

LXXX.

TORNATA DELL'8 LUGLIO 1881

Presidenza del Presidente **TECCHIO.**

SOMMARIO. — *Omaggi — Congedi — Convalidazione dei titoli dei nuovi Senatori Giuliani e Orsini — Giuramento dei Senatori Faraldo, Calcagno, Griffini, Consiglio, Bertolini e Orsini — Proposta del Senatore Gadda per modificazione al Regolamento giudiziario del Senato — Presentazione di progetti di legge: 1. per modificazioni delle tabelle annesse alla legge 19 marzo 1874; 2. per aumento di fondo per gli assegni stabiliti dalla legge 4 dicembre 1879; 3. per la soppressione della quarta classe degli scrivani locali iscritti nello specchio N. 12, annesso alla legge 19 marzo 1874; 4. pel censimento generale dello Stato — Istanza dei Senatori Gadda e Sacchi V. per dichiarazione d'urgenza sopra due progetti di legge — votazione per la nomina di due membri alla Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi Senatori; per la nomina di un Commissario alla Giunta d'inchiesta per la marina mercantile, e sopra i seguenti progetti di legge: Attuazione nell'interno del Regno del servizio dei pacchi postali non eccedenti il peso di tre chilogrammi ed il volume di 20 decimetri cubici; Convenzione dell'Unione universale delle Poste per lo scambio dei piccoli pacchi postali senza dichiarazione di valore; leva militare sui giovani nati nel 1861; Contratto di permuta di un tratto di terreno di proprietà del Comune di Savona con altro demaniale; Convalidazione di decreto reale di prelevamento dal fondo per le spese impreviste per l'anno 1880; Aggregazione del Comune di Scerni in provincia di Chieti al mandamento di Casalbordino; Stabilimento definitivo della Pretura nel Comune di Asso, Provincia di Como, Aggregazione dei Comuni di Calatabiano e Fiumefreddo di Sicilia al mandamento di Giarre — Risultato delle votazioni — Ritiro dell'interpellanza Pantaleoni sull'indirizzo della politica interna — Discussione del progetto di legge per modificazioni agli stanziamenti di cui all'articolo 25 della legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie — Osservazioni del Ministro dei Lavori Pubblici, del Senatore Saracco, Relatore, e del Ministro delle Finanze — Approvazione dei tre articoli del progetto — Risultato della votazione per la nomina dei due membri alla Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi Senatori, e di un Commissario alla Giunta d'inchiesta sulla marina mercantile — Discussione del progetto di legge per la costruzione di nuove opere straordinarie stradali ed idrauliche nel quindicennio 1881-1895, cui prendono parte il Senatore Brioschi, Relatore, il Ministro dei Lavori Pubblici, i Senatori Majorana-Calatabiano, Gadda, Saracco, Pecile e i Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e delle Finanze — Approvazione degli articoli e delle tabelle annesse al progetto.*

La seduta è aperta alle ore 2 25.
Sono presenti i Ministri dell'Interno, delle Finanze, dell'Agricoltura, Industria e Commercio, della Guerra e dei Lavori Pubblici.

Il Senatore, *Segretario*, **CASATI** dà lettura del processo verbale della tornata antecedente, il quale è approvato.

Atti diversi.

Lo stesso Segretario dà lettura del seguente elenco di omaggi.

Fanno omaggio al Senato:

Il signor Lamponi Gioacchino, delle sue *Notizie sul lago Fucino e sull'Agrò Romano*;

Il D. G. Malusardi, di un suo scritto intitolato: *Alcune pagine di astronomia dedotta dalla mitologia*;

Il Senatore commendatore Tamaio, di uno *Scritto di Vincenzo Savorini, sulle condizioni economiche e morali dei lavoratori nelle miniere di zolfo, e degli agricoltori della provincia di Girgenti*;

Il Senatore commendatore Pecile, dei *Capitoli dell'arte della lana in Pordenone, 1516-1529*;

Il Regio Sovrintendente degli Archivi veneti, della *Statistica degli Archivi della regione veneta*;

Il Senatore commendatore De Simone, di un suo libro *Sul riordinamento delle Opere pie della città di Napoli*;

Il Conte di Castelmola D. Onorato Gaetani d'Aragona, delle sue *Memorie storiche della città di Gaeta*;

La Direzione generale delle gabelle, della *Statistica delle fabbriche di spirito, birra, acque gazose, ecc., dal 1° gennaio al 30 aprile 1881*;

Il Ministro di Agricoltura e Commercio, delle *Notizie intorno alle condizioni dell'agricoltura negli anni 1878-79*;

Il Capitano medico Eugenio Bellina, di uno *Specchio di composizione del treno-ospedale*;

Il Prefetto di Mantova, degli *Atti di quel Consiglio provinciale del 1880*.

