

CXLI.

TORNATA DEL 25 GIUGNO 1873

Presidenza **TORREARSA.**

SOMMARIO — *Congedi — Messaggio del Ministro di Grazia e Giustizia — Comunicazione del Presidente — Discussione del progetto di legge per facoltà al Governo di fare concessione di una ferrovia di congiungimento della ferrovia Aretina colla centrale Toscana — Istanza del Senatore Lauzi — Dichiarazione di voto del Senatore Genuardi — Raccomandazione del Senatore Panattoni, cui risponde il Ministro dei Lavori Pubblici — Avvertenze del Senatore Gadda, Relatore — Approvazione degli articoli 1 e 2 — Raccomandazione del Relatore sull'articolo 3 — Spiegazioni del Ministro — Approvazione degli articoli 3 e 4 — Annunzio di una interpellanza del Senatore Finali al Ministro di Agricoltura e Commercio — Discussione del progetto di legge per facoltà al Governo di fare concessione di alcune strade ferrate secondarie — Considerazioni del Senatore Gadda, cui risponde il Ministro — Presentazione di un progetto di legge dichiarato d'urgenza — Osservazioni del Senatore Martinengo, cui risponde il Ministro dei Lavori Pubblici — Approvazione per articoli del progetto — Schiarimento chiesto dal Senatore Menabrea, fornito dal Ministro — Approvazione per articoli dei seguenti progetti di legge: 1 per la facoltà al Governo di modificare la circoscrizione territoriale del Comune di Monreale e dei Comuni contermini; 2 spesa straordinaria per le costruzioni, espropriazioni, i lavori ed acquisti occorrenti per sistemare il servizio doganale a Venezia, in seguito alla soppressione delle franchigie doganali; 3 spesa straordinaria per l'ampliamento e complemento della rete telegrafica del Regno — Discussione del progetto di legge per spesa straordinaria per completare il bacino di carenaggio del Porto di Messina — Istanza del Senatore Caccia, cui risponde il Ministro — Replica del Senatore Caccia — Spiegazioni del Senatore Menabrea — Approvazione dei due articoli del progetto — Approvazione per articoli dei seguenti progetti di legge: 1 per spesa suppletiva straordinaria per provvedere al concorso dell'Italia all'Esposizione di Vienna nel 1873; 2 per assegnamenti ai bilanci 1873-74-75-76 del Ministero dei Lavori Pubblici per la costruzione delle strade nazionali della Sardegna — Discussione del progetto di legge per l'approvazione del bilancio definitivo di previsione per l'anno 1873. Ministero dei Lavori Pubblici - Approvazione delle categorie e dei totali parziali e generali — Ministero della Marina - Approvazione delle categorie e dei totali parziali e generali.*

La seduta è aperta alle ore 3.

Sono presenti i Ministri della Marina e dei Lavori Pubblici e più tardi intervengono il Presidente del Consiglio ed il Ministro di Grazia e Giustizia.

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

Atti diversi.

Fanno omaggio al Senato: Il Commendatore G. Prati, di due suoi canti dettati in morte di Alessandro Manzoni e di Urbano Rattazzi.

L'Associazione Veneta di utilità pubblica, di una *Relazione sui provvedimenti per la conservazione delle lagune di Venezia, senza nocumento della terraferma.*

L'Ingegnere architetto G. C. Landi, del suo *Progetto per la Via Massima da S. Pietro all'Esquilino*.

Il Professore Stefano Vacca di una sua *Ode alla città di Milano in morte di Alessandro Manzoni*.

Il Teologo Alessandro Robecchi, di 4 *esemplari del 12° fascicolo del periodico « Ferrante Aporti. »*

I Prefetti di Rovigo e di Cremona, degli *Atti di quei Consigli provinciali del 1872 e 1873*.

Domandano un congedo: i Senatori Di Larderel, Monaco La Vallette, Brignone e Casati L. di dieci giorni, Alfieri di un mese e Di Giovanni di quindici giorni, per motivi di famiglia; Noranté, Scacchi, Di Moliterno, Marsili, Bevilacqua, Cucchiari, Burci, Giorgini G. B. e Canestri di dieci giorni, per motivi di salute, che loro viene dal Senato accordato.

PRESIDENTE. Si dà lettura di una lettera del Ministro Guardasigilli diretta alla Presidenza.

Il Senatore, *Segretario*, MANZONI legge:

« Roma, 25 giugno 1873.

» In esecuzione dell'articolo 9 della legge 19 giugno 1873, N. 1402, per la estensione alla provincia di Roma della legge sulla soppressione delle Corporazioni religiose e sulla conversione dei beni immobili degli enti morali ecclesiastici, che oggi si pubblica, sarei a pregare l'E. V. di voler invitare sollecitamente il Senato ad eleggere i membri di codesto ramo del Parlamento, che debbono formar parte della Commissione di vigilanza della Giunta liquidatrice dell'asse ecclesiastico di Roma.

Il Ministro
G. DE FALCO. »

PRESIDENTE. La Giunta dev'essere composta di tre Senatori; metteremo quindi all'ordine del giorno di domani la votazione per la nomina dei membri che ne dovranno far parte.

Annunzio al Senato che il Municipio di Alessandria ringrazia il Senato per la parte presa nei funerali del comm. Urbano Rattazzi.

Discussione del progetto di legge per facoltà al Governo di concedere una ferrovia di congiungimento della ferrovia Aretina colla centrale Toscana.

(V. *Atti del Senato N. 150.*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per facoltà al Governo di concedere una ferrovia di congiungimento della ferrovia Aretina colla centrale Toscana.

Prego gli onorevoli Senatori componenti l'Ufficio Centrale a prendere il loro posto.

Senatore GADDA. Domando la parola.

Senatore LAUZI. Domando la parola sull'ordine della discussione.

PRESIDENTE. Ha la parola il Senatore Lauzi.

Senatore LAUZI. Dall'ordine del giorno come fu distribuito al Senato, risulterebbe che il progetto di legge per l'autorizzazione provvisoria al Monte di Pietà di Roma di ricevere i depositi giudiziari ed obbligatori in denaro, col'annotazione *d'urgenza*, sarebbe l'ultimo di tutti a discutersi. Ora, io pregherei l'onorevolissimo nostro Presidente a volere, sentito il parere del Senato, portare questo progetto medesimo, che non si compone che di un articolo solo, e che non può certamente occupare che pochi momenti di discussione, subito dopo il N. 2 dell'ordine del giorno, essendo il primo ed il secondo anch'essi d'urgenza; di modo che quello di cui parlo, a vece di essere l'11°, diventerebbe il 3°. Se mi si permette, dirò la ragione di questa variazione ch'io propongo. Il Governo ha fatto conoscere all'altro ramo del Parlamento, che esiste un fatto illegale, un fatto che può avere gravi conseguenze nella consegna dei depositi giudiziari presso il Monte di Pietà di Roma, cosa che si pratica anche dopo pubblicata la legge che destina la Cassa dei depositi e prestiti a ricevere i depositi giudiziari. Ora, questo è uno di quegli inconvenienti che, una volta fatti conoscere, devono essere tolti, perchè senza che io mi difonda in troppe parole, gravissime sono le conseguenze che possono avvenire da depositi giudiziari fatti in modo non conforme alla legge; per conseguenza, trattandosi di una legge importantissima, presentata d'urgenza dal signor Ministro, urgenza che è evidentissima, pregherei, come diceva, che invece di essere lasciata al N. 11, fosse trasportata dopo i numeri 1 e 2, acciò fosse discussa il più presto possibile.

PRESIDENTE. Faccio riflettere all'onorevole Senatore Lauzi, che questo progetto è stato messo all'ordine del giorno dopo la discussione del Bilancio, per la sola ragione che è necessaria la presenza del Ministro delle Finanze; possiamo fare che si discuta prima del bilancio, ma necessariamente coll'intervento dell'onor. Ministro.

Senatore LAUZI. Sono egualmente grato della modificazione all'ordine del giorno che propone l'onorevolissimo nostro signor Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo adunque alla discussione del progetto di legge per la facoltà al Governo di concedere una ferrovia di congiungimento della ferrovia Aretina colla Centrale Toscana.

Si dà lettura del progetto di legge.

(Vedi *infra*.)

È aperta la discussione generale.

Senatore GENUARDI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore GENUARDI. La legge che è portata in discussione racchiude una lodevole gara di Comuni e Provincie, che offrono di costruire a proprie spese delle diramazioni ferroviarie, le quali tendono, mercè la comunicazione con quelle governative, a sviluppare la prosperità commerciale ed industriale del rispettivo loro territorio.

Questo concetto mi aveva, in sulle prime, fatto nascere il pensiero di presentare un emendamento, col quale la facoltà di concessione fosse estesa ad ambo le linee in contestazione; tanto più che, non essendovi alcun onere per parte dello Stato, io non trovava giustificabile accordare la preferenza all'una, anzichè all'altra, massime che io osservava, come i vantaggi che presentava l'una per la maggiore brevità erano bilanciati dall'altra, la quale sebbene più lunga, offriva non solo un'economia di spesa di circa due milioni, ma non avrebbe escluso inoltre importanti centri di popolazione dal transito per la ferrovia governativa in esercizio da Roma a Firenze per Foligno.

L'accurato lavoro però dell'onorevole Relatore fermò la mia attenzione sulla possibilità del riscatto per parte del Governo; questo peraltro risulta dall'articolo 4 dello stesso progetto di legge.

Questa circostanza mi ha fatto cambiare pensiero; sicchè, invece di un emendamento, mi limito a fare una semplice dichiarazione, per esprimere i miei più vivi ringraziamenti all'o-

norevole Ministro dei Lavori Pubblici, che ha saputo, in senso contrario al parere del suo Consiglio superiore, sostenere e proporci la concessione della linea Tuoro-Chiusi, la qual cosa determina due fatti, cioè, 1° che non sempre debbano seguirsi i pareri del Consiglio dei Lavori Pubblici, specialmente quando aggravano di maggiori spese l'erario dello Stato; e in secondo luogo che il Governo, con benevola accoglienza, incoraggia gli enti morali che a proprie spese costruiscono opere di grande importanza.

Dichiaro adunque che per queste considerazioni darò il mio voto favorevole al progetto di legge.

Senatore PANATTONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PANATTONI. Vorrei dirigere all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici due preghiere: la prima sarebbe, ch'egli vedesse, senza mutare i principii, se possa trovarsi un modo per rispondere alle difficoltà di coloro, i quali temono il troppo avvicinamento della linea ferroviaria al lago Trasimeno e le conseguenze dei miasmi che ne emanano.

Un'altra preghiera sarebbe, che si considerasse quasi come principio della deviazione, (dico quasi, perchè non intendo che si alteri sostanzialmente il tracciato) la stazione di Cortona; perchè mi pare che nel sistema che si va ad adottare, Cortona sia un punto principale, e trovisi verso la metà della strada; e l'onorevole Ministro sa bene che i viaggiatori desiderano di trovare in un punto centrale certe comodità, certi apprestamenti di cibo, che nel nostro caso forse non si potrebbero trovare, non dico a Tuoro, ma neppure al di là. Queste mie osservazioni, io le ho intitolate preghiere, perchè mirano a miglioramenti regolamentari; i quali sono peraltro apprezzabili, perchè toglierebbero alcune delle difficoltà estrinseche, le quali sono state affacciate contro questa linea.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non posso che associarmi all'onorevole Senatore Genuardi, quando dice, che il Governo deve venire in aiuto a tutte quelle località, che spontaneamente si assumono di costruire strade ferrate. Ma siccome il far le leggi, e, più che le leggi,

le concessioni di ferrovie, è cosa eminentemente pratica, essendovi tali e tante condizioni, e tali e tante ragioni, che possono determinare l'Amministrazione ad una concessione piuttostochè ad un'altra, così non potrei accettare il principio patrocinato dall'onorevole Senatore Genuardi, in modo, che fosse come un vincolo per l'Amministrazione.

È ben naturale che col vincolare a norme indeclinabili, ad impegni uniformi tutte le concessioni di strade ferrate, non si farebbe altro che mettere imbarazzi, i quali forse un giorno potrebbero nuocere alla prosperità generale dello Stato, o almeno di alcune provincie.

L'onorevole Senatore Panattoni mi condusse in un campo più determinato, esprimendo l'avviso, che sarebbe utile cosa di allontanare la linea quanto più fosse possibile dal Lago per i miasmi, che vengono dal medesimo: accennava inoltre come suo desiderio, che la strada anzichè deviare da un punto qualunque (perchè il vero punto di distacco della linea Tuoro-Chiusi credo che sia al di là di quello che attualmente si chiama stazione di Tuoro), avesse ad andare a Cortona anzichè a Tuoro.

Io prego l'onorevole Senatore Panattoni ed il Senato ad osservare, che questa è una questione puramente di tracciato, una questione puramente tecnica; giacchè, quanto alla comunicazione diretta fra Firenze e Roma, egli è indifferente forse che la linea abbia a dipartirsi da Cortona ovvero dalla stazione di Tuoro o da qualche luogo vicino. Saranno quindi solamente gli studi definitivi, che potranno condurci a prendere una risoluzione intorno alla ubicazione del punto di partenza di quella linea.

