

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

XXXXVIII.

TORNATA DEL 20 MARZO 1875

Presidenza del Vice-Presidente SERRA F. M.

SOMMARIO — Valutazione a squittinio segreto dei seguenti progetti di legge: Stati di prima previsione della spesa dei Ministeri dell'Interno, d'Agricoltura, Industria e Commercio, degli Esteri, di Grazia e Giustizia, della Guerra, dell'Istruzione Pubblica, delle Finanze e della Marina, per l'anno 1875 — Discussione dello Stato di prima previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per 1875 — Approvazione dei capitoli da 1 a 68 — Accertanza del Senatore Casati al capitolo 68 bis, cui risponde il Ministro dei Lavori Pubblici — Approvazione del capitolo e dei successivi fino al 77 — Domanda del Senatore Arrivabene sul capitolo 78, cui risponde il Ministro — Repliche del Senatore Arrivabene e del Ministro — Approvazione del capitolo e dei successivi fino all'87 — Osservazione del Senatore De Gori sul capitolo 88 — Ripreca del Ministro — Approvazione del capitolo e dei successivi fino al 131 — Osservazioni del Senatore Sineo sul capitolo 132 — Risposta del Ministro — Approvazione del capitolo 132 — Domanda di schiarimenti dei Senatori Sanserivino e Camozzi sul capitolo 133 forniti dal Ministro — Approvazione del capitolo 133 e dei successivi fino al 139 ultimo del bilancio — Approvazione dei totali parziali e generali — Discussione del progetto di legge per l'approvazione della convenzione colla casa d'Erlanger per la posa e manutenzione di un cordone sottomarino fra il continente italiano e la Sardegna — Dichiarazione del Senatore Duchesne, della Commissione, ed istanza del Ministro, accolta dal Senato — Presentazione di un progetto di legge — Sospensione della seduta — Ripresa della seduta — Lettura del progetto e della convenzione relative alla immersione di un cordone telegrafico fra la costa italiana e la Sardegna — Lettura della relazione riguardante il progetto e la convenzione medesima — Dichiarazione del Senatore Casati — Spiegazioni del Ministro dei Lavori Pubblici — Replica del Senatore Casati — Raccomandazione del Senatore Lauzi — Osservazioni del Senatore Giovanola, Relatore, e dichiarazioni del Ministro — Approvazione per articoli del progetto — Proclamazione del risultato della votazione a squittinio segreto operata in principio della seduta — Nuova votazione a squittinio segreto per l'adozione dei rimanenti progetti già approvati.

La seduta è aperta alle ore 2 1/2.

È presente il Ministro dei Lavori Pubblici, e più tardi intervengono i Ministri delle Finanze, di Grazia e Giustizia, di Agricoltura, Industria e Commercio, e dell'Interno.

Il Senatore, *Segretario*, CHIESI dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato.

**Votazione a squittinio segreto
sopra vari progetti di legge.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a squittinio segreto dei seguenti progetti di legge:

Stati di prima previsione della spesa dei Ministeri dell'Interno, d'Agricoltura, Industria e Commercio, degli Esteri, di Grazia e Giusti-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

zia, della Guerra, dell'Istruzione Pubblica, delle Finanze e della Marina, per l'anno 1875.

Si procede all'appello nominale per la votazione.

(Il Senatore, *Segretario*, CHIESI fa l'appello nominale.)

Discussione dello Stato di prima previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'anno 1875.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione dello Stato di prima previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici, per l'anno 1875.

Si dà lettura degli articoli del progetto.

Art. 1.

« Sino all'approvazione del Bilancio definitivo per l'anno 1875, il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei Lavori Pubblici, in conformità allo Stato di prima previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

« Il Governo del Re ha facoltà di provvedere per Decreto Reale :

a) ad una speciale progressione di peso per le corrispondenze da affrancarsi con francobolli di Stato;

b) all'uso di cartoline postali di Stato con risposta nella corrispondenza degli uffici governativi con i Sindaci;

c) alla concessione dell'uso dei francobolli di Stato a quella Società, istituti ed uffici non a carico del Bilancio dello Stato, ai quali era stata accordata per contratto la franchigia postale; e ciò limitatamente alle corrispondenze riguardanti il servizio previsto dal contratto e per il tempo da questo stabilito. »

Questi articoli saranno posti in votazione dopo l'approvazione del bilancio.

Se il Senato consente, prescindere dalla lettura complessiva di questo bilancio, per passare immediatamente alla votazione dei singoli capitoli e categorie di cui esso si compone, ritenendosi, al solito, approvati quelli sui quali non cadono osservazioni.

TITOLO I.

SPESA ORDINARIA.

Amministrazione centrale.

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

Chi approva questo totale, si alzi.
(Approvato.)

Lavori pubblici.

Reale Corpo del Genio civile.

3 Personale	1,883,700	»	»	1,883,700	»
4 Spese d'ufficio	177,683	»	»	177,683	»
5 Spese d'indennità, di trasferte e diverse	680,000	»	100,000	780,000	»
	2,741,383	»	100,000	2,841,383	»

(Approvato.)

Strade.

6 Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali, e spese eventuali	6,486,200	»	2,019,600	8,505,800	»
7 Concorsi obbligatori per opere stradali	37,402 05		»	37,402 05	

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

8 Sussidii concessi ai comuni ed ai consorzi per opere stradali	»	150,000	»	150,000	»
		6,523,602 05	2,169,600	»	8,693,202 05

PRESIDENTE. Chi approva questo totale, si alzi.
(Approvato.)

Aegae.

9 Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1 ^a categoria e d'irrigazione . .	822,000	»	213,000	»	1,035,000	»
10 Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2 ^a categoria	4,000,000	»	1,208,000	»	5,208,000	»
11 Spese fisse per assegni e fitti (Opere idrauliche di 1 ^a categoria e d'irrigazione) . .	236,680	»	45,000	»	281,680	»
12 Spese fisse per assegni e fitti (Opere idrauliche di 2 ^a categoria).	967,572	»	65,000	»	1,032,572	»
13 Concorsi e sussidii per opere idrauliche consortili e comunali	129,597 95	»	»	»	129,597 95	»
14 Spese eventuali per le opere idrauliche . .	489,000	»	6,000	»	505,000	»
		6,654,849 95	4,537,000	»	8,191,849 95	»

(Approvato.)

Bonifiche.

15 Assegni e indennità fisse al Personale di bonifica	123,000	»	10,000	»	133,000	»
---	---------	---	--------	---	---------	---

(Approvato.)

Porti, spiagge e fari.

16 Manutenzione e riparazione dei porti . . .	850,000	»	114,000	»	964,000	»
17 Escavazione ordinaria dei porti	1,000,000	»	»	»	1,000,000	»
18 Personale subalterno pel servizio dei porti .	95,000	»	12,000	»	107,000	»
19 Pigione pel servizio dei porti	2,000	»	»	»	2,000	»
20 Manutenzione, ed illuminazione dei fari . .	338,000	»	100,000	»	438,000	»
21 Personale in servizio dei fari	157,000	»	13,000	»	170,000	»
22 Sussidii per opere ai porti di 1. ^a classe (Art. 198 della Legge 20 marzo 1865, Allegato F)	60,000	»	24,000	»	84,000	»
		2,502,000	263,000	»	2,765,000	»

(Approvato.)

Strade ferrate.

PRESIDENTE. Credo che a questa categoria intendesse fare qualche osservazione l'onorevole Senatore Sanseverino.

Senatore SANSEVERINO. Infatti io desideravo muovere all'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici una domanda sul proposito delle

strade ferrate. Ma forse sarà meglio che io mi riservi di farla quando verrà in discussione la categoria delle spese straordinarie che concernono le strade ferrate.

PRESIDENTE. In tal caso procediamo avanti ed ella avrà la parola a suo tempo.

23 Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di Società private (Spese fisse)	352,500	»	»	»	352,500	»
24 Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di Società private (Spese variabili)	55,000	»	10,000	»	65,000	»
25 Spese d'esercizio delle ferrovie Calabro-Siculo (Spesa obbligatoria)	441,000	»	1,141,000	»	1,582,000	»
		848,500	1,151,000	»	1,999,500	»

(Approvato.)

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875.

Telegrafi.

26 Personale dei Telegrafi di direzione, manutenzione ed esercizio (Spese fisse)	3,491,000 »	»	3,491,000 »
27 Retribuzioni ad incaricati di Uffici di 3 ^a categoria, ed ai fattorini in ragione di telegrammi (Spesa d'ordine)	1,083,000 »	»	1,083,000 »
28 Indennità di missione, di tramutamento, di interpretazione e di cauzione »	130,000 »	8,000 »	138,000 »
29 Pigioni ed assegnamenti per le spese di scrittoio, e per le pernottazioni negli Uffici (Spese fisse)	285,274 »	»	285,274 »
30 Spese d'esercizio e di manutenzione	895,000 »	50,000 »	945,000 »
31 Crediti di amministrazioni estere per telegrammi internazionali (Spesa d'ordine)	550,000 »	145,000 »	695,000 »
32 Restituzione di tasse, spese di espresso, commutazione in danaro di Buoni di cassa per risposte pagate ecc. (Spesa d'ordine)	35,000 »	5,000 »	40,000 »
33 Spese telegrafiche per conto di diversi (Spesa d'ordine)	200,000 »	6,000 »	206,000 »
34 Servizio telegrafico semaforico	175,000 »	25,000 »	200,000 »
	6,814,274 »	239,000 »	7,053,274 »

(Approvato.)

Poste.

35 Personale dell'Amministrazione delle poste	3,490,000 »	4,200 »	3,494,200 »
36 Personale degli Uffici di 2 ^a classe	1,950,000 »	»	1,950,000 »
37 Personale dei corrieri, dei messaggieri, portalettere e serventi	1,610,000 »	3,600 »	1,613,600 »
38 Assegnamenti per spese d'ufficio e per pigioni	400,000 »	»	400,000 »
39 Assegnamenti ai titolari degli Uffici postali italiani all'estero	30,420 »	2,000 »	32,420 »
40 Canoni ai Mastri di posta	19,640 »	»	19,640 »
41 Trasporto delle corrispondenze (Spese fisse)	3,250,000 »	»	3,250,000 »
42 Spese variabili per il trasporto delle corrispondenze	675,000 »	100,900 »	775,900 »
43 Servizio postale e commerciale marittimo	8,397,310 »	101,910 »	8,499,220 »
44 Indennità per missioni, per traslocazioni, visite d'ispezioni, di viaggio agl'Impiegati sugli ambulanti, di servizio di notte e di stazione	340,000 »	62,470 »	402,470 »
45 Spese diverse per il materiale	265,000 »	40,000 »	305,000 »
46 Premio ai rivenditori di francobolli e di cartoline postali ed ai titolari degli Uffici postali di 2 ^a classe sui francobolli e sulle cartoline da essi vendute (Spesa obbligatoria)	300,000 »	20,700 »	320,700 »
47 Rimborsi alle Amministrazioni postali estere (Spesa d'ordine)	320,000 »	100,900 »	420,000 »
48 Rimborsi ai titolari degli Uffici postali per le corrispondenze rinviate, detassate e rifiutate (Spesa d'ordine)	218,260 »	9,360 »	227,620 »
49 Aggio del 25 per cento ai Consoli sulle tasse dei vaglia emessi (Spesa d'ordine)	60,000 »	31,000 »	91,000 »
50 Rimborsi eventuali (Spesa d'ordine)	29,220 »	117,990 »	147,210 »
	21,544,880 »	593,560 »	22,138,440 »

(Approvato.)

