubbliche, tutte le strade parallele alle vie ferrate passarono da nazionali a provinciali; non poche poi di queste ultime divennero comunali. Non è rimasta quindi nella provincia romana che una sola strada nazionale, la via Cassia.

Debbo riconoscere inoltre, che il servizio stradale delle provincie romane, già per lo addietro molto difettoso, ottenne in quest'ultimi tempi un grandissimo miglioramento; la qual cosa dipende principalmente dalla cura che il Senatore Gadda si prende come Prefetto di Roma, ed a lui mi piace di rendere qui tributo di elogio.

Io ho presente l'importantissima proposta, che il Prefetto di Roma ha fatto intorno alla viabilità della provincia di Roma, da cui risultano veramente le non buone condizioni della viabilità in questo territorio, specialmente per ciò che si riferisce alla manutenzione.

L'altro male di questa Provincia è appunto quello accennato dall'onorevole Gadda, ossia il grave difetto, la gran deficienza di strade comunali. Ma l'onorevole Senatore Gadda sa bene, come siavi, per le strade di questa categoria, uno speciale ordinamento. Noi comprendiamo sotto il titolo di strade comunali quella specie di comunicazioni che riesce di maggiore importanza, di maggiore interesse per i Comuni.

Io sono sicuro, che la Provincia romana, che per le cure del suo Prefetto va molto bene av-

viandosi alla esecuzione della legge sulle strade obbligatorie, potrà in brevissimo tempo trovare il modo di allacciare tutti i suoi Comuni col mezzo di strade ruotabili.

Questa parte di lavoro non è di diretta spettanza dello Stato; ma lo Stato vi concorre però con larghi sussidi, i quali, insieme coi mezzi speciali che la legge del 3 agosto 1868 pone a disposizione dei Comuni, possono essere sufficienti a completare le reti delle strade comunali della Provincia.

E poichè sono entrato in questo argomento, mi piace di annunziare al Senato che questa legge del 1868, la quale, sul principio incontrava moltissime difficoltà, va progressivamente eseguendosi in tutto il Regno, di modo che nell'anno testè finito, noi abbiamo potuto compiere oltre ad otto milioni di lavori di strade comunali obbligatorie.

E se le nostre previsioni e i nostri studi non falliscono, l'anno in corso ci deve dare tanti lavori per più che 12 milioni.

E perchè il Senato comprenda bene di quale importanza sia l'attuazione di questa legge, tanto per la Provincia romana, che per tutte le altre del Regno, mi piace di annunziare al Senato, che dagli studi accurati compiuti dal Ministero risulta che progredendo, come speriamo di poter fare, nelle più ampie attuazioni delle leggi sulle strade obbligatorie, noi potremo consacrare ad esse ogni anno oltre 30 milioni, ciò che ci induce a ritenere che in un non lontano periodo di anni, i nostri Comuni più deficienti di strade, e non son pochi, potranno completare la loro reti stradali. Ed è a ritenersi poi che la viabilità comunale costituisce la parte più importante di un ben ordinato sistema stradale, arrivando essa a rappresentare circa l'ottanta per cento di tutta l'intera rete stradale ordinaria.

Tornando quindi alle provincie di Roma, io confido che, mediante le cure dell'egregio Prefetto di Roma, dandosi un ampio svolgimento alla legge del 30 agosto 1868, questa provincia avrà in pochi anni compiuto quella rete di comunicazioni rotabili che deve promuovere la sua prosperità, e ridonare all'agricoltura tanta parte di territorio, ora incolto ed insalubre.

Senatore GACCIA, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore GACCIA, *Relatore*. Io prendo la pa-

rola come Senatore, e non come membro della Commissione permanente di Finanze. Io mi era riservato di parlare e di dirigere al signor Ministro alcune preghiere, allorchè saremmo pervenuti al capitolo 87 che riguarda i sussidi per la costruzione delle strade comunali obbligatorie; ma poichè egli nel rispondere all'onorevole Senatore Gadda toccò anche, ed ampiamente, questa materia, io, per non abusare più tardi della bontà del Senato, dirò fin d'ora quel che era mio desiderio di dire a proposito di quel capitolo.

Tutti conoscono qual plauso siasi levato in Italia allorchè fu fatta la legge per le strade comunali obbligatorie. In vero il precipuo scopo di quella legge era di giovare le provincie meridionali, le quali erano le più povere di strade comunali, per cui saggiamente il paese entrò in un sistema di sussidi, che veramente fu benedetto ed accettato con riconoscenza da quelle provincie.

Però, nel primo biennio non si ebbe gran frutto da quella legge.

Ai Comuni si disse, che il ritardo proveniva dalle difficoltà di compilare il regolamento che doveva far parte di quella legge. Se non che, ad approntare il regolamento, si spese una gran parte del biennio, ed indi si chiarì che questo era una scusa e non una ragione.

Ma quando diventò facoltà dei Prefetti di chiamare i Comuni alla esecuzione della legge, debbo dire in verità che in talune Provincie, parlo precisamente delle siciliane, non se ne è avuto quel frutto che se ne aspettava; e tanto più venne meno questo convincimento, perchè il Ministro ha fatto delle pubblicazioni colle quali ha dimostrato come in altri paesi siasi stati solerti ad accettare il principio della legge; cosicchè molti dei Comuni che eran mancanti affatto di strade, sono entrati fra quelle a cui si divide il pane del sussidio. Propriamente nelle provincie siciliane, e io non ne fo rimprovero ai Prefetti, che forse la moltitudine degli affari avrà impedito di attendere a questi bisogni speciali, mentre nel bilancio vi è il modo onde venire a supplire i fondi stanziati, cioè ad assegnare il fondo speciale e venire alla classificazione degli utenti, nè l'una nè l'altra cosa a me consta che abbiano voluto fare i Comuni, giacchè essi coi loro bilanci, alquanto forse aggravati di altre spese, non hanno voluto venire a questo sollievo, il

quale sarebbe quello che potrebbe metter fine a quel ristagno dei commerci che si lamenta, e dar luogo a quei miglioramenti a cui la legge mirava. Quindi pregherei il signor Ministro perchè, continuando nella solerte via che ha intrapreso, faccia un dovere ai Prefetti, perchè entro un termine prestabilito si decida dai Comuni lo stanziamento del fondo speciale, e si dia al Governo la lista degli utenti, spingendo così i Comuni, acciocchè coll'aiuto del Genio civile, e anche, come qualche Prefetto ha saputo fare, coll'aiuto del Genio militare, si venga alla proposta delle strade e così anche alla classificazione degli utenti.

Io spero che il signor Ministro, il quale come Senatore contribuì a questa legge che tanto ora lodava, vorrà aderire alla mia preghiera, e darà fra non molto le opportune istruzioni per lo stanziamento di questa spesa, obbligherà cioè i Comuni a stanziare nei loro bilanci annuali i fondi necessari ed a formare le liste degli utenti.

PRESIDENTE. La parola è al signor Ministro dei Lavori Pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Son lieto che l'onorevole Senatore Caccia mi richiami sulla questione delle strade comunali obbligatorie; e dirò francamente, nell'argomento che a me sembra il più arduo, ed il più interessante insieme, per l'avvenire del nostro paese.