Sia dunque sicuro l'onorevole Senatore Panattoni, che da parte dell'Amministrazione si fa ogni opera perchè questo congiungimento delle due linee Centrale ed Aretina sia della maggiore utilità possibile per il commercio e per le comunicazioni con Firenze.

Senatore PANATTONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore PANATTONI. Intendo dichiararmi soddisfatto. Perocchè prendo caparra sopra le indefettibili parole del signor Ministro, per ritenere che sarà adempiuto quanto egli ha detto nell'interesse generale.

Senatore GADDA, *Relatore*. Domando la parola.
PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore GADDA, *Relatore*. Io vorrei bene stabilire cosa intenda l'onorevole interpellante. La sua interpellanza per parte nostra viene intesa nel senso ristretto, come la interpretò l'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici. L'Ufficio Centrale quindi non ha alcun altro schiarimento a dare. Deve dunque essere ben stabilito che la linea che noi votiamo è quella da Tuoro a Chiusi, non un'altra, non una modificazione di quella.

L'onorevole Senatore Panattoni accenna a una latitudine di studii che potrebbe portare modificazione al punto di stacco o al punto di congiungimento delle due linee. Ora, io credo che se egli aveva tale pensiero, avrebbe dovuto concretare una proposta che non sarebbe quella del progetto.

Siccome egli ha fatto delle semplici raccomandazioni, così debbono naturalmente interpretarsi in modo che mantengano l'articolo come è, e quindi mi pare che non portino nessuna modificazione al progetto.

L'onorevole Ministro le ha accolte in questo senso, ed io teneva l'incarico dall'Ufficio Centrale di non lasciar menomare l'efficacia della lettera che sta nell'articolo della legge.

Senatore PANATTONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PANATTONI. Postochè ebbi la fortuna di andare d'accordo coll'onorevole Ministro, sono certo che non possa insorgere un dissidio sostanziale per parte dell'Ufficio Centrale.

PRESIDENTE. Se nessuno più domanda la parola, la discussione generale è chiusa, passeremo alla discussione degli articoli.

Rileggo l'articolo 1.

« Il Governo è autorizzato a fare, per Decreto Reale, la concessione di una strada ferrata da Tuoro a Chiusi per la congiunzione della linea Aretina colla centrale Toscana, sotto l'osservanza delle condizioni stabilite dalla legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, ed assumendone il concessionario, a tutte sue spese, rischio e pericolo, la costruzione e l'esercizio; senza concorso, sovvenzione o garanzia di sorta alcuna per parte dello Stato. »

Se non vi sono opposizioni, metto ai voti quest'articolo.

Chi lo approva, sorga.

(Approvato.)

« Art. 2. Potrà essere concessa l'introduzione dall'estero in franchigia di dogana delle ruotaie e degli altri ferri necessari all'armamento della strada, non che delle macchine, locomotive, vetture, vagoni, utensili e ferramenta per la prima provvista necessaria per l'esercizio della strada, per quanto però tali oggetti non si possano trovare nello Stato ad eguali condizioni di bontà e di prezzo. La suddetta franchigia non sarà applicabile che agli oggetti indicati per qualità e quantità in apposita tabella annessa all'atto di concessione, ed i concessionari dovranno assoggettarsi a tutte le cautele che a tale riguardo fossero prescritte dal Ministero delle Finanze. »

(Approvato.)

« Art. 3. Oltre al disposto dell'articolo 292 della legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici, potrà essere accordata ai concessionari l'esenzione dal diritto proporzionale di registro e l'applicazione del solo diritto fisso di una lira pei seguenti atti:

» a) L'atto con cui il Governo fa la concessione della strada ferrata;

» b) L'atto con cui i concessionari cedessero ad altri l'avuta concessione;

» c) Il contratto con cui una provincia, un comune od un consorzio stipulasse un mutuo nel solo scopo della costruzione della ferrovia concessa. »

È aperta la discussione.

Senatore GADDA, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore GADDA, *Relatore*. Nella mia Relazione, per incarico dell'Ufficio Centrale, ho dovuto rivolgere all'onorevole signor Ministro una raccomandazione a cui mi piacerebbe che egli avesse la gentilezza di dare una risposta.

Quella raccomandazione derivava da che alla lettera *B*, si dispone che le facilitazioni nei contratti saranno accordate anche all'atto con cui i concessionari cedessero ad altri l'avuta concessione.

Ora, parve all'Ufficio Centrale che questa dichiarazione, che questa facilitazione, accordata per cedere la concessione, fosse cosa assai pericolosa.

L'esperienza ci ha provato che le cessioni di queste concessioni pesano sempre a carico della costruzione, perchè i cessionari hanno i prezzi ridotti dal primo concessionario, e sono obbli-

gati a costruire a condizioni di perdita, o almeno con minore vantaggio; e perciò, per parte del Governo, si è sempre cercato di impedire, o per lo meno non si sono mai volute riconoscere queste cessioni.

Ora, invece noi troviamo in quest'articolo che viene accordato questo favore speciale all'atto di cessione del concessionario. L'ufficio Centrale del Senato, sarebbe stato anche disposto a togliere e modificare questa parte del progetto di legge, tanto sentiva ripugnanza a questo patto; ma non lo ha fatto, non già per accelerare l'approvazione del progetto di legge e per adottarlo quale viene dalla Camera elettiva, ma perchè l'Ufficio sapeva che in questo caso il concessionario è un Corpo morale, è la Provincia di Perugia, e questa certamente non chiede la concessione per fare una speculazione, e per cederla ad altri con utile.

Ma siccome questo fatto non risulta dal progetto di legge, si è voluto ben chiarire che noi, approvando il progetto, non si voleva passare sotto silenzio questo favore accordato alla cessione, e si voleva stabilire la ragione per la quale si proponeva l'approvazione.

Le raccomandazioni che si volevano fare all'onorevole signor Ministro, forse sembreranno superflue; ma io ho creduto opportuno di non ommetterle, perchè si vegga che al Senato non era sfuggita questa condizione, che in massima non può aversi come opportuna.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Convengo perfettamente coll'onorevole Ufficio Centrale che sia proprio un grandissimo malanno questa cessione delle concessioni di strade ferrate, e che quest'abuso alle volte sia andato così innanzi che non solamente si sono sostituiti ai primi i secondi, ma anche i terzi e i quarti concessionari; e sempre con grandissimo detrimento delle opere.

Ma lo stesso onorevole Relatore ha spiegato le ragioni, per le quali il Governo, nel caso speciale, ha creduto di favorire anzichè contrariare le cessioni: giacchè, come esso diceva, e come è infatti, chi ha domandata la concessione di questa linea di congiunzione è la provincia di Perugia, cioè un Corpo morale, che sicuramente non si assume questo impegno per fare un'impresa di costruzione, ma bensì per assi-

curare l'esecuzione di un'opera di pubblica utilità. Era quindi ben naturale, che nel caso in discorso il Governo dovesse favorire quella cessione, che si potesse fare dalla provincia di Perugia.

Quindi prego l'onorevole Commissione ed il Senato a volere interpretare quest'alinea *b* dell'articolo 3, come un favore fatto alla provincia di Perugia, la quale è così benemerita per la parte presa a quest'opera.

Senatore GADDA, *Relatore*. Ringrazio l'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici delle spiegazioni date all'Ufficio Centrale.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, rileggo l'articolo 3, per metterlo ai voti. (*Vedi sopra.*)

Chi lo approva, voglia alzarsi.

(Approvato.)

« Art. 4. Il Governo potrà riscattare la linea in ogni tempo e a suo beneplacito, rimborsandone ai concessionari la sola effettiva spesa di costo, da non eccedere però le L. 2,600,000.

» Quando il riscatto avvenga dopo cinque anni dall'attivazione della linea, il Governo potrà farlo anche secondo le norme stabilite dall'articolo 284 della legge sui lavori pubblici.»

(Approvato.)

Il progetto intero sarà poi votato a squittinio segreto.

Il Senatore Finali desidera interrogare il signor Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio. Accetta l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici l'interrogazione in sua vece?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Favorisca d'indicarmene l'argomento.

PRESIDENTE. L'interrogazione sarebbe relativa ai provvedimenti da prendersi sull'abusiva circolazione cartacea.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Trattandosi di un argomento così speciale, io credo che sarebbe meglio fosse presente il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio.

Intanto io avrò cura di far sapere all'onorevole mio Collega, che l'onorevole Senatore Finali, desidera di fargli un'interpellanza.

PRESIDENTE. Il Senatore Finali ha la parola.

Senatore FINALI. Io non ho alcuna difficoltà di attendere che sia qui presente l'onorevole Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, al quale, del resto io mi era fatto un dovere di render nota la mia interpellanza.

PRESIDENTE. Se il Senato non ha nulla da

osservare in contrario, riserbo la parola all'onorevole Senatore Finali, per quando sarà presente il Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio.

Discussione del progetto di legge per accordare facoltà al Governo di far concessione di alcune strade ferrate secondarie.

(*V. Atti del Senato N. 151.*)

PRESIDENTE. Viene ora in discussione il progetto di legge per accordare facoltà al Governo di far concessioni di alcune strade ferrate secondarie. I signori componenti dell'Ufficio Centrale, sono pregati di prendere il loro posto.

Si dà lettura del progetto.

Il Senatore, *Segretario*, CHIESI legge.

(*Vedi infra.*)

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore GADDA. Il Senato conosce che questo progetto di legge non è quale fu originariamente presentato dal Governo alla Camera dei Deputati. Con quello si trattava di fare delle concessioni generali, mentre con questo si fanno delle concessioni speciali.

Il Governo ha fatto benissimo a mio avviso ad accettare la limitazione che la Camera dei Deputati gli ha proposto. Io voto di gran cuore queste linee venete, ma debbo richiamare l'attenzione del signor Ministro su questo fatto. A giorni sta per scadere la facoltà, concessa al Governo dalla legge 28 agosto 1870, di accordare concessioni di ferrovie all'industria privata, alle Province e ai Comuni; quindi, se questo progetto fosse stato generale, veniva a supplire alla mancanza di questa facoltà che va a cessare, ripeto, prestissimo.

Noi abbiamo qui invece un progetto speciale che tende a provvedere ad alcune ferrovie secondarie e il Governo perde la facoltà di fare per Decreto Reale queste concessioni. La situazione delle altre ferrovie non comprese in questo progetto di legge anzichè esser lasciata integra viene ad essere in fatto pregiudicata collo scadere tra un mese della facoltà generale accordata al Governo dalla legge del 1870. Io quindi desidererei che l'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici riassicurasse me ed il Senato che tutte quelle ferrovie che saranno in condizioni analoghe a quelle per cui si presenta ora un progetto speciale, troveranno del pari benigna accoglienza per parte del Governo.

Io non pretendo che ora si facciano delle teorie, e si vincoli l'avvenire, ma desidero che con singoli progetti speciali sieno mano mano accordate ad altre ferrovie quelle facilitazioni che ora accordiamo alle linee venete. L'onorevole Ministro sa che io parlo perchè vi sono alcuni progetti i quali potranno essere tradotti in proposte di legge e recati dinanzi al Parlamento. Quindi io spero, che, avuto riguardo alle condizioni in cui trovansi quegli studi, l'onorevole Ministro vorrà compiacersi di darmi qualche parola di affidamento.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domanda la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Veramente io avrei desiderato, e di gran cuore, che il progetto di legge fosse stato accettato quale fu presentato alla Camera dei Deputati. Ma ora, nello scorcio della sessione, era impossibile, che si potesse discutere seriamente un progetto organico intorno alle strade ferrate secondarie, le quali, sebbene si dicano secondarie pel confronto colle arterie principali, sono però sempre di una grandissima importanza. Nello schema di legge vi erano disposizioni fondamentali sulla materia, non che le norme e le facoltà in virtù delle quali il Governo potesse fare concessioni di ferrovie; ma ad ogni modo vi si davano al Potere esecutivo eccezionali facoltà che implicano una grande responsabilità, e che i Parlamenti in generale accordano malagevolmente, ed i Governi da loro parte accettano di mal animo. Dunque v'era il bivio, o di rendere speciale ed accettare con modificazioni il progetto di legge onde non impedire le costruzioni di alcune ferrovie, per le quali le concessioni sono già preparate: oppure di rimettere ad altra epoca la discussione di una legge organica sulle strade ferrate secondarie.

Dei due partiti accettammo il primo; perchè ci sembrò, che anche con questa legge, in cui coll' articolo primo vengono designate le linee che il Governo ha la facoltà di concedere, e cogli articoli successivi si determinano speciali condizioni e favori, vengano tracciate le norme da seguire a quei corpi morali, che si facessero a chiedere in seguito la concessione di altre ferrovie non contemplate dal presente progetto di legge.

L'onorevole Senatore Gadda così intelligente in queste cose, comprenderà bene la grande difficoltà che trovava l'amministrazione per la

concessione di queste strade ferrate secondarie, difficoltà che sta nell'organizzazione amministrativa dei comuni e delle provincie.

Vero è che nella legge dei Lavori Pubblici abbiamo particolari disposizioni circa ai consorzi per determinate opere, ma non furono nella legge medesima nè tracciati principii generali sulla materia dei consorzi, nè provveduto a talune specie di consorzi; eppure norme di legge sono indispensabili perchè possano comuni, provincie ad enti morali riunirsi allo scopo di costruire ed esercitare delle ferrovie.

