

XXI.

TORNATA DEL 20 FEBBRAIO 1893

Presidenza del Presidente FARINI.

Sommario. — Omaggi — Congedi — Discussione del progetto di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1892-93 — Approvazione dei primi venti capitoli del bilancio — Osservazioni dei senatori Mezzanotte e Tolomei B., ai quali risponde il ministro dei lavori pubblici sul capitolo 21 (Manutenzione di strade e ponti nazionali e riparazioni) — Approvazione del capitolo 21 e dei successivi fino al 29 inclusivo — Parlano sul capitolo 30 (Opere idrauliche di prima categoria, manutenzione e riparazione) i senatori Manfrin, Griffini ed il ministro — Approvazione del capitolo 30 e successivi fino al 44 — Osservazioni del senatore Garelli, cui risponde il ministro, sul capitolo 45 (Agro romano: manutenzione delle opere di bonifica eseguite dallo Stato) — Approvazione del capitolo suddetto e susseguenti fino al 59 compreso — Prendono parte alla discussione del capitolo 60 (Personale di ruolo dell'ispettorato, spese fisse) i senatori Di Sambuy, Gadda, Griffini, Bottini, il ministro, ed i senatori D'Alì e Cavalletto — Approvazione del capitolo 60 e dei successivi fino al 65 inclusivo — Approvazione della domanda del senatore Ferraris di rinvio del seguito della discussione alla seduta successiva, e sua riserva di parlare sul capitolo 66 (Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno) — Presentazione di due progetti di legge: 1. Proroga del termine fissato dalla legge circa la alienazione del bosco demaniale di Montello; 2. Modificazioni agli articoli 2 e 8 della legge 6 dicembre 1888 circa la ripartizione degli affari delle sezioni penali della Corte di cassazione di Roma.

La seduta è aperta alle ore 2 e 30.

Sono presenti il ministro dei lavori pubblici e il ministro della marina. Intervengono in seguito i ministri d'agricoltura e commercio, della guerra e di grazia e giustizia.

Il senatore, segretario, COLONNA-AVELLA dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato.

Omaggi.

PRESIDENTE. Si dà lettura dell'elenco degli omaggi pervenuti al Senato.

Il senatore, segretario, COLONNA-AVELLA legge: Fanno omaggio al Senato:

La ditta G. Ricordi e C. dell'opera nuova

del maestro Giuseppe Verdi, senatore del Regno, intitolata: *Falstaff*;

Il senatore Francesco Saverio Arabia delle seguenti sue pubblicazioni:

1. *Ricordi di letteratura*, vol. I e II;
2. *Memorie e Note a Campanella* (Scene);
3. *Dell'inamovibilità della magistratura*;
4. *Il Codice italiano ed il giurì*;
5. *L'Amministrazione della giustizia nel 1890*;

6. *I principii del diritto penale applicato al Codice italiano*;

Il prof. Emanuele Pisani delle seguenti pubblicazioni:

1. *Sulla legge unica da sostituirsi alla legge Casati*;

LEGISLATURA XVIII — 1^a SESSIONE 1892-93. — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 FEBBRAIO 1893

2. *Il bilancio dello Stato;*

3. *Sull'unificazione della ragioneria in rapporto all'economia nazionale;*

4. *Prolusione al corso di ragioneria nella Regia Scuola superiore di commercio in Bari;*
Il direttore dell'Istituto tecnico superiore di Milano del Programma di detto Istituto per l'anno scolastico 1892-93;

Il direttore della Navigazione generale italiana del Rendiconto e bilancio dell'esercizio 1891-92 di quell'associazione;

I prefetti delle provincie di Caltanissetta, Padova, Parma ed Arezzo degli Atti dei rispettivi Consigli provinciali, per l'esercizio 1891-92;

Il ministro della marina di una Raccolta cromolitografica (Album) delle regie navi italiane.

Il presidente della Croce Rossa Italiana del Bollettino N. 9, contenente gli Atti di quella Associazione per l'anno 1892.

Il presidente della Regia Accademia delle scienze, lettere ed arti del Vol. VIII, Serie II delle Memorie di quell'Istituto;

Il presidente dell'Accademia Pontoniana del Vol. XXII degli Atti e dell'Annuario per l'anno 1893 di quell'Istituto;

I sindaci delle città di Modena e Firenze degli Atti dei rispettivi Consigli comunali per l'anno 1892;

Il prof. Antonio Frigeri di una sua lettera aperta indirizzata ai signori senatori e deputati, e intitolata: *Il progetto del ministro Bonacci;*

Il senatore Luigi Zini di un suo opuscolo per titolo: *Ancora della revisione dello Statuto.*

Congedi.

PRESIDENTE. Chiedono un congedo per motivi di salute il senatore Artom, per tre giorni, ed i senatori Capellini e Trevisani per un mese.

Non sorgendo opposizioni, questi congedi si intendono conceduti.

Discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1892-93 » (N. 24).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1892-93 ».

Prego di dar lettura del progetto di legge.

Il senatore, segretario, COLONNA-AVELLA legge. (V. Stampato N. 24).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Senatore DURANTE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore DURANTE. La Commissione permanente di finanze per mezzo del suo illustre relatore fa osservare al Senato nella relazione, che spendere due milioni per un palazzo di amministrazione di un ospedale...

PRESIDENTE. Mi permetta signor senatore Durante, questa è una questione che si riferisce al cap. 66 che tratta delle opere edilizie di Roma. Siccome su quel capitolo vi sono altri oratori iscritti, bisognerebbe che avesse la compiacenza di riservare le sue osservazioni al cap. 66.

Senatore DURANTE. Allora mi riserverò per parlare sul cap. 66.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo la parola e non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione dei capitoli che rileggo, con l'avvertenza che s'intenderanno approvati quei capitoli sui quali non sorga discussione.

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

| | | |
|----|---|--------------------|
| 1 | Ministero - Personale di ruolo (Spese fisse) | 1,148,658 16 |
| 2 | Ministero - Spese d'ufficio | 42,000 » |
| 3 | Ministero - Manutenzione, riparazioni ed adattamento dei locali | 10,500 » |
| 4 | Ministero - fitto locali | 7,300 » |
| 5 | Dispacci telegrafici governativi (Spesa d'ordine) | 20,000 » |
| 6 | Spese postali (Spesa d'ordine) | 3,000 » |
| 7 | Spese di stampa | 29,000 » |
| 8 | Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria | 23,000 » |
| 9 | Residui passivi eliminati a senso dell'art. 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria) | <i>per memoria</i> |
| 10 | Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti all'amministrazione dei lavori pubblici e dell'ispettorato generale delle strade ferrate e loro famiglie | 45,000 » |
| 11 | Spese casuali. | 70,000 » |

 1,398,458 16

Spese per lavori pubblici.

Genio civile.

| | | |
|----|--|-------------|
| 12 | Personale (Spese fisse) | 4,000,830 » |
| 13 | Aiuti provvisori per servizio generale (art. 30 della legge 5 luglio 1882, n. 874) ed assegni mensili e supplementari ad impiegati ed inserienti straordinari in servizio presso l'amministrazione centrale e gli uffici provinciali | 200,000 » |

 Da riportarsi 4,200,830 »

LEGISLATURA XVIII — 1^a SESSIONE 1892-93 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 FEBBRAIO 1893

| | | |
|----------------|--|-------------|
| | <i>Riporto</i> | 4,200,830 » |
| 14 | Spese d'ufficio - Indennità fisse (Spese fisse) | 150,000 » |
| 15 | Provvista e riparazione di mobili ed istrumenti geodetici, restauro ed adattamento dei locali ad uso degli uffici del genio civile (art. 28 della legge 5 luglio 1882, n. 874) | 18,000 » |
| 16 | Fitto di locali per uso d'ufficio (Spese fisse) | 73,000 » |
| 17 | Spese per indennità | 620,000 » |
| 18 | Spese diverse pel genio civile | 30,000 » |
| 19 | Indennità dipendenti dalla legge 5 luglio 1882, n. 874, accordate con decreti ministeriali registrati preventivamente dalla Corte dei conti | 14,950 » |
| 20 | Compensi per maggiori servizi resi dal personale del genio civile e personale straordinario in servizio sia presso l'amministrazione centrale, sia presso gli uffici provinciali; spesa di copiatura di atti e disegni affidata ad estranei quando non convenga assumere altro personale straordinario | 18,000 » |
| | | 5,124,780 » |
| <i>Strade.</i> | | |
| 21 | Manutenzione di strade e ponti nazionali e riparazioni urgenti per ristabilire il transito, per sgombrò di nevi e di materie franate o trasportate dalle piene | 4,659,000 » |

Senatore MEZZANOTTE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MEZZANOTTE. Sono parecchi anni che la provincia di Chieti ha fatto istanza perchè si provveda all'ingiusto trattamento che sopporta a cagione dell'irregolare classificazione delle strade, vedendosi costretta a sostenerne tre, la cui manutenzione dovrebbe cadere a carico dello Stato.

Il caso è chiaro.

Quelle tre strade attraversano una delle più importanti catene degli Appennini, quale è quella dove s'erge il monte Maiella, che dopo il Gran Sasso è la più alta vetta degli Appennini italiani.

L'art. 10 della legge sulle opere pubbliche giustamente annovera fra le nazionali le strade che attraversano importanti catene delle Alpi

o degli Appennini. Quindi nessun dubbio che quelle tre strade debbano essere mantenute dallo Stato.

Giova osservare che siffatta irregolarità di classificazione, fu rilevata anche d'ufficio.

Infatti in una pregevole monografia del Genio civile sulla viabilità di quella provincia, fu rilevata per la prima volta l'irregolarità che strade evidentemente nazionali fossero mantenute da una sola provincia, onde si aspettarono con fiducia i provvedimenti; ma, poichè questi non vennero, si reputò opportuno di corroborare la fiducia con alquante pratiche amministrative, ed il Consiglio provinciale di Chieti si rivolse al Ministero dei lavori pubblici, il quale nulla opponendo, perchè nulla vi era da opporre, non trovò modo di soddisfare alla giusta esigenza. E però l'argomento fu portato innanzi alla Ca-

mera, e nella tornata del 28 gennaio 1887, discutendosi il bilancio dei lavori pubblici, se ne chiese al ministro, che in quel tempo era l'onorevole Genala, il quale fece la seguente dichiarazione:

« Le domande sono state già avanzate al Governo, e conosco i voti delle provincie. Non potendo fare una nuova classificazione senza prima prendere in esame minuto ogni cosa, e vedere se queste strade abbiano i caratteri, che la legge generale richiede perchè siano classificate fra le nazionali, ho dovuto sottoporre ad esame questa materia; e perciò fu nominata una Commissione, composta di uomini competenti, che stanno lavorando. Appena avranno compiuti i loro studi, si prenderà una decisione ».

Ma un anno intero non fu sufficiente a quegli uomini, davvero competenti, per risolvere un argomento così ovvio. Onde, discutendosi il bilancio dell'anno seguente, si trovò la questione allo stesso punto, e di mutato soltanto il ministro, poichè all'onor. Genala era succeduto l'onorevole Saracco, il quale, interpellato alla sua volta, disse:

« È da assai tempo che una Commissione si occupa di una nuova classificazione di strade nazionali, e penso che in breve si possa prendere un partito ».

Ma, come nel periodo precedente, così nel successivo passò un altro anno e nulla si fece, e l'onor. Finali, succeduto all'onor. Saracco, dichiarò che gli studi proseguivano. E così fece l'onor. Branca in ripetute occasioni, finchè ora, discutendosi il bilancio del 1893, siamo ricondotti al punto di partenza, rivedendo l'onor. Genala a quel posto.

Onorevole Genala, rivedendovi a quel posto, io non so se debba aprire il cuore alla speranza, o chiuderlo di fronte ad amara delusione. Mi conforta alla speranza il considerare che vostre furono le prime dichiarazioni, e che non sia ardito congetturare che dopo un sessennio esse possano avere un principio di attuazione. M'indurrebbe al timore il pensiero che non si abbia ad aprire un nuovo ciclo di studi e di successioni ministeriali; ma la vostra energia e vitalità mi auguro che rendano infondati l'uno e l'altro timore. In quanto agli studi io domando che altro si deve studiare! Ma posso io credere sul serio che una Commissione di uomini com-

petentissimi abbia bisogno di lunghi anni per risolvere un argomento così ovvio? Ma che cosa rimane a studiare: se gli Appennini sono sempre negli Abruzzi, o se l'art. 10 è scritto sempre nella legge delle opere pubbliche? Epperò se io non vedrò dei provvedimenti pronti, solleciti, non so a che dovrò pensare. Non lo dico ora che mi assiste piena fiducia, lo direi quando la mia fiducia fosse scossa da nuovi ingiustificati ritardi, il che mi auguro che non segua, non soltanto a nome degli interessi locali, la cui sintesi, infine, è l'interesse generale, ma a nome di quel sentimento che deve essere a cuore di tutti: di vedere esattamente adempiuta la legge, e sperimentata egualmente da tutti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Tolomei Bernardo.

Senatore TOLOMEI B. Fino dall'aprile del 1889 la Deputazione provinciale di Siena presentò domanda al Ministero dei lavori pubblici perchè, previe le formalità volute dalla legge, fosse collocata nell'elenco delle vie nazionali anche il tratto di strada ora impropriamente provinciale che da Siena prosegue fino all'antico confine romano, detto via Assia-Flaminia; mentre l'istessa strada dal confine romano a Roma è compresa nuovamente nell'elenco delle vie nazionali. Non si può quindi comprendere come la stessa strada che conservi lo stesso carattere nazionale e si trovi in identiche condizioni, nel fatto sia così diversamente trattata.

Sono oramai trascorsi tre anni dacchè ebbi l'onore di rivolgere la parola all'egregio senatore Finali, ministro dei lavori pubblici, il quale su questo stesso argomento ebbe la cortesia di rispondere che, stando le cose così come le aveva esposte, trovava che io aveva ragione, e che avrebbe sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici e quindi avrebbe in conseguenza provveduto.

Il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici è stato favorevole, ma pur troppo il bilancio della provincia di Siena si trova ancora oggi di essere aggravato da questa spesa, che noi crediamo ingiusta. Però mi rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè voglia al più presto provvedere al trattamento che merita la nobile provincia, la quale non è meno benemerita delle altre d'Italia.