Però, prima di parlare delle condizioni stradali della Sicilia, mi piace di osservare all'onorevole Senatore Caccia, che la legge 30 agosto 1868, non è stata solamente utile, come tutti prevedevamo ed io per primo, a quelle provincie, le quali sono più mancanti di strade, ma è stata utilissima a quasi tutte le provincie del Regno. E qui potrei citare fra le provincie più operose, e che attuano questa legge con maggiore intelligenza ed utilità, la provincia di Genova. In quella provincia il mirabile accordo delle amministrazioni governative, provinciale e comunali, accordo che vorrei servisse d'esempio a molte altre del Regno, ci condurrà in breve tempo a completare il sistema stradale di una regione tanto importante.

Egli è vero che in Italia abbiamo delle provincie più deficienti di strade e delle altre le quali hanno quasi completato il loro sistema stradale; ma se vogliamo guardare bene addentro in questo difficilissimo argomento, noi troveremo che ben poche contrade non abbiano bisogno

di nuove strade. Perchè mentre troveremo per esempio che l'Inghilterra ha, e la Francia cerca di avere da 1500 o 2800 metri di strada ogni chilometro quadrato di superficie, in Italia forse appena le pianure Lombarde e le Venete arrivano a questo grado di viabilità. D'altra parte, più si sviluppa il commercio e l'industria locale, e più cresce il bisogno delle strade, le quali costituiscono il principale mezzo per promuovere la ricchezza di un paese.

Ma se l'utilità di questa legge si sente in tutta Italia, tanto più a si comprende in quelle provincie le quali erano, non dico deficienti, ma mancanti assolutamente di strade. E abbiamo dei territorii che in pochi anni saranno condotti dalla attività delle Amministrazioni Provinciali ad essere circondati da provincie ancora prive di comunicazioni. Citerò le provincie di Reggio Calabria, Teramo, Foggia, quest'ultima specialmente che da poco tempo iniziò l'esecuzione della legge del 30 agosto 1868, e che, giudicando dall'operato di questi ultimi mesi, otterrà splendidi risultati. Ciò potrei dire di altre provincie, dove le prime resistenze mano mano scomparvero. Ed ora che il periodo delle libere iniziative dei Comuni è di troppo trascorso, io senti il bisogno, dirò di più, il dovere, di valermi dei mezzi coattivi che la legge mi accorda onde raggiungere i più utili risultati senza che perciò, e lo affermo con piacere acciocchè il Senato si faccia una giusta idea di questa legge, s'incontrino serie difficoltà nei Comuni.

Non c'è stato Comune (e sono ora a centinaia questi Comuni), nel quale si sia attuata coattivamente la legge, da cui il Ministero non abbia avuto dei ringraziamenti; e questi ringraziamenti esprimono quasi sempre questo concetto: noi non sapevamo fare; adesso che ce ne avete mostrato il modo, di buona voglia faremo, e faremo di comune accordo con voi.

Che cosa ha fatto il Governo per attuare coattivamente questa legge, così nelle provincie di Sicilia, come in tutte le provincie di Terraferma? Prima di ogni altra cosa, la legge obbligava il Governo a provvedere ai progetti, senza dei quali nulla si sarebbe potuto intraprendere: il Governo vi ha provveduto e vi provvede, in modo da ottenerne compiuto un gran numero, e per quello sviluppo che è necessario, acciocchè si possano applicare poi alle costruzioni tutte le risorse del fondo speciale.

Perchè questa legge sia attuata, occorre di avere in pronto un gran numero di progetti. Un Comune non può fare una strada, se specialmente è di qualche lunghezza nè in un anno nè in due, nè in tre. Ne sia esempio la Francia, ove, per ultimare le loro strade, i Comuni spesso hanno consumato dieci, quindici e venti anni. Ed è nella stessa natura della legge e nelle speciali risorse che essa consacra a questi lavori, è dallo impiego delle prestazioni in natura, che scaturisce la necessità di un lungo periodo di tempo: che se le strade comunali si volessero costruite in un brevissimo tempo, i fondi stabiliti non solo diverrebbero insufficienti, ma non sarebbe possibile altrimenti il trovarli; ed anche potendoli avere, costituirebbero un aggravio insopportabile all'erario dei Comuni.

È avvenuto tra noi, che in principio non si comprendesse come una delle ragioni, per cui la legge non poteva attuarsi, fosse la mancanza dei progetti. Quando i due rami del Parlamento dicevano: mettete nel bilancio 3 milioni all'anno di sussidi, cioè a dire, quando il Parlamento prescriveva che il potere esecutivo provvedesse onde si spendessero 12 milioni all'anno per le strade obbligatorie tra lo Stato e Comuni, non si prevedeva ciò che l'esperienza ci ha insegnato, vale a dire che per potere attuare annualmente tanti lavori quanti rappresentassero la somma di 12 milioni, noi avevamo necessità almeno di avere in pronto progetti per circa 80 o 90 milioni d'opere.

Il Governo era nel dovere di attuare questa legge, e trovava deficienza assoluta di progetti, in molte provincie del regno, quindi per prima cosa ha incitate tutte le Deputazioni e Consigii Provinciali, i Prefetti e i Comuni perchè facessero allestire questi progetti.

Dirò che molte deputazioni, molti Consigii provinciali, e moltissimi prefetti hanno corrisposto a questi incitamenti del Governo; ma per quanto s'adoperassero volentieri, la scarsità dei progetti era sempre molto sentita.

Quindi il Governo entrò nella più sicura via che gli rimaneva, cioè, provvide per la esecuzione coattiva dei progetti coattivamente mettendo a disposizione dei prefetti le somme che erano necessarie.

E al momento che parlo, ho il piacere di potervi annunziare che per circa 40 milioni di opere, vi hanno progetti che sono completamente ultimati. E spero che non passerà l'anno,

o poco al di là, che avremo compiuti tutti i 90 milioni di progetti di strade Comunali, che possono appunto darci modo di spendere opportunamente i 12 milioni all'anno in opere stradali, e così di esitare i 3 milioni, che la legge, come minima somma, ha stabilito doversi iscrivere in bilancio.

Ma ad onta di tutte queste facilitazioni, date dal potere centrale, sia coll'ordinare ai prefetti di preparare i progetti, e col mettere anche le somme a disposizione degli stessi prefetti, v. sono state molte provincie, nelle quali non fu possibile di poter far compilare questi progetti.

Di più, in altre provincie si è verificato anche il caso, che dopo fatti i progetti, i Comuni si sono rifiutati di compilare i ruoli per le prestazioni in natura per i cinque centesimi addizionali alle imposte dirette, e per il contributo dei maggiori utenti.

Fu d'uopo quindi, procedere di un altro passo sempre in forza delle disposizioni della legge. Si è ordinato cioè ai prefetti, fare eseguire non solamente i progetti, ma ancora le opere. E siccome sarebbe stato necessario inviare in ciascun Comune un Commissario, e d'altra parte le difficoltà del servizio tecnico si facevano più gravi così con speciali istruzioni si è provveduto, e alle riunioni di quei Comuni fra loro e alla destinazione in essi di un ingegnere specialmente incaricato di ultimare i progetti mancanti, e di eseguire le costruzioni, facendo responsabile delle esecuzioni complete della legge. E queste disposizioni, già producono dei frutti soddisfacenti, e spero che anche nelle provincie siciliane, fatto parte a questo regime, si otterranno nell'anno buoni risultati.