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

Spese comuni e generali.

51 Dispacci telegrafici governativi	25,000	»	»	25,000	»
52 Rimborso alle Società di Strada ferrata e di navigazione per viaggi dei Membri del Parlamento (Spesa obbligatoria)	750,000	»	100,000	»	850,000
53 Fitto di beni demaniali destinati all'uso od in servizio di Amministrazioni governative.	216,333	64	»		216,333 64
53 bis Spesa per l'acquisto di i francobolli e delle cartoline postali di Stato, occorrenti per le corrispondenze d'ufficio	2,000,000	»	»		2.000,000
54 Casuali per tutti i servizi dell'Amministrazione centrale e delle Amministrazioni dipendenti	170,000	»	»		170,000
	<u>3,191,333</u>	<u>64</u>	<u>100,000</u>	<u>»</u>	<u>3,291,333 64</u>

(Approvato.)

TITOLO II.

SPESA STRAORDINARIA.

Spese comuni e generali.

55 Maggiori assegnamenti a congedo di antichi stipendi	33,711	28	»		33,711 28
56 Assegnamenti di disponibilità	16,498	68	»		16,498 68
57 Trasporto della Capitale da Firenze a Roma (Lavori)	»		4,808,000	»	4,808,000
	<u>50,209</u>	<u>96</u>	<u>4,808,000</u>	<u>»</u>	<u>4,858,209 96</u>

(Approvato.)

Lavori pubblici.

Strade.

58 Strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio, n. XX - Costruzione dei tronchi in lacuna nelle Province di Genova, Pavia e Piacenza (Spesa ripartita)	500,000	»	500,000	»	1,000,000
59 Miglioramento della strada nazionale da Cuneo a Ventimiglia pel Colle di Tenda, n. XXIII. - Cuneo (Spesa ripartita)	225,000	»	»		225,000
60 Strada nazionale da Alessandria al Gran S. Bernardo, corsia Svizzera, n. IX - Costruzione di un'arcata in mattoni in sostituzione dell'attuale in pietra: una del ponte sul torrente Eylex - Torino	29,900	»	»		9,00
61 Strada nazionale dal Piemonte ad Oneglia, n. XVI. - Trasporto di un tratto sulla sommità del colle di Nava e costruzione di una casetta di ricovero. - Porto Maurizio	10,500	»	»		10,500
62 Strada nazionale Tirolese o di Canal di Brenta, n. XXV - Rettifica del tronco dall'antico Lazzaretto per Primolano ai Quattro Cantoni - Vicenza	29,700	»	»		29,700

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

63	Strada nazionale detta <i>Vallarsa</i> , n. XLIV. - Sistemazione del tronco dal ponte sul Proa a Malo. - Vicenza.	10,620 » »	10,620 »
64	Strada nazionale di Alemagna, n. XLVII. - Ricostruzione del ponte sul torrente Ruda di Penio. - Belluno	23,600 » »	23,600 »
64	Strada nazionale Bellunese, n. XLVIII - Corbis rezione di una parte della disastrosa riva del Boscon. - Belluno	29,500 » »	29,500 »
65	Strada nazionale Pontebbana, n. LI - Ricostruzione del ponte stabile in pietra sulla Roggia del Molino. - Udine	23,600 » »	23,600 »
65	Strada nazionale Pontebbana, n. LI - Lavoro di parziale deviazione della suddetta strada nella località detta <i>delle Milacche</i> - Udine.	28,000 » »	28,000 »
66	Strada nazionale dello Spluga, n. IV. - Sistemazione del tronco fra Chiavenna e Rocca d'Adda, nella località denominata <i>Valli Soppia e Pissarotta</i> (Sondrio).	29,950 » »	29,950 »
67	Strada nazionale da Firenze a Forlì, n. XXVII. - Rettifica del tratto fra Terra del Sole ed il confine colla provincia di Forlì. - Firenze	12,000 » »	12,000 »
68	Strada nazionale da Firenze ad Ancona, n. XXVIII. - Correzione della ripidissima salita fra la Chiesuola della Madonna e la Porta Romana nella città di Tolentino. - Macerata	30,000 » »	30,000 »
68	Strada nazionale da Fano al confine Romano, bis n. XXIX. - Deviazione della salita del Bozzotto dopo Tavarnelle - Pesaro	20,750 » »	20,750 »

Senatore CASATI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il Senatore Casati ha la parola.

Senatore CASATI. Mi pare che l'intestazione di questo capitolo dopo quattro anni si dovrebbe cambiare. Io volevo quindi domandare all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici se non troverebbe difficoltà a mutarne il titolo, non già nell'attuale bilancio, ma nel definitivo.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io non avrei nessuna difficoltà a mutare questa denominazione del capitolo. Essa però fu dal Ministero adottata per l'uso che vi è di chiamare così quel tronco stradale. Ma dopo l'osservazione dell'onorevole Senatore Casati, io procurerò che sia cambiata.

PRESIDENTE. Non facendosi altre osservazioni, il capitolo 68 bis s'intende approvato.

Si continua la lettura.

68ter	Strada nazionale da Fano al confine Romano, n. XXIX. - Deviazione del tratto rispetto al fossato di San Lazzaro nel Comune di Fossombrone - Pesaro	14,300 » »	14,300 »
68quater	Strada nazionale Cassia - Riparazione al tratto di detta strada deviata da Acquapendente al ponte Gregoriano sul fiume Paglia per un tratto di metri 156, fra le sezioni 18 e 23 - Roma	25,500 » »	25,500 »
69	Costruzione e sistemazione della rete stradale nelle Provincie Napoletane (Spesa ripartita)	4,000,000 » »	4,000,000 »
70	Strada nazionale degli Abruzzi, n. XXXI. - Sistemazione del tratto fra la sezione 1ª e la sezione 2ª del tronco dal miglio 29 fino al ponte sul Volturmo. - Campobasso	18,000 » »	18,000 »

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

70bis Strada nazionale delle Calabrie, n. XXXVI. - Opere di ricostruzione di due ponti Tiro 2. e Tiro 3. lungo il tronco compreso fra ponte Virtù e Tarsia stati distrutti dalle piene dell'inverno 1873 - Cosenza	22,000 »	»	22,000 »
70ter Strada nazionale da Sapri alla Valle d'Agri, n. LIX. - Sistemazione e completamento del sesto tronco compreso fra Sanza e Buonabitacolo - Salerno	13,500 »	»	13,500 »
71 Apertura e sistemazione della rete stradale nell'isola di Sardegna (Spesa ripartita)	1,500,000 »	»	1,500,000 »
72 Compimento della rete stradale di conto nazionale e ricostruzione di ponti sulle strade provinciali di Sicilia (Spesa ripartita)	1,600,000 »	»	1,600,000 »
72bis Strada nazionale da Palermo-Messina - Rimessione di danni e sistemazione del tronco compreso fra la milliarata 53 e Santa Caterina - Caltanissetta	20,000 »	»	20,000 »
73 Sussidi per la costruzione delle strade comunali obbligatorie	3,000,000 »	3,500,000 »	6,500,000 »
	11,216,420 »	4,000,000 »	15,216,420 »

Chi approva questa cifra totale, si alzi.
(Approvato.)

Acque.*Opere idrauliche di prima categoria.*

74 Apertura di un canale di navigazione tra i laghi di Como e di Mezzola	<i>Per memoria</i>	»	<i>Per memoria</i>
75 Fiumi Brenta e Bacchiglione nelle Provincie di Padova e di Venezia. - Sistemazione secondo il piano Fossombroni-Paleocapa (Spesa ripartita)	100,000 »	»	100,000 »
76 Naviglio Adigetto (Rovigo). - Riduzione ad uso di magazzino del fabbricato erariale già appartenente alle Poste nell'interno di Rovigo.	17,000 »	»	17,000 »
	117,000 »	»	117,000 »

(Approvato.)

Opere idrauliche di seconda categoria.

77 Fiume Reno, Bologna - Costruzione di un muro d'ala a sinistra della chiavica Due Portoni	12,500 »	»	12,500 »
78 Fiume Po - Mantova - Costruzione di un magazzino idraulico presso Scorzarolo.	18,000 »	»	18,000 »

Senatore ARRIVABENE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ARRIVABENE. La provincia di Mantova è una di quelle che ha più delle altre sofferto per le inondazioni del Po nel 1872. Il Governo ne fu grandemente commosso, e spedì una Commissione incaricata di esaminare sul luogo lo stato delle cose.

Al di là di questa misura, che è oramai divenuta generale per riconoscere quali siano le cause delle inondazioni, e quali possano essere i modi più efficaci per impedirle per l'avvenire, nulla più si fece.

Io pregherei perciò l'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici a darmi un cenno dei lavori di quella Commissione.

Se il mio paese potesse avere in proposito una notizia consolante, non potrebbe non tornargli gradita.

E poiché ho la parola, toccherò della disposizione presa riguardo alla provincia di Mantova. Questa è stata posta nella seconda categoria e quindi assoggettata ad una spesa tanto enorme che la Provincia teme di trovarsi per l'avvenire in gravi imbarazzi.

È da notare che il territorio di quella Provincia è molto aggravato d'imposte a motivo che la spesa d'arginatura sarebbe posta a carico dello Stato.

Prego quindi l'onorevole Ministro a voler prendere in considerazione queste mie parole ed a fare in modo che i Mantovani siano rassicurati e consolati.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il Ministro dei Lavori Pubblici ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Dopo la piena del 1872 il Governo nominò una Commissione coll'incarico di studiare le condizioni del Po, e riferire intorno ai provvedimenti a prendersi per assicurarsi nell'avvenire dalla rinnovazione dei grandi disastri che si verificarono in quell'anno. Questa Commissione composta di uomini competentissimi ha compilato molto innanzi i suoi lavori; ha fatto eseguire già una livellazione di tutto il fiume da Moncalieri sino alla foce per cinquecento e più chilometri. Questa livellazione è stata riportata in un profilo, che ha costato un faticoso lavoro, e che sta per esser compiuto. Nel tempo stesso la Commissione ha fatto eseguire una revisione della mappa del fiume, e questo lavoro è già pronto. Gli Uffici tecnici delle provincie idrauliche hanno già compiuto i progetti per una definitiva sistemazione del fiume, la spesa dei quali ammonta a più di 20 milioni; per la sola provincia di Mantova vi sono dei progetti il cui costo sale a tre milioni. Ma dopo il 1872 non sarebbe questa la maggiore spesa che il Governo ha a sostenere per la difesa idraulica della provincia di Mantova. D'allora fin oggi il Governo per la difesa di quella provincia ha speso più di 13 milioni.