Il Senatore Norante chiede il congedo di un mese e il signor Senatore Giustiniani di 15 giorni per motivi di salute, che viene loro dal Senato accordato.

Convalidazione dei titoli dei Senatori Galiani e Orsini.

PRESIDENTE. Prego ora i membri della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi Senatori di prendere i loro posti, e invito il Relatore Senatore Pallavicini a riferire circa la nomina dei nuovi Senatori Commendatore Francesco di S. Lucido e avvocato Tito Orsini.

Senatore PALLAVICINI, Relatore. Con reali

decreti in data del 12 giugno decorso vennero nominati Senatori del Regno il commendatore Francesco Giuliani di S. Lucido e l'avvocato Tito Orsini, siccome appartenenti ambidue alla categoria 21^a dell'art. 33 dello Statuto.

La vostra Commissione, dall'esame dei titoli rispettivamente presentati, ha riscontrato che entrambi hanno pagato nei tre anni anteriori alla nomina una quota d'imposta erariale superiore alle lire tremila, ed hanno altresì oltrepassato l'età di quarant'anni. Onde ravvisando adempiute nei due nuovi nominati le condizioni prescritte dallo Statuto, vi propone di pronunciare la loro ammissione.

PRESIDENTE. Se nessuno fa opposizione, pongo ai voti le conclusioni della Commissione, le quali sono per la convalidazione delle nomine a Senatori dei signori commendatore Giuliani Francesco (di S. Lucido) e avvocato Tito Orsini.

Chi intende approvare queste conclusioni, è pregato di sorgere.

(Approvato).

Giuramento dei Senatori Faraldo, Calcagno, Griffini, Consiglio, Bertolini e Orsini.

PRESIDENTE. Mi viene riferito che è presente nelle sale del Senato il nuovo Senatore commendatore Carlo Faraldo, la cui nomina venne già convalidata.

Prego i signori Senatori Magni ed Allievi a volerlo introdurre nell'Aula per la prestazione del giuramento.

(Il nuovo Senatore commendatore Carlo Faraldo viene introdotto nell'Aula e presta giuramento secondo la formola consueta).

PRESIDENTE. Do atto al signor commendatore Carlo Faraldo del prestato giuramento, lo proclamo Senatore del Regno, ed entrato nel pieno esercizio delle sue funzioni.

Mi viene pure riferito che si trova nelle sale del Senato il signor Giuseppe Calcagno, del quale in una precedente tornata venne convalidata la nomina a Senatore del Regno.

Prego i signori Senatori Manzoni e Patermostro d'introdurlo nell'Aula per la prestazione del giuramento.

(Il Senatore Giuseppe Calcagno viene introdotto nell'Aula e presta giuramento secondo la consueta formola).

PRESIDENTE. Do atto al signor Giuseppe Cal-

cagno del prestato giuramento, lo proclamo Senatore del Regno ed entrato nel pieno esercizio delle sue funzioni.

Anche il signor Griffini avvocato Luigi, del quale in una precedente tornata venne convalidata la nomina a Senatore del Regno, trovasi nelle sale del Senato.

Invito i signori Senatori Sanseverino e Pecile d'introdurlo nell'Aula per la prestazione del giuramento.

(Il Senatore Griffini viene introdotto nell'Aula e presta giuramento nella formola consueta).

PRESIDENTE. Do atto al signor Senatore Griffini del prestato giuramento, lo proclamo Senatore del Regno ed entrato nel pieno esercizio delle sue funzioni.

Trovassi pure nelle sale del Senato il nuovo Senatore comm. Davide Consiglio la cui nomina a Senatore venne già convalidata.

Prego i signori Senatori Paternostro e Caccia d'introdurlo nell'Aula.

(Il Senatore Davide Consiglio viene introdotto nell'Aula e presta il giuramento nella formola consueta).