Anzi aggiungerò che ho ragione di credere che nella provincia di Messina si provvederà come nelle altre più volenterose all'esecuzione della legge 30 agosto 1868.

Io non so ufficialmente, ma officiosamente, posso dire, che quel Consiglio provincia e ha votato delle larghe somme per incoraggiare i Comuni; ed in questi ultimi giorni già se ne sono veduti i buoni effetti nella provincia di Messina, perchè già molti di essi si accinsero a chiedere spontaneamente il concorso dello Stato, il che vuol dire che intendono di voler eseguire la legge di cui parlo.

Senatore CACCIA, *R. I.* Ringrazio l'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici della risposta che si compiacque di darmi.

PRESIDENTE. Si rileggerà questo capitolo;

TORNATA DEL 15 FEBBRAIO 1873

Strade.

6	Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali, e spese eventuali	6,123,050 »	1,917,300 »	8,040,350 »
7	Concorsi obbligatori per opere stradali	60,000 »	»	60,000 »
7 bis	Sussidi concessi ai comuni e consorzi per opere stradali	»	407,860 »	407,860 »
		<u>6,183,050 »</u>	<u>2,325,160 »</u>	<u>8 508,210 »</u>

Non facendosi altre osservazioni, lo metto ai voti.
 Chi approva questo capitolo del Bilancio, voglia sorgere.
 (Approvato.)
 Si prosegue la lettura dei capitoli.

Acque.

8	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di prima categoria e d'irrigazione	740,400 »	400,400 »	1,140,800 »
9	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di seconda categoria	3,051,000 »	1,951,000 »	5,002,000 »
10	Spese fisse per assegni e fitti (Opere idrauliche di prima categoria e d'irrigazione)	247,100 »	21,100 »	268,200 »
11	Spese fisse per assegni e fitti (Opere idrauliche di seconda categoria)	511,500 »	31,500 »	543,000 »
12	Concorsi e sussidi per opere idrauliche consortili e comunali	100,000 »	20,000 »	120,000 »
13	Spese eventuali per le opere idrauliche	399,000 »	29,000 »	428,000 »
		<u>5,049,000 »</u>	<u>2,453,000 »</u>	<u>7,502,000 »</u>

Senatore PEPOLI G. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PEPOLI G. Io debbo rivolgere all'onorevole sig. Ministro tre brevissime raccomandazioni

La bocca artificiale aperta a Rotta Brandana quanto prima debbe essere chiusa, essendo diventata inofficosa; però l'onorevole signor Ministro vede che siamo già alla fine di febbraio, e che quindi il tempo che rimane per chiudere questa bocca è molto breve.

Non credo che i progetti relativi siano stati ancora approvati; ma è ben certo che non sono ancora stati appaltati i lavori. Se si segue la trafila ordinaria prescritta dal Regolamento, difficilmente essa potrà essere chiusa a tempo, garantendoci così dalle future piene primaverili.

Io domanderei all'onorevole sig. Ministro, se egli non credesse che fosse il caso di potere valersi in questa circostanza di quelle medesime norme straordinarie che già furono messe in uso in altri tempi e in altri paesi; se non

fosse il caso di valersi, per esempio, del concorso del Genio militare, in modo che si potesse prontamente chiudere la bocca a quelle popolazioni e togliere loro il sospetto che essa possa non esser chiusa in tempo debito.

La seconda raccomandazione che io faccio all'onorevole sig. Ministro è relativa ad un taglio d'argine, che, a quanto mi scrive il Sindaco di Bondeno, ha messo in grandissimo allarme quel mandamento.

Si dice (io non posso assicurarlo), che si stia per concedere il taglio dell'argine così detto dei Mori. Se questo taglio fosse concesso, a quanto mi si scrive da Bondeno, sarebbe un gravissimo e nuovo disastro per quel Comune.

Un'ultima preghiera, devo fare, e questa preghiera mi è suggerita dalla dolorosa esperienza che abbiamo fatta. Nella piena autunnale è avvenuto che i magazzini idraulici non erano forniti di tutto quel materiale e di quegli attrezzi, che la legge prescrive; ed i Comuni hanno dovuto supplirvi come hanno potuto, poichè stretti dal tempo, non hanno avuto

agio di fare le provviste come dovevano.

Io prego e scongiuro il sig. Ministro perchè nel suo zelo ed attività voglia far sì che nelle venture piene le quali potessero succedere nel prossimo aprile, quei magazzini sieno forniti di tutto quanto è necessario ed indispensabile per far fronte ai pericoli che possono soprastare a quell'argine in causa dell'impeto delle acque.

PRESIDENTE. La parola è al signor Ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Pepoli non ignora, che il taglio di Brandana solo da poco tempo è inofficioso, di modo che non potevasi certamente prima d'ora provvedere per il suo chiudimento.

Però tutto già è pronto perchè nel più breve tempo possibile si possa effettuare l'interclusione.

Questo taglio, eseguito artificialmente per dare scolo alle acque, ha ora ottenuto l'effetto, che doveva avere, e potrebbe diventare un pericolo nella primavera, se per l'epoca ordinaria della escrescenza del fiume non fosse chiuso.

I lavori perciò saranno spinti con grandissima alacrità. Se sia necessario o no il risparmiare all'affare alcune trafilie, per valermi della parola usata dall'onorevole Pepoli, ora non saprei dire; ma posso assicurarlo bensì, che sebbene l'amministrazione centrale si allontani il meno possibile dalla osservanza della legge di contabilità, nondimeno non deriva da questa osservanza anche nei casi urgenti un impedimento al mandare innanzi le opere; perchè il più delle volte, in attesa della regolare stipulazione dei contratti, o facciamo lavorare a piccoli cottimi, o facciamo eseguire le opere ad economia, e, se ci bisogna, ci valiamo anche del sussidio della truppa.

Il Consiglio di Stato concorre, come fin da ieri diceva, con grandissima sollecitudine, a far sì che le formalità dalla legge sancite non siano d'incaglio all'amministrazione; ben spesso esso esamina immediatamente i contratti, che gli sono rimessi, ed io ricevo il suo avviso in meno di ventiquattr'ore.

Vegga dunque l'onorevole Senatore Pepoli che da tutte le parti si fa ogni opera per poter menomare le conseguenze delle tristissime sciagure, che colpirono tanta parte d'Italia.

L'onorevole Senatore Pepoli richiama la mia attenzione sopra un altro punto, cioè a dire

sopra un argine così detto dei Mori, che divide il territorio di Bondeno da quello di Finale.

Non vi ha dubbio che da molti giorni vi è una grandissima agitazione in quelle contrade. Colà vi sono due comprensorii; uno che appartiene al tenimento di Bondeno, l'altro che fa parte del circondario di Finale.

Il primo ha lo scolo in Po per le chiaviche dette Pilastresi presso Stellata, che l'onorevole Pepoli deve conoscere benissimo.

Il comprensorio del territorio di Finale ha un altro scolo totalmente indipendente che va nel Panaro.

Ora, lo scolo del tenimento di Bondeno è molto più officioso, che non sia quello di Finale; quindi è che il terreno bondesano è prossimo ad essere messo all'asciutto, mentre quello di Finale è ancora coperto da acque bastantemente alte. Naturalmente gli interessati di Finale reclamano con grandissima insistenza perchè si tagli un argine che è fra i due tenimenti, detto l'argine dei Mori.