L'onorevole Senatore Arrivabene mi domanda ancora quale sia l'intenzione del Governo circa la classificazione delle opere idrauliche nella

Provincia istessa, e lamenta l'eccesso di aggravio che quella Provincia dovrebbe sostenere stando tale legge in vigore. Egli lamenta questo aggravio, ma io gli dico perchè nella determinazione dell'ordine della provincia di Mantova non si tiene conto della spesa di difesa idraulica, e per conseguenza se oggi essa deve essere gravata di alcuna parte di questa spesa, le si fa una vera ingiustizia.

Quando si classifichino le opere, stando all'altezza, ed al successo, oncano destinate unicamente alla navigazione, secondo l'articolo 91 della Legge sul lavoro pubblico, debbono essere classificate tra le opere idrauliche di seconda categoria. Quanto all'eccesso di aggravio, che reca questo appagamento della legge vigente egli è certo che se la provincia di Mantova dovesse essere posta nella misura che le spetta a termini di legge, l'aggravio sarebbe eccessivo.

Però io debbo dire al Senato che nel decennio passato il Governo ha speso per opere di seconda categoria, in tutto le 25 Provincie idrauliche (e ho detto quello che ha speso per la provincia di Mantova nei soli anni 1872-73-74), il Governo cioè, ha speso per tutte le difese delle 25 Provincie idrauliche la somma di 64 milioni.

Di più, il Governo ha rimborsato 32 milioni, dei quali non sono stati rimborsati dal Tesoro che appena tre milioni.

Il Senato qui di può giudicare se la provincia di Mantova, e le altre provincie che avrebbero dovuto pagare la maggior somma, può lamentare che non sia stata aggravata.

Questo è un punto di cose che assolutamente non può protrarsi. Fin dall'anno scorso io presentai all'altro ramo del Parlamento un progetto di legge in proposito. Quel progetto di legge mirava ad attenuare il carico che verrebbe alle provincie e agli interessati nelle difese idrauliche, secondo la legge vigente; e nel tempo stesso a render possibile una volta la ricostituzione di quella spesa qualunque che la legge mandava a carico dello Stato.

Quel progetto non è passato l'anno passato non ebbe alcuna fortuna, perchè la Camera chiuse la sua sessione prima che potesse esser discusso; ma io mi sono accingato a ripresentarlo quest'anno, e so che la Commissione ha compiuto

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

il suo lavoro, e spero che la Relazione sarà presentata presto alla Camera.

Senatore ARRIVABENE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore ARRIVABENE. Mi permetto ancora di dire poche parole. Non mi sono forse bene spiegato. Ho inteso dire che fu posto a carico di quelle terre il censo più alto, perchè il Governo le ha esonerate dalla spesa di arginatura.

Giova aggiungere che l'arginatura si fa nella provincia di Mantova anche nell'interesse di altre provincie limitrofe, le quali sono da essa garantite, eppure concorrono in minore misura alle spese di manutenzione.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ho sentito molte volte far questa obbiezione, cioè: che nell'estimo della provincia mantovana non fu calcolata la spesa necessaria alle difese idrauliche, e che perciò il Governo non possa oggi caricare quella provincia di alcuna parte di questa spesa, perchè sarebbe un duplicato e quindi una grave ingiustizia.

Io fo riflettere all'onorevole signor Senatore che se sta in fatto che quando fu determinato l'estimo non fu calcolata la spesa delle difese idrauliche, ciò importa che l'estimo fu calcolato di tanto maggiore quanto questa spesa può essere. Ma l'imposta che il Governo riscuote sopra il reddito non è che un'aliquota di quella parte maggiore in cui fu esso calcolato. Quindi il dire che, perchè non furono calcolate

le spese idrauliche sull'estimo, debba perciò il Governo oggi sostenerle egli solo interamente, è un errore, perchè per un'aliquota di questa maggior parte del reddito, la quale oggi il Governo prende (sarà il 12 o il 15 per 0/0 quanto è la misura dell'imposta fondiaria), si vorrebbe che esso solo pagasse la spesa intera.

Quanto all'altra osservazione, che non spetti alla provincia di Mantova di sostenere tutta la spesa che si fa sopra il suo territorio nell'interesse della difesa idraulica, è giusta, ma la legge ha provveduto.

La legge non stabilisce già che la spesa che si fa nel territorio d'una provincia tocchi tutta alla provincia istessa. Se le opere di difesa giovano anche alle provincie contermini, nasce un consorzio interprovinciale, e la spesa si distribuisce tra le diverse provincie interessate nella proporzione del contributo dovuto direttamente dagli interessati.

Perciò si rassicuri l'onorevole Senatore Arrivabene che, se in Mantova furono fatte opere che non giovano soltanto al suo territorio ma eziandio ai territori vicini, la distribuzione della spesa sarà fatta in maniera che la provincia di Mantova non potrà dolersene.

Senatore ARRIVABENE. Ringrazio l'onorevole Ministro delle spiegazioni che si è degnato darmi.

PRESIDENTE. Non facendosi altre osservazioni sopra questo numero 78, s'intenderà approvato.

Si continua la lettura:

79 Fiume Secchia - Modena - Costruzione di un magazzino in Villa Rovereto	21,000	»	»	21,000	»
80 Fiume Po - Piacenza - Costruzione di un magazzino idraulico a Roncarolo	15,000	»	»	15,000	»
81 Torrente Crostolo - Reggio Emilia - Costruzione di un magazzino idraulico in Santa Vittoria	22,000	»	»	22,000	»
82 Torrente Canalazzo Tassone - Reggio Emilia - Costruzione di un magazzino idraulico al Ponte della Forca	24,000	»	»	24,000	»
83 Fiume Po - Rovigo - Ampliamento del magazzino idraulico di Crespino	6,600	»	»	6,600	»
84 Fiume Adige - Verona - Costruzione di un magazzino idraulico a Bonavigo	14,500	»	»	14,500	»
85 Fiume Brenta - Vicenza - Costruzione di una casa idraulica a Cortigliano	5,000	»	»	5,000	»

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

86 Costruzione e completamento di idrometri sul Po, nelle provincie di Cremona, Mantova, Piacenza e Rovigo	14,800 »	»	14,800 »
	153,400 »	»	153,400 »

Chi approva questo totale, si alzi.
(Approvato.)

Bonifiche.

87 Lago di Bientina	60,000 »	20,000 »	80,000 »
88 Maremme Toscane	500,000 »	90,000 »	590,000 »

Senatore DE GORI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore DE GORI. Fra qualche settimana compiranno quattro anni da che inaugurandosi una ferrovia longitudinale che sbocca nel centro delle Maremme, il Ministro dei Lavori Pubblici, che in quel momento era un onorevole collega nostro, annunciava alla popolazione in quel giorno festante che i lavori del bonificamento, incominciati da 45 anni, e costati da 32 milio i, avrebbero ripreso finalmente il loro corso, e diceva che il punto nero che turbava in quel giorno quell'orizzonte così sereno, sarebbe ben presto scomparso. Annunziava ancora che la nuova intrapresa avrebbe proceduto secondo il progetto e la perizia compilati da un distinto ingegnere, al quale era affidata meritamente l'assistenza dei lavori idraulici nelle Maremme, e che ora occupa degnamente un posto elevato nel Ministero dei Lavori Pubblici.

Ma quel punto oscuro che il predecessore vedeva nell'orizzonte, in questi quattro anni è diventato oscurissimo, non solo in cielo ma anche in terra. Le condizioni igieniche di quella provincia hanno grandemente peggiorato appunto per l'interruzione dei lavori e pei danni che hanno sofferto i lavori ultimamente fatti, riempimento di fossi, abbattimenti di chiuse, interrimenti, e per quelle vicende ordinarie, cui si è sottoposti quando i lavori idraulici si sospendono. Conseguentemente è stato molto confortante di vedere iscritta nel bilancio che adesso si discute la somma di lire 500,000, e quella di lire 90,000 iscritta nel bilancio precedente e non spesa.

Ma, sfogliando il bilancio preventivo, si riconosce tosto che la somma di 500,000 lire non è in realtà per lavori di vero e proprio bonificamento, per lavori nuovi che proseguano l'opera del bonificamento secondo il sistema che

sembra essere stato adottato, ma in rifacimento di opere, le quali nel corso di questi anni sono rovinate, come sarebbero argini caduti, fossi riempiti, acquedotti crollati per causa di quelle vicende; lavori certo necessari a farsi prima di riprendere i veri e propri lavori di bonificamento. Per conseguenza non ho nessuna osservazione a fare né sulla somma in genere, né sull'erogazione in specie; solamente prego l'onorevole Ministro a dire se la somma preveduta nel bilancio attuale, la quale è evidentemente destinata alla ricostruzione di opere e a rifacimento di danni, è poi un principio di quel piano generale per dar compimento alla bonifica delle Maremme toscane, che venne dal suo predecessore annunziato a quelle popolazioni in un giorno solenne, e se questa può esser la base di quell'opera che conta ormai 45 anni di lavoro e più di 32 milioni di spesa, onde o prima o dopo, gradatamente secondo la condizione delle nostre finanze, debba avere un giorno il suo felice compimento.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola il signor Ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Senatore De Gori vuol sapere se la somma di 500 mila lire stanziata nel bilancio di questo anno del mio Ministero sia destinata ad eseguire i lavori che secondo un progetto di un ingegnere, che egli ha ricordato con lode, sono necessari per compiere la bonificazione della Maremma Toscana.

Io ho la soddisfazione di assicurare l'onorevole Senatore De Gori che questa somma non è la prima che si sia stanziata per l'esecuzione de' suddetti lavori.

Il mio predecessore, di cui l'onorevole Senatore De Gori rammentò un augurio, si fece un dovere fin dal 1873, di proporre una somma

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

di lire 400,000 a fine di riprendere i lavori della bonificazione toscana, secondo il progetto suaccennato. Nel bilancio del 1874 vi è stato uno stanziamento eguale di lire 400,000. Con lo stanziamento di quest'anno e alcuni residui degli anni anteriori la somma disponibile per continuare questi lavori ascende a lire 1,400,000 all'incirca.