GENALA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GENALA, *ministro dei lavori pubblici*. Oltre che le due strade delle quali hanno tenuto parola gli onor. senatori Mezzanotte e Tolomei, ve ne sono parecchie altre, di cui le provincie hanno chiesto la iscrizione nella categoria delle strade nazionali; ma per questo occorre un provvedimento legislativo.

È vero quanto ha detto l'onor. Mezzanotte, che cioè fin dal gennaio 1887 era pervenuta al Ministero la domanda per ottenere che la strada della Majella fosse classificata tra le nazionali. Ma prima ancora che fosse presentata, io aveva nominato una Commissione per esaminare tutte le domande congeneri già arrivate al Ministero. Prima di aggravare il bilancio dello Stato con una somma nuova di manutenzione straordinaria e ordinaria, era necessario di rendersi conto della importanza di quest'onere, così, come ci rendiamo conto di tutte le iscrizioni di opere idrauliche in seconda categoria.

Quella Commissione iniziò i suoi lavori; ma poi, diventate via via peggiori le condizioni della finanza, il lavoro si arrestò o quasi. Dopo la sua costituzione, credo che quella Commissione non si sia radunata che una o due volte; e non ha concluso nulla.

Ora ci troviamo dinanzi alle insistenti domande delle provincie da un lato, e alle difficoltà della finanza dall'altro. Convien temperare e conciliare l'una cosa con l'altra; e innanzi tutto, conoscere se e quali effettivamente sono le strade provinciali che hanno oggi i caratteri per essere ascritte fra le nazionali, cioè essere messe a tutto carico dello Stato.

Gli errori di giudizio in proposito non sono impossibili.

Vi sono ad esempio delle strade le quali per un tratto sono nazionali; poi diventano provinciali; poi ripigliano ad essere nazionali. Pare un controsenso, e invece è in gran parte l'effetto di un articolo di legge molto razionale, dove è disposto che la strada nazionale parallela alla strada ferrata diventi provinciale.

Poichè lo Stato alla strada ordinaria ha sostituito una via ferrata, è naturale che la provincia mantenga quel tronco, nel quale poi il movimento decresce sensibilmente e con esso anche le opere di manutenzione. Ben è vero che non tutte possono essere in questa condizione.

Io perciò prendo impegno, tenendo conto delle condizioni della finanza e senza accettare per ora o respingere nessuna proposta, di stimolare la Commissione di cui ho discusso (e la completerò se sarà necessario) a continuare i suoi lavori e mettere così il Governo in grado di conoscere il vero stato delle cose, e di prendere quei provvedimenti che saranno del caso.

Mi auguro che la strada della Majella e quella per la quale ha preso la parola l'onor. Tolomei, possano trovarsi tra quei tronchi che saranno dichiarati nazionali.

Senatore MEZZANOTTE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MEZZANOTTE. Io sono soddisfatto della cortese risposta del ministro; soltanto ho mestieri di esprimere la mia convinzione, per quanto riguarda le conseguenze finanziarie, essendo chiaro che questo argomento non possa essere pregiudicato oggi.

Qui si tratta di attribuzioni, che bisogna definire; le conseguenze finanziarie seguiranno la soluzione del quesito di dritto.

Qui non si tratta di aprire al traffico nuove strade, perchè quelle di cui ho parlato sono in esercizio, e la manutenzione ne è pagata dal contribuente; si tratta solo di sapere su qual bilancio deve gravare la spesa, e se lo Stato si sgomenta di quella spesa, s'immagini una sola provincia!

Quindi riservandomi tutte le osservazioni che a tempo opportuno reputerò del caso circa il dovere della pura e semplice applicazione della legge, prendo atto della dichiarazione dell'onorevole ministro e, ripeto, mi dichiaro soddisfatto.

Senatore TOLOMEI B. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore TOLOMEI B. Faccio osservare all'onorevole ministro che il tronco di strada del quale ho parlato presenta un'eccezione.

Ora le spese sono sostenute dalla provincia, ma noi abbiamo un parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale esonererebbe la provincia da questa spesa, e quindi io domando che in qualche modo la provincia fosse indennizzata, perchè *Dum Romae consulitur Saguntum expugnatur*, ed il bilancio della provincia di Siena è molto gravato, e quindi prego l'onorevole ministro di volere in qualche modo assicurare che, rico-

LEGISLATURA XVIII — 1^a SESSIONE 1892-93 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 FEBBRAIO 1893

nosciuto l'errore, siano indenizzate anche le spese indebitamente pagate.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GENALA, *ministro dei lavori pubblici*. Su questo la mia posizione è molto delicata perchè si tratterà di vedere se si può dare ad una iscrizione nelle strade nazionali un effetto retroattivo. Questo sarebbe esempio che potrebbe portare ad aggravii che nessuno è in grado oggi di poter valutare, perchè converrebbe fare studi minuti di ciascuna strada ed in ciascuna provincia. E magari allora l'onor. Mezzanotte con

la sua limpida e affascinante parola potrebbe anche invocare che il provvedimento si retrotragga a chi sa quale tempo.

Dunque su questo punto mi riservo interamente; prometto soltanto di prendere in esame la cosa affinchè una buona volta sia chiarito se queste strade debbono diventare nazionali oppure continuare ad essere mantenute dalle provincie.

PRESIDENTE. Pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 21:

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

| | | |
|---------------|--|-------------|
| 22 | Salario ai cantonieri delle strade nazionali. | 1,533,857 » |
| 23 | Indennità ai diversi comuni per la manutenzione di tronchi di strade nazionali che ne attraversano gli abitati a mente dell'articolo 41 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F | 170,695 » |
| 24 | Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i cantonieri | 10,000 » |
| 25 | Miglioramento di strade e ponti nazionali - Lavori | 1,223,000 » |
| 26 | Assegni mensili al personale straordinario addetto alle opere di manutenzione e di miglioramento di strade e ponti nazionali. | 92,000 » |
| 27 | Indennità di trasferte e competenze diverse variabili al personale straordinario addetto alle opere di manutenzione e di miglioramento di strade e ponti nazionali | 5,000 » |
| 28 | Concorsi per sistemazione di tronchi di strade nazionali compresi entro gli abitati ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F. | 10,000 » |
| 29 | Sussidi ai comuni e consorzi per opere pubbliche ai termini dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F. | 40,000 » |
| | | 7,743,552 » |
| <i>Acque.</i> | | |
| 30 | Opere idrauliche di 1 ^a categoria - Manutenzione e riparazione | 805,000 » |

Senatore MANFRIN. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MANFRIN. Devo dirigere una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, o per dir meglio aggiungere la mia voce ad una preghiera che reputo gli sia già stata fatta. Siccome ciò che sarò per dire si rian-

noda strettamente al disegno di legge che l'onorevole Ministro ha testè presentato al Senato sulla polizia delle acque, reputo non inutile di parlare.

Ecco brevemente di che si tratta: tra la valle del Brenta e quella del Fiume vi è una zona di paese che abbraccia parte delle tre provincie

di Vicenza, Padova e Treviso, la quale era sotto un provveditorato speciale detto dei beni incolti, ed incolta era quella zona perchè totalmente sprovvista d'acqua.

Per promuovere la bonificazione il Governo d'allora concesse delle derivazioni d'acque dall'alto Brenta a patto che i concessionari compissero a loro spese le opere necessarie per le arginature ed i canali, e così fecero.

Queste investiture furono approvate dai Governi successivi. Erano e sono a titolo perpetuo. Non avevano restrizioni, non servitù, anzi il Governo di allora si impegnò di mantenere il libero corso delle acque contro chiechessia. Però, venuto il Governo francese, questi per ragioni di guerra, dovendo fluitare grande copia di legnami all'arsenale di Venezia, volle introdurre delle restrizioni, e siccome queste non furono obbedite perchè in flagrante contraddizione al diritto ed alla consuetudine, così che nel 1802 (si noti la data) fu emanata una ordinanza la quale imponeva che ogni mercoledì ed ogni sabato si dovessero chiudere le acque di derivazione per lasciare maggior copia di acque nel fiume per il trasporto dei legnami. Era un periodo eccezionale, era un Governo assoluto, quindi non reca meraviglia se i provvedimenti erano eccezionali.

Venuto il Governo austriaco, sebbene gli urgesse di costruire una flotta perchè era divenuto una potenza marittima, non ebbe il coraggio di confermare le eccezionali restrizioni dei francesi, ma con una sua nota di ufficio resa ormai celebre dalle autorità locali italiane, in data del 3 marzo 1820; disse: i *fluitatori* lamentano che la navigazione sul Brenta è resa difficile, e dall'altro canto gli investiti si lagnano di essere offesi nei loro diritti. Si faccia una Commissione di arbitri la quale decida, intanto rimanga lo *statu quo*.

E questa nota, fu l'ultima parola del Governo austriaco, il quale, quando non si trattava di cose politiche, era su per giù onesto; poichè, vedendo esso di non poter contrastare il diritto, lasciò correre l'acqua in tutti i giorni della settimana; soltanto esigeva una momentanea chiusura delle bocche di derivazione quando passava qualche grosso convoglio di legname diretto all'arsenale per costruzione di navi. Così il Governo se ne accontentò, gli investiti non

vollerò stravincere e non si parlò più della Commissione di arbitri.

Questa condizione di cose, oltre che dai fatti, è avvalorata giuridicamente dalla essenziale circostanza che nè il Governo francese, nè il Governo austriaco hanno inserito nelle loro leggi o nei loro regolamenti nulla che pure lontanamente accenni a queste restrizioni, le quali pertanto nel campo giuridico rimangono atti arbitrari ed eccezionali di Governi assoluti.

Venuto il Regno italiano, la scena muta, e muta in questo senso: la nota d'ufficio dell'Austria del 3 marzo 1820, per autorità degli agenti locali, fu promossa al grado di ordinanza imperativa e perenne da dover avere azione e vigore fino alla fine dei secoli; ciò che era provvisorio col Governo austriaco, divenne stabile ed irremovibile; il *modus vivendi* scomparve come se non avesse mai esistito, e per di più si volle che quelle restrizioni arbitrarie ed eccezionali facessero parte di leggi e di regolamenti dei passati Governi, e questo per avere un appiglio di applicare ad esse la legge del 20 marzo 1865 sui lavori pubblici là dove dice che quando la legge non parla valgono i regolamenti dei Governi precedenti.

Ma come se ciò non fosse sufficiente, è mestieri aggiungere che vi è molto di peggio, poichè è bensì vero che la legge del 1865 dice che valgono i vecchi regolamenti là dove tace la legge stessa, ma un fatto che si ignora per arte di chi passò inosservato, è che la legge del 1865 ha provveduto rispetto alle non mai a sufficienza lamentate restrizioni, poichè, mentre il fiume Brenta era tenuto in 1^a categoria dai precedenti Governi, la legge italiana lo passò alla 2^a categoria; quindi tutto il vecchio marciume di dispotici provvedimenti per questo solo fatto avrebbe dovuto scomparire, ma invece per impero degli agenti locali ne avviene questa strana ed anomala condizione di cose, che vi è un fiume il quale per la legge italiana passò in 2^a categoria, ma le autorità locali brandiscono tutte le viete restrizioni e le pongono alle popolazioni come massime apodittiche.

Quindi le popolazioni hanno tutti i danni di un fiume di 1^a e di 2^a categoria, senza averne nessuno dei vantaggi.

Ma io non tedierei il Senato intorno a questi fatti, il cui numero pur troppo è legione, se non vi fosse un motivo il quale rende tale condi-

zione di cose assolutamente intollerabile, e non esito a dire, contraria ad ogni vivere civile.

Ho detto già che fino dalla metà del secolo scorso quella zona la quale abbraccia le provincie di Padova, Vicenza e Treviso, era un terreno incolto perchè privo di acqua; i monti circostanti sono aridi e l'escavazione dei pozzi estremamente difficile per la qualità del terreno alluvionale e ghiaioso.

Il saggio e benigno Governo della repubblica veneta con la derivazione delle acque lo trasformò, la popolazione divenne fitta, la coltura intensiva.

Ma rimane sempre il fatto originario, il fatto cioè che quella zona di paese non ha altra acqua all'infuori di quella derivata dal fiume Brenta.

E quando le autorità locali mantengono inesorabilmente come fanno due volte la settimana, il mercoledì ed il sabato, la chiusura delle derivazioni dal fiume, ne risulta che una popolazione di circa 150 mila abitanti è assolutamente priva di acqua e deve giovare dei residui dei giorni precedenti, i quali per la natura del terreno alluvionale e ghiaioso subito scompaiono e le poche rimanenze vengono putrefatte dai calori estivi.

In questi tristi giorni di mercoledì e di sabato la condizione di quelle popolazioni è veramente desolante.

È un avviarsi frequente, continuo alle foce del fiume pregando sia lasciato correre un po' di acqua...

Forse le autorità locali diranno all'onorevole ministro che vista la grande necessità, usano tolleranza. Ma non è vero, e glie ne do subito la prova.

Era l'agosto del 1892, i calori venuti tardi, intensi. Allora l'assetata popolazione domandò ai direttori del Consorzio di lasciar correre un po' d'acqua, anche nei di arbitrariamente vietati, almeno fino a che duravano i calori estivi.

Questi direttori, (mossi da elementare sentimento di umanità, lo fecero. Tosto il fatto avvenne fu intimata una contravvenzione, ed il sotto-prefetto di Bassano Veneto venne incaricato di eseguirla, come pur troppo ebbe luogo. Così avvenne che cittadini italiani nel 1892 vennero puniti per una ordinanza del 1802, di quasi un secolo fa, un'ordinanza appartenente ad un Governo assoluto; ordinanza eccezionale e prov-

visoria, come lo stesso Governo assoluto a suo tempo dichiarava.

E così furono puniti dei cittadini per una colpa che non esiste nè in leggi italiane, nè in regolamenti italiani, nè in nessuno dei regolamenti e delle leggi di tre precedenti Governi che abbracciano nientemeno che il periodo di mille e trecento anni. Se dei cittadini italiani vennero puniti per una colpa non indicata in nessuno dei Codici di quattro Governi, i cittadini stessi si chiedono a che si riducano in Italia le franchigie costituzionali garantite con gli articoli 26 e 29 dello Statuto. Soprattutto è doloroso il vedere come siano stati puniti dei cittadini per avere adoperata un'acqua alla quale hanno diritto per concessioni di passati Governi, concessioni ammesse e convalidate dallo stesso Governo italiano.