Conosco perfettamente questa pratica, perchè ho dovuto occuparmene ripetutamente in questi giorni.

Tanti furono i clamori dall'una e dall'altra parte, le quali s'accordavano soltanto nel dire che il Governo aveva torto, che non faceva nulla, che al cospetto di questa grande sventura chiudeva gli occhi, da credermi obbligato intervenire personalmente.

Da Finale mi dicevano: « Fate tagliare l'argine, e se ciò non fate, avete torto. » Quelli di Bondeno dall'altra parte scongiuravano perchè l'argine non si tagliasse, e dicevano: « Se il Governo fa tagliare l'argine, commette la più grande ingiustizia. »

In questa assoluta divergenza d'interessi, ho mandato sopra luogo l'ingegnere capo Natalini, il quale ha fatto relazione intorno all'opportunità o no di tagliare quell'argine.

Dirò nettamente che il suo avviso è stato negativo; non parendogli giusto, che sul territorio di Bondeno si riversi un danno per sollevare quello di Finale.

Siccome però ai reclami delle popolazioni si aggiungevano quelli dei rappresentanti del Governo e dei rappresentanti dei Comuni, così, appena ricevuta tale relazione, ho ordinato telegraficamente che ispettori ed ingegneri capi si recassero sul luogo per conoscere la vera

condizione delle cose, e perchè decidessero il da farsi secondo giustizia.

Il Governo ha dimostrato con queste cautele, come esso voglia restare imparziale, e come delegando la decisione ad uomini competenti, voglia unicamente seguire i dettami del diritto e della giustizia.

L'onorevole Senatore Pepoli osservava inoltre, che allorquando nel passato autunno eravamo contristati dalle piene, abbiamo trovato i magazzini idraulici insufficientemente dotati di materiali per le urgenti difese.

A questo appunto risponderò, ripetendo quanto già dissi nell'altro ramo del Parlamento.

Il servizio idraulico ha d'uopo di molti miglioramenti: molte cose vanno aggiunte, molte altre riformate e modificate.

Non soltanto non avevamo riforniti i magazzini idraulici; ma in moltissimi punti non esistevano neppure i magazzini.

L'onorevole Senatore Pepoli può vedere nella parte straordinaria del bilancio che ora discutiamo, che noi ci proponiamo di istituire altri magazzini idraulici, e di fabbricarne non pochi. Attualmente si sta instaurando tutto il sistema di difesa del Po per il caso di piena; ed una delle cose che ho raccomandate specialmente, si è di studiare ove bisogni collocare altri magazzini idraulici. Sarà poi cura del Governo di

tenerli ben forniti del materiale necessario.

Ricordo all'onorevole Pepoli ed al Senato, che le piene di quest'anno sono state non solo straordinarie, ma così insistenti, così ripetute, che si sarebbero esauriti tutti i mezzi fin dai primi giorni, anco quando fossimo stati meglio provvisti. Ricordo che non solamente si esaurirono i magazzini idraulici, ma persino i magazzini militari, e specialmente quelli della fortezza di Mantova, dai quali soltanto in sacchi ne furono messi a disposizione del Ministero 150,000. Ricordo che se ne sono cercati per tutta l'Italia, e che si temeva persino deficienza di tela da sacchi!

Speriamo che tali calamità non si abbiano a rinnovare; ad ogni modo il Governo è compreso della sua grandissima responsabilità, e per quanto la prudenza umana lo comporti, per quanto sia possibile, sarà fatto ogni sforzo perchè non si ripetano più tali sventure, o non ci incolgano sprovveduti dei mezzi di combatterle.

Senatore PEPOLI G. Ringrazio l'onorevole Ministro delle spiegazioni.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, metto ai voti il Capitolo: *Acque*, in L. 7,502,000.

Chi l'approva, sorga.

(Approvato.)

Si continua la lettura dei capitoli:

Bonifiche.

14	Assegni, indennità ed altre spese ordinarie per il servizio delle opere di bonifica . . .	136,500 »	19,072 »	155,572 »
----	---	-----------	----------	-----------

(Approvato.)

Porti, spiagge e fari.

15	Manutenzione e riparazione dei porti . . .	824,500 »	215,000 »	1,039,500 »
16	Escavazione dei porti	1,700,000 »	249,810 »	1,949,810 »
17	Personale subalterno pel servizio dei porti . . .	103,000 »	»	103,000 »
18	Pigione pel servizio dei porti.	14,600 »	»	14,600 »
19	Manutenzione, illuminazione e personale di servizio dei fari	417,000 »	60,000 »	477,000 »
20	Personale in servizio dei fari	153,000 »	»	153,000 »
21	Sussidi per opere ai porti di 4. ^a classe (articolo 198 della legge 20 marzo 1865, allegato F')	43,200 »	»	43,200 »
		3,255,300 »	524,810 »	3,780,110 »

(Approvato.)

Riepilogo delle spese pei lavori pubblici

Real Corpo del Genio civile	2,540,600 »	92,000 »	2,632,600 »
Strade	6,183,050 »	2,325,160 »	8,508,210 »
Acque	5,049,000 »	2,453,000 »	7,502,000 »
Bonifiche	136,500 »	19,072 »	155,572 »
Porti, spiagge e fari	3,255,300 »	524,810 »	3,780,110 »
	<u>17,164,450 »</u>	<u>5,414,042 »</u>	<u>22,578,492 »</u>

PRESIDENTE. Chi approva il riepilogo delle spese pei Lavori Pubblici, sorga.
(Approvato.)

Strade ferrate.

22 Sorveglianza dell'esercizio delle strade ferrate di società private (Spese fisse)	317,500 »	»	317,500 »
23 Sorveglianza dell'esercizio delle strade ferrate di società private (Spese variabili)	47,600 »	8,450 »	56,050 »
24 Spese d'esercizio delle ferrovie calabro-sicule	700,000 »	750,000 »	1,450,000 »
	<u>1,065,100 »</u>	<u>758,450 »</u>	<u>1,823,550 »</u>

PRESIDENTE. Su questo capitolo ha la parola il Senatore Sanseverino.

Senatore SANSEVERINO. Ho chiesto la parola su questo capitolo per rivolgere una preghiera all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, e fargli una breve interrogazione, che certamente non esigerà lunga risposta.

Fui ben lieto quando venni in cognizione che il Ministro aveva finalmente convenuto colla Società dell'Alta Italia che fosse data opera alla costruzione del tronco ferroviario Treviglio-Cocaglio, e che dovesse essere compiuto entro due anni. Ora, vorrei pregare l'onorevole Ministro, onde invigili perchè non si accampino pretesti, o si facciano sorgere impedimenti ad eludere i patti convenuti, e per tal modo se ne ritardi la esecuzione.

Vorrei poi pregare l'onorevole Ministro a volermi dire, se il tracciamento di quel tronco di strada ferrata sia assolutamente stabilito.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Poichè nessun altro degli onorevoli Senatori intende parlare su questo capitolo, domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola il signor Ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Solo recentemente essendosi verificate le condizioni...

Senatore BALBI-PIOVERA. Scusi, sig. Ministro: io pure aveva chiesto la parola a questo proposito.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Balbi-Piovera, ella aveva chiesto la parola sulla categoria 177.

Senatore BALBI-PIOVERA. Ebbene, ci siamo.

PRESIDENTE. No, siamo anzi ben lontani...ma le do parola.