Certo questa somma non è sufficiente per compiere la bonificazione della Maremma Toscana; ma appunto per questo, nei giorni passati io ho presentato alla Camera dei Deputati un progetto di legge per domandare tutto il fondo necessario per eseguire le opere, che secondo il giudizio del Governo spettano ancora allo Stato per il compimento di codesta bonificazione.

Il progetto di legge che ho presentato all'altro ramo del Parlamento importa ancora una spesa di lire 2,800,000 che unite a 1,400,000 fanno in totale lire 4,200,000, che è precisamente il costo presunto nel progetto a cui accennava l'onorevole Senatore De Gori.

L'onorevole Senatore De Gori mi ha domandato ancora se la spesa che è stabilita nel bilancio di quest'anno sia destinata soltanto a riparare le opere già eseguite che abbiano sofferto deterioramento.

La cosa non sta così: parte di questa somma è veramente destinata a riparare le opere già fatte, a riordinare il diversivo principale andato molto a male; ma ve ne è una parte che è destinata ad avanzare le opere di bonificazione, perchè servirà ad eseguire una sfociatura o diversivo secondario che dovrà condurre le acque torbide in due contrade di qualche estensione chiamate Barbaruta e Raspolino, ed a costruire argini *circondarii* per potere riattivare le colmate. Dunque non sarebbe esatto il dire che la somma tutta quanta non sia destinata ad altre opere che a riparare quelle già fatte.

PRESIDENTE. Non facendosi altra osservazione si intenderà approvato il capitolo 88 « Maremme Toscane » nella somma di lire 590,000.

89 Stagni di Vada e Collemezzano	3,000 »	»	3,000 »
90 Bacino inferiore del Volturno e Bagnoli	360,000 »	130,000 »	490,000 »
91 Paludi di Napoli, Volla e contorni	44,000 »	15,000 »	59,000 »
92 Torrenti di Somma e Vesuvio	118,000 »	20,000 »	168,000 »
93 Torrente di Nola	38,000 »	20,000 »	58,000 »
94 Regi Lagni	90,218 »	50,000 »	140,218 »
95 Bacino Nocerino	56,000 »	30,000 »	86,000 »
96 Agro Sarnese	15,000 »	20,000 »	35,000 »
97 Bacino del Sele	103,000 »	30,000 »	133,000 »
98 Vallo di Diano	92,000 »	20,000 »	112,000 »
99 Stagni di Marcianise	7,000 »	»	7,000 »
100 Piana di Fondi e Monte San Biagio	30,000 »	20,000 »	50,000 »
101 Lago di Averno	6,000 »	»	6,000 »
102 Lago Salpi	59,000 »	20,000 »	79,000 »
103 Salina e Salinella di San Giorgio sotto Taranto	19,968 32	»	19,968 32
104 Lago di Bivona	14,000 »	»	14,000 »
105 Piana di Rosarno	5,000 »	»	5,000 »
106 Piana di San Vittorino	4,000 »	»	4,000 »
107 Bonificazioni Pontine	21,200 »	6,000 »	27,200 »
107 bis Concorso nel bonificamento delle valli grandi Veronesi ed Ostigliesi - Concorso dello Stato al decimo della spesa	18,000 »	»	18,060 »
108 Spese per progetti di regolazione dei torrenti per ovviare ai danni che arrecano alle ferrovie dello Stato	»	10,000 »	10,000 »
	1,663,446 32	531,000 »	2,194,446 32

Chi approva questo totale, si alzi.
(Approvato.)

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

Porti, spiagge e fari.

109	Porto di Bari di 3 ^a classe - Terza rata della quota di concorso dello Stato nella spesa per la sistemazione del porto, autorizzata colla Legge 14 agosto 1870, n. 5823 . . .	175,000	»	»	175,000	»	
110	Porto di Bosa di 3 ^a classe - Costruzione del porto (Spesa ripartita)	19,953	58	»	19,953	58	
111	Porto di Catania di 3 ^a classe - Terza rata della quota di concorso dello Stato nella spesa per la sistemazione del porto, autorizzata colla Legge 31 luglio 1870, n. 5783.	125,000	»	»	125,000	»	
112	Porto Corsini di 3 ^a classe - Sistemazione del porto	130,000	»	»	130,000	»	
113	Porto di Gallipoli di 3 ^a classe - Costruzione delle opere di protezione del porto (Spesa ripartita)	200,000	»	»	200,000	»	
114	Porto di Genova di 1 ^a classe - Costruzione di banchine per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita)	400,000	»	»	400,000	»	
115	Porto di Girgenti di 3 ^a classe - Costruzione di un molo nuovo (Spesa ripartita)	124,985	18	»	124,985	18	
116	Porto di Livorno di 1 ^a classe - Costruzione del nuovo porto (Spesa ripartita)	3,950	61	»	3,950	61	
117	Porto di Messina di 1 ^a classe - Compimento del bacino di carenaggio (Spesa ripartita)	69,964	91	»	69,964	91	
117bis	Porto di Milazzo di 2 ^a classe-Concorso dello Stato per la spesa occorrente per la deviazione del Rivo Rosso dal porto	8,000	»	»	8,000	»	
119	Porto di Ortona di 3 ^a classe - Costruzione di un pennello	»	»	5,000	»	5,000	
119 bis	Porto di Napoli di 1 ^a classe - Acquisto di una gru da collocarsi sul molo di San Gennaro	12,500	»	»	12,500	»	
122	Porto di Reggio di 3 ^a classe - Terza rata della quota di concorso dello Stato nella spesa, autorizzata colla legge 14 agosto 1870, n. 5823, per la costruzione del porto	125,000	»	»	125,000	»	
124	Porto di Santa Venere di 3 ^a classe - Costruzione del porto nel golfo di Santa Eufemia (Spesa ripartita)	10,000	»	»	10,000	»	
125	Porto di Savona di 3 ^a classe - Costruzione di una darsena per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita)	500,000	»	300,000	»	800,000	
129	Escavazioni per miglioramenti dei fondali dei porti di Genova, Livorno e Venezia	760,000	»	»	760,000	»	
130bis	Faro di Capo Caccia - Saldo dei lavori eseguiti per la costruzione del faro.	30,000	»	»	30,000	»	
		2,694,354	28	305,000	»	2,999,354	28

(Approvato.)

Strade ferrate.

131	Spese di sorveglianza tecnica alle strade ferrate in costruzione (Spese fisse)	150,000	»	»	150,000	»
132	Spese di sorveglianza tecnica alle strade ferrate in costruzione (Spese variabili) . .	60,000	»	»	60,000	»

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

Senatore SINEO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SINEO. Vorrei che il Ministero esercitasse la sua sorveglianza in modo, da rendere più utile ai nostri concittadini l'esercizio delle strade ferrate.

Noi abbiamo molte strade nelle quali il servizio è trascurato e lento assai.

Se si fa il confronto della lunghezza di certe strade, se ad egual lunghezza si confrontano le une colle altre, si trova, che nelle une si va con discreta celerità, in altre si va così lentamente, che davvero l'andamento delle ferrovie ci offre poco vantaggio sopra quello delle strade carrettiere; con buoni cavalli, alcune volte si potrebbe far concorrenza a certe linee della ferrovia. Ma più che d'interessi locali io mi preoccupo, in questo punto, di un danno nazionale.

Le strade che conducono alla capitale interessano tutto il paese, e sono quelle appunto, in cui il servizio è più deplorabile.

Noi avevamo la speranza di venire molto celeremente a Roma, quando sarebbe aperta la ferrovia da Genova alla Spezia. Adesso il fatto non corrisponde alle speranze.

Non è per niente più lodevole il servizio ferroviario tra l'Alta Italia e Roma, per la linea Ancona-Roma. Da Bologna per Roma s'impiega lo stesso tempo, sia che si passi per Firenze, sia per Falconara. Essendo diversa la distanza, domando io perchè non dev'essere diverso il tempo che s'impiega.

Oltre al danno del commercio, dovrebbe il Ministero tener conto anche del pregiudizio arrecato a quei cittadini, che sono benissimo disposti a sacrificare il loro tempo per il paese, ma ai quali non si debbono chiedere sacrifici più del necessario. Se un membro del Parlamento, invece di venire a Roma in un tempo ragionevole, è costretto ad impiegare tre o quattro ore di più, sei o sette ore nell'andare e tornare, è tanto tempo ch'è confiscato a suo danno, senza utile pel paese. È cosa, che veramente mi pare domandi tutta l'attenzione del Ministero e del Parlamento.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Sineo si è limitato a chiamare la mia attenzione sopra il servizio ferroviario di due delle nostre linee, cioè la Ligure, e quella da Roma ad Ancona; io potrei quindi essere dispensato

d'entrare in particolari per ispiegare al Senato le ragioni, le quali impediscono che il servizio vada altrimenti da quello che va; egli è però un miracolo che non vada peggio.

L'onorevole Sineo si maraviglia che dal Piemonte non si possa venire a Roma per la Liguria in tempo più breve.

Veramente qualche cosa abbiamo già guadagnato; prima da Torino a Roma si veniva in 22 ore, e adesso vi si viene in meno di 19 ore; è qualche cosa.

Ma perchè non si viene più presto? Perchè non si può, perchè sarebbe pericoloso; la responsabilità di far correre treni sopra la maremmana con una velocità maggiore di quarantacinque chilometri all'ora, io non posso prendermela, perchè i treni celeri richiedono rotaie di un altro peso che non hanno quelle della maremmana, le quali sono appena di 28 chilogrammi per metro corrente; e oggi è riconosciuto da tutti che rotaie che non siano di 36 chilogrammi per metro corrente non sostengono le macchine pesanti che occorrono per treni celeri.

Oltre a ciò un tratto della linea Ligure è stato aperto da poco, e tutti sanno in che condizioni. È una linea delle più difficili. Molte opere vi sono ancora da compiere, e sarebbe un rischio l'avventurarsi sopra dei treni con maggior celerità di quella che ora hanno.

L'onor. Senatore Sineo si rassicuri; quando le opere occorrenti a questa linea saranno compiute, e non passerà molto tempo, si verrà molto più presto da Torino a Roma di quel che ora si possa. Questo per l'una via.

Ora dirò dell'altra.

L'onorevole Sineo si stupisce che venendo da Bologna per Falconara si giunga a Roma nel tempo stesso che vi si giunge venendo da Firenze. E anche qui le ragioni sono semplicissime. Lo stato di un tratto di questa linea Roma-Ancona, quello da Foligno ad Ancona non è in condizioni tali da avventurarsi dei treni celeri senza pericolo. Ma vi è ancora di più. Se anche quel tratto fosse in buone condizioni, bisognerebbe, per non attendere il treno che viene da Firenze, stabilire un treno distinto. Ora, un altro treno diretto da Foligno a Roma richiederebbe un materiale che la Società delle Ferrovie Romane non ha; e forse non vi sarebbe neppure remunerazione sufficiente

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

per questo altro treno. Già ne abbiamo tre di treni nell'uno e nell'altro senso dall'Alta Italia a Roma; uno che viene dalla maremma e due per la via di Firenze. Ora, a voler stabilire un quarto treno diretto, io credo non sarebbe abbastanza remunerativo.