Dopo questo incredibile fatto, le rappresentanze Comunali della zona di paese di cui ragionano, le corporazioni, le associazioni si sono unite ed hanno firmato un ricorso diretto al Ministro dei lavori pubblici, il quale io stimo sia già a lui pervenuto.

Ma ad ogni modo eccone un esemplare che mi onoro di presentargli nel più solenne modo che per me è possibile, pregandolo che, per l'azione di autorità locali, non venga a torto accusato il Governo di togliere ai cittadini l'acqua che è loro necessaria per vivere.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GENALA, *ministro dei lavori pubblici*. La petizione alla quale fa cenno l'on. Manfrin è giunta al Ministero e già fu messa in corso d'esame.

Siccome in essa si accenna a varie condizioni di fatto, l'Amministrazione centrale ha creduto suo dovere d'inviarla non solo all'ufficio del Genio civile, ma anche all'autorità politica, perchè riferissero specialmente intorno alla quantità di acqua potabile che può essere necessaria per quella zona di paese.

Fino ad ora nessuna risposta mi è pervenuta dall'autorità politica, e la risposta del Genio civile fu pure essa inviata al prefetto affinchè ne tenga conto.

La questione è certamente interessante, perchè si tratta di un conflitto fra il diritto all'acqua potabile e il diritto all'irrigazione e alla fluitazione.

È quindi necessario di conciliarli se è possibile; ma certo quello dell'acqua potabile deve andare innanzi agli altri due. Ed aggiungo poi che, secondo il mio modo di vedere, tra il diritto all'irrigazione e quello alla fluitazione, quando, come si afferma dagli interessati, si possa agevolmente sostituire il trasporto stradale a quello per acqua, l'irrigazione, la quale non può essere sostituita da nessun mezzo di trasporto, deve avere, a condizioni pari in tutto il resto, la precedenza.

Con questo concetto fondamentale, io studierò la questione, della quale l'on. Manfrin ha voluto intrattenere il Senato; e spero che si potrà trovare un temperamento che assicuri una quantità di acqua sufficiente per l'uso igienico delle popolazioni, senza soverchio pregiudizio degli altri due diritti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'on. senatore Manfrin.

Senatore MANFRIN. Io non mi sarei permesso d'intrattenere il Senato di questa questione se non avessi veduto nella relazione del disegno di legge, testè presentato dall'onor. ministro dei lavori pubblici, fra le disposizioni antiche che costituiscono la base ed i criteri dell'ordinamento nuovo sulla polizia delle acque, la nota di cui ragionai del Governo austriaco del 3 marzo 1820. Ora io ho stimato bene di metterlo in guardia rispetto a ciò che certo a sua insaputa ha luogo, affinchè non avvenga che si perpetui uno stato assolutamente intollerabile, che la popolazione, col mezzo del ricorso già inoltrato, prega ed invoca sia fatto cessare.

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

Senatore GRIFFINI. Io imprendo a parlare, solo per ricordare all'onor. ministro dei lavori pubblici la grossa questione che pende, per una derivazione dal fiume Adda, intesa ad alimentare la roggia Retorto che va ad irrigare nella provincia di Cremona otto mila ettari, tanto quanto dire 80,000 pertiche metriche di terreno di prima qualità.

Il Retorto, come l'onor. ministro sa, giacchè non è la prima volta che si richiama la sua attenzione sull'argomento, il Retorto deriva l'acqua dal fiume Adda da almeno quattro secoli, ma i documenti degli ultimi quattro secoli ricordano poi documenti anteriori i quali

pur versavano sopra il medesimo oggetto, ad dimostrando il diritto di presa.

Per molto tempo non vi fu difficoltà a trarre dall'Adda l'acqua di competenza della roggia Retorto, e dico di competenza, essendo questa determinata da molte bocche stabili e regolari.

Ma in epoca non molto lontana sorsero pretese del canale della Mussa, canale grosso il quale irriga, come è noto, molto terreno del Lodigiano.

La roggia Mussa si deriva pure dall'Adda inferiormente al Retorto e riceve una quantità grandissima d'acqua, almeno nell'estate, in primavera e in autunno, mentre poca ne può avere nell'inverno, per causa delle condizioni dell'Adda, la quale nell'inverno porta pochissima acqua. Il conflitto di interessi tra la roggia Mussa e la roggia Retorto fece sì che questa ebbe a subire diverse opposizioni. Ma fino a tanto che si trattava di opposizioni che venivano dal sindacato della Mussa si poteva difendersi, e l'acqua competente al Retorto continuò a defluire senza interruzione.

Intervenne però la natura ad avvantaggiare i propositi avversari, giacchè con alcune piene creò all'imboccatura del Retorto un ghiareto che ne chiude l'incile quasi totalmente, anzi per effetto dell'ultima piena, nel Retorto non entra più una goccia d'acqua.

L'amministrazione di questa roggia ha ricorso al prefetto di Milano, nella cui giurisdizione sta la sua bocca, chiedendo che od esso si compiacesse di far rimuovere il ghiareto o dasse a lei facoltà di farlo. Non ottenne risposta favorevole, e per questo fatto 80,000 pertiche metriche di terreno sono minacciate nella prossima stagione estiva di non poter essere irrigate. Ognuno che conosce l'agricoltura di quelle località sa quanto danno gliene deriverebbe.

È stato pregato l'onorevole ministro dei lavori pubblici di veder modo di togliere di mezzo questa vertenza, ed esso si mostrò sempre animato dalle migliori intenzioni. Anzi io confido che in breve tratto di tempo si potrà giungere a una risoluzione, la quale, senza arrecare alla roggia Mussa un danno ingiusto, riconosca e faccia rispettare i diritti della roggia Retorto. Pende la causa che la roggia Retorto ha dovuto promuovere ai Ministeri dei lavori pubblici e delle finanze per ottenere la ri-

mozione del formatosi ghiareto. Ma la causa andrà a finire chi sa quando, e perciò l'attrice, preoccupata del gravissimo danno che la minaccia col sopravvenire della stagione estiva, si mostra disposta a transigere con qualche sacrificio delle inconcuse sue ragioni.

Visto che il nostro onorevole collega Manfrin ha richiamato l'attenzione del signor ministro sopra argomenti simili, mi feci lecito anch'io di dire queste poche parole, per interessarlo vivamente a voler salvare l'agricoltura di quella parte del territorio cremonese che è irrigata dalla roggia Retorto.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GENALA, *ministro dei lavori pubblici*. Sono due le questioni che interessano il Retorto: l'una, urgente e transitoria, quella di vedere se convenga di fare qualche lavoro nel greto dell'Adda, che assicuri al Retorto una quantità di acqua per certo non superiore a quella a cui ha indubitabilmente diritto durante il prossimo estate; l'altra, che è sostanziale, è quella di vedere come si può risolvere un'antichissima questione che si dibatte tra i consorzi del Retorto e del canale della Mussa.

Sento con molto piacere le buone disposizioni che hanno gl'interessati nel Retorto, di venire ad una transazione. E anzi vorrei che con l'opera efficace d'un altro autorevole membro di questo Consesso, potessimo in breve tempo venire addirittura ad una transazione definitiva,

in guisa che si possa applicarla tra breve tempo; e così assicurare tanto alla Mussa la sua quantità d'acqua, quanto al Retorto quella che gli è stata concessa con antichissimi documenti, come è stato provato.

Sento che il Retorto sarebbe anche disposto a cedere una parte di quell'acqua che apparentemente è di diritto suo, stante le sue dodici bocche di presa. Esso sarebbe disposto cioè a chiudere una di queste bocche e forse due, purchè all'altre undici o dieci che rimangono, restasse imperturbato il diritto di derivazione. Non posso credere che le disposizioni dell'altra parte siano ostili a qualunque transazione. Ad ogni modo il Governo, il quale deve tutelare l'alto interesse dell'agricoltura - ed è agricoltura tanto quella dell'una, quanto quella dell'altra sponda del fiume Adda - darà ogni opera affinchè tra gl'interessati si possa venire prontamente ad una soluzione conveniente per tutti.

Senatore GRIFFINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GRIFFINI. Io mi limito a ringraziare il signor ministro dei lavori pubblici, il quale, anche in questa circostanza, ha manifestato le buone intenzioni dalle quali è animato, e da lui spero la risoluzione pronta della discorsa grave contesa.

PRESIDENTE. Pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 30; chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

| | | |
|----|--|-------------|
| 31 | Opere idrauliche di 1 ^a categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza | 25,000 » |
| 32 | Opere idrauliche di 1 ^a categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (Spese fisse) | 170,000 » |
| 33 | Opere idrauliche di 1 ^a categoria - Fitti e canoni (Spese fisse) | 28,000 » |
| 34 | Opere idrauliche di 2 ^a categoria - Manutenzione e riparazione | 5,500,000 » |
| 35 | Opere idrauliche di 2 ^a categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza | 100,000 » |
| 36 | Opere idrauliche di 2 ^a categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (Spese fisse) | 980,000 » |
| 37 | Opere idrauliche di 2 ^a categoria - Fitti e canoni (Spese fisse) | 167,000 » |

LEGISLATURA XVIII — 1ª SESSIONE 1892-93 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 FEBBRAIO 1893

| | | |
|-------------------|--|-------------|
| 38 | Opere idrauliche di 3ª categoria - Concorsi, giusta l'art. 97 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, n. 2248 - Allegato F | 60,000 » |
| 39 | Opere idrauliche di 4ª categoria - Sussidi ai comuni per opere di difesa degli abitati di città, villaggi e borgate, e ad altri corpi morali per opere poste a loro carico, giusta l'art. 99 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, e quarta quota di contributo al comune di Verona per i lavori dell'Adige secondo le disposizioni della legge 24 luglio 1887, n. 4805 (Art. 4) | 600,000 » |
| 40 | Servizio idrografico fluviale | 4,000 » |
| 41 | Casuali pel servizio delle opere idrauliche fluviali | 330,000 » |
| 42 | Spese per competenze al personale idraulico subalterno, dovute a termini e per servizi normali indicati nel regolamento sulla custodia, difesa e guardia dei corsi d'acqua. - Assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale straordinario - Sussidi e remunerazioni | 250,000 » |
| | | 9,019,000 » |
| <i>Bonifiche.</i> | | |
| 43 | Personale di custodia delle bonifiche (Spese fisse) | 120,000 » |
| 44 | Personale di custodia delle bonifiche (Spese variabili) | 3,000 » |
| 45 | Agro romano - Manutenzione delle opere di bonifica eseguite dallo Stato | 150,000 » |
| | | 273,000 » |

Senatore GARELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GARELLI. Prendo occasione da questo capitolo che si intitola dall'Agro romano per rivolgere una domanda all'onor. ministro dei lavori pubblici.

Già discutendosi il bilancio di agricoltura io ho vivamente pregato l'onor. ministro Lacava di veder modo d'impedire la trasgressione della legge della bonificazione agraria dell'Agro romano, la quale è e deve essere il complemento naturale e necessario del bonificamento idraulico.

Per connessione di scopo, io prego ora l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler fornire al Senato qualche notizia sull'andamento del lavoro dei Consorzi idraulici costituiti nell'Agro romano.

La legge 11 dicembre 1878, rendendo obbligatorio il bonificamento idraulico della campagna romana, assegnava allo Stato la esecuzione dei grandi prosciugamenti, ed accollava poi le opere minori di sistemazione dei fossi di scolo, di allacciamento delle acque sorgive ai proprietari riuniti in consorzio.

Queste opere devolute ai proprietari risultano dall'art. 4 di detta legge, divise in due categorie: la prima delle quali, al comma *a* riguarda i lavori per fare e mantenere in ciascun consorzio i canali ed i fossi principali di allacciamento e di scolo; la seconda categoria, comma *b* i lavori intesi a procurare nelle singole proprietà comprese in ciascun consorzio, l'allacciamento ed il deflusso di tutte le acque stagnanti e sorgive alle quali non sia altrimenti provveduto per effetto di questa legge.

LEGISLATURA XVIII — 1^a SESSIONE 1892-93 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 FEBBRAIO 1893

Ora gli ultimi documenti ufficiali pubblicati intorno all'andamento dei lavori idraulici dell'Agro romano rimontano, per quanto è a mia conoscenza, al fine del 1889.

A quel tempo lo Stato aveva compiuto la parte massima delle grandi opere ad esso assegnate; non restavano più che i piccoli prosciugamenti del palude di Stracciacappe, del lago dei Tartari e delle basse terre di Baccano.

Quanto agli 80 Consorzi costituiti nei diversi bacini determinati dalle linee di displuvio della zona dell'Agro romano, 74 avevano compiuto a quel tempo circa la quarta parte dei lavori a cui erano obbligati; sei Consorzi però non avevano ancora presentato neppure i progetti tecnici dei lavori che dovevano eseguire.

Quanto poi ai lavori della seconda categoria, riservati ai proprietari nei limiti delle loro rispettive proprietà, nulla erasi fatto, neppure la presentazione dei progetti.

Pare a me che possa interessare il Senato di conoscere il progresso di questi lavori nel triennio ora scorso dal 1890 al 1892. Mi permetto quindi di rivolgere all'onor. Genala queste domande

Se oggi tutti i Consorzi abbiano eseguite le opere di sistemazione delle acque del rispettivo bacino; - se siasi provveduto alla buona manutenzione delle opere già compiute e se il Governo vi eserciti quella vigilanza che è doverosa e necessaria per conseguire il fine della legge; - infine se i proprietari oggi abbiano compiuto i lavori ad essi demandati per l'allacciamento ed il deflusso delle acque sorgive e delle acque latenti nei limiti delle rispettive proprietà; e se non avendoli essi fatti, quali provvedimenti il Governo intenda di adottare perchè venga eseguita la legge.

Per la importanza rilevantissima di questi lavori, la quale certamente è riconosciuta dall'onor. ministro dei lavori pubblici, io confido che le sue risposte saranno più confortevoli di quelle date dal suo collega dell'agricoltura, industria e commercio in ordine al bonificamento agrario.