Senatore BALBI-PIOVERA. Nel mese di gennaio ultimo scorso, il Consiglio provinciale della Provincia di Genova faceva invito ad un Senatore di interpellare e pregare il signor Ministro dei Lavori Pubblici affinchè la strada ferrata ligure orientale fosse al più presto ultimata.

Non ho bisogno di dire al signor Ministro quale immenso sviluppo commerciale e marittimo abbia avuto la città di Genova, al punto che l'importazione è stata di 743,600 e più tonnellate, mentre gli otto porti primari d'Italia non ne ebbero fra tutti che 790,000. Il fatto disgraziatamente successo nella galleria dei Giovi ha arenato tutto il commercio; epperò, come sempre, il commercio di Genova spera di vedere ultimata e in esercizio quella strada che è una delle più necessarie per collegare il commercio ligure con quello di Livorno, di Roma e delle provincie meridionali. L'utilità di questa strada è grandissima, perchè lo sviluppo del commercio in Genova è tale che non bastano più le strade che già si hanno, nè quelle che sono in costruzione; per cui è divenuta di evidente

necessità la strada che porterà a Piacenza, e l'altra parallela a quella che esiste, se vogliamo approfittare di quell'emporio che la natura ha aperto nel Golfo di Genova per la prosperità e ricchezza dell'Italia. E tanto più è necessario che questa strada sia prontamente terminata, perchè sarà di grandissima utilità anche sotto il rapporto strategico, quando sarà compiuta la strada che collega la Spezia a Piacenza. Perciò io raccomando vivamente al signor Ministro questo tronco di strada ferrata, e tanto più perchè è certo che dopo il suo compimento, il nostro Arsenalè sarà più forte, e in caso di pericolo, atto a prestare e ricevere aiuto.

Conchiudo pertanto, pregando il signor Ministro a rivolgere al Consiglio provinciale di Genova una parola che faccia sperare di veder presto collegati e uniti gli interessi commerciali fra la piazza di Genova e quella di Livorno, di Roma e delle provincie meridionali.

Ancora una raccomandazione debbo aggiungere.

È necessario, è indispensabile che questa strada sia terminata; ma è pure urgente che contemporaneamente sia fatta una strada parallela, e che questa sia ultimata prima che la strada del San Gottardo sia aperta, se vogliamo ottenere la prosperità e lo sviluppo immenso del nostro commercio con tutta la Germania, nonchè lo sviluppo commerciale ed il benessere di tutta l'Italia centrale.

Senatore CERRUTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola il Senatore Cerruti.

Senatore CERRUTI. Anch'io ebbi consimile invito dal Consiglio Provinciale di Genova ed avrei chiesta la parola in proposito; ma non avrei potuto svolgere le questioni meglio di quanto ha fatto l'onorevole Senatore Balbi, per cui mi associo a quanto egli ha detto.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole signor Ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Dopo mature considerazioni, il Governo si è risolto di usare della facoltà che gli veniva dagli atti di concessione delle strade ferrate della Lombardia, ed ha ordinato alla Società delle ferrovie dell'Alta Italia la costruzione della linea diretta da Treviglio a Coccaglio. L'onorevole Senatore Sanseverino sa però, che quest'ordine si è dato solamente da un mese o due a questa parte.

Io sono sicuro che la Società dell'Alta Italia adempirà al suo dovere, sono sicuro che la

strada sarà costruita in quel termine che venne prescritto dalla legge; ma ad ogni modo il Governo farà sempre il suo dovere. Quanto al tracciato naturalmente devono compiersi degli studi, e in sì breve tempo non poterono essere terminati; dimodochè se l'onorevole Sanseverino ha desiderio di conoscere le località per cui questa linea di congiunzione abbia a passare, io sono dolente di non poterlo soddisfare.

Gli onorevoli Senatori Balbi-Piovera e Cerruti mi hanno interpellato intorno alle costruzioni a farsi, o, per dir meglio, intorno all'ultima-zione della ferrovia lungo il litorale ligure, e mi fecero nello stesso tempo diverse raccomandazioni

Noi siamo altamente compresi dell'urgenza di compiere la strada ligure, non solamente nello interesse del commercio locale, ma perchè la riguardiamo come la linea principalissima di comunicazione fra l'Alta Italia e la Capitale, epperò non abbiamo risparmiato opera nè studi perchè questa linea venga completata nel più breve tempo possibile.

Da parte dei costruttori è ben naturale, che siansi addotte ragioni per ottenere dilazioni appoggiandosi alle mareggiate, alle persistenti piogge, agli inattesi scoscendimenti, alle difficoltà d'approvigionare materiali ed altre; ma dalla parte sua il Governo è stato sempre fermo nel richiamarsi ai patti contrattuali, e nel non ammettere quelle ragioni, che non fossero incontestabili.

Oltre ai rapporti periodici, che noi abbiamo intorno a quei lavori, ultimamente ordinai, che una ispezione speciale fosse fatta circa lo stato ed il procedimento dei lavori su quella linea; e nel suo rapporto l'egregio ispettore, dopo aver riferito sullo stato e sull'andamento dei medesimi, prendeva in esame ancora alcuni acconci provvedimenti per affrettare il tanto desiderato compimento di questa linea. Questi provvedimenti essendo già stati adottati, credo poter confidare che non passerà l'anno senza veder questa linea aperta al commercio, anzi confido che per alcuni mesi dell'anno il commercio potrà valersi di questa importantissima via di comunicazione.

L'onorevole Senatore Balbi-Piovera, con tutta la sua autorità, ragionava della grande importanza della piazza di Genova e del suo crescente commercio, cosa questa che deve cagionare grande compiacenza a tutti; per mia parte

debbo dichiarare, che fu sempre e sarà cura del Governo, di provvedere con ogni mezzo onde abbia a progredire ed a manifestarsi nel suo più ampio sviluppo un commercio così importante, quale è quello della piazza di Genova.

E non solamente tanto per il rapporto militare quanto anco pel rapporto commerciale noi riconoscemmo di tanta importanza quella congiunzione, di cui ragionava l'onorevole Senatore Balbi-Piovera, dalla Spezia a Parma e Piacenza, che non avendo alcuna dimanda di concessione che potesse finanziariamente convenire al Governo di accettare, per non perdere altro tempo, e per accelerare la costruzione, noi abbiamo fatto studiare il traforo del Borgallo e presentato un progetto di legge all'altro ramo del Parlamento, che poi sarà presentato al Senato, onde avere i fondi necessari per fare eseguire la galleria, l'opera più difficile e più lunga di quella linea. Questa determinazione, deve persuadere l'onorevole Balbi-Piovera della grandissima importanza, che il Governo dà alla pronta costruzione di questa ferrovia. Gli ultimi fatti avvenuti nella galleria dei Giovi hanno moltissimo allarmato la città di Genova, e dirò lo stesso Governo, per guisa, che hanno richiamato tutta la nostra attenzione per ottenere che il valico degli Appennini dalla parte di Genova sia meglio assicurato.

Devono considerare l'onorevole Senatore Balbi-Piovera e il Senato, che questo pericolo, ossia l'accidente testè manifestatosi nella galleria dei Giovi, non è probabile che si debba ripetere altra volta; ma in ogni caso fra brevissimo tempo vi sarà un altro valico dell'Appennino, che potrebbe benissimo temporariamente supplire ai bisogni, quello cioè per la ferrovia da Savona al Piemonte.