Ma, a mio avviso, l'obiezione principale sta in ciò, che la via di Falconara non è abbastanza sicura per treni celeri, e la Società delle Romane non è in grado di fornire il materiale necessario per istituire un altro treno distinto da Foligno a Roma.

PRESIDENTE. Al capitolo 132 è inserita la spesa di 60 mila lire che s'intende approvata.

Capitolo 133, Costruzione della Stazione di Venezia (6^a rata di rimborso alla Società ferroviaria dell'Alta Italia) L. 416,667.

Senatore SANSEVERINO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SANSEVERINO. Questo mi pare il punto in cui potrei rivolgere all'onorevole Ministro una domanda, e chiedergli qualche schiarimento.

Ben sanno che quando venne stabilito di fare una ferrovia che congiungesse Milano con Venezia, si era stabilita una linea retta secondo il progetto Milani.

Dopo sorsero controversie, e il Governo procedendo forse anche per motivi strategici acconsenti che la via deviasse, prendendo per Bergamo, e dilungando così di oltre 20 chilometri la percorrenza da Treviglio a Coccaglio. Però quando l'Italia divenne padrona di sé, il Governo dovette rinnovare la stipulazione con la Società dell'Alta Italia, e allora si stabilì che, quando il prodotto chilometrico avesse raggiunto una data somma, il Governo avrebbe potuto imporre alla Società dell'Alta Italia di costruire un tronco diretto da Treviglio a Coccaglio.

Raggiunta che fu una tale cifra, allora, per verità con non molta fretta, il Governo finalmente si decise d'imporre alla Società dell'Alta Italia la costruzione di quel tronco. Ma sorsero nuove difficoltà relative all'opportunità di un tracciato più alto o più basso, e forse la stessa Società, poco desiderosa di compiere la costruzione del tronco, invece di cercare di appianarle, le fomentava.

Ora, io domanderei all'onorevole signor Ministro se crede che, dentro un lasso di tempo

ragionevole, possa il tronco di ferrovia, di cui ho fatto cenno, essere costruito, e quale crede sarebbe il tracciato più conveniente.

L'opinione mia sarebbe di ritornare all'idea primitiva del tracciato diretto partendo da Milano, poichè in tal modo si percorrono fertili pianure e si tocca la città di Chiari ricca di industrie e di commerci, ed ove si vanno di continuo costruendo grandiosi opifici, valendosi della forza idraulica che colà abbonda. Seguendo questo tracciato si avrebbe una via più breve.

E giova altresì osservare che Bergamo e parte della provincia bergamasca, superiormente a Romano e Coccaglio, sono servite già dalla ferrovia da lungo tempo in esercizio.

Io quindi prego l'onorevole signor Ministro a volermi dare qualche spiegazione in proposito, e ad ogni modo a voler sollecitare la decisione, che non dubito sarà conforme alla giustizia, di togliere al più presto possibile quello sconcio di dover fare un lungo giro per percorrere un breve tratto.

Senatore CAMOZZI-VERTOVA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CAMOZZI-VERTOVA. Io pure devo fare all'onorevole signor Ministro una raccomandazione, ed è che in proposito non si prenda veruna decisione, prima che sia ben studiata la questione, onde la Città di Bergamo, che pur merita qualche riguardo, non sia danneggiata nei suoi interessi per favorire, con variazioni non necessarie nell'interesse generale, altri Comuni certamente di minor importanza di quello che sia la città di Bergamo.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io non entrero nella storia di questa questione della ferrovia che da Treviglio dovrebbe mettere a Coccaglio, ma posso assicurar tanto l'onorevole Senatore Sanseverino, quanto l'on. Senatore Camozzi che la questione è studiata con molta diligenza e che presto sarà presa una decisione. Essa pende innanzi al Consiglio delle Strade ferrate, e non passeranno molti giorni che quel Consiglio mi darà il suo avviso nella questione di cui si tratta; e quindi il Ministero prenderà una risoluzione.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, s'intende approvata la cifra di questo capitolo in lire 416,607.

Si continua la lettura.

134 Concorso del Governo nella spesa per la costruzione della ferrovia del San Gottardo (Legge 3 luglio 1871, n. 3111, serie 2 ^a)	5,949,467	»	»	5,949,467	»
135 Ferrovia di San Severino-Avellino - Continuazione dei lavori di costruzione	1,481,100	»	1,000,000	2,481,100	»
136 Ferrovia ligure - Costruzione	7,500,000	»	»	7,500,000	»
137 Ferrovie calabro-sicule - Costruzione	20,000,000	»	6,000,000	26,000,000	»
138 Ferrovia calabro-sicule, - Compimento dei lavori di costruzione appaltati all'impresa Vitali, Charles, Picard e Comp., giusta la Convenzione approvata colla legge 31 agosto 1868, n. 4587.		<i>Per memoria</i>	»		<i>Per memoria</i>
	35,347,234	»	7,000,000	42,347,234	»

Chi approva questo totale, si alzi.

(Approvato.)

Telegrafi.

139 Ampliamento e complemento della rete telegrafica del regno,	640,000	»	»	640,000	»
---	---------	---	---	---------	---

(Approvato.)

Riepilogo.

TITOLO I. — Spesa ordinaria.

Amministrazione centrale	711,000	»	»	711,000	»
Lavori pubblici	Real Corpo del Genio civile	2,741,383	»	100,000	2,841,383
	Strade	6,523,602	05	2,169,600	8,693,202
	Acque	6,651,849	45	1,537,000	8,191,849
	Bonifiche	123,000	»	10,000	133,000
	Porti, spiagge e fari	2,502,000	»	263,000	2,765,000
Strade ferrate.	848,500	»	1,151,000	1,999,500	
Telegrafi	6,844,274	»	239,000	7,083,274	
Poste	21,544,880	»	593,560	22,138,440	
Spese comuni e generali	3,191,333	64	100,000	3,291,333	
Totale della spesa ordinaria	51,684,822	64	6,163,160	57,847,982	64

(Approvato.)

TITOLO II. Spesa straordinaria.

Spese comuni e generali	50,209	96	4,808,000	»	4,858,209	96
Lavori pubblici	Strade	11,216,420	»	4,000,000	»	15,216,420
	Acque	Opere idrauliche di 1 ^a cat.	117,000	»	»	117,000
		Opere idrauliche di 2 ^a cat.	153,400	»	»	153,400
	Bonifiche	1,663,446	32	531,000	»	2,194,446
	Porti, spiagge e fari	2,694,354	28	305,000	»	2,999,354
Strade ferrate.	35,557,234	»	7,000,000	»	42,557,234	
Telegrafi	640,000	»	»	»	640,000	
Totale della spesa straordinaria	52,092,064	56	16,644,000	»	68,736,064	56

(Approvato.)

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

Riepilogo Generale.

TITOLO I. — <i>Spesa ordinaria</i>	51,684,822 64	6,163,160 »	57,847,982 64
TITOLO II. — <i>Spesa straordinaria</i>	52,092,064 56	16,644,000 »	68,736,064 56
Totale generale	103,776,887 20	22,807,160 »	126,584,047 20

PRESIDENTE. Chi approva questo totale generale, sorga.
(Approvato.)

Metto ora ai voti per alzata e seduta gli articoli della legge che rileggo.

Art. 1.

« Sino all'approvazione del Bilancio definitivo per l'anno 1875, il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei Lavori Pubblici, in conformità allo Stato di prima previsione annesso alla presente legge. »

(Approvato.)

Art. 2.

« Il Governo del Re ha facoltà di provvedere per Decreto Reale:

a) ad una speciale progressione di peso per le corrispondenze da affrancarsi con francobolli di Stato;

b) all'uso di cartoline postali di Stato con risposta nella corrispondenza degli uffici governativi con i Sindaci;

c) alla concessione dell'uso dei francobolli di Stato a quella Società, istituti ed uffici non a carico del Bilancio dello Stato, ai quali era stata accordata per contratto la franchigia postale; e ciò limitatamente alle corrispondenze riguardanti il servizio previsto dal contratto e per il tempo da questo stabilito. »

(Approvato.)

Si passerà poi allo squittinio segreto del progetto di legge.

Discussione del progetto di legge per l'approvazione della Convenzione colla Casa d'Erlanger per la posa e manutenzione di un cordone sottomarino fra il continente italiano e la Sardegna.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per l'approvazione della Convenzione colla Casa d'Erlanger per la posa e manutenzione di un cordone sottomarino fra il continente italiano e la Sardegna.

Senatore DUCHOQUE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore DUCHOQUE. La Commissione di finanza, appena le è stato distribuito il disegno di legge per l'approvazione della convenzione pel cordone elettrico sottomarino tra il nostro continente e la Sardegna, si è riunita, dietro l'urgenza già dichiarata dal Senato, ed ha deliberato su quella proposta, nominando a suo Relatore l'onorevole Giovanola, che dice esser pronto a riferire. Però la Relazione non è stata ancor letta alla Commissione, e quindi non potrebbe oggi farsene la discussione, salvochè il Senato deliberasse altrimenti, nel qual caso la Commissione dovrebbe ritirarsi per udire la Relazione, e deliberata che fosse, leggerla senz'altro al Senato, se così piacesse.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io pregherei il Senato di voler esaminare subito questo progetto di convenzione, perchè già da gran tempo essa è stata stipulata, e mi risulta che la Casa che deve collocare il cordone sottomarino ha già da più mesi comperato il cordone, ed ha quindi un capitale morto che gli procura danno. Oltre ciò, l'utilità che vi è di avere al più presto a nostra disposizione un cordone diretto per la Sardegna è manifesta.

Il canone poi che dobbiamo pagare alla Casa che per nostro conto stabilisce questo cordone è presso che uguale a ciò che paghiamo oggi alla Francia.

PRESIDENTE. Chieggo al Senato se consente che si sospenda momentaneamente la seduta, affinchè la Commissione di finanza possa ritirarsi e sentire la lettura della Relazione. (*Segni di adesione*)

Presentazione di un progetto di legge.

MINISTRO DELLE FINANZE. Domando la parola.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole Ministro delle Finanze.

MINISTRO DELLE FINANZE. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge per *aumento della tassa di registro dovuta per le mutazioni dei beni immobiliari a titolo oneroso* (V. *Atti del Senato*, N. 25.)