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

GENALA, *ministro dei lavori pubblici*. Duolmi di dover dire che dopo il 1889 un grande progresso non si è fatto nei lavori dell'Agro romano; che stanno a carico dei consorzi dei

proprietari, così per le opere della prima come per quelle della seconda categoria, rispondenti a quelle lettere A e B della legge di cui ha parlato l'on. Garelli.

I progetti sono rimasti a un dipresso allo stato di prima. Nove non potranno essere presentati se non quando siano compiuti quelli della prima categoria, giacchè riguardano lavori secondari che i proprietari fanno in correlazione con quelli della prima categoria. Gli altri sei, dei quali l'on. senatore ha parlato, non sono ancora stati presentati; di guisa che, come ripeto, su per giù le cose sono rimaste come progetti quali erano prima. Questi progetti sono stati, è vero, tutti approvati, ma una parte sola di essi è stata compiuta; e l'onorevole senatore Garelli richiede quali provvedimenti vuole adottare il Governo affinchè la legge abbia più prontamente effetto.

I lavori spettanti al Governo sono già per la massima parte eseguiti; ma pur troppo dagli studi ulteriormente fatti appare che anche lo Stato dovrà fare nuove spese, se vuole raggiungere interamente lo scopo che si era prefisso di ultimare, fino ad un certo punto almeno, la bonifica idraulica.

Una Commissione, che fece in proposito uno studio molto accurato, lascia presagire che per condurre a compimento tutti i canali necessari e non previsti nei primi progetti, e per l'acquisto di una nuova idrovora, pure necessaria, occorrerà una spesa fra i due milioni e mezzo e i tre.

Quanto ad agire sopra i proprietari affinchè compiano gli obblighi che la legge loro impone, non mancherò certo di farlo; ma non mi dissimulo le grandi difficoltà di ottenere lo scopo, stantechè pur troppo nelle condizioni economiche ed agricole in cui versa in questi tempi l'Italia, i proprietari non trovano un grande eccitamento a investire i loro capitali nelle opere di bonificamento dell'Agro romano. Nondimeno, ripeto, per quanto può dipendere dal Governo, solleciterò i Consorzi, che non hanno ancora presentato i progetti per le opere di prima categoria, a farlo immediatamente; e inviterò gli altri che non possono farlo se non dopo approvati questi, a seguir da vicino l'esempio dei primi.

È da sperare che da un lato il bilancio dello Stato, e dall'altro le condizioni del credito e

del mercato, possano permettere di dare eccitamento alla completa esecuzione della legge sull'Agro romano.

Senatore GARELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GARELLI. È mio debito, innanzi tutto di ringraziare l'onor. ministro, per le risposte cortesi che ha dato, sebbene queste siano veramente poco confortevoli, perocchè esse accennano ad una condizione stazionaria dei lavori riflettenti il bonificamento idraulico dell'Agro romano.

Io non posso a meno di deplorare questa inazione da parte dei Consorzi idraulici e dei proprietari, la quale non mi pare giustificata da nessuna ragione, neppure da quella accennata dall'onor. ministro dei lavori pubblici, cioè dalla gravità della spesa.

Se io ben ricordo i risultati delle opere già compiute, e delle opere fatte, ripartendo la spesa occorsa per ragione di superficie, la cifra diventa così esigua a carico dei proprietari, da non dover costituire un ragionevole impedimento all'esecuzione delle opere prescritte.

Io comprendo assai più facilmente le difficoltà finanziarie per il bonificamento agrario, il quale importa una trasformazione completa nel sistema di coltura e per ciò richiede l'anticipazione di capitali i cui benefici necessariamente si ottengono a lunga scadenza. Comprendo che la grave spesa possa trattenere i proprietari dal compiere il bonificamento, benchè vi siano obbligati per legge. Ma quando si tratta di opere che non portano una grande spesa e non hanno difficoltà tecnica, veramente non posso credere giustificato questo ritardo.

Dissi che non esistono difficoltà tecniche, e di ciò mi assicura l'autorità di un uomo competentissimo, quella del compianto ministro Baccarini. Discutendosi appunto la legge del bonificamento, egli diceva che « l'idraulica nell'Agro romano non ha dinanzi a sè nessuna opera straordinaria. All'infuori di pochi terreni presso la foce del Tevere, in tutto il resto dell'Agro romano non vi è difficoltà per lo scolo delle acque a causa della prevalente altezza sul livello del mare. Mancano i canali che diano sfogo alle acque: ma la esecuzione di essi è opera da fattori di campagna ».

Ed io aggiungo che lavori siffatti non richiedono tale spesa da sgomentare i proprietari.

La inazione è anche meno giustificata per rispetto all'importanza grandissima dei lavori assegnati ai consorzi idraulici.

Io non discuto l'efficacia igienica delle grandi opere compiute dallo Stato. Io mi limito a notare che l'eseguirle era per esso un dovere, e lo Stato ha fatto bene a precedere con l'esempio. Ma affermo che l'efficacia igienica dei lavori devoluti ai consorzi ed ai proprietari nell'ampia distesa dell'Agro è notevolmente maggiore. Con essi si sopprimono i focolai della malaria dovunque si trovano.

La sistemazione dei fossi esistenti già rimuove molte cause di impaludamento delle acque superficiali.

Ma non basta il sopprimere questi focolai apparenti della malaria: bisogna distruggere quelli occulti, assai più numerosi e funesti. Queste paludi sotterranee create dalle condizioni geologiche, derivanti dai rivolgimenti vulcanici dei monti Sabatini e Laziali, si trovano numerose nelle valli, nel piano, sui poggi, e sono esse la causa della malaria in luoghi che per la elevata giacitura si dovrebbero reputare salubri. La rimozione di queste cause malariche è il fine dei lavori che i singoli proprietari avrebbero già dovuto compiere entro i rispettivi possessi.

Io ho la convinzione che finora noi abbiamo speso il più ed ottenuto il meno.

Se noi lasciamo i lavori incompiuti come ora sono, il miglioramento igienico della campagna romana sarà appena sensibile.

Sarebbe desiderabile che i lavori idraulici consorziali procedessero e si svolgessero di conserva con quelli del bonificamento agrario; ma se hanno da essere successivi, certo la precedenza spetta ai lavori idraulici.

E poichè ormai dall'esame comparativo dei lavori idraulici e di quelli agrari nella campagna romana noi abbiamo tratto la convinzione che i benefici del bonificamento agrario sono molto di là da venire, è per ciò stesso giustificata la nostra fiducia nei benefici igienici che dobbiamo riprometterci dai lavori idraulici, specialmente da quelli affidati ai consorzi. Ed è appunto la speranza di questi benefici che giustifica e dimostra opportuna la preghiera che io mi permetto di rivolgere ancora all'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè vigili

con cura speciale su queste opere e ne solleciti per quanto può la buona esecuzione.

PRESIDENTE. Il signor Ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

GENALA, *ministro dei lavori pubblici*. Quando ho accennato alle condizioni difficili della finanza, non ho inteso giustificare la non esecuzione della legge, ma solo dare spiegazioni del fatto. I chilometri di canali consorziali di prima categoria finora studiati sono 1500, che importerebbero una spesa di 2 milioni e 56 mila lire. Ne furono eseguiti per 800 mila lire, e ne rimangono a fare per un milione e 256 mila lire. Vi sono poi i progetti non ancora studiati, con l'aggiunta dei quali è molto probabile che si vada a tre milioni.

Ora da questi tre milioni deduciamo le 800 mila lire di opere già fatte, rimangono 2 milioni 200 mila lire. Certo il Governo deve continuare ad insistere presso i Consorzi affinché tutti i canali vengano eseguiti. Ma non mi par bene di dare argomento a nuove illusioni, la-

sciando credere che i proprietari si affrettano a spendere nelle condizioni attuali un paio di milioni per la bonifica dell'Agro.

Io condivido interamente le opinioni espresse dal senatore Garelli intorno alla nessuna difficoltà idraulica di quest'opera.

Evidentemente non si tratta che di fare canali. Il concetto primo poteva avere le sue difficoltà; ma una volta compiute le opere principali, questi non sono che lavori secondari destinati a condurre le acque sorgive o le stagnanti ai grandi canali che devono portarle se alte, direttamente al mare, od alle macchine idrovore.

Assicuro pertanto che, pure data la difficoltà delle cose, adopererò ogni mezzo perchè i Consorzi eseguiscano la legge.

PRESIDENTE. Pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 45.

Chi lo approva, è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Porti, spiagge, fari e fanali.

| | | |
|----|--|-------------|
| 46 | Manutenzione e riparazione dei porti | 1,300,000 » |
| 47 | Spese di personale addetto alla manutenzione e riparazione dei porti | 66,000 » |
| 48 | Escavazione ordinaria dei porti | 2,600,000 » |
| 49 | Spese di personale addetto all'escavazione ordinaria dei porti . . | 100,000 » |
| 50 | Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese fisse) | 57,706 30 |
| 51 | Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese variabili) . . . | 6,717 » |
| 52 | Pigioni pel servizio dei porti (Spese fisse) | 1,000 » |
| 53 | Manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali | 650,000 » |
| 54 | Personale addetto ai lavori di manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali | 25,000 » |
| 55 | Personale pel servizio dei fari (Spese fisse) | 306,000 » |
| 56 | Personale pel servizio dei fari (Spese variabili) | 60,000 » |
| 57 | Sussidi per opere ai porti di 4 ^a classe e per conservazione di spiagge (Articoli 198 e 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F) | 160,000 » |
| 58 | Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4 ^a classe della 2 ^a categoria (Art. 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095) | 75,000 » |

LEGISLATURA XVIII — 1^a SESSIONE 1892-93 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 FEBBRAIO 1893

| | | |
|----|--|--------------|
| 59 | Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (Spesa d'ordine) | 15,000 » |
| | | 5,422,423 30 |
| | Strade ferrate. | |
| 60 | Personale di ruolo dell'Ispettorato (Spese fisse) | 854,122 45 |

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. Di Sambuy.

Senatore DI SAMBUY. Signori senatori! Le frequenti lagnanze che si odono per ogni dove intorno ai servizi ferroviari, non possono, a mio modo di vedere, lasciare indifferente il Parlamento. Che se nell'altro ramo spesso se ne discorre, e disgraziatamente con poco frutto, mi sia concesso oggi di favellarne al vostro cospetto affinché l'onor. ministro dei lavori pubblici sia convinto che non si tratta di vacue, rare od isolate recriminazioni, ma bensì d'una serie di fatti che costituiscono quasi un sistema al quale il Governo deve anzi porre tutta la sua attenzione, che deve seriamente invigilare, di guisa che le amministrazioni ferroviarie, anche per fatto loro, non abbiano ad aumentare nel paese quel pernicioso e fatale malcontento che reca ogni giorno così grave danno.

I cattivi servizi ferroviari, almeno per la rete che meglio conosco, non devono semplicemente considerarsi dal punto di vista degli orari e delle coincidenze; ma devono anche comprendere le gravissime questioni delle tariffe, come anche devono occuparsi di quelle facilitazioni più apparenti che reali che spesso si accordano con una mano per ritrarle coll'altra.

Cominciamo dal vedere se giuste siano le querimonie che si sollevano intorno alle questioni d'orario e di coincidenza; io non verrò qui a farne la storia retrospettiva, e neanche ad enumerare tutti i memoriali che la città di Torino e la sua Camera di commercio hanno sporto successivamente al Governo del Re per vedere migliorati i servizi.

Disgraziatamente quei memoriali lasciano il tempo che trovano. Il ministro ne prende occasione per scrivere compitissime lettere ai

corpi morali; ma le amministrazioni ferroviarie lasciano dire e fanno il comodo loro.

Io debbo a questo proposito rivolgermi all'onorevole ministro e pregarlo che imponga all'Amministrazione ferroviaria quei miglioramenti i quali sono richiesti dal Municipio di Torino e dalla sua Camera di commercio in data 26 ottobre e 18 novembre 1892, a meno che non sia personalmente convinto della inopportunità od impossibilità delle fatte domande.

Dico imponga, perchè a mio modo di vedere è doloroso che il Governo e l'Ispettorato per le ferrovie, che vediamo qui pesare sul bilancio per circa un milione, siano ridotti quasi a un ufficio postale che trasmette i richiami alle ferrovie per riceverne larvate o palesi ripulse.

Possiamo noi approvare questo sistema delle ferrovie di non tenere nella dovuta considerazione i richiami delle popolazioni?

Possiamo noi considerare con indifferenza che quelle popolazioni debbano subire il *sic voleo* e sottostare al *sic iubeo* delle Amministrazioni ferroviarie anche quando si tratta delle migliori comunicazioni fra i vari centri in Italia?

Deve per esempio la città di Cuneo vedersi eternamente condannata ad un sol treno accelerato il quale impiega due ore e venticinque minuti per una percorrenza in piano di 88 chilometri, media 35 chilometri?

Deve Savona rinunziare ad avere migliori comunicazioni col Piemonte? E Torino deve considerare quel costosissimo sbocco al mare come quasi inutile?

Dirò di più. È dell'arbitrio delle Amministrazioni ferroviarie di avviare il movimento in tal guisa che possa favorire tale o tal'altra regione?

LEGISLATURA XVIII — 1^a SESSIONE 1892-93 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 FEBBRAIO 1893

Metto le carte in tavola e parlo schietto perchè ritengo sempre essere la sincerità la migliore politica e la più abile delle diplomazie.

Vengo da una regione la quale per sua iniziativa ha costrutte quasi tutte le sue ferrovie. Una sola fu fatta dallo Stato.

Orbene io vi domando: quelle ferrovie, oggi assorbite nella rete generale, corrispondono ai propositi, alle speranze dei loro promotori, ai capitali che in esse sono stati investiti? Certo vi corrisponderebbero se l'esercizio ferroviario rispondesse ai bisogni locali ed alle esigenze generali. Ma accade ben all'opposto, ben altrimenti.

Debbo io ricordare al Senato quali sono oggi le pessime comunicazioni di Torino con il Lago Maggiore?

Sembrerà quasi impossibile a chiunque getti lo sguardo sopra una carta subalpina, che Torino non abbia ancora ottenuto da Santhià una più semplice, più diretta, più facile comunicazione colla ferrovia di Varallo, con la ferrovia di Domodossola, con tutte le valli alpine che scendono alla destra del Lago Maggiore. Eppure l'antichissima proposta di una linea per Santhià e Borgomanero avrebbe risolto il semplice problema.