Quanto poi all'altro desiderio dell'onorevole Senatore Balbi-Piovera, desiderio espresso pure da egregi uomini nell'altro ramo del Parlamento, cioè a dire quanto alla necessità di provvedere con una strada parallela all'esistente, al commercio fra Genova e Torino, io dirò nettamente il mio pensiero.

Allorquando si dice che il movimento di Genova non può essere assicurato senza aggiungere altre ferrovie parallele all'attuale, non si dice forse una cosa perfettamente esatta, in quanto che se non vi fosse la galleria dei Giovi, il commercio di Genova potrebbe anche duplicare,

triplicare, quadruplicare, e la ferrovia da Genova a Torino sarebbe sufficiente. Ce ne fa garanzia il gran commercio che si fa sopra alcune linee della Francia e della Germania.

Il commercio sulla linea da Genova a Torino non è ancora giunto a tale da poter imporci una seconda linea di strada ferrata. Basta mettere in comparazione la linea di Marsiglia colla linea da Torino a Genova, per vedere quanto siamo distanti dal poter credere che questa linea possa essere insufficiente.

La sola questione da esaminare è questa, se il passaggio dei Giovi, e come passaggio, e ancora per le grandi pendenze che ha, possa sopperire al commercio di Genova, o se mai non debba venire un tempo in cui sia necessario di fare un altro traforo, un altro *tunnel* in quelle vicinanze. Io credo che per ora questo bisogno non ci sia, massime che la Società esercente l'attuale ferrovia da Genova a Torino va studiando in concorso col Governo ogni possibile perfezionamento pel servizio del traforo. Ad ogni modo io ben vorrei che presto giungesse la necessità di dare con un secondo traforo una via succursale a quella dei Giovi, perchè segnerebbe il più alto grado di prosperità non solo del commercio di Genova, ma del commercio italiano.

Si assicuri l'onorevole Balbi-Piovera che il Governo si è occupato, e si occuperà sempre con amore del gran centro commerciale di Genova, che è il punto più importante pel commercio dell'Italia e che diventerà importantissimo dopo che sarà aperto il Gottardo; e speriamo, anzi siamo certi, che il grande evento dell'apertura del Gottardo per gli interessi commerciali di Genova, e per gli interessi generali d'Italia, non ci troverà impreparati.

Senatore BALBI-PIOVERA. Io ringrazio l'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici della risposta che mi volle dare, prendo atto delle sue parole e sono persuaso che avranno piena esecuzione.

PRESIDENTE. La parola è al Senatore Gadda.

Senatore GADDA. Nella legge 28 agosto 1870 con cui furono presentate al Parlamento ed approvate diverse convenzioni ferroviarie vi è un articolo il quale dà al Governo l'autorizzazione di accordare, mediante Decreto Reale, concessioni di ferrovie all'industria privata.

Ora, io desidererei sentire dall'onorevole signor Ministro se il Governo sia disposto ad

approfittare di questa facoltà che quell'articolo di legge gli dà, quando le domande per ferrovie si riferiscono a ferrovie economiche, non già a ferrovie a sistema ordinario.

Questa domanda io sono obbligato a farla perchè so che una domanda di ferrovia economica fatta da privati cittadini nell'interesse dell'industria privata, non ebbe ancora esito per Decreto Reale, per l'unica considerazione che la Società assuntrice della ferrovia economica domandava di essere esonerata da alcune di quelle condizioni che sono indispensabili nelle ferrovie ordinarie, ma che nelle ferrovie economiche non sono necessarie; come per esempio, le difese lateralmente al piano stradale, sia con muro, sia con siepi; le case cantoniere, il servizio telegrafico speciale.

Le ferrovie economiche non hanno molteplicità di treni. Su queste ferrovie non può essere in corsa che un treno solo.

Or dunque, tutte quelle dispendiose cautele che si esigono sulle ferrovie ordinarie, non sono richieste e sono anzi superflue nelle ferrovie economiche.

Il signor Ministro si sarà già avveduto che io alludo alla domanda fatta da alcuni ingegneri della provincia di Milano per una ferrovia economica da Milano a Saronno, nell'interesse di quelle fiorenti industrie, e per la quale fu già votato un sussidio dalla Provincia. Quella domanda, a mio avviso, meritava una sollecita evasione per parte del Governo, perchè tutte le volte che l'industria privata si fa coraggiosamente avanti, pronta ad intraprendere lavori utili senza concorso del Governo, io credo che debba essere incoraggiata, e debba trovare nell'amministrazione pubblica una sollecita e benevola adesione.

Tale è certo anche lo spirito della legge, nell'accordare al Governò quelle facoltà speciali che sono espresse nel citato articolo di legge.

Io vorrei essere rassicurato che questo è pure il concetto dell'onorevole Ministro, e che quella dilazione frapposta nel rispondere non sarà tale che equivalga ad una ripulsa, ma sarà semplicemente cagionata dalle formalità d'ufficio.

PRESIDENTE. La parola è al signor Ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. In forza della legge 28 agosto 1870, il Governo ha per tre anni facoltà di concedere delle strade ferrate, colla condizione per altro che non ne venga alcun aggravio al Tesoro dello Stato.

E parlando d'aggravio, intendiamo aggravii diretti o indiretti; di maniera che, quand'anche l'aggravio sia indiretto, noi stessi, dietro la dichiarazione fatta nell'altro ramo del Parlamento, ci teniamo vincolati a non valerci della facoltà concessa dalla legge al Potere esecutivo; imperocchè ci sembra che sia un aggravio pel Tesoro tanto il dare una sovvenzione, quanto il lasciar costruire una strada in condizioni tali che diminuisca il prodotto delle linee sovvenzionate.

Ma la cosa, su cui richiama la mia attenzione l'onorevole Senatore Gadda, non entra in questa specie di concessioni, si rannoda invece ad un'altra questione, una questione molto più generale. Egli ci domandava se avessimo l'intendimento di valerci della facoltà lasciataci dalla legge anche per la concessione delle strade ferrate economiche?

Rispondo tosto affermativamente; ed infatti io stesso ho fatto concessioni di molte strade, che chiamiamo economiche, o chiamiamo secondarie, avvalendomi della facoltà che trovo nella legge del 28 agosto 1870; ma questa legge non dispensa il Potere esecutivo dalla osservanza dell'altra legge, cioè della generale ed organica dei Lavori Pubblici.

Convengo coll'onorevole Senatore Gadda che, se si voglia promuovere la costruzione delle strade ferrate secondarie, bisogna renderne la costruzione più facile che sia possibile, bisogna toglierla da quelle tante pastoie, dirò così, da cui sono illaqueate le strade di maggiore interesse; e ragionevolmente, perchè nelle strade di maggiore interesse, sulle quali si fa il gran commercio ed il massimo movimento, vi debbono essere certe condizioni di sicurezza, che per le minori possono non essere in pari guisa indispensabili. Per esempio, l'onorevole Senatore Gadda, parlando della strada da Milano a Saronno, dice che fra le altre condizioni, si domandava dai proponenti di essere dispensati, non so se dal provvedere alle difese laterali, dal mettervi fili telegrafici, e non so da quali altre cose.