PRESIDENTE. Do *no* all'onor. Ministro delle Finanze della presentazione di questo progetto di legge, il quale sarà stampato e distribuito negli Uffici.

La seduta è sospesa per dar tempo alla Commissione di prender notizia della Relazione del progetto di legge per approvazione della convenzione colla Casa d'Erlanger per la posa e manutenzione di un cordone sottomarino fra il continente italiano e la Sardegna.

(La seduta è sospesa per un quarto d'ora.)

Ripresa della seduta.

PRESIDENTE. Si riprende la seduta. Prego i signori Senatori a voler ripigliare il loro posto.

Ha la parola l'onorevole Relatore della Commissione per dar lettura della Relazione sul progetto di legge sopraindicato.

Prego i signori Senatori che non avessero ancora votato di non abbandonare la sala senza prima accedere alle urne.

Non essendo ancor presente il signor Relatore Senatore Giovanola, per utilizzare il tempo si darà lettura del progetto di legge in discussione e della annessa convenzione.

Art. 1.

« È approvata l'annessa convenzione del 27 luglio 1874 stipulata fra il Ministero dei Lavori Pubblici (direzione generale dei telegrafi) e la casa Barone Emilio d'Erlanger e compagni, per l'immersione e manutenzione di un cordone elettrico sottomarino fra il continente italiano presso Orbetello e l'isola di Sardegna presso la Maddalena.

Art. 2.

» Il pagamento dell'annualità di L. 110,000 in oro, dovuta alla Casa del Barone Emilio d'Erlanger e compagni, sarà provveduto per l'anno 1875 col fondo stanziato al capitolo 31 del bilancio ordinario dei Lavori Pubblici, e per gli anni successivi con fondo da stanziarsi

in apposito capitolo dello stesso bilancio ordinario. »

Il Senatore, *Segretario*, PALLAVICINI dà lettura del testo della seguente

CONVENZIONE

Col signor barone Emilio d'Erlanger, per l'immersione e manutenzione di un cordone elettrico sottomarino fra il continente italiano, presso Orbetello, e l'isola di Sardegna, presso la Maddalena.

Art. 1.

Il barone d'Erlanger si obbliga d'immergere e di mettere a disposizione del Governo italiano un cordone elettrico sottomarino fra il continente italiano, presso Orbetello; e l'isola di Sardegna, presso la Maddalena.

Il cordone dovrà essere nuovo e costruito a regola d'arte, e ne dovrà essere presentato il campione all'amministrazione dei telegrafi prima della immersione.

Art. 2.

Il barone d'Erlanger si obbliga altresì a mantenere per trent'anni il detto cordone in perfetto stato di conducibilità e d'isolamento, in modo che possa essere eseguita con esso la regolare trasmissione dei telegrammi.

Art. 5.

Il cordone dovrà essere immerso entro il termine di tre mesi dal giorno in cui la presente convenzione sarà stata approvata per legge.

Nel calcolo dei tre mesi sarà, per altro, escluso il periodo dal 1° novembre al 31 marzo.

Art. 4.

Eseguita l'immersione, una persona delegata ufficialmente dal Governo italiano, col concorso di un rappresentante del barone d'Erlanger, farà quegli esperimenti che reputerà più adatti, onde accertarsi dello stato perfetto d'isolamento e di conducibilità del cordone, e ne prenderà la consegna, con un verbale firmato dalle due parti.

Art. 5.

L'esercizio del cordone sarà assunto esclusivamente dal Governo italiano, con personale, uffici ed apparati propri, secondo le regole del-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

l'arte, e col numero di elementi di pila riconosciuto necessario per far funzionare gli apparati adoprati.

Art. 6.

L'intraprenditore avrà il diritto di porre in opera, ai punti di approdo del cordone, quei meccanismi che gli piacerà, all'oggetto di proteggere il cordone, a condizione che tali meccanismi non siano d'inciampo pregiudizievole alla libera navigazione, all'esercizio delle arti marittime ed ai bisogni della difesa nazionale.

Art. 7.

Il Governo italiano pagherà al barone d'Er-langer la somma di lire centodiecimila (in oro) all'anno, a rate trimestrali posticipate, uguali, e libere da qualsiasi imposta presente o futura, a decorrere dal giorno in cui il cordone sarà stato immerso e messo in opera con successo.

Art. 8.

L'intraprenditore si obbliga di procedere alla riparazione del cordone, quando esso venga a cessare di operare, oppure quando il suo isolamento o la sua conducibilità sia riconosciuta tale da non più permettere la regolare trasmissione dei telegrammi.

La riattivazione del servizio regolare dovrà aver luogo dentro il termine di quattro mesi, a partire dal giorno in cui l'amministrazione dei telegrafi avrà informato del guasto l'intraprenditore.

Nel calcolo di questi quattro mesi, sarà pure escluso il periodo dal 1° novembre al 31 marzo, ma soltanto nel caso in cui il guasto sia al di là del cordone di sponda.

Art. 9.

Pel tempo che durerà l'interruzione od il guasto di cui nell'articolo precedente, l'intraprenditore perderà il diritto ad una quota proporzionale della somma annuale, che il Governo italiano è tenuto a pagargli, ai termini dell'articolo 7.

Art. 10.

L'intraprenditore, ove lasciasse trascorrere un periodo di tempo eccedente quello stabilito dall'articolo 8, senza riparare il cordone, pagherà al Governo italiano una multa di lire italiane diecimila (in oro), e così per ogni periodo eguale di tempo fino al compimento di

un anno, spirato il quale senza che il cordone sia stato riparato, il contratto si intenderà sciolto, ed il Governo resterà padrone assoluto del cordone, senza obbligo di alcun compenso all'intraprenditore.

È inteso che nel computo dell'anno si tiene conto dell'eccezione del periodo dal 1° novembre al 31 marzo, come è detto all'articolo 8, nel caso che il guasto sia al di là del cordone di sponda.

Art. 11.

Non saranno applicabili le penalità sopra indicate, nei casi di interruzione o di altri guasti del cordone, ove l'intraprenditore abbia dichiarato di avere già ordinata la costruzione di un nuovo cordone, da essere immerso nel corso di un anno dall'epoca del guasto, senza eccezione di alcun mese.

In tal caso egli perderà solamente il diritto alla percezione del compenso, per tutto il tempo che trascorrerà fra il cominciamento del guasto e la riattivazione della corrispondenza regolare.

Art. 12.

Qualora, dopo tale dichiarazione, l'intraprenditore, invece di mettere un cordone nuovo, abbia riparato nell'anno, calcolato senza eccezione, come è detto nell'articolo precedente, il cordone esistente, pagherà la multa di cui all'art. 10 tante volte, quanti saranno i quadrimestri effettivi trascorsi dalla data dell'interruzione a quella della riparazione.

Art. 13.

Nel caso che, dopo la suddetta dichiarazione, non abbia avuto effetto nè la riparazione del cordone esistente, nè la sostituzione del nuovo dentro il detto anno, senza eccezione di alcun mese, l'intraprenditore, oltre al pagamento della multa di cui all'articolo 12, perderà il cordone, del quale resterà padrone assoluto il Governo, senza obbligo di alcun compenso.

Art. 14.

Decorso il periodo di trent'anni dalla data dell'attivazione del primo cordone, il Governo italiano diverrà padrone assoluto del cordone o dei cordoni esistenti in mare in conseguenza della presente convenzione, senza obbligo di ulteriori pagamenti nè di alcun rimborso o compenso.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

Art. 15.

A garanzia dell'adempimento dell'obbligo assunto dall'imprenditore di immergere il cordone nel termine accennato all'articolo 3, egli, all'atto della sottoscrizione della presente convenzione, farà il deposito di lire centomila in cartelle del debito dello Stato al valore di Borsa, secondo il listino del giorno precedente della Borsa di Firenze.

Tale cauzione sarà a lui restituita, insieme ai coupon corrispondenti, il giorno in cui il cordone funzionerà regolarmente.

Resterà invece acquisita al Governo italiano, ed il contratto si intenderà sciolto, ove il suddetto termine sia trascorso senza che l'immersione del cordone abbia avuto luogo.

Art. 16.

A garanzia del pagamento delle multe, di cui agli articoli 10, 12 e 13, per parte dell'intraprenditore, saranno trattenute dal Governo, su ciascuna delle prime rate trimestrali di pagamento stabilite dall'articolo 7, lire diecimila (in oro) fino alla somma di lire trentamila, da convertirsi in un equivalente numero di cartelle del debito dello Stato, e da depositarsi nella Cassa dei depositi e prestiti per conto dell'intraprenditore.

Il detto deposito o cauzione sarà ricostituito fino alla sua integrità, mediante ritenute di lire diecimila sui primi pagamenti trimestrali successivi, semprechè sia stato ridotto od esaurito per soddisfazione di multa.

Allo spirare della convenzione, il deposito allora esistente sarà restituito all'intraprenditore, al netto delle multe di cui può essere passibile.

Art. 17.

Il barone di Erlanger avrà il diritto di cedere il suo contratto ad una società di solvibilità conosciuta, senza che per ciò possa ritirare le cauzioni esistenti.

Art. 18.

La presente convenzione non sarà valida, se non sarà stata prima approvata per legge.

Firenze, 27 luglio 1874.

ERNESTO D'AMICO

direttore generale dei telegrafi italiani.

Per il barone Emilio d'Erlanger

D. GALLOTTI

*suo rappresentante e procuratore legale a
forma dell'annesso atto di procura.*

Registrato a Firenze, li 8 agosto 1874.

Reg. 53, foglio 54, N. 5879.

Ricevuto lire 3 e cent. 60.

Condizione sospensiva

lire 3 60.

Il Ricevitore

CIANFANELLI

Per copia conforme :

Il direttore capo di divisione

F. DEL GUERRA.

Visto: *Il Presidente della Camera*

G. BIANCHERI.

PRESIDENTE. Do ora la parola all'onor. Relatore della Commissione perchè dia lettura della sua Relazione concernente il progetto di legge in discussione.

Il Senatore GIOVANOLA, *Relatore*, dà lettura della seguente relazione :

SIGNORI SENATORI. — Col disegno di legge N. 24 presentato nella seduta del 17 corrente e dichiarato d'urgenza, il Governo del Re chiede che sia resa esecutoria la convenzione stipulata in Firenze il 27 luglio 1874, fra l'amministrazione dei telegrafi dello Stato e la Casa barone Emilio Erlanger e C. di Parigi, per la posa di un cordone elettrico sottomarino fra il continente italiano presso Orbetello e l'isola di Sardegna presso la Maddalena.