Quella linea avrebbe avuto altresì il vantaggio di non obbligarci oggi a parlare contro i falliti orari, contro le sbagliate coincidenze; ed io non vorrò allungarmi sopra questioni di dettaglio in Senato, tanto più che l'onor. ministro ben conosce la questione ed occorre soltanto che egli voglia con molta energia provvedere in proposito. Gli occorrerà certo una grande forza di volontà e la virtù della perseveranza; ma io non dubito che egli saprà farle valere e le invoco da parte sua, anche per costringere le ferrovie ad entrare nella via del progresso e modernizzarsi, se mi fosse concesso l'uso di questa barbara parola.

E torniamo alla Santhià-Borgomanero; sin dal 1884 una Commissione mista, composta dei rappresentanti della Provincia, della città di Torino e della sua Camera di commercio, ha dichiarato al Governo che la linea Santhià-Borgomanero-Sesto-Calende, « abbreviando le condizioni normali del tragitto tra Bellinzona-Torino, e la sola linea che prometta servizi diretti, inutilmente richiesti (parlo di nove anni fa) fra il Piemonte ed il Gottardo ».

Ora, perchè manca una linea di congiunzione, o raccordamento, possono le Amministrazioni ferroviarie come dicevo dianzi, approfittare del fatto per fuorviare il movimento e favorire gli interessi di una o di altra regione?

Lungi da me pur solo il sospetto che io possa recriminare contro la fortuna di una grande città meritamente favorita dalla sua posizione dagli interessi suoi e dalla ricca regione che rappresenta, dalla attività, dalla capacità, dalla solerzia dei suoi operosi e simpatici abitanti.

Ma tutti mi daranno ragione, ed il Governo non può darmi torto, quando io affermo che non è lecito all'Amministrazione ferroviaria di crescere artificiosamente questo accentramento a danno di altri centri i quali domandano semplicemente giustizia e parità di trattamento.

Dissi che, mercè l'energia del ministro, io sperava un avviamento più moderno delle ferrovie; tutti sanno come le cose si passano in Inghilterra ove la circolazione è libera, e persino le carrozze si cacciano in mezzo ai binari delle ferrovie.

Che cosa accade in Italia? In Italia le Amministrazioni ferroviarie riescono ad asserragliarsi in odio al pubblico senza del quale ritengo che farebbero assai magri affari.

Nelle stazioni non si entra senza pagare; non si possono attraversare i binari; guai se ad un povero contadino sfugge un puledro od un montone; i pretori sono condannati a condannarlo a mille lire di multa. Beninteso bisogna ogni volta ricorrere alla grazia sovrana, poichè dove li prende il povero contadino quelle mille lire? A tanto siamo giunti per compiacenza di leggi verso società onnipotenti; ed io vorrei che le leggi invece fossero più severe quando le società mancano ai loro impegni, a veri contratti bilaterali.

E che questo succeda, volete un esempio? Tutti sanno che si vendono biglietti circolari. Chi compera un biglietto circolare, acquista il diritto di fermarsi dove più gli pare e piace sino al giorno in cui scade la validità del proprio biglietto.

Sa l'onorevole ministro come hanno trovato modo le ferrovie di eludere a questo impegno?

Il viaggiatore si vede a metà di un viaggio che dovrebbe ancora durare dieci o quindici giorni, minacciato di vedersi ritirare il biglietto circolare. Perchè? Per questa curiosa ragione:

che nel suo biglietto non c'è più posto per i bolli.

Il viaggiatore protesta, fa valere il suo diritto di fermarsi nelle stazioni intermedie sino al giorno in cui scade la validità del biglietto, ed allora gli si fa vedere un *ordine di servizio* - così chiamano le circolari che naturalmente il pubblico ignora - nella quale è stabilito che ai biglietti circolari sono solo concesse dieci fermate intermedie.

Signori, io non qualifico questo procedimento, lo lascio qualificare a voi; mi contento di dire che maggiore inabilità per parte dell'Amministrazione ferroviaria non si potrebbe immaginare; poichè, il più delle volte, chi ha preso un biglietto circolare per diporto o per istruzione, si arresta ad una stazione intermedia per prendere, magari a tariffa completa, altri biglietti ferroviari sulle linee adiacenti, per meglio compiere il suo viaggio od i suoi studi. E questo evidentemente sarebbe tutto a vantaggio dell'Amministrazione ferroviaria.

Ma che diremo noi delle tariffe?

L'onorevole ministro ogni giorno è assediato da lagnanze, da richiami, da domande di miglioramenti di tariffa; ma siamo sempre allo stesso punto; e mi duole di vedere il Ministero di agricoltura, industria e commercio, il Ministero dei lavori pubblici e questo Ispettorato generale ferroviario far la povera figura di gente di buona volontà la quale nulla può contro un potere supremo. Il potere supremo in Italia, non ho bisogno di dirlo, sono le ferrovie. Ed anche qui vi posso dare un esempio del danno di cui sono causa le ferrovie col resistere a qualsiasi mutamento che suoni progresso.

La produzione ippica si è in questi anni tanto migliorata, che là cavalleria e l'artiglieria si riforniscono in paese, e si sta appunto in questo momento sperimentando una esportazione che potrà essere molto giovevole all'Italia. Che cosa domanda la rinascita industria? Facili ed economici trasporti.

Il *Jokey Club* che se ne occupa di proposito, e vi consacra 50 mila lire all'anno, ha mandato un memoriale al Ministero di agricoltura. Io raccomando all'onor. Genala di volerlo leggere; vi vedrà delle cose curiose. Nientemeno che si credono in diritto i capi-stazione di fare i carichi a modo loro, quasi che il trasporto dei pulédri, degli stalloni e delle fattrici fosse simile

a quello di giovenche e montoni. E noti bene il Senato che i produttori, i quali sanno con che cautela debbano viaggiare i cavalli, spesso richiedono parecchi vagoni pagando tariffe relativamente maggiori, mentre pagherebbero assai meno se fosse possibile di agglomerare più capi nello stesso vagone.

Ma ha diritto l'Amministrazione ferroviaria di sostituire in quei casi alle tariffe per capo le tariffe a vagoni completi e speciali tassando così i produttori del doppio circa di quanto dovrebbero pagare? Sono delle enormità che basta accennare perchè il ministro abbia da provvedere.

Io confido interamente nella sua energia, nella sua equanimità, nella sua giustizia, e vi faccio appello altresì per ottenere al paese un vantaggio il quale è generalmente richiesto, cioè di avere dei biglietti di andata e ritorno che non siano limitati a poche ore, ma che durino dai 3 ai 15 giorni secondo le distanze da percorrersi, con libera facoltà di fermarsi nelle stazioni intermedie.

Debbo io dire al Senato dove queste e ben altre facilitazioni sono accordate? Sarei troppo lungo; mentre è presto detto che solo in Italia sono negate.

Quando l'onor. ministro avrà frenate le amministrazioni ferroviarie nelle esorbitanze dei loro *non possumus*, quando avrà fatto migliorare gli orari, le coincidenze, avrà diritto alla lode di tutta l'Italia, lode che si tradurrà in fiducia verso il Governo.

A questa fiducia si aggiungerà la riconoscenza della non ultima regione d'Italia, quando avrà preso nella dovuta considerazione il tratto di ferrovia da Santhià a Borgomanero: per la quale i corpi morali hanno votato somme ingenti, e fra essi Torino per la rispettabile somma di L. 640,000.

Provveda adunque l'onor. ministro, essendo tempo di risolvere la troppo lunga questione, e faccia che il Piemonte possa finalmente avere migliori comunicazioni con la ferrovia di Verrallo, con quella di Domodossola e con tutte le valli che scendono alla destra del Lago Maggiore.

Io confido nella giustizia e nel senno dell'onorevole ministro.

Senatore GADDA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore GADDA. Le osservazioni fatte dall'onorevole Di Sambuy mi spingono a fare anche io qualche raccomandazione in proposito agli orari e alle coincidenze della linea Milano-Erba in rapporto all'incrocio colla ferrovia Lecco-Como.

Sono orari che dovrebbero essere assolutamente regolati in relazione ai bisogni locali ai quali devono principalmente quelle linee servire. L'essere Erba testa di linea dovrebbe rendere agevole coordinare gli orari delle corse per assicurarvi le coincidenze. Sembrerebbe cosa impossibile il vedere non assecondati i desideri e i bisogni dei comuni della Brianza, mentre coincidono coll'interesse vero dell'esercizio ferroviario. Eppure nè le raccomandazioni officiose, nè quelle ufficiali delle Amministrazioni comunali trovarono efficace esito.

La causa di questo insuccesso alle preghiere delle località interessate è la rivalità e il disaccordo delle due Società che esercitano le due ferrovie, quella di Erba e l'altra di Lecco e Como.

Si verificano quindi anche su dette linee molti degli inconvenienti notati pel Piemonte dal senatore Di Sambuy. Quasi che le ferrovie non fossero costruite nell'interesse del pubblico, non si tien conto dei bisogni delle popolazioni: il che è tanto più erroneo ed ingiusto quando si tratta di ferrovie di interesse locale.

Ho voluto cogliere questa occasione per rivolgere in proposito la preghiera al ministro, di prendere in mano ed esaminare questi desideri, e vedrà che sono giusti e farà che vengano studiati gli orari in modo di assicurare le coincidenze nell'incrocio alla stazione di Merone delle due linee accennate di Erba e di Lecco.

Spero che una parola detta in Senato possa avere maggiore efficacia di quella che ebbero le pratiche fatte finora in via privata ed in via ufficiale.

Ma io aveva principalmente chiesto di parlare per rivolgere al ministro una raccomandazione su di un argomento di ben più alta importanza. Si tratta di una ferrovia, per la quale il comune di Milano ha domandato da tempo la concessione, ed una concessione che il Governo dovrebbe accogliere con sollecitudine, inquantochè non gli si domanda nessun concorso e

potrà accrescere i redditi della sua interessenza nel prodotto delle ferrovie. Se si trattasse di una concessione che dovesse costare allo Stato alcun concorso nella spesa, non oserei parlarne in Senato per raccomandarla in un momento di necessario raccoglimento finanziario, come è l'attuale, ma lo Stato ritrarrà un vantaggio dall'aumento del commercio servito da questa linea.

Il comune di Milano fino dal gennaio 1888 durante l'amministrazione del sindaco Negri, ha domandato, in esecuzione di un voto unanime di quel Consiglio comunale, la concessione al comune di Milano della linea Saronno-Mendrisio.

Questa linea è una abbreviazione all'accesso del Gottardo per la via del Ceneri: una linea desiderata dal commercio internazionale, ed ormai direi imposta dalle necessità commerciali, poichè il traffico del Gottardo va aumentando gradatamente.

È impossibile che una linea tormentata da pendenze gravi come quella di Chiasso-Como-Milano; abbia sufficiente potenza da servire a quel commercio, e quindi è reclamata una linea d'accesso al Ceneri, che sia più facile e breve dell'unica linea attuale.

Tale linea è evidentemente indicata dalla retta Saronno-Mendrisio, della quale il comune di Milano ha domandata la concessione.

Il comune di Milano non si è accontentato di esporre semplicemente una domanda, ma ha fatto eseguire uno studio regolare a proprie spese e l'ha presentato al Governo a corredo della sua petizione: studio che noi crediamo fatto con molto dettaglio accurato.

Tale domanda venne presentata, lo ripeto, fino dal gennaio 1888.

Il Governo promise che avrebbe fatto esaminare quel progetto dal Consiglio superiore e data poi una risposta, quando avrebbe potuto giudicare della sua opportunità e convenienza.

Durante l'amministrazione di Milano del sindaco Bellinzaghi, non fu data quella risposta, nè so che sia stata sollecitata; ora però le condizioni del traffico internazionale hanno persuaso il comune a sollecitarne l'evasione e nell'ultima sessione del Consiglio comunale venne fatta premura al nuovo sindaco di richiedere la decisione alla sua domanda; pregandolo a far considerare al Governo che non si tratta

di un interesse soltanto milanese, ma dell'intero commercio internazionale colla Svizzera e colla Germania, di cui Milano è il naturale emporio che raccoglie e distribuisce le merci che provengono e che sono dirette a quelle regioni.

Mi consta che il nuovo sindaco, signor Vigoni, ha con molta sollecitudine, eseguita quella pratica verso l'onor. ministro. Sarebbe quindi quasi superfluo che io aggiungessi una mia preghiera a quella del rappresentante del comune.

Ma ho pensato che una parola provocata dall'onor. ministro in Senato, nella pubblica discussione del bilancio, potrebbe giovare moralmente a confortare gli interessi che ne stanno in attesa.

Questo progetto è così eminentemente migliore alle linee in esercizio, accorciando di 30 chilometri la distanza da Milano a Bellinzona per la via Gallarate-Luino e di 20 chilometri per la via Milano-Chiasso-Bellinzona, che non potrebbe non essere preferito.

Questo tracciato poi presenta una sede stradale così piana, così senza pendenze che non solo la costruzione si effettuerebbe a buone condizioni, ma l'esercizio sarebbe molto più economico in confronto all'esercizio della linea di Chiasso; per cui, sotto tutti i rapporti, sarebbe proprio nell'interesse generale di vedere assecondata la domanda di Milano.

Fa quasi meraviglia che non sia stata tale linea originariamente prescelta, perchè è la linea più breve, che piomba direttamente dal Ceneri sopra Milano; quindi, siccome Milano è l'emporio del commercio pel Gottardo, così doveva fino dall'origine darsi la preferenza a tale linea di accesso al Gottardo per Mendrisio.

Parrebbe infatti naturale che la linea più breve, che costava meno nella esecuzione e nell'esercizio, dovesse essere la preferita.

Ma noi sappiamo come in Italia si sono fatte le ferrovie e quanti interessi particolari hanno stiracchiato i tracciati ferroviari.

Ad ogni modo non voglio certo fare recriminazioni, ricordando una storia che sembrerebbe una censura a quello che si è fatto, tanto più che bisognerebbe confessare essere stato il torto principale della stessa città di Milano, la quale originariamente ha patrocinato la linea Gallarate-Luino a preferenza di quella pel Ceneri, che poi s'impose da sé, come succede

sempre alla verità, che il tempo mette in evidenza e fa trionfare.