PRESIDENTE. Do atto al signor Senatore Davide Consiglio del prestato giuramento, lo dichiaro Senatore del Regno ed entrato nel pieno esercizio delle sue funzioni.

Trovassi anche nelle sale del Senato il signor comm. Bertolini Vincenzo del quale venne in altra tornata convalidata la nomina.

Prego i signori Senatori Saracco e Dossena di volerlo introdurre nell'Aula per la prestazione del giuramento.

(Viene introdotto il Senatore Bertolini nell'Aula e presta giuramento nella consueta formola).

PRESIDENTE. Do atto al signor Senatore Vincenzo Bertolini del prestato giuramento, lo dichiaro Senatore del Regno ed entrato nel pieno esercizio delle sue funzioni.

Essendo pure presente nelle sale del Senato il signor avvocato Tito Orsini, prego i signori Senatori Saracco e Brioschi di volerlo introdurre nell'Aula per la prestazione del giuramento.

(Introdotta nell'Aula il Senatore Tito Orsini, presta giuramento nella formola consueta).

PRESIDENTE. Do atto al signor Senatore Tito avvocato Orsini del prestato giuramento, lo

proclamo Senatore del Regno ed entrato nel pieno esercizio delle sue funzioni.

Do lettura al Senato di alcune proposte di modificazioni al nostro Regolamento per l'alta Corte di giustizia, del Senatore Gadda.

« Onorevoli Senatori!

« Io mi permetto di proporre che sia modificato l'articolo terzo del Regolamento 7 maggio 1870, pel Senato costituito in alta Corte di giustizia, nel modo seguente:

« Art. 3. Le querele o denunzie dei privati « contro un Senatore incolpato di reato comune « dovranno presentarsi all'autorità giudiziaria, « che in Camera di Consiglio delibererà se non « abbia luogo a procedersi, o se debba tras- « mettere gli atti alla Presidenza del Senato. « Pervenendo tale comunicazione al Presidente, « questi dichiara con ordinanza, ecc. »

« Le ragioni di questa mia proposta già ebbi l'onore di esporle brevemente in Senato nella seduta dell'11 maggio prossimo passato. Io pensava che avrei potuto svolgerla nell'occasione che si dovranno discutere alcune modificazioni all'altro Regolamento per le ordinarie funzioni del Senato; e ciò sia per l'affinità dell'argomento, sia per mantenere a questa mia proposta le più modeste apparenze. La Presidenza però ha creduto in quella seduta d'invitarmi a tenere separata la presente mozione dalla trattazione per le modifiche all'altro Regolamento, e quindi di buon grado vengo ora col procedimento che mi venne indicato ad esporre tale domanda di modificazione al detto Regolamento dell'alta Corte.

« Le ragioni di questa proposta sono rese evidenti da una replicata esperienza. Attualmente la denuncia di un privato contro un Senatore per un reato comune, sia che venga dal querelante fatta direttamente al Senato, sia che venga presentata all'autorità giudiziaria, che la trasmette alla Presidenza, produce la conseguenza che, per quanto sia infondata la querela, il nome di quel Senatore con poco decoro suo e del Senato subisce per un lungo periodo di tempo una pubblica accusa.

« Non mi trattengo a dimostrare la realtà di questo inconveniente, poichè ciascuno di noi sa che il Presidente, al ricevere una simile querela, deve convocare una Commissione spe-

ziale: questa delibera di richiedere il Ministro di Grazia e Giustizia onde deleghi un funzionario giudiziario che compia presso la Commissione senatoria le funzioni di pubblico ministero; il Guardasigilli elegga il magistrato e ne fa partecipazione di ufficio; l'incaricato del pubblico ministero deve recarsi al Senato, esaminare la querela, studiarne le conclusioni e proporle in seduta della Commissione. Tutte queste pratiche prendono molto tempo e passano per diversi Dicasteri, promuovendo commenti ed eccitando colla pubblicità quella morbosa aspettazione che produce naturalmente la probabilità di un processo innanzi all'alta Corte.