La necessità di provvedere allo stabilimento di una linea telegrafica diretta colla Sardegna era da lungo tempo sentita; posciacchè venuta meno la prima comunicazione eseguita nel 1854 dalla compagnia Brett con una linea mista, che dall'estrema costa orientale ligure, passando per la Corsica, giungeva a Cagliari, e mancata anche quella praticata nel 1863 fra la Sicilia e la Sardegna e riesciti vani gli spendiosi tentativi della sua riparazione, non si poteva altrimenti comunicare coll'isola, che per mezzo dell'amministrazione francese, la quale aveva assunto di collocare un primo cavo fra Livorno e la Corsica ed un secondo nello stretto di Bonifacio, dando il passaggio ai nostri telegrammi

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

contro il corrispettivo di una lira per ciascuno.

Malgrado il buon volere dell'amministrazione francese, gli inconvenienti di quest'accordo ogni giorno più si rendevano palesi, perchè col crescere della corrispondenza telegrafica fra il continente e le due isole, l'unico cordone di Livorno cominciava a divenire insufficiente, e non rade nè brevi erano le interruzioni del servizio colla Sardegna, a cagione delle speciali condizioni della Corsica e dello stretto in cui si distende la linea telegrafica.

Non restava quindi altro espediente che di gettare un apposito cordone fra i due punti più vicini del continente italiano e della Sardegna.

Il capitale abbastanza rilevante che sarebbe richiesto per l'acquisto del materiale necessario e più ancora il pericolo di vedere fra non molto interrotte nuovamente le comunicazioni colla conseguenza di sempre maggiori dispendi, scongiurarono l'amministrazione dal proporre che il Governo ne assumesse l'impresa a proprio carico, e saviamente si accolse il partito di trattare con qualche solida società che prendesse sopra di sé la posa e la manutenzione del cordone per un determinato numero d'anni mediante un compenso annuale.

Da questo intendimento procede la convenzione ora sottoposta all'approvazione del Senato.

Per essa la casa Erlanger si obbliga di provvedere e mettere ad esclusiva disposizione del Governo un cordone sottomarino, nuovo e ben costruito, disteso fra la spiaggia di Orbetello ed i pressi di Terranova, e di mantenerlo in regolare servizio per trent'anni.

Il Governo accorda in corrispettivo alla compagnia l'annua prestazione di lire 110,000 in oro, sotto deduzione di proporzionali ritenute nel caso di eventuali interruzioni della linea.

Alla scadenza dei trent'anni, il cordone diventa proprietà libera del Governo.

La vostra Commissione permanente di Finanza, non ha potuto a meno di riconoscere la piena convenienza del sistema adottato.

Nel sistema della concessione Brett, il Governo avendo garantito all'impresa un minimo d'interesse, soleva corrisponderle annualmente, una differenza di lire 150,000.

Nel secondo dell'allacciamento colla Sicilia,

lo Stato in tre anni vi aveva speso quasi inutilmente la somma di lire 1,188,193.

Nel terzo del transito sopra la linea francese, si pagò pel 1873, ultimo anno di cui si ha completo ragguaglio, la somma di lire 92,694 42 la quale molto probabilmente sarebbe salita a circa lire 110,000 se il 18 ottobre non fosse accaduta la rottura del cordone nello stretto di Bonifacio, che fu riparato soltanto nell'anno seguente.

Se poi si tiene conto del sempre maggiore sviluppo che va prendendo la corrispondenza telegrafica, e del migliore servizio che si otterrà da un cordone esclusivamente italiano, si dimostra incontestabile l'utilità della presente convenzione.

Le condizioni aggiunte per riscontrare la buona esecuzione dell'opera, per assicurarne la conservazione e la pronta riattivazione negli inevitabili casi d'interruzione, le guarentigie per il primo adempimento del contratto e per il pagamento delle eventuali multe pattuite a tutela della manutenzione, si ravvisano ideate con intelligente criterio e tali che se ne possa sperare un esito soddisfacente.

Però, siccome il contratto deve svolgere la sua efficacia nel lungo periodo di 30 anni, e straniera, quantunque rispettabilissima è la Compagnia che si è obbligata di eseguirlo, rimane a desiderarsi che le sia aggiunto il dovere di eleggere un domicilio legale nello Stato prima di dare mano all'opera.

Basti ricordare la disposizione dell'articolo 8. per la quale in caso di interruzione totale o parziale, la riattivazione del servizio regolare, dovrà avere luogo entro il termine di quattro mesi a partire dal giorno in cui l'Amministrazione dei telegrafi avrà informato del guasto l'intraprenditore.

Egli è dunque indispensabile che tanto la casa Erlanger e Comp., come l'altra Società che potrà succederle, giusta l'articolo 17, abbiano nel Regno un domicilio legale cui si possano fare sollecitamente le eventuali denunce.

Con questa avvertenza, alla quale non dubitiamo, saprà il Ministero dare soddisfazione prima di rendere esecutoria la convenzione, ci onoriamo di proporre al Senato che voglia approvare l'analogo progetto di legge.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

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

Senatore **CASATI.** Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore **CASATI.** Io non voglio entrare nel merito né della legge né della convenzione. Ne riconosco l'importanza sia per l'utilità dell'opera pubblica che s'intende di stabilire, sia anche per l'entità della spesa, appunto perchè nel bilancio si porta la spesa annuale di lire 110,000 in oro e ciò per trent'anni, e quindi la somma che si tratta di approvare ora è abbastanza considerevole. Mi parrebbe adunque che sarebbe stato necessario il lasciare un maggior tempo all'esame di questa convenzione, tempo che certamente non si è potuto avere stantechè il progetto di legge non fu distribuito che or sono due ore. La colpa non è né del Senato, né dei componenti la Commissione di finanza. La legge, approvata dall'altro ramo del Parlamento il giorno 5 di questo mese non fu presentata al Senato che il giorno 17, ossia con 12 giorni di ritardo, e quindi soltanto or son tre giorni.

Per queste ragioni che ho brevemente esposto, io dichiaro che mi asterrò dal votare questo progetto di legge.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onor. Senatore Casati ha detto di astenersi dal votare questa convenzione per due ragioni. Una è che essa porta un onere annuo di L. 110,000 in oro allo Stato, che per trent'anni formano una somma considerevole; onde fa mestieri di non prendere una deliberazione precipitata.

Questa ragione ha certo un gran peso. Ma l'onorevole Senatore Casati non ha riflettuto che se da una parte ci carichiamo di questo onere, dall'altra ci discarichiamo di un onere eguale e forse maggiore.

La Relazione ha spiegato al Senato come oggi il servizio telegrafico per la Sardegna si fa per mezzo di un cordone sottomarino appartenente alla Francia; e noi contribuiamo alla Francia per ogni telegramma che si spedisce da o per la Sardegna una lira, contributo che nel corso dell'anno 1875 è ascenso a L. 92,000, nonostante che per parecchi mesi vi fosse stata una interruzione. Dunque quanto all'onere che questa convenzione porterà allo Stato l'onore-

vole Senatore Casati può rassicurarsi; la convenzione, anzichè accrescerlo, io credo che lo farà diminuire di qualche cosa, perchè la corrispondenza telegrafica con la Sardegna, come la esperienza lo dimostra, cresce ogni anno, e se diede lire 92 mila nel 1873, non avendo a nostra disposizione un cordone sottomarino proprio e non ostante le interruzioni, negli anni avvenire non potrà non dare un prodotto maggiore.

Il nostro cordone sarà inoltre in condizioni diverse da quelle in cui è collocato il cordone francese. Il cordone francese si compone di due parti: una da Livorno alla Corsica, e l'altra dalla Corsica per lo stretto di Bonifacio alla Sardegna. Questo secondo tratto è soggetto a molte interruzioni.

Quanto all'altra osservazione dell'onorevole Senatore Casati, cioè, che la legge votata dall'altro ramo del Parlamento fino dal 5 del mese corrente non è stata portata davanti al Senato che appena il giorno 17, io non posso che chiedere scusa al Senato di questo ritardo, e spero che il Senato vorrà di leggieri concedermela considerando due ragioni: la prima che se fin dal giorno 5 questa legge fu approvata dall'altro ramo del Parlamento, io non l'ebbi che qualche giorno dopo; e la seconda ragione è, che quando io l'ebbi, io ero impegnato nella discussione del mio bilancio dinanzi alla Camera; e quindi, sia perchè io non potevo recarmi in Senato per farne la presentazione, come per la preoccupazione di spirito in cui generalmente si trova un Ministro all'occasione della discussione del suo bilancio innanzi alla Camera dei Deputati, il pensiero di adempiere al mio dovere di presentare questo progetto più presto al Senato mi è fuggito di mente.

Senatore **CASATI.** Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole Senatore Casati.

Senatore **CASATI.** Ho chiesto la parola per rettificare un concetto, che mi venne attribuito dall'onorevole Ministro.

Io non ho detto che non volevo votare la legge perchè portava un aggravio importante; ho detto che ciò portava un aggravio importante al Bilancio, epperò mi pareva che fosse una maggiore ragione di avere il tempo neces-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

sario per potere esaminare questi provvedimenti. Ecco le cose che ho detto.

Del resto, io non oppongo nulla a tutte le ragioni addotte dall'onorevole signor Ministro; soltanto mi permetterà di dire che bisogna che mi fidi sulla sua parola, alla quale credo perfettamente, ma è certo che non ho avuto tempo di verificare le cose.

Io non so adunque se il concetto che mi potrei formare sarebbe d'accordo con quello dell'onorevole signor Ministro.

Senatore LAUZI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore LAUZI. Signori Senatori. L'onorevole Relatore nella sua Relazione fatta a voce, ha dovuto accennare ad un deplorabile fatto storico, alla caduta nel profondo degli abissi dell'impresa Brett, per il cordone sottomarino. Ciò mi ha fatto ricordare che, negli anni scorsi, più di una volta io presi la parola in quest'aula per rammentare al Governo la miserrima condizione di quei cittadini delle antiche provincie che, appoggiati ad una legge di guarentia votata dal Parlamento italiano, avevano fatto acquisto, non per speculazione, ma per stabile impiego, delle azioni della società fondata dal Brett.

Ricordai allora che la disgrazia proveniva da ciò, che, mentre i cittadini avevano posto fiducia in quella legge di guarentia, non avevano osservato che in essa, per una lamentabile dimenticanza, si era concesso al signor Brett di cedere l'impresa ad una Società, ma si era dimenticato di prescrivere che questa Società si fondasse nel Regno subalpino, e che i suoi statuti fossero approvati dal Governo piemontese.

Da ciò ne venne che il Brett fondò la Società a Parigi, senza nessuna annuenza da parte del Governo piemontese.

Come l'abbia fondata, come sia andata, tutti lo sanno; la conseguenza è che quelle azioni hanno perduto interamente il loro valore.