Non parliamo dunque di quel passato, ma oggi che la città di Milano ha richiamata l'attenzione del Governo sopra questo progetto, io prego l'onor. ministro a volerlo far esaminare con giustizia sollecita, e vedrà che dovrà prenderlo in considerazione.

Eccezioni in merito, ho detto, non ve ne possono essere, in quanto che si poteva credere che la Società del Gottardo potesse essere non favorevole perchè si diminuirebbe il percorso dei treni sulla sua rete; invece la Società del Gottardo, ben vedendo l'interesse generale, ha subito dichiarato che essa sarebbe contenta che fosse attuata questa seconda linea di accesso al Ceneri, per cui il voto della Società del Gottardo è assicurato in favore di tale progetto. Così anche per parte del Governo federale, venne fatto ufficiosamente noto al comune di Milano che non vi sarà alcuna difficoltà ad aderire alla costruzione ed esercizio di tale concessione.

Del resto l'ingerenza del Governo Svizzero riguarda principalmente il breve tratto di territorio in comune di Mendrisio, ed è questo comune di Mendrisio stesso che si è unito a Milano ad appoggiare vivamente questa linea.

Dunque difficoltà internazionali non si possono prevedere. Le opposizioni verranno dalle Società concessionarie dell'esercizio per le due reti Mediterranea ed Adriatica che ora hanno l'esercizio in comune di quell'unica via che conduce al Ceneri quella di Chiasso. E l'eccezione non verrà perchè il nuovo progetto sia cattivo, e dannoso al commercio col Gottardo. Tutt'altro è la bontà del progetto per Mendrisio che fa insorgere contro alla sua esecuzione le due Società.

Siccome costruita questa nuova linea d'accesso al Gottardo per la via del Ceneri, dovrebbe naturalmente darsi l'una ferrovia ad una Società, e l'altra ferrovia all'altra Società, così sorge la rivalità fra loro per avere la linea migliore, onde ne deriva l'assurdo che la bontà della linea è di ostacolo alla sua concessione.

Questa è una difficoltà che il ministro deve superare perchè il Governo rappresenta gli interessi generali e non può essere fermato in una decisione di interesse pubblico da interessi assolutamente privati.

Io quindi prego l'onor. ministro a voler prendere in esame questo importante argomento e dargli una soluzione più sollecita possibile, trattandosi di cosa del massimo interesse per Milano, e per tutto il commercio internazionale.

Queste condizioni meritano certamente che il ministro abbia a cuore tale studio e la sua favorevole soluzione.

Senatore GRIFFINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GRIFFINI. In vista di un eminente interesse dell'agricoltura nazionale e non dell'interesse di una data regione, io mi prendo la libertà di occupare ancora per pochi minuti il tempo del Senato, al fine di rivolgere una calda preghiera al signor ministro dei lavori pubblici; preghiera che confido sarà accolta con la medesima cortesia con la quale gli piacque di accogliere la prima.

Trattasi dei trasporti per ferrovia delle merci e degli oggetti che occorrono all'agricoltura. Alludo non tanto alle macchine, quanto ai concimi chimici, allo zolfo, al solfato di rame, al solfuro di carbonio.

Non conviene certamente di far arrivare queste merci a grande velocità, e non ho bisogno di addimostrarlo. Bisogna addomandarne l'invio a quella che, per irrisione, chiamasi piccola velocità, la quale è tanto piccola che sta di gran lunga al di sotto della velocità di un baroccio. Anzi, alle volte le merci che viaggiano a piccola velocità si fermano nei magazzini ferroviari per molti giorni. Ma l'agricoltura che ha bisogno di queste merci, delle quali discorro, non può ordinarle tanto tempo prima di quello nel quale devono essere adoperate, perchè una vicissitudine atmosferica, una brina, il gelo, ecc., possono renderle perfettamente inutili, dipendendo la loro utilità dall'adoperarle nel tempo opportuno.

Nè si può dire che il concime chimico non adoperato in quest'anno, perchè giunto in ritardo, possa servire per l'anno prossimo, giacchè prima di tutto si perderebbe l'interesse del capitale impiegato nell'acquisto, ed inoltre la efficacia piena di cotesti concimi si ha soltanto in epoca prossima alla loro fabbricazione, e dopo, per effetto della retrogradazione, si rendono parzialmente inerti. Ma io non voglio dilungarmi.

L'argomento è troppo importante di per se

stesso, e l'on. ministro, il quale già conosce i reclami che da tanto tempo pervengono al suo dicastero ed a quello dell'agricoltura, non che i lamenti mossi in coro dai giornali agrari, non ha bisogno di altre notizie.

Mi pare che, date le condizioni attuali delle nostre ferrovie, non debba essere molto difficile l'ottenere che le amministrazioni ferroviarie provveggano a che sia fatto questo servizio con maggiore alacrità e con maggiore sollecitudine.

E quanto ai concimi chimici, onorevole ministro, ce n'è uno che reclama un provvedimento speciale ed è il nitrato di soda, il quale, come è notorio dà l'azoto che è l'elemento principale della vegetazione.

Questo nitrato di soda si considera dalle tariffe ferroviarie come un elemento industriale, anzichè come elemento agrario, e quindi non si trasporta in base alla medesima tariffa che è applicata ai perfosfati, ai concimi potassici ed altri.

Ma il nitrato di soda è un concime chimico, e certamente la massa maggiore di questa sostanza che si usa in Italia, si usa per l'agricoltura e non per le industrie manifatturiere, le quali purtroppo sono molto limitate nel nostro paese in confronto dell'agricoltura.

Dunque, prima raccomandazione è quella di vedere di indurre le ferrovie a fare i trasporti degli oggetti che occorrono all'agricoltura con un tempo più breve di quello che presentemente si impiega e senza quelle grandi differenze che si lamentano fra un trasporto ed un altro, le quali tolgono di potersi fare un concetto sul tempo dell'arrivo.

Alle volte la merce arriva presto ed altre volte invece passano dei mesi senza poterla avere.

La seconda raccomandazione è quella che si abbia a trattare il nitrato di soda come si trattano gli altri concimi e non come un oggetto industriale.

Io confido che l'onorevole ministro, il quale si è mostrato tanto favorevole all'incremento dell'agricoltura nazionale, profitterà della posizione eminente che occupa per cercare di giovarle anche su questo argomento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Bottini.

Senatore BOTTINI. Ho domandato la parola

soltanto per fare una raccomandazione all'onorevole ministro a beneficio dell'umanità.

Io mi domando se è permesso di concedere che nella stagione invernale e nel nord d'Italia nei mesi nei quali il rigore jemale è più forte e la temperatura si abbassa a meno di 10 o 12, ripeto, se è permesso far viaggiare il nostro prossimo mal vestito e mal difeso in terza classe per 8, 9 e 10 ore in un treno omnibus, se non è un treno misto, senza sentire che il senso dell'umanità si rivolta in noi e che il bisogno di un provvedimento sia tanto vivo quanto impellente.

Noi sappiamo, o signori, che in tutti i paesi nordici le amministrazioni ferroviarie e il Governo tutelano la pubblica salute, disponendo in modo che anche il povero possa avere, non dico dei conforti, ma quelle protezioni contro malattie di cui possono godere i ricchi. Ma voi mi direte che i ricchi poi non si trovano a maggior conforto dei poveri; ed è vero, perchè se voi togliete quel po' di acqua calda che dura mezz'ora od un'ora tutta al più, non ne abbiamo di più in prima classe. Ma io vi soggiungo che il ricco ha mezzo di viaggiare con un treno più speditivo, con un treno diretto che accorcia la distanza, ed accorcia i patimenti, perchè, o signori, sono veri patimenti. Il ricco ha modo di coprirsi e di difendersi, vuoi con buona nutrizione, vuoi con mezzi che lo difendono dalle recrudescenze di temperatura; ma il povero che non può andare che in una classe sola, ed è l'ultima, che non ha mezzo di difendersi e di proteggersi, come deve fare 7 od 8 ore di viaggio con una temperatura che talora scende almeno a 16 gradi?

Io ne ho veduti di quelli che si sono dovuti lasciare a metà cammino, perchè già assiderati, altri cadere spenti, altri venire con membra in parte assiderate e in parte mortificate.

E noi dobbiamo avere un sentimento di pietà per questi poveri disgraziati, che dopo tutto sono prossimo nostro.

Io credo che si debba trovar modo, almeno nella stagione più rigida, di raggiungere ad una temperatura sopportabile; e sarebbe anche un gran vantaggio di togliere quello stridore, quel rumore che è una protesta ed un lamento di questa povera gente che è obbligata a fare per non cadere in assideramento, perchè sono obbligati a scalpitare come cavalli per accéle-

rare la circolazione e togliere gli effetti perniciosi della inerzia ad un bassa temperatura. Offriamo un triste spettacolo, che non parla di sicuro in favore della nostra civiltà, e di quell'elevato senso di *umanità*, che ne forma il precipuo ornamento.

È una raccomandazione che mi sgorga dal cuore e che rimando al cuore dell'onorevole ministro, persuaso che per quanto starà in lui cercherà di alleviarla; ed ho finito.

Presentazione di un progetto di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor ministro di agricoltura, industria e commercio.

LACAVA, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge, approvato dall'altro ramo del Parlamento, che riguarda la proroga del termine fissato dalla legge circa l'alienazione del bosco di Montello.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e distribuito agli Uffici.

Seguito della discussione.

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

GENALA, *ministro dei lavori pubblici*. Procurerò di rispondere con una certa brevità a tutte le osservazioni che si sono compiaciuti di fare gli onorevoli senatori, delle quali le une riguardano gli orari, le altre le comodità di servizio, le tariffe, ed infine due strade ferrate nuove da aggiungere alla rete del Regno.

Se vi è materia in cui non è possibile contentare tutti è proprio quella degli orari; perchè non soltanto sulle grandi linee, ma anche sulle altre, c'è chi vuol correre senza fermarsi per raggiungere i diretti ed arrivare presto a destinazione; e c'è chi vuol andare al mercato od a sbrigare altre sue faccende e ritornare la sera a casa, onde desidera invece e chiede insistentemente le fermate a tutte le stazioni. Insomma gl'interessi sono diversi e chi vuole una cosa, chi un'altra; ma evidentemente è impossibile correre e fermarsi nello stesso tempo.

Per conciliare questi vari interessi bisogne-

rebbe poter fare maggior numero di coppie di treni una delle quali fosse accelerata o anche diretta.

Ma purtroppo le strade ferrate italiane, meno poche, hanno un traffico così limitato, che riescono appena a pagare le spese vive dell'esercizio. È dunque impossibile aumentare il numero dei treni senza una perdita assoluta del capitale nazionale. Perché o sia pagato direttamente dallo Stato, o sia pagato dalle Società concessionarie, è sempre un capitale nazionale che si perde, facendo un servizio che non è remunerativo.

La difficoltà del problema sta nel conciliare gl'interessi del pubblico che viaggia a grandi distanze, con quelli del pubblico che viaggia sulle linee locali a piccole distanze.

Di qui deriva anche l'inconveniente delle coincidenze. Bisogna fare gli orari in modo da ottenere il maggior numero possibile di coincidenze; e questo bisogno rende difficile la combinazione degli orari, ed anche più la loro esatta osservanza; perchè il ritardo di un treno si ripercuote sopra tutti gli altri.

Ed ecco com'è che il desiderio di servire tutti possibilmente bene, fa servire tutti piuttosto malamente. È questo un problema, lo confesso, che mi ha dato e mi dà sempre molto pensiero.

E vorrei poter escogitare qualche mezzo per vedere, prima di stabilire gli orari, se si può tenere conto di tutti gl'interessi e valutarli in modo che quelli che effettivamente sono interessi maggiori abbiano la preferenza.

Dei lamenti ne avremo sempre; ma parecchi di questi non potranno cessare se non quando aumenti il traffico sulle strade ferrate, specialmente quello dei viaggiatori; mentre invece disgraziatamente il numero di essi è tutt'altro che in via di crescere; anzi c'è una leggiera diminuzione.

Una delle regioni che più si è lagnata e si lagna, è appunto quella in cui nome parla il mio amico Di Sambuy. Ma egli stesso dovrà ammettere che non è facile appagare i desideri che Torino esprime non solo per sé ma anche per una buona parte del Piemonte.

Ci sono i rapporti col Gottardo, con Savona, con Cuneo e infine con Roma. Quanto a Cuneo credo io pure che se si potesse maggiormente accelerare un treno senza far gridare le popo-

lazioni intermedie, sarebbe una buona cosa e si avvicinerrebbe Cuneo a Torino.

Ma giova notare che le condizioni di quella linea sono veramente difficili, specialmente per la sua altimetria. Per la stessa ragione i rapporti con Savona sono deficientissimi, anche sotto l'aspetto del trasporto, ad esempio, del carbone.

Il carbone si accumula troppo nel porto di Genova, che dovrebbe rimanere più libero pel trasporto di altre merci.

Sarà quindi necessario di pigliare per questa linea dei provvedimenti; ma di quei provvedimenti che costano milioni e presentano quindi una difficoltà che facilmente si comprende.

Le necessità della finanza dominano ora tutte le altre.

Nondimeno prenderò in esame la cosa per vedere di fare il più possibile per migliorare il servizio dei viaggiatori, e anche e più quello delle merci tra Savona e Torino.

Circa i rapporti con Roma, deve convenire l'onor. Di Sambuy che i memoriali di Torino non sono rimasti tutti senza effetto; poichè se noi guardiamo a quello che era il servizio 6 o 7 anni fa, vediamo che si è guadagnato nientemeno che 6 o 7 ore, se non erro, nel viaggio fra Torino e Roma. E la velocità maggiore raggiunta non è il solo miglioramento; perchè checchè ne dicesse dianzi l'on. Bottini, la comodità specialmente nei treni diretti, comparata a quella che si aveva non dirò al cominciamento delle ferrovie - che sarebbe comparazione ridicola - ma soltanto a quella di 8 o 10 anni fa, dimostra che c'è un miglioramento notevolissimo nelle qualità delle carrozze, nel loro arredo e nella sicurezza, accresciuta anche dai freni automatici.

E un altro miglioramento lo abbiamo nella illuminazione a gas, a cui spero si aggiungerà fra breve l'illuminazione elettrica in un treno della Mediterranea; e un terzo miglioramento infine si ha nel riscaldamento, che qualche volta anzi diventa anche eccessivo.