Ne viene da tutto ciò, che il progetto deve essere riguardato sotto due aspetti: cioè sotto quello puramente speciale pel disposto dell'articolo primo, il quale designa solamente alcune linee per cui si dà facoltà al Governo di farne concessione; e sotto l'altro, che cogli articoli successivi si sono concretati principii eminentemente utili, che tendono a facilitare la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate da parte degli enti morali.

Coll'approvare questo progetto di legge, si farà un primo passo nella concessione di strade ferrate secondarie; e d'ora in poi basterà con un piccolo progetto stabilire che si aggiunge all'elenco dell'articolo primo della legge ora in esame la linea A, la linea B, la linea C ecc. perchè quelle linee possano essere concesse sotto le condizioni portate dagli articoli successivi. Per tal guisa saranno tolte di mezzo tutte le difficoltà che altrimenti si incontrerebbero per la costituzione del consorzio degli enti morali chiedenti la concessione.

L'onorevole Senatore Gadda sa come moltissime domande stiano presso il Ministero dei Lavori Pubblici per strade ferrate secondarie; e questa è cosa della quale dobbiamo rallegrarci l'animo, perchè dimostra come ovunque sorgano non soltanto sterili desideri, ma seri propositi nei Comuni e nelle Provincie, e come gli uni e le altre cerchino in ogni modo, e con ingegnosi espedienti di sopperire a questo gran bisogno della viabilità ferroviaria.

Se il Ministero ha acconsentito di restringere questo progetto a quelle linee, che ora sono già per così dire mature, in quanto che hanno già stabilito il loro piano finanziario da cui la costruzione è assicurata, non dubita per altro, che col tempo per altre linee si farà quel cammino che fu compito per queste sette.

Vedremo in questo modo allargata grandemente la nostra rete di strade ferrate con piccolissimi sacrifici dell'erario, e con grande vantaggio della pubblica prosperità della nazione.

Presentazione di un progetto di legge.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge per modificazioni ed aggiunte agli articoli 77 e 165 della legge Comunale e Provinciale..

Questo progetto di legge ha già ottenuto la approvazione dall'altro ramo del Parlamento, ed è divenuto necessario in seguito al progetto di legge votato dal Senato relativamente all'aliquota delle imposte dirette. In quella legge è stabilito, a tenore della legge di contabilità, che l'aliquota delle imposte dirette dei Comuni e delle Provincie debba essere consegnata al primo di novembre di ciascun anno, all'epoca in cui i Consigli Comunali e Provinciali tengono le loro sessioni autunnali. Ora, questo progetto di legge non ha altro scopo che d'anticipare di un mese le tornate autunnali dei Consigli Comunali e Provinciali, onde metterli in grado di poter presentare quest'aliquota al primo di novembre di ciascun anno. Prego pertanto il Senato di volerlo esaminare e discutere d'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto al signor Ministro della presentazione di questo progetto di legge che sarà stampato e distribuito negli ufficii.

Il Ministro avendo chiesta l'urgenza, domando al Senato se l'accorda.

Chi l'accorda, si alzi.

(Accordata.)

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Relatore.

Senatore MARTINENGO, *Relatore*. Non potrei a meno di dichiarare, come sta espresso nella Relazione, essere fermo parere dell'Ufficio Centrale che si addivenga, in via di massima, ad un progetto di legge sulla materia delle ferrovie secondarie, tanto più che quest'era il divisamento anche del signor Ministro il quale, se non poté per ora mandarlo ad effetto, ciò fu in causa della pressura del tempo e per desiderio che la legge da lui presentata avesse una immediata par-

ziale applicazione almeno alle linee stradali specificate all'art. 1.

Quando poi la legge generale sarà stata sancita, all'evenienza dei singoli casi di concessioni di strade, non avrassi che ad applicare la legge medesima, con uniformità di principii e di norme, e non resteranno a farsi se non quelle sole modificazioni che torneranno necessarie in riguardo alle speciali circostanze delle domande di concessione.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola il signor Ministro dei Lavori Pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onor. Senatore Martinengo ha in questo desiderio perfettamente d'accordo anche l'Amministrazione, che appunto aveva presentato un progetto organico intorno alle strade ferrate secondarie. Ed invero noi ci determinammo a presentare questo progetto di legge per urgenza, perchè, come testè diceva, da molti Comuni e Provincie avevamo sollecitazioni per concessioni.

Mi piace inoltre ricordare all'onorevole Senatore, che secondo una disposizione della legge 28 aprile 1870, il Governo deve presentare al Parlamento la classificazione delle strade ferrate primarie o arteriali, ed i criterii e i modi come poter fare le strade complementari.

Per me veramente non credo che le strade complementari siano di solo interesse locale; credo invece che in fatto di strade ferrate vi siano tre grandi classi; la prima sarebbe quella delle strade arteriali, la seconda delle strade complementari, che certamente hanno pure un grandissimo interesse generale, sebbene non tante quanto le arteriali; e finalmente la terza classe comprenderebbe le strade di interesse locale, cioè quelle che si fanno principalmente per l'utile delle località.

Io credo poi, che relativamente a questa ultima categoria bisognerà forse domandare pel potere esecutivo facoltà maggiori di quelle finora accordate; e forse saremo al caso di domandarle, allorquando vedremo che cosa si debba fare per le strade complementari. In altri paesi infatti, le concessioni delle strade di interesse locale, sono affidate precisamente all'Amministrazione centrale ed anche locale, e per esempio in Francia le strade ferrate di interesse locale si concedono con decisione del

Consiglio generale del dipartimento, ed il progetto definitivo viene approvato dal Prefetto.

Convengo perfettamente poi coll'onorevole Senatore Martinengo che il mettere tanti impacci all'Amministrazione, spesse volte non raggiunge il bene, ma crea il male, impedendole di poter fare a tempo.

PRESIDENTE. Leggo l'articolo primo per metterlo ai voti.

« Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato ad accordare per Decreto Reale all'industria privata, a provincie e comuni, isolatamente o riuniti in consorzio, e per la durata non maggiore di 90 anni, concessioni per la costruzione e per l'esercizio delle seguenti linee di strade ferrate pubbliche:

1. Legnago - Rovigo - Adria;
2. Verona - Legnago;
3. Mantova - Legnago - Monselice;
4. Vicenza - Thiene - Schio;
5. Vicenza - Treviso;
6. Padova - Cittadella - Bassano;
7. Conegliano - Vittorio. »

Non facendosi opposizioni metto a voti l'articolo.

Chi l'approva, sorga.

(Approvato.)

« Art. 2. Potrà essere accordato ai Concessionari una sovvenzione annua non maggiore di lire mille per ogni chilometro delle ferrovie concesse, e per un periodo di tempo che non oltrepassi i 35 anni. »

(Approvato.)

« Art. 3. Qualora per effetto dell'apertura all'esercizio delle ferrovie concesse, qualche strada nazionale, o qualche tronco di strada nazionale venisse a passare nella classe delle strade provinciali, oltre alla sovvenzione di cui nel precedente articolo 2, potrà essere accordata ai Concessionari, per lo stesso periodo di tempo, un'altra sovvenzione annua non maggiore della media spesa annua che lo Stato avrà sostenuto nell'ultimo decennio per la manutenzione ordinaria della suddetta strada o tronco di strada nazionale. »

(Approvato.)

« Art. 4. Potrà essere concessa l'introduzione dall'estero in franchigia di dogana delle ruotaie ed altri ferri necessari all'armamento della strada, non che delle macchine, locomotive, vetture, vagoni, utensili e ferramenta per la prima provvista necessaria per l'eser-

c
i zio della strada, per quanto però tali oggetti non si possano trovare nello Stato ad eguali condizioni di bontà e di prezzo. La suddetta franchigia non sarà applicabile che agli oggetti indicati per qualità e quantità, in apposita tabella annessa all'atto di concessione, ed i Concessionari dovranno assoggettarsi a tutte le cautele, che a tale riguardo fossero prescritte dal Ministero delle Finanze. »

(Approvato.)

« Art. 5. Oltre al disposto dell'art. 292 della legge 20 marzo 1865, allegato F, sui lavori pubblici, potrà essere accordata ai Concessionari l'esenzione dal diritto proporzionale di registro, e l'applicazione del solo diritto fisso di una lira pei seguenti atti:

» a) L'atto con cui il Governo fa la concessione della strada ferrata;

» b) L'atto con cui i Concessionari cedessero ad altri l'avuta concessione;

» c) Il contratto con cui una provincia, un comune od un consorzio stipulasse un mutuo, nel solo scopo della costruzione delle ferrovie concesse. »

(Approvato.)

« Art. 6. L'eccezione fatta nel primo paragrafo dell'art. 211 della succitata legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, potrà essere applicata anche alle ferrovie esercitate con forze meccaniche di cui nella presente legge, se in determinati casi il Governo crederà che non sia assolutamente necessaria la separazione della ferrovia dalle proprietà laterali con chiusura stabile e permanente. »

(Approvato.)

« Art. 7. I consorzi di provincie o di comuni per la concessione di una ferrovia, o l'acquisto di concessione fatta a terzi, sono costituiti colle forme seguenti:

» I Consigli provinciali e Comunali deliberano sulla costituzione del consorzio e determinano la quota del concorso di ciascun ente morale, il numero dei rispettivi rappresentanti, in proporzione della quota di concorso, la loro durata in ufficio e il modo di rinnovarli.

» I rappresentanti del Consorzio compilano, conforme alle disposizioni di questa legge, lo Statuto Consorziale da approvarsi per Decreto Reale sulla proposta dei Ministri dei Lavori Pubblici e dell'Interno, sentito il Consiglio di Stato. »

(Approvato.)

« Art. 8. I Rappresentanti del Consorzio costituiscono l'Assemblea Consorziale a cui spetta l'approvazione dei contratti di costruzione, cessazione o esercizio della ferrovia consorziale, delle spese straordinarie, dei bilanci annui e del riparto delle spese e degli utili in proporzione delle quote di concorso.

» L'Assemblea nomina nel suo seno un Comitato permanente di cui lo Statuto determina la durata e il modo di rinnovazione.

» Il Comitato permanente amministra il Consorzio nei modi determinati dallo Statuto, e provvede in massima a tutti gl'interessi ed atti dell'azienda consortile.

» Il Comitato permanente, per la durata di tempo fissata dallo Statuto, elegge un Presidente, che rappresenta il Consorzio a tutti gli effetti civili e amministrativi.

» Il Comitato permanente comunica il bilancio annuo approvato dall'Assemblea, ai corpi morali del Consorzio ed ai Prefetti delle loro Provincie.

» I Consigli Comunali e Provinciali stanziavano nei loro bilanci le somme rispettive.

» I Prefetti invigilano all'esecuzione di quest'obbligo e in caso di difetto inscrivono le somme d'ufficio.

» Nessuna opposizione nè in via amministrativa nè in via giudiziaria può sospendere il pagamento delle rispettive quote. »

(Approvato.)

« Art. 9. I Consigli delle Provincie che ottenessero concessioni di ferrovie devono formare un Comitato permanente di tre membri colle attribuzioni dell'articolo precedente. »

(Approvato.)

« Art. 10. Il Consorzio si intenderà continuativo per tutta la durata della concessione. »

(Approvato.)

Senatore MENABREA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MENABREA. Prima di passare alla votazione di questo progetto di legge, io pregherei l'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici a favorirmi qualche spiegazione intorno all'articolo primo, perchè non lo vedo susseguito da un altro articolo che forse sarebbe stato necessario per completarlo.

In quest'articolo si stabilisce molto opportunamente, che il limite della concessione non può oltrepassare i novanta anni, ma non mi pare di aver letto in nessun articolo che cosa

dopo i novant'anni, sarà di quelle strade ferrate?

Passeranno esse in proprietà del Governo? avrà diritto il Governo di acquistarle?

In sostanza che cosa diventeranno le strade ferrate concesse?

In tutte le concessioni di strade ferrate che furono fatte finora, per lo più con garanzia del Governo, è stabilito che dopo un dato numero di anni esse diventano proprietà dello Stato, e che inoltre il Governo ha il diritto dopo un dato tempo di riscattarle.

Ora, io non veggo nulla in questo progetto di legge che dia questa facoltà al Governo, a meno che non sia intendimento del signor Ministro dei Lavori Pubblici di fare un'apposita riserva in questo senso nei capitolati.

La cosa è tanto più necessaria perchè può darsi che convenga al Governo di farsi proprietario di tutta o parte della rete ferroviaria italiana.

Pregherei l'onorevole signor Ministro di favorirmi qualche spiegazione a questo riguardo.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Senatore Menabrea sa, che anche quando fu data al Governo colla legge 28 agosto 1870 la facoltà di concedere delle strade ferrate, purchè non vi fosse aggravio per l'erario pubblico, non fu stabilita nessuna clausola, nessun termine per il riscatto. I capitolati delle concessioni già fatte, e la legge generale sulle opere pubbliche stabiliscono però, che al termine della concessione la proprietà delle ferrovie passi allo Stato, e stabiliscono altresì che, trascorso un determinato periodo di tempo, il Governo abbia facoltà di riscattare le ferrovie concesse.