« Tuttociò è evidentemente dannoso al Senato e contrario allo spirito della disposizione statutaria. È dannoso al Senato, inquantochè affievolisce con queste minute procedure per querele infondate di reati comuni il concetto della sua vera ed elevatissima missione giudiziaria, che è quella di giudicare costituito in alta Corte per *crimini di alto tradimento o di attentato alla sicurezza dello Stato e per giudicare i Ministri accusati dalla Camera dei Deputati* (Art. 36 dello Statuto). L'attuale procedimento è dannoso poi alla persona del Senatore, inquantochè questi viene a soffrire di un procedimento che ogni altro cittadino non subisce: infatti per ogni altro cittadino, colpito da una querela infondata, viene subito pronunciato in Camera di Consiglio, senza provocare alcuna pubblicità, *non farsi luogo a procedere*. Dobbiamo anche considerare che trattasi di un privilegio; si crea un foro speciale contrariamente a tutto lo spirito delle nostre istituzioni, onde la interpretazione deve essere restrittiva e tale che meno possibilmente si scosti dal diritto comune.

« Non credo che alla mia proposta si possa fare la obiezione di rimettere il giudizio di un Senatore alla autorità giudiziaria, menomando il privilegio stabilito per i Senatori dall'art. 37 dello Statuto, inquantochè l'autorità giudiziaria dovrebbe rimettere la querela al Presidente ogni volta non si trovi di immediatamente dichiararla insufficiente. Se non si trattasse di una disposizione contenuta nello Statuto fondamentale del Regno, io reputerei che sarebbe opportuno l'abbandono di questo foro privilegiato, potendo abbastanza tutelarsi la indipen-

denza ed il decoro dei membri di un Corpo legislativo dalla disposizione dell'art. 45 dello stesso Statuto, che riguarda i Deputati e che potrebbe estendersi ai Senatori.

« Trattandosi però che si dovrebbe con ciò toccare allo Statuto, non è il caso che vi si possa portare la mano. Basterebbe, a mio avviso, per togliere o diminuire di molto gli inconvenienti lamentati, la lieve modificazione al Regolamento dell'alta Corte, che io ho avuto l'onore di proporre.

« Prego il Senato di volere esaminare tale proposta, e quando gli risulti opportuna, volerla sancire con una sua deliberazione.

« GADDA, *Senatore* ».

Senatore CHIESI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CHIESI. Io sarei d'avviso che per lo studio della proposta di modificazione al nostro Regolamento giudiziario fatta dal Senatore Gadda, fosse nominata dal signor Presidente una Commissione di cinque membri, coll'incarico di prender la proposta stessa in attento esame e di riferirne, affinchè il Senato possa a tempo opportuno prendere una decisione in proposito.

PRESIDENTE. Chi intende di approvare la proposta fatta dal Senatore Chiesi, di dare cioè facoltà al Presidente di nominare una Commissione di cinque membri per l'esame della proposta di modificazione al nostro Regolamento interno per l'alta Corte di giustizia presentata dal Senatore Gadda, è pregato di sorgere.

(Approvato).

Presentazione di quattro progetti di legge.

FERRERO, *Ministro della Guerra*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il signor Ministro della Guerra ha la parola.

FERRERO, *Ministro della Guerra*. Ho l'onore di presentare al Senato tre progetti di legge approvati dall'altro ramo del Parlamento, relativi: il primo alla modificazione delle tabelle annesse alla legge 19 marzo 1874, che si riferisce al corredo dei soldati; e il secondo ad un aumento di fondo per gli assegni stabiliti dalla legge 4 dicembre 1879.

Finalmente il terzo per la soppressione della

quarta classe degli scrivani locali iscritti nello specchio n. 12 annesso alla legge 19 marzo 1874.

Prego il Senato di voler dichiarare d'urgenza questi progetti di legge; e domando che il progetto relativo all'aumento di fondo per gli assegni stabiliti dalla legge 4 dicembre 1879 sia mandato alla Commissione permanente di Finanze.

PRESIDENTE. Do atto al signor Ministro della Guerra della presentazione di questi tre progetti di legge, che saranno stampati e distribuiti agli Uffici.

Il signor Ministro della Guerra ha inoltre fatto istanza che questi tre progetti di legge siano dichiarati d'urgenza, e che quello relativo all'aumento di fondo per gli assegni stabiliti dalla legge 4 dicembre 1879 sia mandato alla Commissione permanente di Finanze.

Se non vi è opposizione, l'urgenza s'intende decretata, e secondo il Regolamento, il progetto di legge relativo ad aumento di fondi sarà inviato alla Commissione permanente di Finanza.