Se noi avessimo più larghi capitali, evidentemente avremmo fatto più agevolmente la trasformazione del materiale.

Abbiamo i miglioramenti principalmente nel materiale nuovo; ma se avessimo avuto molti danari avremmo potuto anticipare anche la trasformazione del materiale vecchio.

Oltre alle prime classi si sono pur migliorate in buona parte anche le seconde.

Si dice: nella terza classe non vi è riscaldamento.

È vero; non vi è riscaldamento, tranne, credo, in quelle carrozze di terza classe che si uniscono ai treni diretti.

Se guardiamo, come diceva l'onor. Bottini, alle comodità, all'igiene, ed anche ad un certo sentimento di umanità, è certo che si starebbe meglio in un vagone di terza classe riscaldato, che non come si sta ora senza riscaldamento; ma non bisogna però dimenticare quali sono le condizioni delle classi che viaggiano in costesti vagoni. Quando non viaggiano in ferrovia viaggiano a piedi sotto la pioggia, ovvero su carri dove il freddo è ben altrimenti più grave. Essi viaggiano ora come i signori viaggiavano trent'anni fa nelle diligenze dove il freddo si faceva assai sentire. Ciò non toglie però che ci sia da pensare anche ad ulteriori miglioramenti; si progredisce in ogni parte, e noi pure progrediamo molto più rapidamente di quello che ci sembra.

Questo sentimento del meglio che è sentimento buono, specialmente quando è accompagnato da una maggiore energia di fare, e da una maggiore energia di lavoro e di risparmio; questo sentimento ci porta anche a voler viaggiare con maggior comodità ed accrescere i godimenti nostri.

Alla raccomandazione dell'onor. Bottini posso fin d'ora rispondere che per ora non è possibile prendere in considerazione la cosa, ma può darsi che col tempo si possa. Sarebbe però meglio anzi che pensare a ribassi di base di tariffe, pensare a volgere il danaro al miglioramento del modo di viaggiare.

Quanto ai rapporti con Roma, non ne sono ancora contento. La Mediterranea ha presentato giorni sono alcune proposte di modificazioni con le quali forse si otterrà qualche miglioramento...

Senatore DI SAMBUY. Meno male.

GENALA, *ministro dei lavori pubblici*.... Un miglioramento maggiore lo potremmo avere quando a Genova non si fosse costretti a far entrare i treni diretti nella stazione di Porta Principe e a fare manovre che sono un vero pericolo, e si potesse invece fermarsi a piazza Brignole.

Ma per i lavori necessari a piazza Brignole

ci vorrebbe un milione e mezzo di spesa; e noi siamo arrestati proprio dalla mancanza di questa somma. Se ci fossero i danari si farebbe questa opera, la quale agevolerebbe da un lato la velocità e la prontezza del servizio, e dall'altra accrescerebbe la sicurezza della linea in quel punto che veramente è uno dei più difficili da esercitarsi.

Quanto al Gottardo ella sa, onorevole Di Sambuy, che me ne sono occupato molte volte e mi pare che anche qualche miglioramento si è ottenuto. Certo il miglioramento che desidera la città di Torino sarebbe quello di fare una nuova strada da Santhià a Borgomanero. Riconosco che utile sarebbe, e diminuirebbe di una dozzina di chilometri il percorso. Forse Torino non ne ricaverebbe tutto quel vantaggio che si aspetta, ma certo che un miglioramento vi sarebbe.

Tutto sta nel bilanciare la utilità di fare questa nuova strada e la spesa che importerebbe; e io esaminerò di nuovo la questione, anche sotto il punto di vista in cui ha voluto porla l'onorevole Di Sambuy.

Ma giacchè parlo di strade, dirò una parola anche all'onorevole Gadda, il quale mosso da un analogo motivo, ha patrocinato qui la domanda che il municipio di Milano presentò già da quattro o cinque anni al Governo, e che in un recente colloquio col sindaco di Milano mi è stata rinnovata, per costruire una ferrovia fra Saronno e Mendrisio. Questa avrebbe per obiettivo di avvicinare vieppiù il Gottardo a Milano, accorciando di circa 20 chilometri la strada attuale di Monza e Chiasso, anzi, secondo un progetto, di 29 chilometri.

Ora chiede l'onorevole Gadda: il ministro prende impegno di studiare la cosa?

Gli faccio la stessa risposta fatta per la Borgomanero. Prendo impegno di studiare la cosa, molto più perchè va studiata sotto vari aspetti. Non si tratta soltanto di un capitale nuovo che si versa nella strada, ma oltre alla costruzione della Saronno-Mendrisio, c'è anche la trasformazione della linea Milano-Saronno; perchè bisognerebbe trasformare la ferrovia esistente e convertirla in una linea a grande traffico per i treni diretti con velocità di 80 o 85 chilometri all'ora.

Dunque sostanzialmente si tratterebbe di una linea nuova da Milano a Mendrisio. La que-

LEGISLATURA XVIII — 1^a SESSIONE 1892-93 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 FEBBRAIO 1893

stione poi va considerata anche sotto un terzo aspetto: quello della concorrenza che la linea nuova farebbe all'altra esistente.

Evidentemente il traffico locale della linea nuova non sarebbe per sè che poca cosa. Ma ne avrebbe invece uno grandissimo sottratto all'attuale linea Milano-Como-Chiasso.

Dunque avremmo due strade per un traffico solo; e questa è una cosa che va esaminata molto attentamente.

C'è poi un'altra questione ancora; la Milano-Chiasso è comune alle due Società Adriatica e Mediterranea. Col creare un'altra strada, che cosa avverrà? sarà comune anche questa, ovvero si studierà qualche altra formula di divisione di prodotti?

Sono tutte questioni gravissime e che vanno molto meditate, tanto sotto l'aspetto generale di facilitare il traffico col Gottardo, quanto dall'altro dei capitali che occorrono per la nuova linea. Perchè siamo sempre lì: sia che la cosa venga fatta da una Società, o da un Municipio, o dallo Stato, è sempre un capitale che s'investe in una impresa industriale; e a me pare che in questo quarto d'ora, specialmente, l'Italia debba piuttosto raccogliere le sue forze, e non impiegare capitali se non laddove havvi la certezza di un beneficio nuovo, anzichè cercare delle scorciatoie, le quali hanno una ragione per sè, ma non sufficiente per l'interesse generale.

Una identica risposta feci pochi giorni sono alla città di Livorno che chiedeva una linea da Livorno, per la Val di Nievole, a Pistoia. Si diceva: la chiediamo senza sussidio, e apparentemente era così. Ma il sussidio ci sarebbe stato sotto forma di traffico portato via alle altre linee; e sarebbe stato un sussidio troppo largo.

Queste sono cose che si possono fare quando un paese è ricco, perchè i ricchi possono oltre al palazzo di città avere una villa anche sontuosa in campagna. Ma non mi pare che per ora almeno noi siamo in questa condizione.

La via di Milano può avere in parte una ragione locale; ma, ad ogni modo, io terrò conto di tutte queste considerazioni e poi parteciperò al rappresentante della città di Milano come al rappresentante della città di Torino, le conclusioni del Governo.

Le tariffe sono certamente una delle cose che

più interessano il paese, così per i viaggiatori come per le merci.

I viaggiatori vorrebbero viaggiare presto, bene, comodi e pagar poco; le merci pagare poco, anzi alcune niente, perchè domandano il semplice rimborso delle spese.

Riconosco che le tariffe dei viaggiatori vanno ritoccate per agevolare il commercio anche con le parti estreme d'Italia.

Quella dei viaggi circolari, ad esempio, non è regolata in modo soddisfacente, e lo dico chiaramente, perchè io fin dal 1885 invitai le Società a fare proposte che non fecero mai nemmeno al tempo dei miei successori.

Ora hanno, pare, conchiuso qualche cosa, e per rendere più libero l'itinerario del biglietto circolare. Le ho anche invitate a studiare se non fosse conveniente adottare biglietti chilometrici e modificare quelli di andata e ritorno, per lasciare al viaggiatore una libertà maggiore e agevolare i viaggi a grandi distanze, come sarebbe da Roma a qualunque città capoluogo di provincia. Solamente, ripeto, se ci fosse un po' più di margine, l'esperimento si farebbe con coraggio; ma quando si fa nelle condizioni attuali, quando le Società riescono appena a equilibrare il bilancio, e forse forse bisogna che tengano in sospeso qualche liquidazione passiva per riuscire a farlo senza perdite, la cosa è molto difficile.

Dirò per esempio che nel 1885 le tariffe nuove portarono nell'Alta Italia da cinque centesimi a quattro centesimi e mezzo la tariffa della terza classe. Ebbene solo questo mezzo centesimo di cui nessuno è stato grato a nessuno, ha fatto perdere un milione e 700 000 lire.

Ecco come si fa presto con un piccolo ribasso di tariffa per i viaggiatori o per le merci a portare una notevole diminuzione nel prodotto delle strade ferrate.

Nondimeno, ho già in corso molti studi e spero in tempo non lontano qualche miglioramento di poterlo portare.

Quanto alle merci posso dire che per verità molte modificazioni e molte riduzioni sono state fatte; ed è facile vederlo se si guarda al prodotto medio della tonnellata-chilometro. Questo prodotto prima del 1885 era molto superiore di quello che è adesso; e quindi quando un treno trasporta ora la identica quantità di merce che trasportava prima, s'incassa ora meno di quello

che prima s'incassava. Perchè questo? Perchè la tariffa, che è uno dei fattori del prodotto, è diminuita; quindi si moltiplica una identica quantità per una cifra che è diventata minore.

Queste modificazioni sono state fatte in vari modi, perchè ritengo che è impossibile avere una tariffa unica e semplicissima. La commercialità stessa della tariffa porta la necessità di molte variazioni, ed è appunto per questo che è necessario di adattarla continuamente ai bisogni ed alle circostanze.

Ma una delle osservazioni fatte dall'onorevole Di Sambuy la prenderò di nuovo in esame, ed è quella relativa al trasporto degli equini. A termine della tariffa attuale il trasporto non è identico: o sono equini della solita specie ed allora si caricano a quattro o ad otto per vagone; o sono invece equini puro sangue ed allora si trasportano con maggiori riguardi a uno o due per volta. Diceva l'onorevole Di Sambuy: ma perchè sta al capostazione di dire come debbono essere caricati questi equini? Non può essere diversamente; perchè i capistazione sono essi responsabili del trasporto e bisogna che li carichino con tutte le cure che essi credono necessarie. Ecco perchè in un vagone quando si tratta di cavalli puro sangue se ne devono mettere due e non otto.

Ma chi deve pagare gli altri posti? Li paga il cavallo puro sangue o la ferrovia?

L'onor. Di Sambuy mi pare che risponda: li paghi la ferrovia. Ma se avrà la gentilezza di volermi esprimere la sua proposta per iscritto, avrò cura di esaminar bene la cosa...

Senatore DI SAMBUY. Lo troverà nel memoriale.

GENALA, *ministro dei lavori pubblici*. Sta bene. Così pure dirò all'onor Griffini che esaminerò se il nitrato di soda possa essere equiparato al concime artificiale per l'applicazione delle tariffe. Del resto, ogni giorno qualche voce nuova come concime si ammette; e mi auguro che possa essere ammessa anche questa dopo maturo esame.

Quanto poi alla velocità, abbiamo prescritta per la piccola velocità un giorno per ogni 125 chilometri, più il giorno festivo ed altre norme. Egli mi dice che una merce sta anche un mese senza arrivare. Reclami. Ella ha il diritto, in caso di ritardo, non solo al nolo gratuito, ma anche ai danni e agli interessi del ritardo.

In Italia vi è l'abitudine di acquistarsi un po' troppo facilmente. Facciano dei reclami precisi, perchè quando una Società comincia a ricevere dei reclami penserà al modo di provvederci.

Molte volte l'Amministrazione non sa nemmeno che l'inconveniente è avvenuto! Credo che un buon reclamo sia utilissimo alla buona amministrazione.

Nondimeno una delle cose sulle quali ho chiamato le Società a studiare è quella di vedere se si possono abbreviare i termini di resa, e questo anche nel riflesso di utilizzare meglio il materiale rotabile. Sarei disposto di arrivare fino al punto di togliere in certe epoche il diritto agli interessati di scaricare essi il vagone. Uno ha il diritto di scaricare il vagone, non lo scarica, ed aspetta uno, due, tre o quattro giorni, pagando all'Amministrazione per questo ritardo meno di quello che dovrebbe pagare per trasportare la merce a casa sua.

I negozianti che hanno comperato per rivendere a breve intervallo, trasformano così in certo modo il carro in magazzino. E questo rende necessario una quantità di materiale molto maggiore.

In Inghilterra invece la strada ferrata arriva, scarica, chi c'è, c'è; chi non c'è peggio per lui; ed il diritto di magazzinaggio è molto grave. In Inghilterra c'è molta più speditezza, meno norme e meno legami che fra noi; ma ciò si attiene all'indole diversa dei due popoli.

Del resto, onorevole Di Sambuy, così ha disposto non una legge compiacente, fatta per le Società potenti, ma la legge delle opere pubbliche del 1865; la quale (allora le ferrovie non erano ancora entrate così come ora nel costume) temeva di ogni cosa, e quindi moltiplicava le prescrizioni.

Ora sto studiando di toglierne parecchie, le quali manifestamente sono inutili e rappresentano un onere e spese di esercizio, senza nessun vantaggio per la sicurezza: (*Benissimo*).

Un'osservazione all'onorevole senatore Gadda intorno alla linea Erba-Còmo-Lecco.

Esaminerò la cosa; e per me che la Società sia una o siano due, poco monta, giacchè ciò che preme è il servizio cumulativo, e questo il Governo può imporgli alle Società.

Quindi per parte mia, tranne che ci sia impossibilità di farlo, posso assicurare che questo

è nell'utile del servizio e che questo sarà combinato od imposto.

Se per caso avessi dimenticato qualche risposta prego di volermi scusare. Del resto sono pronto a riparare alle eventuali omissioni.

Senatore D'ALÌ. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore D'ALÌ. Dopo tante raccomandazioni che oggi si sono fatte all'onor. ministro dei lavori pubblici, io mi permetto di raccomandargli vivamente la sicurezza dei viaggiatori di 1^a classe, segnatamente nelle provincie siciliane.