In quanto al tempo del riscatto abbiamo sempre fatto in modo che fosse il minore possibile, e tanto è vero, che nella legge, la quale accorda al Governo la facoltà di concedere la linea da Tuoro a Chiusi, abbiamo detto che il Governo potrebbe in qualunque siasi tempo, anche il giorno dopo la concessione, fare questo riscatto. Per le altre linee già concesse, naturalmente devesi stare ai patti stipulati pel riscatto; ma nei capitolati delle future concessioni si potrà restringere al minor limite il tempo, trascorso il quale il Governo potrà fare il riscatto.

Ciò starà in armonia colla massima, che già

ha accennato con tanta autorità l'onorevole Senatore Menabrea, che forse può venire caso, che convenga allo Stato, per un'altra ragione pubblica, di pensare al riscatto di tutte le ferrovie.

Senatore MENABREA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MENABREA. Ringrazio il signor Ministro dei Lavori Pubblici delle spiegazioni che egli ebbe la compiacenza di darmi sopra la natura delle concessioni che si sono fatte, e sopra la garanzia che deve avere il Governo.

Io spero che delle dichiarazioni del signor Ministro sarà tenuto conto ogni qualvolta verranno in discussione leggi speciali di concessioni, e che ivi almeno sarà stabilito il principio di riscatto o di trapasso delle ferrovie in proprietà dello Stato.

Senatore MARTINENGO, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MARTINENGO, *Relatore*. Prego il signor Ministro dei Lavori Pubblici a prestarmi la sua benevola attenzione sopra un argomento che si riferisce ad uno dei tronchi stradali contemplati nella legge testè esaminata. Questo tronco è quello indicato al N. 6, per la linea tra Padova e Bassano.

Dal modo con cui esso è indicato, sembrerebbe che questo tronco accennasse ad una linea diretta da Padova-Cittadella a Bassano; e tale progetto era infatti quello vivamente favoreggiato dapprima dal Consiglio provinciale di Padova.

Successivamente, invece, si modificò il progetto, e si ritenne di dover deviare verso Campo S. Piero, per cui la linea attualmente presentata è quella di Padova — Campo S. Piero — Cittadella — Bassano.

Questa modificazione ha gravemente preoccupato il commercio di Venezia; e ho motivo di credere che il Municipio, la Camera di Commercio e la Commissione ferroviaria del Consiglio provinciale di colà, quando ebbero a rilevare che il Parlamento aveva accordata la facoltà al Ministero di concedere questo tronco, sarebbero venuti nell'intendimento di presentare rimostranze e ricorsi. L'onorevole Ministro non ignora certamente quale sia il motivo di questa preoccupazione. Essa ha la sua ragione riferibilmente alla linea che Venezia ha

chiesto o sta per chiedere pel congiungimento del suo porto col Brennero.

Temesi che la concessione di quell'altro tronco Padova-Bassano per Campo Sampiero possa portare la conseguenza che si debba alterare il tracciato della linea con cui Venezia desidera pervenire al Brennero, tracciato che, come lo si è ideato, sarebbe il più breve ed il più spedito possibile per raggiungere il suo obbiettivo.

A dire il vero, queste preoccupazioni mi sembrano forse soverchie per due motivi: uno, perchè l'onorevole Ministro ha già dichiarato alla Camera che nessuna delle strade secondarie comprese in questa legge presenta condizioni le quali possano alterare il piano generale e sistematico per la concessione delle linee che costituiranno l'intera rete ferroviaria; il secondo motivo è che, pel tronco Padova-Bassano si tratta di una strada secondaria, mentre la concessione del tronco chiesto da Venezia è relativa ad una strada principale ed anzi internazionale; per cui ritengo che, malgrado la concessione della strada da Padova a Bassano, non sarebbe mai stato intendimento del Governo d'introdurre nella concessione del tronco domandato da Venezia, modificazioni che potessero tornare pregiudizievoli agli interessi del commercio di quella città.

Ad ogni modo, trattandosi di un oggetto di gravissima importanza, poichè certamente la strada del Brennero è uno dei mezzi più interessanti di comunicazione per il commercio con l'Oriente, pregherei l'onorevole Ministro a voler porgere un cenno il quale rassicuri che la principale linea progettata non subirà modificazioni le quali ostino agli interessi del commercio di Venezia, che sono pur quelli dell'intero Stato.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domandola la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Comincio dal fare osservare all'onorevole Senatore Martinengo, che la legge non vincola per verun modo il Governo ad un tracciato piuttosto che ad un altro. Essa determina soltanto i punti estremi del tronco, che nel caso concreto sono Padova e Bassano, e designa un punto intermedio, cioè Cittadella; ma non dice se dovrà la ferrovia o non dovrà passare per Campo San Piero. Di più egli deve considerare che quest'articolo primo non sancisce vere e definitive concessioni, ma sem-

plicemente dà delle facoltà al Governo, che le deve esercitare sotto la sua responsabilità. È quindi ben naturale che quando il Governo dovrà valersi di queste facoltà, terrà conto di tutte le circostanze che potessero emergere tanto nell'interesse generale, quanto nell'interesse speciale della Provincia.

Comprendo molto bene, che la città di Venezia e tutti coloro che la rappresentano, si agitano e sieno in grande apprensione, perchè, come diceva questa mattina ad alcuni rappresentanti di Venezia, essi sono un poco in ritardo nei loro progetti e nelle loro domande in fatto di ferrovie; e io non posso che ripetere all'onorevole Senatore Martinengo ciò che dissi a quell'onorevole Rappresentanza della città di Venezia: fate presto ad avanzare i vostri progetti, le vostre domande: entrate anche voi in questa nobile lizza, e siate sicuri che il Governo guarderà di buon occhio, ed anzi con predilezione una città, che ha un tanto avvenire, come ha avuto un sì grande passato, e che si propone un così nobile scopo, quale è quello di dare incremento, e più sollecitamente che sia possibile, al nostro commercio con quello della Germania, per mezzo di un più facile passo per congiungerci alla via del Brennero.

Senatore MARTINENGO, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MARTINENGO, *Relatore*. Sono grato al signor Ministro delle sue cortesi parole e dell'assicurazione che egli si compiace di darmi che nelle concessioni che il Governo avrà facoltà di fare, non sarà in alcun caso compromessa la linea da me accennata.

PRESIDENTE. Esaurito l'incidente, la legge è mandata allo squittinio segreto.

Approvazione per articoli di 3 progetti di legge.

Passeremo ora alla discussione del progetto di legge per la facoltà al Governo di modificare la circoscrizione territoriale del Comune di Monreale e dei Comuni contermini.

Si dà lettura del progetto di legge.

(*Vedi infra e Atti del Senato N. 141.*)

È aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo la parola, si passa alla discussione degli articoli.

« Articolo unico. Il Governo del Re è autorizzato a modificare la circoscrizione territoriale del Comune di Monreale e dei Comuni finitimi, in qualsiasi loro parte, in guisa da provvedere alle loro esigenze economiche, sentiti i Consigli dei Comuni e delle Provincie interessate e sul parere conforme del Consiglio di Stato. »

Non chiedendosi la parola, il progetto di legge constando di un solo articolo, è mandato allo squittinio segreto.

Si passa ora alla discussione del progetto di legge per spesa straordinaria per le costruzioni, espropriazioni, i lavori ed acquisti occorrenti per sistemare il servizio doganale a Venezia, in seguito alla soppressione delle franchigie doganali.

Si dà lettura del progetto di legge.

(*Vedi infra e Atti del Senato N. 144.*)

È aperta la discussione generale.

Non chiedendosi la parola, rileggo l'articolo unico.

« È aperto sul bilancio di definitiva previsione del 1873 il credito di 500 mila lire per le costruzioni, le espropriazioni, i lavori ed acquisti occorrenti per sistemare il servizio doganale a Venezia in relazione coi bisogni nascenti dalla soppressione delle franchigie doganali. »

Anche questo progetto constando d'un solo articolo, si rimanda allo squittinio segreto.

Viene ora in discussione il progetto di legge per spesa straordinaria di L. 1,920,000 occorrente all'ampliamento e complemento della rete telegrafica del Regno.

(*V. Atti del Senato N. 146.*)

Do lettura dell'articolo unico.

« Articolo unico. È autorizzata la spesa di L. 1,920,000, per ampliamento e complemento della rete telegrafica del Regno.

» Tale somma verrà ripartita in parti eguali sui bilanci passivi del Ministero dei Lavori Pubblici (parte straordinaria) per gli esercizi del 1873, 1874 e 1875 ed iscritta in apposito capitolo, il quale nel bilancio 1873, porterà il N. 190 *bis*. »

È aperta la discussione generale.

Non domandandosi la parola, e constando il progetto di un solo articolo, si rimanda esso pure allo squittinio segreto.

Discussione del progetto di legge per spesa straordinaria occorrente a completare il bacino di carenaggio nel porto di Messina.

(V. *Atti del Senato N. 147.*)

PRESIDENTE. Si passa ora alla discussione del progetto di legge per spesa straordinaria occorrente a completare il bacino di carenaggio nel porto di Messina.

Si dà lettura del progetto.

(*Vedi infra.*)

È aperta la discussione generale.

Se nessuno domanda la parola, si passa alla discussione degli articoli.

Rileggo l'articolo 1.

« Art. 1. È autorizzata la maggiore straordinaria spesa di lire 670,000 per completare il bacino di carenaggio nel porto di Messina, decretato colla legge 10 agosto 1862, num. 749. »

Se nessuno fa osservazioni, metterò ai voti l'articolo.

Chi l'approva, si alzi.

(Approvato.)

« Art. 2. La detta maggiore spesa, sarà stanziata nei bilanci del Ministero dei Lavori Pubblici al capitolo 156 per l'esercizio del 1873, in lire 250,000 ed ai capitoli corrispondenti per gli esercizi 1874 e 1875, nella rimanente somma di lire 420,000. »

Senatore CACCIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CACCIA. Potrà vedere il Senato agevolmente dalla Relazione che precede questo progetto di legge come già siamo ad una quarta legge per occorrere alla costruzione del bacino di carenaggio di Messina. Quest'opera è materialmente incominciata sin da dieci anni, e con una legge del 10 agosto 1862 che stanziava per totale spesa la somma di un milione e 500 mila lire da spendere a tutto il 1864, ed ora, dopo undici anni con questa quarta legge si arriverà ad una spesa di tre milioni e mezzo circa, e non sarà certamente l'ultima parola di spesa. Io non saprei aggiungere null'altro a quel tanto che da tutti i lati è stato detto al signor Ministro dei Lavori Pubblici, avvegnacchè la sua diligenza e la sua sorveglianza sono già da tempo rivolte a questa interessante opera pubblica. Il signor Ministro deve essere preoccupato dei voti di un paese intero; e per l'intrinseca indole de' fatti stessi che vengono chiariti da questi ripetuti progetti

di legge potrebbe già esser convinto che è inesorabile bisogno che si venisse ad una misura radicale, cioè che un'inchiesta formale venisse alla fine attuata, cosicchè si potrà conoscere se e come le previsioni che sono state fatte, erano ragionevolmente fatte, se imprevedibili ostacoli non sorsero inattesi, se le maggiori spese ulteriori non sono state più o meno male adoperate; infine se imprevidenza, inesperienza e meno esatta esecuzione di studii preliminari, ed anche se meno diligente solerzia fossero stati adoperati, e così sarebbe il caso andar per qualche via che non saprei chiamare se di repressione o di riparazione, ma che facesse conoscere al paese che nell'esecuzione di un'opera così interessante non fu un errore volgare, una previsione infelice quella che fece ritenere bastare una spesa per un milione e 500 mila lire. Vorrei che davvero si potesse sperare farla finita mercè tre milioni e mezzo di spesa, e così questo eccesso farebbe almeno soddisfatto un bisogno che non è di Messina ma dell'Italia, e darebbe un conforto ai contribuenti che vedono spendere più di tre milioni senza sapere la ragione, e senza sospettare che era caso attendere tredici o quattordici anni il compimento di un'opera che appunto per lo stanziamento che ora si fa, è differito per lo meno sino al 1875. Calcolate o Signori, quanto ha costato allo Stato il denaro che ha dovuto procurarsi, e dico procurarsi perchè i nostri bilanci non sono in esuberanza ed ai bisogni di cassa si fa fronte con danaro ottenuto a non lieve interesse. Calcolate come, restate infruttifere tali spese per tanti anni, si accresce il costo di questo bacino.

Ma buon Dio! cosa si è voluto fare intendere a noi che siamo di laggiù, a noi che fin dall'infanzia avemmo a conoscere la posizione grafica dell'intrapreso bacino?