BERTI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BERTI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*. Ho l'onore di presentare al Senato il progetto di legge pel censimento generale dello Stato. Domando che sia dichiarato d'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto al signor Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio della presentazione di questo progetto di legge, il quale sarà stampato e distribuito agli Uffici.

Il signor Ministro ha inoltre domandato che tale progetto di legge sia dichiarato d'urgenza.

Se non vi è opposizione, l'urgenza s'intende decretata.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore GADDA. Prego il Senato a voler dichiarare d'urgenza anche il progetto di legge relativo all'approvazione di taluni contratti di permuta di alcuni beni demaniali, progetto presentato dall'onorevole Ministro delle Finanze nell'ultima seduta.

Si tratta d'un progetto d'interesse locale; ma se non si vota con sollecitudine, si arreca grave danno ad alcune Amministrazioni.

Prego perciò il Senato a volerlo dichiarare d'urgenza.

PRESIDENTE. Il signor Senatore Gadda propone che sia dichiarato d'urgenza il progetto di legge di permuta di alcuni beni demaniali.

Se nessuno fa opposizione, l'urgenza s'intenderà decretata.

Senatore SACCHI V. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SACCHI V. Mi permetto di proporre al Senato che sia pure decretata l'urgenza del progetto di legge per la fusione delle due Società Florio e Rubattino.

Prego l'onorevole Presidente di volere interrogare su tale proposito la volontà del Senato.

PRESIDENTE. Il signor Senatore Sacchi Vittorio propone che venga pure dichiarato d'urgenza il progetto di legge per la fusione delle due Società di navigazione Florio e Rubattino.

Se non vi sono opposizioni, l'urgenza si intende decretata.

Ora si procederà alla votazione per la nomina di due membri alla Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi Senatori, in surrogazione del Senatore Arese, defunto, e del Senatore Torelli, dimissionario: per la nomina di un Commissario alla Giunta d'inchiesta per la marina mercantile, in surrogazione del Senatore Giovanola, dimissionario; e sopra i seguenti progetti di legge:

Attuazione nell'interno del Regno del servizio dei pacchi postali non eccedenti il peso di tre chilogrammi ed il volume di 20 decimetri cubici;

Convenzione dell'Unione universale delle Poste per lo scambio dei piccoli pacchi postali senza dichiarazione di valore;

Leva militare sui giovani nati nell'anno 1861;

Contratto di permuta di un tratto di terreno di proprietà del Comune di Savona con altro demaniale;

Convalidazione di decreto reale di prelevamento dal fondo per le spese imprevedute per l'anno 1880;

Aggregazione del Comune di Scerni in provincia di Chieti al mandamento di Casalbordino;

Stabilimento definitivo della pretura nel Comune d'Asso, provincia di Como;

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 LUGLIO 1881

Aggregazione dei Comuni di Calatabiano e Fiumefreddo di Sicilia al mandamento di Giarre.

Prego uno dei Senatori Segretari di fare l'appello nominale per le votazioni testè enunziate.

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

PRESIDENTE. Frattanto estraggo a sorte i nomi dei signori Senatori che dovranno procedere allo scrutinio delle schede.

I nomi dei signori Senatori estratti sono: Pacchiotti, Della Gherardesca e Allievi, Amante, Morosoli e Raffaele.

I primi tre per la verifica della votazione della nomina dei due membri alla Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi Senatori, e gli altri tre per la verifica delle schede per la nomina di un Commissario alla Giunta d'inchiesta per la marina mercantile.

Prego i signori Senatori Allievi, Pacchiotti e Della Gherardesca di venire a ricevere l'urna per la nomina di due Commissari per la verifica dei titoli dei nuovi Senatori.

Invito parimente i Senatori Morosoli, Raffaele ed Amante a venire a ricevere l'urna per la nomina di un Commissario alla Giunta d'inchiesta per la marina mercantile, in surrogazione del Senatore Giovanola, dimissionario.

Mi si fa osservare in questo momento che il Senatore Morosoli non si trova nell'Aula; si procederà quindi all'estrazione di altro Senatore in sua vece.

(Viene estratto il nome del Senatore Artom).