Dopo il luttuoso fatto dell'assassinio del capitano commendatore Notarbartolo, crederei che fosse di grande necessità di mettere in tutti i vagoni di 1^a classe i campanelli automatici, o qualunque altro mezzo che possa scongiurare il pericolo. Ricordo anche il luttuoso fatto avvenuto a Fuligno.

Bisogna prevenire questi fatti e prevenirli in tempo.

Domando scusa al Senato se ho accennato a dei fatti che a me dispiace ricordare in questa udienza, ma noi che siamo delle provincie meridionali dobbiamo pensarci, e seriamente, perchè ora ciascuno di noi che va in 1^a classe bisognerà che porti con sè due o tre persone per essere sicuro, ove non provveda subito.

Non dubito che il ministro non mancherà di esaudire i miei voti, chè sono quelli di tutti i Siciliani, anzi di tutti gl'Italiani.

Senatore DI SAMBUY. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore DI SAMBUY. Io sono lieto di avere sollevato la questione dei cattivi servizi ferroviari, perchè fu mia fortuna l'indirizzarmi ad una grande competenza che mi poteva capire.

Sono lieto delle risposte che mi ha dato il signor ministro ammettendo che molte cose si hanno da mutare, e voglio sperare vi si provvederà senza dannosi ritardi.

Permetta però di osservargli che ho parlato di linee ferroviarie le quali tutte hanno quattro coppie di treni, quindi, in conseguenza, si potranno ottenere più facilmente le richieste migliori che riconosco anch'io inattuabili sulle linee che non hanno traffico.

E qui siamo d'accordo; ma l'onor. ministro mi ha ricordato i miglioramenti chiesti nei ser-

vizi del Piemonte, per Roma e per il Gottardo:

Io non aveva voluto entrare nei particolari di tutte le lagnanze che avrei potuto formulare, per non tediare il Senato, e perchè tutte si trovano riassunte nella relazione del Municipio di Torino e della sua Camera di commercio. Però, onor. ministro, mi veggio in obbligo di aggiungere ora una cosa che ho fatto male a tacere.

Nella sua risposta ella suppone che siasi migliorato per Torino il servizio del Gottardo.

Mi spiace contraddirla ma quando da Torino, malgrado la Novara-Luino, si vuole andare in Isvizzera, bisogna sempre andare a Milano per prendervi il diretto pel Gottardo.

Non è dunque solo questione dei 12 o 13 chilometri di meno che si avrebbero colla Santhià-Romagnano-Lago Maggiore, ma è questione di impedire alle onnipotenti Società di sviare il movimento con orari incomodi e coincidenze sbagliate.

Quindi mi affido nel Governo, affinchè voglia considerare la Santhià-Borgomanero non solo come un raccorciamento di 13 chilometri, ma come un raccordamento che faccia cessare una intollerabile condizione di cose e gli abusi che ne derivano.

Ha detto ancora, l'onorevole ministro a proposito di tariffe, che la diminuzione di un mezzo centesimo sui trasporti in terza classe ha dato minori introiti per 1,800,000 lire.

Ecco: questo è un fatto speciale che non contraddice alla mia teoria di diminuire certe tariffe con lucro, come l'esperienza ha pur già dimostrato le tante volte. Ed in vero chi viaggia in terza classe viaggia per necessità, non per diporto, ed allo stesso modo viaggerebbe quindi anche con il mezzo centesimo di più.

Ora invece io ho indicate delle facilitazioni di trasporto che renderanno più facili ed attraenti i viaggi a chi può spendere, e però daranno grossi proventi alle ferrovie e allo Stato.

Quanto al trasporto degli equini, non rientrerò nel merito della questione perchè nel memoriale di cui ho parlato, troverà l'onorevole ministro ogni cosa chiaramente spiegata.

Non è questione di far pagare il trasporto dalla ferrovia, ma di non far pagare per trasporti che non si fanno; cioè di non applicare

la tariffa completa ai vagoni nei quali non si può mandare che due o tre capi.

Sono enormità intollerabili, come già dissi; non so se si tratta di applicare l'art. 44 del capitolato; l'onor. ministro che ha sottoscritto le Convenzioni, ben lo saprà meglio di me e vorrà provvedere.

Sono stato molto moderato e quindi merito che sia presa in maggior considerazione quanto ho detto, e sia prova della mia moderazione il fatto delle rimostranze di tre colleghi i quali mentre Ella mi rispondeva, mi hanno rimproverato di non aver accennato, nel chiedere i biglietti di andata e ritorno che non esistono neppure tra Torino e Roma, come pure di non aver parlato delle sparizioni di merci e di oggetti che si spediscono per ferrovie, veri furti che non si possono altrimenti qualificare.

Insomma, vi sarebbe ancor troppo a dire; non voglio stancare il Senato e termino ripetendo ancora una volta ciò che ho detto in principio, cioè della piena fiducia nell'alta competenza, saviezza e serietà dell'onor. ministro che forte della sua responsabilità e non servo mai alle Società, vorrà rimediare ai mali lamentati.

Senatore CAVALLETTO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore CAVALLETTO. Ho chiesto di parlare per due brevissime raccomandazioni.

Una, riguarda la necessità di provvedere onde siano impediti i numerosi furti che si commettono nei trasporti ferroviari.

La seconda raccomandazione riguarda la disciplina del personale.

Si parla troppo, e dai conduttori, e dagli inservienti, e questo parlar troppo rende qualche volta difficili ed irregolari le manovre, con danno e pericolo del personale stesso.

Quindi io vorrei che il servizio fosse ordinato a modo militare, che pochi comandassero, e con poche parole, e tutti gli altri obbedissero.

Senatore GADDA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore GADDA. L'onorevole ministro ha detto che studierà con vivo interesse la domanda del comune di Milano, io quindi sono perfettamente tranquillo, inquantochè non v'ha dubbio, che anche a lui risulterà evidente, che le necessità del commercio internazionale pel Gottardo im-

pongono questo nuovo accesso più facile e meno costoso.

Lo ringrazio poi per quanto mi ha detto relativamente al servizio cumulativo ed alle coincidenze fra la ferrovia di Erba, e quella di Como-Lecco.

Senatore GRIFFINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore GRIFFINI. Io ringrazio l'onor. ministro della speranza fatta sorgere in me che venga diminuito il costo del trasporto del nitrato di soda, e confido che questa speranza abbia a tradursi in certezza, tuttavolta che il ministro abbia agio di poter studiare la questione, e riconoscere quindi il vantaggio che ricava l'agricoltura da questo nuovo elemento fertilizzante, e l'interesse del paese di diffonderne l'uso.

Lo ringrazio ancora del suggerimento che mi ha dato di presentare dei reclami: ogniqualvolta viene ritardato il trasporto e la consegna delle merci state inviate a piccola velocità, e l'assicuro che farò in modo, per quel poco che sta in me, d'indurre gli agricoltori, quando ricevono tardi quello che avrebbero dovuto ricevere prima, di presentare questi reclami, sobbarcandosi ai disagi ed alle noie che la loro presentazione porta seco.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GENALA, *ministro dei lavori pubblici*. Per la sicurezza dei viaggiatori, purtroppo quasi tutti i sistemi fin d'ora adottati lasciano molto a desiderare.

Un esperimento lo stiamo preparando sulle ferrovie del continente nelle due grandi reti, e la Società Sicula è stata già da qualche tempo invitata a fare le sue proposte per estendere l'esperimento anche alla Sicilia.

L'onorevole senatore può quindi essere certo che fra non molto un esperimento lo faremo, e nel caso che questo produca buoni effetti lo potremo estendere ad un maggior numero di treni.

È giusto, purtroppo, il reclamo intorno ai furti che avvengono sulle strade ferrate. Ed è doloroso il dover confessare quanto sia difficile il prevenirli non solo, ma il farli punire, quando non ostante fondatissimi sospetti di chiavi e di oggetti furtivi trovati, il processo finisce con

una sentenza che dichiara sciolti gli imputati. È avvenuto perfino questo fatto: che alcuni denunziati dall'amministrazione ferroviaria le hanno poi intentato causa per danni ed interessi.

Evidentemente la cosa così non può andare; e io me ne sono più volte occupato e preoccupato, ma purtroppo con scarsi risultati. Forse un rimedio si potrà trovare nel sistema che adesso si è incominciato, ed adottare per alcune stazioni di affidare il servizio *a forfait* al personale della stazione, incominciando dal capo e scendendo fino al barattaio, come chiamano i toscani la guardia eccentrica.

Così il personale di una stazione diventa relativamente responsabile di tutto ciò che avviene nella stazione. Ma questo non basta; bisogna estendere questo sistema a tutte le stazioni di una linea, e allora si potrà chiamare questo personale responsabile anche dei furti e dei ritardi.

Purtroppo il concetto di questa responsabilità collettiva ripugna un po' alle nostre abitudini giuridiche, che vogliono proprio la prova che il fatto è avvenuto per colpa del tale, e anche che questa colpa sia di quella natura che il Codice penale richiede. Ma nondimeno quando anche, quanto a effetti penali, non si ottenessero grandi risultati, otterremo quello che questi impiegati tutti collegati fra loro e solidali, il ladro lo trovano o si incaricano loro di trovarlo. Adesso che abbiamo incominciato a metterci su

questa via, speriamo che essa ci porti al doppio effetto di frenare i furti, ed anche di diminuire i ritardi, perchè credo che sia un altro danno grave per un'amministrazione ferroviaria, quello che i treni o principali o secondari arrivino troppo spesso in ritardo. Il buon servizio consiste anche nella puntualità degli arrivi; e questo contribuirà a disciplinare un po' più il personale.

Com'ella sa, onor. Cavalletto, il popolo italiano non è naturalmente molto disciplinato, e quindi è un po' difficile a disciplinare. Quando andiamo all'estero, noi troviamo, specialmente in Germania, una grande disciplina, perchè la disciplina è nello spirito di quel popolo.

Il nostro popolo invece, pur essendo uno dei più facili a governarsi, non ha quella disciplina militare che è vagheggiata dall'onorevole Cavalletto.

Senatore D'ALÌ. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore D'ALÌ. Ho chiesto la parola unicamente per ringraziare l'on. ministro della buona intenzione che ha nel mettere un mezzo qualunque che assicuri la vita dei cittadini che viaggiano nei treni di prima classe.

PRESIDENTE. Pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 60.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

| | | |
|--------------------------------------|---|------------|
| 61 | Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell'Ispettorato, ed ai membri del Consiglio delle tariffe (Spese variabili) | 75,000 » |
| 62 | Spese d'ufficio per l'Amministrazione centrale dell'Ispettorato generale e per gli uffici di circolo dipendenti | 25,000 » |
| 63 | Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito ai termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3 ^a (Spesa obbligatoria) | 10,000 » |
| | | 964,122 45 |
| CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO. | | |
| 64 | Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative | 384,518 31 |

TITOLO II.

Spesa straordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

| | | |
|--------------------------------|--|-------------|
| 65 | Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (Spese fisse) | 330 » |
| Opere edilizie in Roma. | | |
| 66 | Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno - Legge 14 maggio 1881, n. 209 e 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3 ^a (Spesa ripartita) | 2,500,000 » |

Senatore FERRARIS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FERRARIS. Io sono, come sempre, agli ordini del Senato; ma mi sembra che l'ora è molto tarda; e debbo avvertire che, contro la mia abitudine, ma per la necessità di svolgere tutte le idee che mi propongo di rassegnare al Senato, userò maggiormente di quello che io soglio della benevolenza sua.

Quindi pregherei che fosse rinviata la discussione della proposta che ho in animo di fare a domani, perchè, anticipando in certo modo le ragioni che mi propongo di svolgere, io debbo avvertire, che avevo anzi domandata la parola sulla discussione generale, perchè i concetti che mi propongo di svolgere non si riferiscono soltanto alla specialità di questo Capitolo, ma toccano anche, come ho avuto l'onore di dichiarare al signor ministro, il modo ed i rapporti che possano esservi tra l'Amministrazione dei lavori pubblici e il complesso delle opere che si sogliono qualificare opere edilizie di Roma.

A questo riguardo il Senato sa che quattro sono le leggi che si sono fatte a questo proposito, le quali pure offrono molte lacune, ed io avrei da fare intorno ad esse alcune considerazioni.

Ora, se il Senato crede che io debba parlare, lo prevengo che non mi potrò restringere a quel minor tempo che ordinariamente oso domandare alla sua benevolenza. Ad ogni modo, se esso crede che io debba svolgere subito le mie considerazioni, sono agli ordini suoi.

PRESIDENTE. Il signor senatore Ferraris prega il Senato di rimandare il seguito della discussione alla seduta di domani.

Chi intende che si rimandi la discussione a domani è pregato di alzarsi.

È rinviata a domani.

Presentazione di un progetto di legge.

BONACCI, *ministro di grazia e giustizia.* o d'mando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BONACCI, *ministro di grazia e giustizia.* Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge già approvato dalla Camera dei deputati per modificazioni degli articoli 2 e 8 della legge 6 dicembre 1888 circa la ripartizione degli affari tra le due sezioni della Corte di cassazione di Roma.

LEGISLATURA XVIII — 1^a SESSIONE 1892-93 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 FEBBRAIO 1893

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro guardasigilli della presentazione di questo disegno di legge.

Domani prego il Senato a volersi riunire al tocco negli uffici per l'esame di due disegni di legge.

Leggo l'ordine del giorno per domani:

Al tocco. — Riunione degli uffici per la loro costituzione e per l'esame dei seguenti progetti di legge:

Modificazione all'art. 4 della legge 11 luglio 1889, n. 6216, riguardante gli appalti dei lavori pubblici alle Società cooperative di produzione e lavoro;

Sulla tutela e custodia degli alienati;
Sulla polizia delle miniere, cave e torbiere.

Alle due pom. — Seduta pubblica.

Discussione dei seguenti progetti di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1892-93;

Spesa straordinaria di L. 200,000 per la ricostruzione e sistemazione del portico, cortile e locali annessi di Castel Capuano in Napoli;

Modificazioni al titolo III della legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865, allegato F';

Avanzamento nel regio esercito.

La seduta è levata (ore 5 e 1/4).