Ci si vuol far credere che errore invincibile fu quello di far ritenere potersi eseguire lo scavo all'asciutto, invece che si ebbero ad incontrare infiltrazioni e sorgenti. — Errore invincibile!!! ma le sonde, ma gli scavi di saggio, ma le osservazioni su vari altri punti di quel terreno avrebbero vinto lo errore. — E lo stesso cominciare delle opere non avrebbe svelato abbastanza il così detto errore di previsione, e al primo errore fatto tosto surrogare più adatti metodi di escavazione!? Ma il sistema di rivestimento, il getto di milioni di metri cubi di calcestruzzo in quella massa di acqua fu un pro-

cesso a regola di arte, o non fu spreco di materiali e forse cagione di taluni inconvenienti che si ebbero appresso a rimuoverne?! Signori, malgrado che il Ministro (io lo so), abbia usato di tutta la sua vigilanza, abbia spedito ispettori, lo devo dire mio malgrado, questi provvedimenti sono arrivati tardi, e forse quando era necessità di niente altro curarsi che di sospingere l'opera, e far cessare lo arresto di esecuzione, che annienta le concepite speranze, ed eccita gli animi a far curiose ricerche. Io non fo proposte al Senato, ma confidando nel Ministro, mi piace a lui domandare espressamente di attuare sollecitamente un'inchiesta la quale possa dare a lui e al paese una piena soddisfazione su ciò che si è fatto e su ciò che si può fare.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ammetto senza difficoltà, come a molti debba sembrar strano che per un bacino di carenaggio, per cui venne fatto un progetto di un milione cinquecento mila lire, si debba poi, per completarlo, raggiungere la spesa di circa tre milioni e mezzo. Ma a mia volta debbo far notare all'onorevole Senatore Caccia, senza intendere per questo di emettere verun giudizio, quale sia stata la condotta dell'Amministrazione centrale, e quale sia veramente la posizione, in cui noi ci troviamo verso questo fatto, che potrebbe sembrare enorme.

Prima di ogni altra cosa però a me piace di ricordare, che si tratta di un bacino di carenaggio la cui costruzione ha incontrato gravissimi ostacoli naturali; e mi permetta l'onorevole Senatore Caccia ch'io aggiunga, che se volessi fare qui la storia di altri grandi bacini costruiti fuori d'Italia, egli potrebbe vedere come questi abbiano costato ben altre somme e ben differenti da quelle previste. Del pari anche colà si siano incontrate moltissime difficoltà non prevedute, e che si dovettero superare con immensi sforzi tecnici, i quali si sono naturalmente tradotti in grandi somme di danaro. Forse che per questo è venuta meno la estimazione degli ingegneri, che hanno diretto quelle opere o si è tacciata l'Amministrazione di imprevidenza?

A me non pare veramente, che possiamo *a priori* fare un giudizio, e dire che i lavori del bacino di carenaggio di Messina sono proce-

duti o procedono male, che sono state commessi degli errori gravissimi nella sua costruzione, e che insomma colà si sono sprecate somme oltre il bisogno, solo perchè vediamo che le spese hanno superato le previsioni dei tecnici e della Amministrazione.

Tutti coloro che nel Senato, (è fortunatamente ve ne sono di assai competenti) s'intendono di costruzioni idrauliche, e specialmente dei bacini di raddobbo, comprenderanno dall'esame degli atti come questa rilevante differenza fra il preventivo e la spesa sia avvenuta: e come l'Amministrazione non possa esser tacciata di poca diligenza.

Essa infatti ha inviato vari ispettori a Messina per sapere se mai vi fosse difetto nella costruzione di quel bacino; e le molte relazioni che abbiano ricevuto, se hanno potuto cogli apprezzamenti individuali, sollevare dei dubbi circa le cause diverse, che possono avere influito sul regolare andamento di quei lavori, non hanno però mai designato dei fatti, che accennassero a negligenze od a colpe.

Ora, in questo stato di cose, volere in certo modo portare un giudizio *a priori* mi pare che non sarebbe prudente. Durante la mia amministrazione, sono state fatte almeno quattro ispezioni speciali per vedere come procedessero i lavori del bacino di carenaggio di Messina, e da queste quattro ispezioni non è risultata nessuna di quelle tali cose, che nella città di Messina si sono dette.

Nondimeno, scorgendo che novellamente s'insiste su questo punto, io debbo dichiarare che, dopo di avere veduta la relazione della Commissione della Camera dei Deputati, ho immediatamente ordinato che si compilasse la storia dei lavori di questo bacino, e che si facesse una inchiesta da pubblicarsi e da presentarsi ai due rami del Parlamento; perocchè credo che quando si tratta, non dirò d'incolpare, non dirò di accusare, ma di portare un giudizio non molto favorevole sull'Amministrazione dello Stato, bisogna procedere con grandissima cautela. Questa pubblicazione e questa inchiesta fatta, spero per l'ultima volta, da uomini competentissimi, deciderà se il personale di direzione dei lavori di quel bacino abbia o no fatto il suo dovere.

Finora tutte le relazioni pervenutemi dichiarano che gli ingegneri del Governo non hanno mancato ai propri doveri: nè può essere suf-

ficiente argomento contro di loro la differenza fra la somma preventivata, e la effettivamente spesa, perchè anche i più grandi ingegneri difficilmente condussero a fine senza aumento di spesa le opere, che fanno il principale vanto dell'arte, e non per questo può ritenersi, che essi fossero uomini di poca previdenza e di poca scienza.

Procuriamo che si faccia la luce; ma stiamo lontani dal ripetere giudizi i quali non valgono che a menomare l'autorità morale che le Amministrazioni debbono avere, e senza di cui è impossibile che un Governo possa fare il proprio dovere.

Senatore CACCIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CACCIA. Accetto dal Signor Ministro la solenne promessa che per le stampe saranno pubblicati tutti i documenti che hanno relazione al bacino di carenaggio di Messina; ed io che come membro della Commissione permanente di Finanza avrei potuto parlare anche di documenti, ho voluto questa volta pregare il Ministro, ed interessarlo come Senatore. Ma se per questa posizione io tutto ignoro, non posso ignorare reclami che da persone collocate in tutte le condizioni sociali pervengono a me, e sulla lentezza, e sulla poca diligenza, e sulla, direi, accidentalità del modo in cui colà sono stati eseguiti i lavori. Colà, Signori, tutto è stato caso, e forza del caso!!!

Io però mi riduco a queste semplici espressioni, quelle di ringraziare il Ministro delle sue promesse; non dedurrò come una conseguenza necessaria dalla differenza di spesa fra un milione e 500 mila lire e tre milioni e mezzo che in quella opera si sono avverati errori, imprevidenze e colpe.

Metterò da canto cotesto argomento: aspetterò pazientemente la pubblicazione de'promessi documenti, e dichiaro all'onorevole signor Ministro, che da questo banco tornerò a pregarlo un'altra volta, mentre ora gli dico che continui e non desista, di usare vigilanza continua sulle opere che colà si eseguiscano.

Senatore MENABREA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MENABREA. Dacchè l'onorevole signor Ministro ha annunciato al Senato che egli aveva ordinato un'inchiesta sull'andamento del bacino di carenaggio di Messina, io non insisterò

maggiormente sopra il modo con cui siano stati condotti i lavori.

Non posso però passare sotto silenzio, e senza qualche risposta, i gravi rimproveri che in generale l'onorevole nostro Collega Caccia indirizzò agli autori di quel progetto d'opere idrauliche.

Le opere idrauliche di questa natura vanno soggette a tante vicende, che io, che sono un poco del mestiere, dichiaro che ve ne ha alcune delle quali è assolutamente impossibile *a priori* il potere fissare la spesa; e fra queste le più difficili sono quelle dei bacini di carenaggio. Vediamo infatti che di due bacini di carenaggio della stessa dimensione, uno, per esempio, è costato 1,500,000 lire ed un altro 4 e forse 5 milioni. Questo è ciò che avvenne a Messina; mentre vedemmo che a Livorno, dove le condizioni del terreno erano più propizie, il bacino che vi si è costruito, credo sia costato al più 1,500,000, o 1,600,000 lire. Fin da principio, quando s'intraprese l'opera del bacino di Messina, si sono incontrate difficoltà tali da far prevedere spese di gran lunga maggiori di quelle prima stabilite, per cui se vi fu errore, io credo che l'errore sia stato nella legge medesima che ha creduto di fissare *a priori* la spesa di un'opera, che io non ho difficoltà a dichiarare un'incognita. La legge avrebbe dovuto dire essere intendimento del Governo di costruire a Messina un bacino di carenaggio, con dimensioni determinate, e che fissava a questo scopo una prima spesa di 1,500,000 lire; ma l'aver voluto stabilire *a priori* il limite di questa spesa, questo è per me l'errore, ed errore non degli ingegneri, ma bensì del legislatore che ha fissato un limite dove non poteva determinarsi.

Ho voluto dire queste poche parole, perchè noi abbiamo ancora molti lavori da compiere in Italia, e se vogliamo richiedere che siano stabiliti in modo assoluto i limiti delle spese, verremo a dimandare agli uomini dell'arte, cose di cui non possono rispondere.

Io cito a mo' d'esempio due bacini di carenaggio che si costruiscono attualmente a Venezia, e in condizioni forse che non si sono mai incontrate; si sono fatti dei calcoli larghissimi, e si spera di raggiungere lo scopo, tuttavia può sorgere tale avvenimento, tale sconcerto, tale sforzo direi della natura contro il quale l'uomo è impotente a lottare, da far sì che la

spesa superi d'assai quella che era stata calcolata.

Questo non accadrà, ma sono casi possibili; per cui non bisogna accusare l'arte, ma sì l'impotenza dell'uomo a vincere difficoltà superiori alle proprie forze.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola, metto ai voti l'articolo secondo.

(Vedi sopra.)

Chi l'approva, si alzi.

(Approvato.)

Anche questa legge sarà rimandata allo squittinio segreto.

Approvazione per articoli di altri progetti di legge.

PRESIDENTE. Ora si passa alla discussione del progetto di legge per una spesa suppletiva straordinaria per provvedere al concorso dell'Italia all'Esposizione di Vienna nel 1873.

Si dà lettura del progetto di legge.

(Vedi *infra* e *Atti del Senato N. 148.*)

È aperta la discussione generale.

Nessuno domandando la parola, leggo l'articolo primo per metterlo ai voti.

« Art. 1. È autorizzata la spesa suppletiva straordinaria di lire 200,000 per provvedere al concorso dell'Italia alla Esposizione di Vienna nel 1873. »

Chi lo approva, voglia sorgere.

(Approvato.)

« Art. 2. Tale somma sarà stanziata al capitolo 49 del bilancio del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio per l'anno 1873. »

(Approvato.)

La legge è rimandata allo squittinio segreto.

Si passa ora alla discussione del progetto di legge per assegnamenti nei bilanci dal 1873 al 1876 del Ministero dei Lavori Pubblici, per la costruzione delle strade nazionali in Sardegna.

Senatore, *Segretario*, MANZONI dà lettura del progetto di legge.

(Vedi *infra* e *Atti del Senato N. 149.*)

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

Nessuno domandando la parola, rileggo l'articolo unico per metterlo ai voti:

Articolo unico.

« La somma di lire 8,060,000 che a termini della legge 27 luglio 1862, N. 729, per la costruzione delle strade nazionali della Sardegna, sarebbe da iscriversi nei bilanci dal 1873 al 1877, sarà ripartitamente stanziata nei bilanci 1873-1874-1875 e 1876, cioè:

Pel 1873	L. 3,800,000
Pel 1874	» 1,500,000
Pel 1875	» 1,500,000
Pel 1876	» 1,260,000

—————
L. 8,060,000 »

La legge constando di un solo articolo, si rimanda allo squittinio segreto.

Discussione del bilancio definitivo di previsione dell'entrata e della spesa pel 1873.

(V. *Atti del Senato N. 145.*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del bilancio definitivo di previsione dell'entrata e della spesa pel 1873.

Si potrà incominciare dal bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, essendo presente l'onorevole Ministro.

I signori componenti la Commissione permanente di finanza sono pregati a prendere il loro posto.

Si leggeranno solo i titoli del bilancio e, se non si faranno osservazioni, si riterranno per approvati.

Il Senatore, *Segretario*, CHIESI legge.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

TITOLO I.

SPESA ORDINARIA

Amministrazione Centrale.

1	Ministero (Personale)	677,000	»
2	Ministero (Materiale)	51,610	»
	(Approvato.)	<u>728,610</u>	»

Lavori Pubblici.

Real Corpo del Genio civile.

3	Personale	2,006,700	»
4	Spese d'ufficio	198,900	»
5	Spese d'indennità, di trasferte e diverse	787,220	»
	(Approvato.)	<u>2,992,820</u>	»

Strade.

6	Manutenzione e riparazione di strade e ponti nazionali, e spese eventuali	7,042,680	»
7	Concorsi obbligatori per opere stradali	60,000	»
7 bis	Sussidi concessi ai comuni ed ai consorzi per opere stradali	356,380	»
	(Approvato.)	<u>7,459,060</u>	»

Acque.

8	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1.a categoria e d'irrigazione	1,090,000	»
9	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2.a categoria	5,368,000	»
10	Spese fisse per assegni e fitti (Opere idrauliche di 1.a categoria e d'irrigazione)	277,000	»

11	Spese fisse per assegni e fitti (Opere idrauliche di 2.a categoria)	827,000	»
12	Concorsi e sussidi per opere idrauliche consortili e comunali	255,000	»
13	Spese eventuali per le opere idrauliche	579,070	»
	(Approvato.)	<u>8,396,070</u>	»

Bonifiche.

14	Assegni, indennità ed altre spese ordinarie per il servizio delle opere di bonifica	200,700	»
	(Approvato.)		

Porti, spiagge e fari.