L'onorevole Gadda sa meglio di me, che nella legge dei lavori pubblici sono prescritte per le concessioni all'industria privata della costruzione e dell'esercizio delle strade ferrate, moltissime condizioni, che forse potrebbero, a mio avviso, star meglio nei capitoli che non nella legge. Ma essendo esse nella legge, noi non pos-

siamo in verun modo dispensarcene; di maniera che, se noi volessimo concedere una linea di strada ferrata e nello stesso tempo dispensare il concessionario dal far le chiusure, benchè ci sembri che nelle strade ferrate secondarie si possa farne a meno, dai telegrafi, dai casotti di guardia, e da molte altre cose, necessariamente bisognerebbe rivolgersi al Parlamento per ottenere la facoltà di dispensare dall'applicazione della legge generale dei lavori pubblici. E tanto io ho sentito questo bisogno, che per alcune concessioni a farsi, specialmente nel Veneto, io credo ricorrere al Parlamento per ottenere la dispensa da queste condizioni.

Forse la legge dei lavori pubblici è in questa parte troppo severa e minuta, ed appunto anche per questa ragione ritengo necessario di proporre presto al Parlamento una legge per le strade ferrate secondarie, progetto che si sta già studiando per mettere questa specie di strade in condizione totalmente eccezionale e diversa dalle strade ferrate ordinarie, come si è fatto in Francia ed altrove. Quando si discuterà questo progetto, allora vedremo quali sono le esenzioni che si possono accordare senza in verun modo mettere a repentaglio la sicurezza delle persone e del traffico; ma nello attuale stato di cose io credo, che se il potere esecutivo accordasse colle esenzioni richieste la concessione della linea Milano-Saronno, di cui parlava l'onorevole Senatore Gadda, troverebbe contro di sè le disposizioni della legge.

Queste sono le ragioni per le quali finora non si è presa alcuna disposizione per la linea di cui parlava l'onorevole Senatore Gadda; ma sono difficoltà che noi cercheremo di risolvere presto col consenso del Parlamento, e confidiamo che per tal modo la costruzione delle

strade ferrate economiche diverrà molto più agevole.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore GADDA. Io sono lieto di sentire che anche l'onorevole signor Ministro entri nello stesso ordine d'idee, intorno alla necessità di accordare provvedimenti speciali e speciali facilitazioni, onde l'industria privata non trovi impedimenti a metter mano alle ferrovie economiche e secondarie; ma d'altra parte poi non saprei come l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici possa dare un'interpretazione così rigorosa all'articolo della legge; mentre, se quell'interpretazione fosse la vera, se lo spirito della legge fosse quello che accenna l'onorevole Ministro, noi avremmo fatta una disposizione che sarebbe diretta a favorire quelle ferrovie che l'industria privata non fa, perchè non basta da sola, mentre la legge mirava invece ad attribuire al Governo la facoltà di accordare le ferrovie che la industria privata può fare.

Io non credo che questo sia lo spirito di quelle disposizioni. Ma se la lettera della legge la si reputa tale da non acconsentire al Governo di poterla applicare a queste ferrovie secondarie, in tale ipotesi accetto la dichiarazione dell'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici, il quale ci disse di esser pronto a presentare sollecitamente un progetto di legge per le ferrovie secondarie.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti il totale di questo capitolo riguardante le spese delle *Strade ferrate*, in L. 1,823,550.

Chi l'approva, sorga.

(Approvato.)

Si passa all'altro capitolo:

Telegrafi.

25	Personale dei telegrafi di direzione, manutenzione ed esercizio (Spese fisse)	3,280,600	»	»	3,280,600	»
26	Retribuzioni ad incaricati di uffici di 3.a categoria, ed ai fattorini in ragione di telegrammi (Spesa d'ordine)	650,000	»	»	650,000	»
27	Indennità di missioni e surrogazioni, di traslocazioni, di cauzioni e di traduzione dalle lingue straniere	93,000	»	8,000	101,000	»
28	Assegnamenti per spese di scrittoio, pigioni e pernottazioni negli uffici (Spese fisse)	260,000	»	»	260,000	»
29	Spese d'esercizio e di manutenzione	823,000	»	50,000	873,000	»

30	Rimborsi alle Amministrazioni estere ed agli uffici telegrafici (Spese d'ordine)	670,000	»	70,000	»	740,000	»
31	Spese telegrafiche per conto di diversi (Spesa d'ordine)	111,000	»	6,000	»	117,000	»
32	Servizio telegrafico semaforico	175,000	»	25,000	»	200,000	»
		6,062,600	»	159,000	»	6,221,600	»

Senatore DI BAGNO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore DI BAGNO. Il servizio telegrafico è importantissimo, e per certo rende grandi benefici alle popolazioni. Duolmi peraltro che questi benefici siano paralizzati all'atto pratico, perchè in molti luoghi ove esiste un ufficio telegrafico, non è sistemato un servizio notturno.

Tanto nei grandi centri, quanto nei piccoli vi possono essere in tutte le ore bisogni urgenti, supremi. Pregherei quindi l'onorevole Ministro a voler disporre che là dove è un ufficio telegrafico vi sia un servizio continuato. Quanto all'orario, non basta a giustificare la differenza di trattamento una piccola economia nel personale.

Senatore PEPOLI G. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PEPOLI G. L'egregio signor Ministro nell'altro ramo del Parlamento accoglieva benevolmente una domanda per istituire un telegrafo lungo la riva sinistra del Po; telegrafo evidentemente necessario dopo l'ultima piena che abbiamo sofferto.

Non dubito punto delle buone intenzioni del Ministro, ma temo che i suoi sforzi possono essere paralizzati da ragioni estranee alla sua volontà. Infatti, alcune difficoltà, a quanto si afferma, sono sorte, e perciò non è sperabile la pronta attuazione di questo telegrafo.

So bene che i Comuni interessati debbono concorrere, so che varii Comuni hanno offerto il loro concorso; ma il Governo non ha avvertito che le loro condizioni erano molto difficili in questo momento, e che d'altronde il telegrafo era reclamato anche dai bisogni del Genio civile, e dalle disposizioni dell'articolo 61 del regolamento che ho citato ieri, formulato dall'onorevole Gadda.

Intanto però noi avevamo il telegrafo militare il quale da Stellata passava a Bondeno, univa Ferrara, e da altra parte andava sino a Sermide. Questo telegrafo attualmente è stato disfatto;

mentre le condizioni di quella Provincia non sono ancora tranquille in questo proposito.

L'onorevole Ministro sa che le bocche non essendo state chiuse vi è sempre il pericolo d'inondazione ad ogni aumento del Po; quest'anno gli aumenti del Po sono straordinari e si rinnovano ad ogni momento, epperò io pregherei l'onorevole Ministro di rivolgere nuovamente la sua attenzione su questo argomento importantissimo per quella provincia, e di vedere che fino a tanto almeno che le cose non sieno rientrate nello stato normale, che tutti i pericoli sieno evitati, un telegrafo anche militare, vi sia collocato: imperocchè è evidente che le notizie di una piena trasmesse col telegrafo, rendono più facile agli ingegneri medesimi il poter adottare tutti quanti quei provvedimenti che valgano a salvare quei paesi.