Il Governo che pure ritrasse alcun vantaggio da quella concessione, venne una volta in un pensiero di equità, e propose, come debole compenso al sacrificio di quegli azionisti, di dare se non erro, una rendita di lire 2 e mezza per ogni azione. Questo compenso che allora rappresentava la somma di lire 30 circa e che ora rappresenterebbe quella di 36 o 37, certa-

mente era scarso indennizzo per azioni del valore nominale di lire 250, ma ad ogni modo era qualche cosa.

Ed ora se io ho preso la parola, è unicamente per pregare il Governo, quando credesse il momento opportuno, di pensare a tante famiglie pregiudicate dall'avvenimento della caduta della Società Brett, le quali non ebbero altra colpa che di confidare troppo in una legge dello Stato. Io credo però che sarebbe opportuno di prendere per queste famiglie qualche provvedimento che oserei dire caritatevole.

Senatore GIOVANOLA, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore GIOVANOLA, *Relatore*. Lascierò ai signori Ministri presenti di rispondere quello che crederanno meglio nella loro coscienza all'eccitamento fatto dall'onorevole Senatore Lauzi.

Mi è debito soltanto come Relatore della Commissione, di fare qualche osservazione sopra le cose testè accennate dall'onorevole mio collega Senatore Casati.

La Commissione permanente di finanza si era già radunata, prima della presente seduta, e, deferendo all'opinione dell'onorevole collega, aveva deliberato di ritardare a presentare la sua Relazione fino a dopo le ferie, che si suppone il Senato, se non oggi, fra qualche giorno, vorrà prendere per la ricorrenza delle feste pasquali.

Ma dopo le spiegazioni date dall'onorevole Ministro, specialmente circa il fatto dell'acquisto del cordone, già da parecchi mesi effettuato dalla Casa assuntrice, la Commissione ha dovuto riconoscere un vero motivo di urgenza che dovesse prevalere sopra le considerazioni esposte dall'onorevole Senatore Casati.

Si è avvisato al pericolo che la casa d'Erlanger, non volendo più a lungo tenere inoperoso un capitale abbastanza notevole, vi potesse dare un'altra destinazione.

La convenzione, nella sua sostanza, è di una grande utilità per assicurare le comunicazioni colla Sardegna, le quali in questi ultimi anni sono state molto imperfette e soggette a frequenti interruzioni. Lasciando anche da parte le considerazioni finanziarie, l'interesse politico dello Stato richiede che sia mantenuta una continua e sicura comunicazione tra il Continente

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

e le isole. Ciò deve avere il massimo peso nella deliberazione del Senato.

Riguardo poi alla spesa, debbo osservare che non si crea veramente una spesa nuova a carico del bilancio dello Stato, ma solo si trasforma una spesa già esistente, rimanendo indifferente per l'effetto finanziario, che il servizio della trasmissione dei dispacci colla Sardegna si faccia piuttosto in questo modo che nel precedente.

Quanto alla misura del dispendio, derivante dalla convenzione, io ho avuto l'onore di esporre brevemente le ragioni per le quali la Commissione la ritiene non maggiore di quanto si dovrebbe corrispondere, se si volesse continuare nel transito sopra la linea francese. Anzi per il progressivo incremento della corrispondenza telegrafica, la somma delle tasse pagate alla Francia andrebbe annualmente crescendo; mentre all'incontro nel sistema della convenzione Erlanger è stabilito un canone fisso invariabile per tutto il lungo periodo di trent'anni.

Di più, noi acquistiamo una linea diretta, interamente a nostra disposizione, e meglio difesa che non quella di Corsica, percorrente regioni deserte nel centro dell'isola, di difficile sorveglianza e di tarda riparazione, ed attraversante lo stretto di Bonifacio, in cui il cavo sottomarino va necessariamente soggetto a frequenti avarie.

Da questa incertezza nella trasmissione, come vede il Senato, deriva una diminuzione del prodotto telegrafico, per cui pagando anche poco alla Francia, si viene ad incassar tanto di meno. Invece, d'ora in avanti, se la convenzione sarà eseguita seriamente e lealmente, come non vi ha luogo a dubitare, lo Stato ha assicurato per trent'anni le sue comunicazioni immediate colla Sardegna, e ricaverà da questo servizio un provento molto maggiore di quello che ricavava per l'addietro.

Onde è che la Commissione ha potuto coscienza, malgrado il breve tempo, proporre al Senato di approvarla.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il signor Ministro dei Lavori Pubblici ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Quanto alla raccomandazione fattami dall'onorevole Senatore

Lauzi in favore degli azionisti della Società fondata da Brett per il collocamento del filo sottomarino tra il nostro continente e la Sardegna, devo confessare, che ignoro la condizione giuridica di questi azionisti rispetto al governo, non avendo avuto mai occasione di occuparmene. Sapeva del fatto, che un cordone sottomarino dalla Spezia alla Sardegna era stato collocato nel corso del penultimo decennio, e che la Società concessionaria aveva fatto cattivi affari; ma non mi sono mai occupato delle pretese che gli azionisti di quella Società possano vantare contro il Governo. Anzi devo ritenere che non possano vantarne nessuna, perchè altrimenti non sarebbero stati cheti, ma avrebbero fatto valere le loro ragioni.

Mi occorre infine di fare una dichiarazione, per corrispondere all'invito che mi vien fatto dalla Commissione del Senato, nel proporvi la approvazione di questa convenzione.

La Commissione ha notato con molto accorgimento, che nella stipulazione di questa convenzione si è mancato di richiedere alla Casa assuntrice di determinare il suo domicilio legale in Italia.

La Commissione mi ha invitato a non rendere esecutivo il contratto, se prima la Casa Erlanger non abbia adempiuto a questa esigenza. Ebbene io dichiaro che richiederò la Casa Erlanger di ciò, e voglio credere che sarà per aderirvi senza difficoltà.

Senatore LAUZI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore LAUZI. Ringrazio il signor Ministro della sua buona volontà, quantunque si sia dichiarato ignaro degli avvenimenti passati.

Ma debbo avvertire soltanto che non ho parlato di pretese di azionisti. Sicuramente, se gli azionisti avessero delle pretese, le farebbero valere davanti ai tribunali.

Io ho parlato di un pensiero di equità, al quale era già venuto il Governo, proponendo un lieve compenso a quei miseri azionisti con una legge, la quale, come accade tante volte, non poté essere votata in quell'occasione, e non fu più riproposta.

PRESIDENTE. Non facendosi altre osservazioni rileggo gli articoli del progetto per metterli ai voti:

Art. 1.

« È approvata l'annessa convenzione del 27

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

luglio 1874 stipulata fra il Ministero dei Lavori Pubblici (Direzione generale dei telegrafi) e la Casa barone Emilio d'Erlanger e Compagni, per l'immersione e manutenzione di un cordone elettrico sottomarino fra il continente italiano presso Orbetello e l'isola di Sardegna presso la Maddalena. »

Chi approva quest'articolo, sorga.
(Approvato.)

Art. 2.

« Il pagamento dell'annualità di L. 110,000 in oro, dovuta alla casa del barone Emilio d'Erlanger e compagni, sarà provveduto per l'anno 1875 col fondo stanziato al capitolo 31 del bilancio ordinario dei Lavori Pubblici, e per gli anni successivi con fondo da stanziarsi in apposito capitolo dello stesso bilancio ordinario. »

(Approvato.)

I signori Senatori Segretari sono pregati di procedere alla verifica della votazione seguita nel corso della seduta.

Prego poi i signori Senatori a non allontanarsi dall'aula, perchè si dovrà procedere ad una nuova votazione per squittinio segreto sullo Stato di prima previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici pel 1875 e sugli altri progetti di legge che il Senato ha già approvati.

Risultato della votazione:

Stato di prima previsione della spesa del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio per l'anno 1875:

Votanti	81
Favorevoli	76
Contrari	5

(Il Senato adotta.)

Stato di prima previsione della spesa del Ministero dell'Interno per l'anno 1875:

Votanti	80
Favorevoli	76
Contrari	4

(Il Senato adotta.)

Stato di prima previsione della spesa del

Ministero degli Affari Esteri per l'anno 1875:

Votanti	81
Favorevoli	78
Contrari	3

(Il Senato adotta.)

Stato di prima previsione della spesa del Ministero della Guerra per l'anno 1875:

Votanti	82
Favorevoli	78
Contrari	4

(Il Senato adotta.)

Stato di prima previsione della spesa del Ministero di Grazia e Giustizia per l'anno 1875:

Votanti	81
Favorevoli	80
Contrari	1

(Il Senato adotta.)

Stato di prima previsione della spesa del Ministero delle Finanze per l'anno 1875:

Votanti	84
Favorevoli	79
Contrari	5

(Il Senato adotta.)

Stato di prima previsione della spesa del Ministero della Marina per l'anno 1875:

Votanti	81
Favorevoli	78
Contrari	3

(Il Senato adotta.)

Stato di prima previsione della spesa del Ministero dell'Istruzione Pubblica:

Votanti	84
Favorevoli	78
Contrari	6

(Il Senato adotta.)

Si procedè ora all'appello nominale per la votazione a squittinio segreto sugli altri progetti di legge, già approvati.

(Il Senatore, Segretario, Pallavicini fa l'appello nominale.)

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 MARZO 1875

PRESIDENTE. Risultato della votazione dei progetti di legge ora votati.

Leva militare dei giovani nati nel 1855.

Votanti . . .	76
Favorevoli . .	73
Contrari . . .	3

(Il Senato adotta.)

Abolizione delle ritenute ordinate da legge in relazione al tributo fondiario a favore dei debitori delle prestazioni menzionate nell'articolo 1 della legge 14 giugno 1874:

Votanti . . .	76
Favorevoli . .	70
Contrari . . .	6

(Il Senato adotta.)

Approvazione di una Convenzione addizionale col Belgio, sulle cartoline postali:

Votanti . . .	76
Favorevoli . .	74
Contrari . . .	2

(Il Senato adotta.)

Stato di prima previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'anno 1875:

Votanti . . .	77
Favorevoli . .	73
Contrari . . .	4

(Il Senato adotta.)

Approvazione della Convenzione colla casa d'Erlanger per la posa e manutenzione di un cordone sottomarino fra il continente italiano e la Sardegna:

Votanti . . .	76
Favorevoli . .	67
Contrari . . .	9

(Il Senato adotta.)

Modificazioni alla legge sui diritti di autore delle opere dell'ingegno:

Votanti . . .	76
Favorevoli . .	71
Contrari . . .	5

(Il Senato adotta.)

Certificati ipotecari.

Votanti	76
Favorevoli	72
Contrari	4

(Il Senato adotta.)

Alienazione di alcune navi della Regia Marina.

Votanti	75
Favorevoli	65
Contrari	10

(Il Senato adotta.)

Avverto i Signori Senatori che per la ventura tornata saranno riconvocati a domicilio.

La seduta è sciolta (ore 5 3/4).