15	Manutenzione e riparazione dei porti	1,077,230	»
16	Escavazione dei porti	1,968,960	»
17	Personale subalterno pel servizio dei porti	101,160	»
18	Pigione pel servizio dei porti	23,420	»
19	Manutenzione, illuminazione e personale di servizio dei fari	605,650	»
20	Personale in servizio dei fari	167,430	»
21	Sussidi per opere ai porti di 4.a classe (Art. 198 della Legge 20 marzo 1865, Allegato F)	52,440	»
	(Approvato.)	<u>3,996,290</u>	»

Riepilogo delle spese per lavori pubblici.

Real Corpo del Genio civile	2,992,820	»
Strade	7,459,060	»
Acque	8,396,070	»
Bonifiche	200,700	»
Porti, spiagge e fari	3,996,290	»
(Approvato.)	<u>23,044,940</u>	»

Strade ferrate.			
22	Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di Società private (Spese fisse)	395,500	»
23	Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di Società private (Spese variabili)	55,800	»
24	Spese d'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule (Approvato.)	1,239,790	»
		<u>1,691,090</u>	»
Telegrafi.			
25	Personale dei Telegrafi di direzione, manutenzione ed esercizio (Spese fisse)	3,309,180	»
26	Ributuzioni ad incaricati di uffici di 3 ^a categoria, ed ai fattorini in ragione di telegrammi (Spesa d'ordine)	845,100	»
27	Indennità di missioni e surrogazioni, di traslocazione, di cauzione e di traduzione dalle lingue straniere	109,279	»
28	Assegnamento per spese di scrittoio, pigioni, e pernottazioni negli uffici telegrafici (Spese fisse)	284,616	»
29	Spese d'esercizio e di manutenzione	876,600	»
30	Rimborsi alle Amministrazioni estere ed agli uffici telegrafici (Spesa d'ordine)	728,276	»
31	Spese telegrafiche per conto di diversi (Spesa d'ordine)	131,550	»
32	Servizio telegrafico semaforico	179,529	»
	(Approvato.)	<u>6,464,130</u>	»
Poste.			
33	Personale dell'Amministrazione delle poste	3,380,000	»
34	Personale degli uffici di 2 ^a classe	1,690,000	»
35	Personale dei corrieri, dei messaggieri, portatellere e serventi	1,539,990	»
36	Assegnamenti per spese d'ufficio e per pigioni	450,000	»
37	Assegnamenti ai titolari degli uffici postali italiani all'estero	27,810	»
38	Canoni ai Mastri di posta	19,640	»
39	Trasporto delle corrispondenze (Spese fisse)	3,135,000	»
40	Spese variabili per il trasporto delle corrispondenze	1,700,000	»
41	Servizio postale e commerciale marittimo	8,750,500	»
42	Indennità per missioni, traslocazioni di viaggio agli impiegati degli ambulanti e di servizio di notte, ecc.	260,000	»
42 bis	Indennità di giro agli ispettori ed agli impiegati che prestano servizio negli uffici presso le stazioni	60,000	»
43	Spese diverse per il materiale	210,000	»
44	Premio ai rivenditori di francobolli ed ai titolari degli uffici postali di 2 ^a classe sui francobolli da essi venduti (Spesa obbligatoria)	280,000	»
45	Rimborsi alle Amministrazioni postali estere (Spesa d'ordine)	390,000	»
46	Rimborsi ai titolari degli uffici postali per le corrispondenze rinviata, detassate e rifiutate (Spesa d'ordine)	217,000	»
47	Aggio del 25 per cento ai Consoli sulle tasse dei vaglia emessi (Spesa d'ordine)	50,000	»
48	Rimborsi eventuali (Spesa d'ordine)	40,000	»
	(Approvato.)	<u>22,199,940</u>	»
Spese comuni e generali.			
49	Rimborso dei dispacci telegrafici governativi per tutti i servizi dell'Amministrazione centrale e dipendenti.	36,330	»
50	Rimborso alle Società di strade ferrate e di navigazione postale per viaggi dei membri del Parlamento (Spesa obbligatoria)	715,000	»
51	Casuali per servizi dell'Amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti	174,008	»
	(Approvato.)	<u>925,338</u>	»

59	Strada nazionale del Sempione, n. VI - Ri-stauro del ponte sul Toce alla Masone - Novara	4,820
60	Strada nazionale del Sempione, n. VI - Co-struzione di due nuove travate metalliche in sostituzione di quelle esistenti a sinistra del ponte sul Toce alla Masone - Novara. Strada nazionale da Susa in Francia pel Mon-gièvre, n. XII - Costruzione di un ponte in muratura di metri 12 di luce sul torrente Ripa presso l'abitato di Cesana - Torino .	25,000
63	Strada nazionale dello Stelvio, n. III. - Opere sulla destra del fiume Adda, a difesa della strada al disopra della Tresenda fra i chi-lometri 18 e 19 - Sondrio	18,000
65	Strada nazionale da Spezia a Cremona, n. XXII - Allargamento del tratto di strada dal rio Scodoncello al torrente Scodogna, ed allargamento del ponte sopra quest'ul-timo torrente - Cremona	10,000
67	Strada nazionale di San Marino, n. XXIX <i>bis</i> - Sistemazione del primo tronco detto <i>La Cattolica</i> presso la città di Rimini, e cor-rezione di alcune fortissime pendenze del resto della strada - Forlì	23,500
68	Strada nazionale da Firenze a Forlì, n. XXVII - Costruzione di un ponte sul rivo delle Marinare - Firenze	5,100
69	Strada nazionale da Livorno al confine man-tovano, n. XXIV - Costruzione d'un ponte sul torrente Fegana al suo sbocco nel Ser-chio - Lucca (Spesa ripartita)	17,000
70	Strada nazionale da Firenze ad Ancona, n. XXVIII - Rettifica del secondo tratto del cancello Giorgini a metri 35 dopo il ponte sul fosso Cervia - Macerata	70,000
73	Strada nazionale detta di Vallarsa, n. LVI - Sistemazione sopra nuova sede dal tronco dal Pozzo di Fabbrega al Sedere di Thiene - Vicenza	14,800
74	Strada nazionale di San Vito e San Daniele, n. L - Sistemazione del tronco fra Com-menge e Triveriano - Udine	13,000
76	Miglioramento della strada nazionale da Cu-	12,000

Riepilogo della spesa ordinaria.

Amministrazione centrale	728,610
Lavori pubblici	23,044,940
Strade ferrate	1,691,090
Telegrafi	6,464,130
Poste	22,199,940
Spese comuni e generali	925,338
TOTALE della spesa ordinaria	55,054,048

(Approvato.)

TITOLO II.

SPESA STRAORDINARIA.

Spese comuni e generali.

52	Assegnamenti di disponibilità	59,760
53	Maggiori assegnamenti a congruaglio di an-tichi stipendi	54,120
54	Concorso nella pubblicazione del giornale. <i>Il Genio Civile</i>	13,750
55	Trasporto della Capitale da Firenze a Roma	1,523,976
56	Fitto di locale in Roma per uso della Dire-zione generale dei lavori idraulici	9,000
	(Approvato.)	1,660,606

Lavori pubblici.

Strade.

57	Strada nazionale da Aosta in Francia per il Piccolo San Bernardo, n. X - Compimento della linea tra la Thuille ed il confine fran-cese - Torino - (Spesa ripartita)	248,320
58	Strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio, n. XX - Riparazioni straordinarie al tronco di strada fra la regione Valgrana ed il confine piacentino - Pavia	20,000

		Acque.	
77	neo a Ventimiglia pel colle di Tenda, n. XIII - Cuneo	225,000	»
78	Strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio, n. XX - Costruzione dei tronchi in lacuna nelle provincie di Genova, Pavia e Piacenza	1,573,600	»
79	Strada nazionale Tirolese o di Canal di Brenta n. XLV - Costruzione di un ponte stabile sul Brenta a Curarolo lungo il tronco da Padova a Cittadella - Padova (Spesa ripartita)	150,000	»
80	Strada nazionale Collalta da Treviso a Trieste, n. XLIX - Costruzione d'un ponte sul Piave a ponte di Piave - Treviso (Spesa ripartita).	510,840	»
81	Strada nazionale Collalta da Treviso a Trieste, n. XLIX - Costruzione di un ponte sul tagliamento fra San Michele e La tisana - Udine (Spesa ripartita)	140,700	»
82	Strada nazionale del Pulfero, n. LII - Costruzione di un ponte sul torrente Torre - Udine (Spesa ripartita)	167,000	»
83	Strada nazionale del Pulfero, n. LII - Costruzione di un ponte sul torrente Molina - Udine (Spesa ripartita)	73,500	»
84	Costruzione e sistemazione della rete stradale nelle provincie napoletane (Spesa ripartita).	6,601,580	»
85	Apertura e sistemazione della rete stradale nell'isola di Sardegna (Spesa ripartita)	1,827,380	»
86	Compimento della rete stradale di conto nazionale e ricostruzione di ponti sulle strade provinciali di Sicilia (Spesa ripartita)	3,706,450	»
87	Indennità ai proprietari per antiche espropriazioni in Lombardia	32,500	»
88	Sussidi per la costruzione delle strade comunali obbligatorie	4,000,000	»
	Spesa pel completamento della statistica stradale	12,680	»
	(Approvato.)	<u>19,496,770</u>	<u>»</u>
	<i>Opere idrauliche di prima categoria.</i>		
89	Fiumi Brenta e Bacchiglione - nelle provincie di Padova e Venezia - Sistemazione secondo il piano Fossombroni-Paleocapa (Spesa ripartita)	430,000	»
90	Canale di Este-Padova - Costruzione di un magazzino idraulico in Este	10,000	»
91	Fiume Lemene-Venezia - Ricostruzione della briglia in legname che regola la bocca panoramica del diversivo a sinistra del Lemene detto <i>Caramella</i>	25,000	»
92	Fiume Bacchiglione-Vicenza - Ampliamento del magazzino idraulico a Pescarolo	10,000	»
93	Resti passivi del 1867 e precedenti nelle provincie venete e di Mantova. Concorso obbligatorio dello Stato nelle spese consorziali per opere idrauliche	200,000	»
95	Concorso nella spesa di sistemazione dell'ultimo tronco del canale navigabile Bussè in provincia di Verona (Spesa ripartita)	90,000	»
	(Approvato.)	<u>765,000</u>	<u>»</u>
	<i>Opere idrauliche di seconda categoria.</i>		
96	Torrente Quaderna-Bologna - Sistemazione del diversivo del torrente stesso, dal ponte della Fiorentina alla Cassa di colmata dei torrenti Idice e Quaderna	196,660	»
97	Torrente Idice-Bologna - Costruzione di una casa di guardia al passo del Dritto	6,000	»
98	Torrente Quaderna e Cassa di colmata - Bologna - Costruzione di una casa di guardia	6,000	»
99	Fiume Reno - Ferrara - Costruzione di una casa di guardia al Dosso	8,000	»
100	Fiume Bruna - Grosseto - Costruzione di un magazzino idraulico	20,000	»
101	Fiume Lovata - Grosseto - Costruzione di un magazzino idraulico	20,000	»

102	Fiume Po - Mantova - Costruzione di un magazzino idraulico	15,000	»
103	Fiume Oglio - Mantova - Costruzione di un magazzino idraulico	15,000	»
104	Fiume Secchia - Modena - Costruzione di un magazzino idraulico	15,000	»
105	Fiume Panaro - Modena - Costruzione di un magazzino idraulico	15,000	»
106	Fiume Panaro - Modena - Costruzione di tre idrometri.	2,000	»
107	Fiume Gorzone - Padova - Costruzione di un magazzino idraulico ad Anguillara	15,000	»
108	Fiume Adige - Padova - Ampliamento del magazzino idraulico dei Masi	6,000	»
109	Fiume Santerno - Ravenna - Rettifica del tronco fra la botte Montebottone e Bazzine superiore (Spesa ripartita)	60,000	»
110	Fiume Montone - Ravenna - Costruzione di una casa di guardia presso il ponte San Pancrazio	6,000	»
111	Fiume Lamone - Cassa di bonificazione - Ravenna - Costruzione di una casa di guardia	6,000	»
112	Fiume Savio - Ravenna - Costruzione di un magazzino idraulico	8,000	»
113	Po di Tolle - Rovigo - Costruzione di un magazzino idraulico	20,000	»
114	Po di Tolle - Rovigo - Costruzione di caselli di guardia	6,000	»
115	Fiume Adige - Rovigo - Costruzione di caselli di guardia	10,000	»
116	Fiume Adige - Rovigo - Costruzione di un magazzino idraulico centrale	16,000	»
117	Po di Venezia - Rovigo - Costruzione di caselli di guardia	6,000	»
118	Po di Goro - Rovigo - Costruzione di caselli di guardia	9,000	»
119	Fiume Adige - Verona - Costruzione di un magazzino idraulico in Volta Carpi	16,000	»
120	Fiume Adige - Verona - Costruzione di un magazzino idraulico nel quarto tronco detto di Nicesola	16,000	»
	(Approvato.)	518,660	»
<hr/>			
<i>Opere promiscue pel servizio idraulico.</i>			
120 bis	Assestamenti e riparazioni straordinarie alle opere idrauliche in causa della piena del 1872	9,049,810	»
	(Approvato.)		
<hr/>			
<i>Bonifiche.</i>			
121	Lago di Bientina.	226,480	»
122	Mareme Toscane	508,420	»
123	Stagni di Vada e Collemezzano	16,700	»
124	Bacino inferiore del Volturmo e Bagnoli	499,600	»
125	Paludi di Napoli, Volla e contorni.	60,100	»
126	Torrenti di Somma e Vesuvio	192,700	»
127	Torrente di Nola.	80,000	»
128	Regi Lagni.	171,700	»
129	Bacino Nocerino	81,200	»
130	Agro Sarnese.	306,900	»
131	Bacino del Sele	163,700	»
132	Vallo di Diano	223,000	»
133	Stagni di Marcianise	14,800	»
134	Piana di Fondi e Monte San Biagio	40,250	»
135	Lago di Averno	52,700	»
136	Lago Salpi	105,900	»
137	Sahna e Salinella di San Giorgio sotto Taranto	13,100	»
138	Lago di Bivona	29,000	»
139	Piana di Rosarno	22,300	»
140	Piana di San Vittorino	6,800	»
141	Bonificazioni Pontine	37,600	»
	(Approvato.)	2,852,950	»
<hr/>			
<i>Porti, spiagge e fari.</i>			
142	Porto d'Ancona di 1. classe - Prolungamento del molo (Spesa ripartita)	35,970	»
145	Porto di Bari di terza classe - Prima rata della quota di concorso dello Stato nella spesa per la costruzione del porto	175,000	»
146	Porto di Bosa di 3 ^a classe - Costruzione del porto col concorso del Comune (Spesa ripartita)	171,340	»