PRESIDENTE. La parola è al Ministro dei Lavori Pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Senatore Di Bagno emette un desiderio, che sarebbe pure il mio, se fosse facil cosa e poco dispendiosa l'attuarlo. L'averne un ufficio telegrafico che sia aperto alcune ore della giornata, o l'averlo che stia in esercizio tutte le 24 ore, importa la differenza per lo meno del 50 0/0 di spesa; e deve esser convinto l'onorevole Di Bagno che noi non siamo in condizioni ancora di fare un così grande aumento di spesa per rendere completo il servizio laddove già esiste, finchè vi sono molti Comuni e molte località importanti prive ancora di telegrafo. Io credo che sia debito del Governo di prima completare il sistema telegrafico in tutto il Regno, e poi di esaminarne l'importanza maggiore o minore rispetto ai Comuni, e di fare che a seconda dei bisogni vi siano uffici telegrafici od aperti in tutte le ore del giorno, ovvero anche, secondo le località, aperti solo in date ore.

Sappia poi l'onorevole Senatore Di Bagno, che in tutti gli Stati nei quali la telegrafia è più diffusa, e non solo da noi (sebbene in Italia sia già abbastanza avanzata), vi sono degli

uffici con servizio limitato, i quali funzionano soltanto alcune ore del giorno; ed infatti vi sono molti uffici telegrafici in piccolissime località, i quali non mandano che due, tre, quattro dispacci al giorno, e qualche volta nessuno. Come pretendere che questi uffici stiano aperti di giorno e di notte? E stia sicuro l'onorevole Senatore Di Bagno che prima che la telegrafia, non dirò in Italia, ma in Europa, rinunci al sistema degli uffici a servizio limitato, passeranno molti e molti anni.

L'onorevole Senatore marchese Pepoli poi chiama l'attenzione del Senato sopra ai servizi che, specialmente in caso di piena, possono venire dai fili telegrafici.

Egli sa, per averlo riferito in quest'aula, che io stesso, ragionando nell'altro ramo del Parlamento, ebbi a dire come aveva ordinato che coloro, i quali si occupano del modo di riformare il meglio possibile il servizio delle difese in caso di piene, vedessero di tener conto dei grandissimi vantaggi che ne vengono dal servizio telegrafico; ed io sono lieto che egli abbia richiamato l'attenzione mia sul telegrafo

di Bondeno, che fu collegato contemporaneamente alla rete generale con un filo militare. Ora, io tanto convengo con lui in questo proposito, che da molti giorni ho ordinato che il filo provvisorio militare sia sostituito da un filo permanente dell'amministrazione telegrafica, dopo domanda fatta dal Comune di Bondeno; di maniera che il Senatore Pepoli vede che il suo desiderio per questa volta, son lieto di dirlo, è già un fatto compiuto.

PRESIDENTE. La parola è al Senatore Di Bagno.

Senatore DI BAGNO. Ringrazio l'onorevole signor Ministro di avere almeno trovato in massima lodevole il mio desiderio; ed ora io limiterò la mia raccomandazione ai capo-luoghi di Provincia, ai quali senza dubbio interessa maggiormente che il servizio sia continuato.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo più di parlare, metto ai voti il capitolo riguardante i telegrafi in L. 6,221,600.

Chi lo approva, voglia sorgere.

(Approvato.)

Si prosegue la lettura dei capitoli:

Poste.

33 Personale dell'Amministrazione delle Poste.	3,360,000	»	»	3,360,000	»
34 Personale degli uffici di seconda classe . .	1,694,660	»	65,340	1,760,000	«
35 Personale dei corrieri, dei messaggieri, portatellere e serventi	1,523,158	»	16,842	1,540,000	»
36 Assegnamenti per spese d'ufficio e per pigioni	439,255	»	15,745	455,000	»
37 Assegnamenti ai titolari degli uffici postali italiani all'estero	27,766	»	1,834	29,600	»
38 Canonici ai Maestri di posta	19,715	»	4,885	24,600	»
39 Trasporto delle corrispondenze (Spese fisse).	2,966,524	»	142,476	3,109,000	»
40 Spese variabili per il trasporto delle corrispondenze	666,932	»	69,468	736,400	»
41 Servizio postale e commerciale marittimo .	8,045,440	»	480,000	8,525,440	»
42 Indennità per missioni, traslocazioni di viaggio agli Impiegati degli ambulanti e di servizio di notte ecc.	239,450	»	14,120	253,570	»
42 bis Indennità di giro agli Ispettori ed agli Impiegati che prestano servizio negli uffici presso le stazioni	55,000	»	16,440	71,440	»
43 Spese diverse per il materiale	207,580	»	72,420	280,000	»
44 Premio ai rivenditori dei francobolli ed ai titolari degli uffici postali di seconda classe sui francobolli da essi venduti (Spesa obbligatoria)	260,716	»	9,284	270,000	»
45 Rimborsi alle Amministrazioni postali estere (Spesa d'ordine)	400,000	»	180,000	580,000	»
46 Rimborsi ai titolari degli uffici postali per le corrispondenze rinviate, detassate e rifiutate (Spesa d'ordine).	218,260	»	6.740	225.000	»

TORNATA DEL 15 FEBBRAIO 1873

47	Aggio del 25 per cento ai Consoli sulle tasse dei vaglia emessi (Spesa d'ordine) . . .	50,000 »	30,000 »	80,000 »
48	Rimborsi eventuali (Spesa d'ordine) . . .	38,518 »	11,482 »	50,000 »
		<u>20,212,974 »</u>	<u>1,137,076 »</u>	<u>21,350,050</u>

(Approvato.)

Spese comuni e generali.

49	Rimborso di dispacci telegrafici governativi per tutti i servizi dell'amministrazione centrale e dipendenti	25,000 »	10,000 »	35,000
50	Rimborso alle società di strade ferrate e di navigazione postale per i viaggi dei membri del Parlamento (Spesa obbligatoria) . . .	600,000 »	50,000 »	650,000
51	Casuali per i servizi dell'amministrazione centrale e delle Amministrazioni dipendenti . . .	170,000 »	»	170,000
		<u>795,000 »</u>	<u>60,000 »</u>	<u>855,000 »</u>

(Approvato.)

RIEPILOGO della spesa ordinaria.

Amministrazione centrale	711,000 »	10,000 »	721,000 »
Lavori Pubblici	17,164,450 »	5,414,042 »	22,578,492 »
Strade ferrate	1,065,100 »	758,450 »	1,823,550 »
Telegrafi	6,162,600 »	159,000 »	6,321,600 »
Poste	20,212,974 »	1,137,076 »	21,350,050 »
Spese comuni e generali	795,000 »	60,000 »	855,000 »
Totale della spesa ordinaria	46,011,124 »	7,538,568 »	53,549,692 »

PRESIDENTE. Chi approva il totale della spesa ordinaria, si alzi.

(Approvato.)

Essendo esaurita la parte ordinaria del bilancio, proporrei al Senato di rinviare il seguito della discussione che concerne la parte straordinaria alla seduta di lunedì, che avrà principio alle ore due.

Si continuerà lo stesso ordine del giorno d'oggi, meno la proposta dell'onorevole Torelli che è stata esaurita.

Comunicherò al Senato la composizione della Commissione incaricata dell'esame della proposta Torelli, giusta l'incarico di cui il Senato stesso mi ha onorato.

Sono chiamati a comporla i signori Senatori Serra Francesco Maria, Costantini, Lauzi, Gadda, Vitelleschi, Di Bagno e Torelli.

La seduta è sciolta (ore 5 3/4).