147	Porto di Catania di terza classe - Prima quota di concorso dello Stato nella spesa per la sistemazione del porto	125,000	164	Porto di Rimini di 3. classe - Prolungamento del molo murato destro	20,000
148	Porto di Castellammare di Stabia di terza classe - Costruzione del molo di protezione (Spesa ripartita)	93,070	165	Porto di Salerno di terza classe - Compimento dell'antemurale (Spesa ripartita)	152,190
150	Porto Corsini di terza classe - Miglioramento del porto (Spesa ripartita)	130,810	166	Porto di Santa Venero di terza classe - Costruzione del porto nel golfo di Santa Eufemia (Spesa ripartita)	399,570
151	Porto di Gallipoli di terza classe - Costruzione delle opere di protezione del porto (Spesa ripartita)	274,380	167	Porto di Savona di terza classe - Costruzione di una darsena per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita)	695,680
152	Porto di Genova di prima classe - Costruzione di banchine per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita)	600,680	167 bis	Porto di Siracusa - Concorso dello Stato nella spesa occorrente per la provvista e collocamento di una grue da 3 tonnellate	3,000
153	Porto di Girgenti di terza classe - Costruzione di un molo nuovo (Spesa ripartita)	300,360	168	Porto di Terracina - Ricarico della scogliera a difesa del molo - Costruzione delle sponde murali del canale, ecc.	1,540
154	Porto di Livorno di prima classe - Costruzione del nuovo porto (Spesa ripartita)	282,900	169	Venezia - Estuario - Compimento delle dighe a Malamocco ed escavazione de' canali di grande navigazione (Spesa ripartita)	262,890
155	Porto di Livorno di prima classe - Prolungamento della via <i>Vittorio Emanuele</i> (Spesa ripartita)	68,800	170	Porto di Viareggio di terza classe - Sistemazione della foce del porto-canale (Spesa ripartita)	96,820
156	Porto di Messina di prima classe - Compimento del bacino di carenaggio (Spesa ripartita)	183,320	170 bis	Provvista e collocamento di tre botti d'ormeggio sulla linea postale da Palermo a Messina	30,000
158	Porto di Messina di prima classe - Ricostruzione di 40 metri di banchina	15,000	171	Fari sul litorale napoletano: Capo Colonna, Capo Polinuro, San Vito e Capo Miseno	50,000
159	Porto di Napoli di prima classe - Prolungamento del molo militare (Spesa ripartita)	800,000	173	Faro all'isola di Capri	1,100
159 bis	Porto di Nisida - Costruzione e collocamento di due boe di ormeggio	16,000		(Approvato.)	5,499,180
160	Porto di Ortona di terza classe - Costruzione di un pennello	12,000		Riepilogo delle spese per lavori pubblici.	
161	Porto di Palermo di prima classe - Opere di difesa alla cala del porto (Spesa ripartita)	368,060	Strade	Opere idrauliche di prima categoria	19,496,770
162	Porto-canale di Pesaro - Compenso a diversi proprietari per occupazione di terreni e danni arrecati in causa dei lavori eseguiti al porto-canale di Pesaro	3,000	Acque	Opere idrauliche di seconda categoria	765,000
162 bis	Porto di Porto-Ferraio - Costruzione e collocamento di una boa d'ormeggio	5,700	Bonifiche	Opere promiscue pel servizio idraulico	9,049,810
163	Porto di Reggio di terza classe - Prima rata della quota di concorso dello Stato nella spesa per la costruzione del porto	125,000	Porti, spiagge e fari		2,852,950
				(Approvato.)	5,499,180
					38,182,370

Strade ferrate.		
174	Spese di sorveglianza tecnica delle strade ferrate in costruzione (Spese fisse)	315,500 »
175	Spese di sorveglianza tecnica delle strade ferrate in costruzione (Spese variabili)	105,540 »
176	Spese per la Commissione di liquidazione della contabilità arretrata delle ferrovie dell'Alta Italia	34,000 »
177	Ferrovia del litorale ligure	11,387,720 »
177bis	Ferrovia Ligure - Pagamento delle somme dovute alla Società concessionaria della costruzione di detta ferrovia, e per essa alla Società generale del Credito mobiliare Italiano	8,850,000 »
178	Costruzione della ferrovia da Savona a Bra e da Cairo ad Acqui (4. rata del prezzo dei lavori)	9,174,530 »
179	Ferrovia Asciano-Grosseto - Spese per lavori di compimento e per liquidazione a saldo degli accollatori	510,600 »
180	Costruzione delle strade ferrate calabro-sicule	30,507,300 »
181	Costruzione della stazione di Venezia (4. rata di rimborso alla società ferroviaria dell'Alta Italia)	447,533 »
182	Concorso del Governo nella spesa per la costruzione della ferrovia del San Gottardo (legge 3 luglio 1871, n. 311, 2. serie)	1,666,667 »
183	Concorso del Governo nella spesa di costruzione del ponte sul Po della ferrovia Modena-Mantova per Borgoforte (legge 1. dicembre 1870, n. 6094)	650,000 »
184	Acquisto dalla società delle ferrovie Romane della linea da Firenze a Massa per Pistoia (Settima ed ottava rata del prezzo d'acquisto)	9,682,260 »
185	Concorso del Governo nella spesa per la ferrovia da Bussoleno a Bardonneche (1. rata).	4,000,000 »
186	Concorso del Governo nelle spese per la costruzione della ferrovia Monza-Calolzio - Sussidio alla società Briantea, concessionaria di detta ferrovia (Legge 17 maggio 1872, n. 824)	400,000 »
187	Continuazione dei lavori di costruzione della ferrovia da San Severino ad Avellino	1,500,000 »
188	Esecuzione di lavori ferroviari nelle provincie venete	376,190 »
189	Spesa a saldo della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie dello Stato nelle antiche provincie, cedute alla Società dell'Alta Italia in forza della legge 14 maggio 1865, n. 2279 (Approvato.)	176,150 »
Poste.		79,783,990 »
190	Indennità alla Società di navigazione Adriatico-Orientale per rescissione delle convenzioni stipulate col Governo italiano, sanzionate colle leggi 3 agosto 1862, 23 agosto 1868 e 20 giugno 1871	2,000,000 »
<i>Capitoli aggiunti per residui dell'anno 1872 e retro, non aventi riferimento a quelli inscritti nello stato di prima previsione pel 1873.</i>		
Spese comuni e generali.		
191	Trasporto della capitale da Firenze a Roma (Indennità agli impiegati dell'amministrazione centrale - Spese per l'acquisto e adattamento di mobili ed altre accessorie)	1,700 »
192	Trasporto della capitale da Torino a Firenze - Lavori	32,560 »
193	Monumento alla memoria del Magnanimo Re Carlo Alberto in Torino	28,910 »
(Approvato.)		63,170 »
Lavori pubblici.		
<i>Strade.</i>		
195	Strada nazionale di Valle Roja, n. XV - Sistemazione del tratto fra l'abitato di Airola ed il confine francese - Porto Maurizio	69,900 »

196	Strada nazionale da Torino alla Svizzera per il Gran San Bernardo, n. IX - Sistemazione dei tronchi fra Montalto e Borgofranco	107,780	207	Strada nazionale Bellunese, n. XLVIII - Sistemazione del tratto attraversante il torrente Cubbia fra il ponte sul Cismon e l'abitato di Arsiè (Belluno)	15,220
197	Strada nazionale da Alessandria al Gran San Bernardo, confine svizzero, n. IX - Sistemazione del secondo tronco in circondario d'Ivrea fra il rivo Chiusuma ed il tratto già sistemato presso la rupe Bandesia.	29,840	208	Strada nazionale Bellunese n. XLVIII - Sistemazione e miglioramento del tronco di strada denominata la <i>Riva di S. Maria Madalena</i> presso Castelnovo (Belluno)	12,990
198	Strada nazionale da Alessandria al Gran San Bernardo, confine svizzero, n. IX - Ristaurazione in muratura del ponte sul torrente Valgrisana	15,400	209	Strada nazionale Bellunese, n. XLVIII - Ricostruzione e miglioramento del tronco di strada nella località denominata la Riva di Belluno, fra Feltre e Buero (Belluno)	20,000
199	Strada nazionale dello Stelvio, n. III - Ricostruzione di due paravalanghe in legno nel tronco da Bormio alla quarta casa di ricovero, e diverse altre opere di riordinamento della strada (Sondrio)	28,000	210	Trasporto di fondi dai capitoli dal 67 al 72 del Bilancio 1868 (Treviso, Udine e Vicenza)	24,140
200	Strada nazionale del Tonale, n. II - Ricostruzione di un tronco in Val Camonica, allo sbocco del fiume Oglio nella Valle Rabbia, e costruzione in muratura del ponte Dazza (Brescia)	25,040	211	Strada nazionale da Fano al confine romano detta già Lauretana - Costruzione del ponte sul Potenza presso le rovine dell'Elvia (Macerata)	6,000
201	Spese straordinarie per le strade già provinciali nella Liguria, nel Piemonte e nella Sardegna	17,930	212	Strada nazionale Sannitica - Rettifica del tronco fra la via Croce ed il primo rettilineo della Piana di Sepino (Campobasso)	37,870
202	Strada nazionale da Spezia a Cremona, n. XXIII - Opere di riparazione per assicurare il passaggio fra le sommità delle svolte di Pian-tonia ed il bosco della Maddalena, minacciate d'interruzione da considerevoli frane (Parma)	18,000	213	Lavori straordinari alle strade nazionali nella Provincia di Roma	17,840
203	Strada nazionale dal Modenese al Fiorentino per l'Abetone, n. XXV - Ricostruzione del ponte sul torrente Limestre ad un sol arco (Firenze)	25,000	214	Strada nazionale da Cuneo alla Francia per il colle dell'Argentera, n. XIV - Compimento dei tronchi in lacuna	60,440
204	Strada nazionale da Firenze ad Ancona, numero XXVIII - Rettifica del tratto dal ponte S. Salvatore al cancello Giorgini (Macerata)	14,170	215	Resti passivi del 1861 e precedenti per le provincie toscane (Servizio stradale)	37,560
205	Strada nazionale da Verona a Modena, n. XLII - Ricostruzione del ponte Molino sul Tartaro (Verona)	30,000	216	Resti passivi del 1867 e precedenti delle provincie venete e di Mantova (Servizio stradale)	24,200
206	Strada nazionale d'Aprica - Costruzione del tronco da Eddolo fino alla Tresenda (Brescia e Sondrio)	8,290	217	Strada nazionale del Monginevra, n. XII - Riforma di tratti saltuari	2,500
			218	Strada nazionale del Monginevra, n. XII - Trasporto di un tratto fuori dell'abitato di Chiomonte (Torino)	1,500
			219	Strada nazionale dello Stelvio, n. III - Sistemazione al passo della Porrettina (Sondrio)	3,730
			221	Strada nazionale Bellunese, n. XLVIII - Sistemazione della riva di Pezze a San Gabriele presso Busche (Belluno)	3,780
			222	Strada nazionale di Alemagna, n. XLVII - Ricostruzione del ponte sul Piave a Capo di Ponte nelle Alpi (Belluno)	28,560

223	Strada nazionale Tirolese o di Canal di Bren- ta, n. XLV - Allargamento del tratto a San Marino presso San Lorenzo (Vicenza) . . .	2,990	235	Fiume Oglio - Mantova - Costruzione di un ma- gazzino idraulico nelle vicinanze di Gazzuolo	12,000
225	Strada nazionale del litorale da Genova al confine francese, n. XVIII — Costruzione di un ponte sul torrente Roja presso Ven- timiglia	43,410	236	Fiume Mincio - Mantova - Costruzione di un magazzino idraulico nei pressi di Follonica .	10,000
226	Strada nazionale da Arona alla Svizzera per Pallanza, num. VII — Compimento della linea fino al confine svizzero fra Cannobio ed il torrente Valmara (Novara)	16,440	237	Fiume Ronco - Ravenna - Costruzione di una casa di guardia in un punto centrale da determinarsi	10,000
227	Strada nazionale da Pavia al Mantovano - Co- struzione di un ponte di chiatte sul Po fra Viadana e Brescello (Cremona e Reggio Emilia)	6,394	238	Fiume Po - Rovigo - Ampliamento del magaz- zino idraulico di Polesella	10,000
228	Strada nazionale di Valle Pregallia - Costru- zione della strada da Chiavenna al confine svizzero verso Castasegna (Sondrio)	960	240	Fiume Po - Ramo detto Goro - Rovigo - Costru- zione di un magazzino idraulico in Ariano	19,500
229	Riparazioni urgenti eseguite a strade nazio- nali per guasti cagionati dalle alluvioni del 1868 (Emilia, Lombardia e Piemonte) . . .	20,671	242	Riparazione e sistemazione delle opere idrau- liche danneggiate dalle piene straordinarie dell'autunno 1868	454,430
229 bis	Strada nazionale da Firenze a Forlì, n. XXVIII - Ricostruzione di un tratto presso la rupe Pantera (Firenze)	122	243	Fiume Montone - Forlì - Costruzione di un al- loggiamiento idraulico con magazzino . . .	6,300
229 ter	Resti passivi del 1861 e precedenti per le pro- vincie napoletane	7,803	244	Fiume Ombrone - Grosseto - Sistemazione del quinto e sesto tronco dell'arginatura destra e lavori a due magazzini idraulici	10,400
	(Approvato.)	784,470	245	Fiume Brenta - Padova - Piccola fabbrica da erigersi a Conche presso Codevigo per ri- covo dell'ingegnere di sezione e del per- sonale idraulico in tempo di piena	4,000
	<i>Acque.</i>		246	Canale Cavetta - Ricostruzione del ponte di legno a Cava Zuccherina	13,000
230	Canale-naviglio di Modena — Costruzione di un magazzino idraulico nei pressi di Bastiglia.	12,000	247	Val di Chiana - Sistemazione idraulica - Arezzo - Lavori al canale maestro nei recinti di colmata dei torrenti Foenna e Salarco .	12,000
231	Canali Cavetta e Revedoli - Venezia - Allar- gamento ed approfondamento dei canali per la navigazione	20,000	249	Canale Martesana e fossa interna di Milano - Pavimentazione del fondo del canale nel tronco tra il ponte di Colombiolo e Cernusco	18,000
232	Fiume Reno - Ferrara - Ampliamento del ma- gazzino idraulico di San Prospero	10,000	252	Fiume Po — Provincia di Piacenza — Costru- zione d'un magazzino idraulico in un punto centrale da determinarsi	16,000
233	Concorsi e sussidi a termini di legge per opere idrauliche di terza e quarta categoria danneggiate dalle piene del Po, del Ticino e dell'Adige nel 1872	150,000	254	Fiume Po - Mantova - Costruzione di un ma- gazzino idraulico nella sezione di Sab- bioneta	16,000
234	Fiume Po — Mantova — Costruzione di un magazzino idraulico nella sezione di Revere	16,000	255	Torrente Parma, provincia di Parma, costru- zione di cinque idrometri lungo il torrente, tre a sinistra e due a destra	3,200
			257	Fiume Secchia — Provincia di Mantova - Costruzione di un magazzino idraulico nella sezione di San Benedetto	16,000
			258	Fiume Sile - Provincia di Venezia - Costru-	

259	zione di un magazzino idraulico a Cava-Zuccherina	7,800	»	278	Porto di Siracusa di 3. classe - Costruzione di scali di alaggio e banchina.	7,450	»
260	Lavori straordinari per la navigazione del Tevere	2,720	»		(Approvato.)	247,679	»
261	Fiume Po - Ferrara - Costruzione di una coronella in Guardia Ferrarese di fronte ai tre froldi uniti all'argine destro, detti <i>Antonelli, Nugarolo</i> e <i>San Guglielmo</i> , ed altra coronella detta di <i>Capo d'Argine</i>	2,800	»		Riepilogo delle spese per lavori pubblici. (<i>Capitoli aggiunti.</i>)	784,476	»
265	Fiume Reno - Ferrara - Costruzione di una stalla e rimessa per gli alloggiamenti Idraulici di Argenta e di Sant'Alberto.	3,200	»		Strade	855,350	»
	(Approvato.)	855,350	»		Acque	206,840	»
					Bonifiche	247,679	»
					Porti, spiagge e fari	2,094,339	»
					(Approvato.)		
					Ferrovie.		
264	Concorso nel bonificamento delle Valli Grandi Veronesi ed Ostigliesi - Concorso dello Stato al decimo della spesa.	22,440	»	279	Liquidazione dei conti e transazioni di liti fra il Governo e la Società delle ferrovie Romane fino a tutto giugno 1868	1,829,980	»
265	Bonificazione dell'Agro Brindisino - Legge 30 giugno 1872, n. 910	181,900	»	280	Concorso del Governo nella spesa della traversata di Mantova della ferrovia Mantova-Modena per Borgoforte	150,000	»
265bis	Paludi di Terratizzo	2,500	»	281	Concorso dello Stato nella spesa occorrente per le esperienze da farsi su di un tratto di strada fra il confine italiano e Lanslebourg del sistema funicolare inventato dall'ingegnere Agudio	50,000	»
	(Approvato.)	855,350	»		Tronco da San Nicolò a Piacenza	11,150	»
					Ferrovia Napoli-Ceprano	20,000	»
269	Porto di Cotrone di 2. classe - Costruzione di una banchina in legno	11,200	»	284	Ferrovia Sarno-San Severino	10,000	»
271	Faro all'isola di Tavolara - Costruzione del faro e provvista delle macchine di illuminazione.	13,330	»	285	Ferrovie Calabro-Sicule - Compimento dei lavori di costruzione appaltati all'impresa Vitali, Charles, Picard e Comp., giusta gli articoli 3 e 14 della legge 31 agosto 1868, n. 4587	1,006,790	»
272	Porto di Brindisi di 1. classe - Grande re-staurazione	154,990	»	286	Traforo del Moncenisio (Legge 15 agosto 1857, n. 311)	343,989	93
273	Porto di Ortona di 3. classe - Prolungamento del molo	35,349	»	287	Differenza fra la spesa e la rendita derivante dall'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule dal 1° settembre 1868 al 31 dicembre 1869	17,880	»
274	Porto di Palermo di 1. classe - Prolungamento del molo	12,670	»		(Approvato.)	3,439,789	93
275	Fari alle isole di Pianosa e della Formica Maggiore di Montecristo. Costruzione di un quartiere per abitazione dei fanalisti ed opere di consolidamento	8,960	»				
276	Porto di Ancona di 1. classe - Costruzione di un bacino di carenaggio	3,730	»				

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Ministro della Marina metteremo ora in discussione il bilancio del Ministero della Marina.

MINISTERO DELLA MARINA

TITOLO I.

SPESA ORDINARIA

Amministrazione centrale.

1	Ministero (Personale)	356,682	»
2	Ministero (Materiale)	22,300	»
3	Consiglio superiore di Marina	82,928	»
		<hr/>	
Se non si fanno osservazioni, si approva.		461,910	»
		<hr/>	

(Approvato.)

Armamenti navali.

4	Navi in armamento ed in disponibilità	2,236,351	»
		<hr/>	

(Approvato.)

Marina militare.

5	Stato Maggiore generale della Regia Marina.	2,338,132	»
6	Corpo del Genio navale	204,670	»
7	Commissariato generale della Regia Marina	611,594	»
8	Corpo sanitario militare marittimo	412,250	»
9	Corpo Reale Equipaggi	3,635,294	»
10	Corpo Reale Fanteria Marina	1,218,510	»
11	Pane e viveri	3,667,663	»
12	Casermaggio, corpi di guardia, ed illuminazione	233,085	»
13	Giornate di cura e materiali d'ospedale	371,579	»
14	Distinzioni onorifiche	120,375	»
		<hr/>	
Totale		12,813,152	»

(Approvato.)

Telegrafi.

288	Riordinamento e m.glioramento della rete telegrafica	25,720	»
		<hr/>	

(Approvato.)

Riepilogo dei capitoli aggiunti.

Spese comuni e generali	63,170	»
Lavori pubblici	2,094,339	»
Strade ferrate	3,439,789	93
Telegrafi	25,720	»
		<hr/>
(Approvato.)	5,623,018	93
		<hr/>

Riepilogo della spesa straordinaria.

Spese comuni e generali	1,660,606	»
Lavori pubblici	38,182,370	»
Strade ferrate	79,783,900	»
Poste	2,000,000	»
Capitoli aggiunti	5,623,018	93
		<hr/>

TOTALE della spesa straordinaria 127,249,984 93

(Approvato.)

Riepilogo Generale

TITOLO I. — Spesa ordinaria	55,054,048	»
TITOLO II. — Spesa straordinaria	127,249,984	93
		<hr/>

Totale 182,304,032 93

(Approvato.)

TITOLO II.

<i>Servizio del materiale.</i>		
15	Legnami diversi	1,651,529 »
16	Canape, cavi, stoppa ed altri materiali	993,292 »
17	Materie grasse e resinose, droghe e colori	591,456 »
18	Macchine, metalli, utensili ecc.	2,954,766 »
19	Artiglierie e munizioni	462,659 »
20	Carbon fossile ed altri combustibili	1,974,697 »
21	Mercedi agli operai	3,813,015 »
22	Conservazione dei fabbricati	401,291 »
23	Fitto di bacini, scali di alaggio e di locali	12,000 »
24	Riproduzione del naviglio	7,194,186 »
	(Approvato.)	20,048,891 »
<i>Servizi diversi.</i>		
25	Scuole di Marina	236,703 »
26	Servizio scientifico (Personale)	211,452 »
27	Servizio scientifico (Materiale)	240,887 »
28	Spese di giustizia	80,571 »
29	Spese giuridiche di patrocinio legale	24,567 »
30	Spese diverse pel servizio del Genio militare	15,441 »
31	Noli, trasporti e missioni	96,465 »
32	Assegnamenti diversi	26,945 »
	(Approvato.)	933,031 »
<i>Marina mercantile.</i>		
33	Corpo delle Capitanerie di porto	644,454 »
34	Conservazione dei fabbricati	23,396 »
35	Fitto di locali ad uso delle Capitanerie di porto	20,078 »
36	Spese varie per la Marina mercantile	130,649 »
	(Approvato.)	818,577 »
<i>Spese comuni.</i>		
37	Dispacci telegrafici governativi	22,414 »
38	Casuali	73,486 »
	(Approvato.)	95,990 »
<i>SPESA STRAORDINARIA</i>		
39	Maggiori assegnamenti	1,226 »
40	Assegnamenti di aspettativa e disponibilità	132,000 »
41	Lavori pel riordinamento ed ingrandimento dell'arsenale di Venezia	2,000,000 »
41 bis	Per adattamento di un locale ad ufficio di porto sull'estuario di Venezia	10,000 »
<i>Capitoli aggiunti per residui 1872 e retro non aventi riferimento a quelli inscritti nello Stato di prima previsione pel 1873.</i>		
42	Miglioramento dell'armamento delle navi cozzate in costruzione	61,024 »
43	Arsenale di Spezia	1,838,661 »
44	Ultimazione di costruzioni navali	1,431,350 »
45	Trasporto della Capitale da Firenze a Roma (Indennità agli Impiegati dell'Amministrazione centrale) Spese per l'adattamento di mobili ed altre accessorie	5,736 »
46	Miglioramento dell'armamento delle navi cozzate già in mare	38,232 »
47	Trasformazione delle carabine della Reale Marina in armi a retrocarica	15,978 »
48	Primo approvvigionamento dell'Arsenale di Venezia	5,964 »
49	Residuo fondo per costruzioni navali assegnato con Leggi anteriori a quella del 18 maggio 1865	4,302 »
50	Regolarizzazione dei pagamenti fatti dal Tesoro Napoletano-Siculo e dalla Depositeria di Firenze	10,556 »
	(Approvato.)	5,555,029 »

Riepilogo

TITOLO I. — Spesa ordinaria.

Amministrazione centrale	461,910	»
Armamenti navali	2,236,351	»
Marina militare	12,813,152	»
Servizio del materiale	20,048,891	»
Servizi diversi	933,031	»
Marina mercantile	818,577	»
Spese comuni	95,900	»
	<hr/>	
	37,407,812	»

TITOLO II. — Spesa straordinaria 5,555,029 »

TOTALE 42,962,841 »

(Approvato).

PRESIDENTE. Domani al tocco riunione degli uffici per l'esame del progetto di legge oggi presentato dal Presidente del Consiglio e alle 2 seduta pubblica per la continuazione dell'ordine del giorno. La seduta è sciolta (ore 5 3/4).