PRESIDENTE. Leggo il risultato delle votazioni:

Aggregazione del Comune di Scerni in provincia di Chieti al mandamento di Casalbordino:

Votanti	84
Favorevoli	76
Contrari	8

(Il Senato approva).

Stabilimento definitivo della pretura nel Comune di Asso, provincia di Como:

Votanti	86
Favorevoli	74
Contrari	12

(Il Senato approva).

Aggregazione dei Comuni di Calatabiano e Fiumefreddo di Sicilia al mandamento di Giarre:

Votanti	81
Favorevoli	69
Contrari	12

(Il Senato approva).

Convalidazione di decreto reale di prelevamento dal fondo per le spese impreviste per l'anno 1880:

Votanti	83
Favorevoli	76
Contrari	7

(Il Senato approva).

Contratto di permuta di un tratto di terreno di proprietà del Comune di Savona con altro demaniale:

Votanti	85
Favorevoli	81
Contrari	4

(Il Senato approva).

Leva militare sui giovani nati nell'anno 1861:

Votanti	84
Favorevoli	83
Contrari	1

(Il Senato approva).

Convenzione dell'Unione universale delle Poste per lo scambio dei piccoli pacchi postali senza dichiarazione di valore:

Votanti	85
Favorevoli	83
Contrari	2

(Il Senato approva).

Attuazione nell'interno del Regno del servizio dei pacchi postali non eccedenti il peso di 3 chilogrammi ed il volume di 20 decimetri cubici:

Votanti	91
Favorevoli	89
Contrari	2

(Il Senato approva).

Senatore PANTALEONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PANTALEONI. Volevo fare una osservazione all'onorevole Presidente sopra l'ordine del giorno.

Io mossi nella tornata del 2 giugno scorso una domanda d'interpellanza all'onorevole Ministro dell'Interno intorno alla direzione generale della politica interna, ed un'altra all'onorevole Ministro degli Affari Esteri sulla politica estera.

L'onorevole Ministro dell'Interno ebbe la compiacenza di accettarla, e la mia interpellanza venne iscritta per la prima seduta che avrebbe avuto luogo in Senato.

Noi avemmo, sventuratamente per la mia interpellanza, un mese di vacanza, od almeno non potemmo unirvi a titolo di discussione; sicchè la mia interpellanza sarebbe a tenore del voto del Senato venuta in discussione nel 2 di luglio credo un mese dopo che fu chiesta. Ma l'onorevole Ministro dell'Interno era occupato nell'altro ramo del Parlamento, e più ancora vi erano alcune leggi che realmente non tolleravano alcuna dilazione, sicchè sarebbe stata una indiscrezione da parte mia insistere perchè essa avesse seguito. Si era poi convenuto che l'interpellanza avesse luogo quest'oggi; ma la trovo posta nell'ordine del giorno in ultima categoria. Io prego il Senato e l'onorevole Presidente a voler invertire l'ordine del giorno, onde essa abbia luogo, subito se così si vuole e definirla, oppure, se credono che una discussione sulla politica generale dell'interno non sia più del caso per l'urgenza delle leggi le quali sono in pendenza e per l'urgenza della stagione, io non intendo insistere e trattenere il corso degli affari urgenti in Senato. La sola cosa sulla quale insisto è che si prenda una decisione.

Prego dunque il signor Presidente di voler sentire se debba immediatamente aver luogo sì o no la mia interpellanza, intervertendo quindi l'ordine del giorno, o se altrimenti si stimi meglio di lasciarla cadere. Il Senato rifiutando l'invertimento dell'ordine del giorno può così manifestare la sua volontà che l'interpellanza sia abbandonata interamente ed io me ne chiamerò soddisfattissimo; o desidera che abbia luogo, ed allora lo pregherei di permettermi che ciò si faccia subito.

PRESIDENTE. Prego il signor Ministro dell'Interno di dichiarare le sue intenzioni relativamente alla domanda dell'onorevole Senatore Pantaleoni.

DEPRETIS, *Ministro dell'Interno e Presidente del Consiglio*. Io sono agli ordini del Senato; a me piacerà ciò che piacerà al Senato.

PRESIDENTE. Il signor Senatore Pantaleoni propone che, coll'invertimento dell'ordine del giorno, la sua interpellanza sulla politica interna abbia ad essere preposta alla discussione delle altre leggi che sono all'ordine del giorno.

Chi intende di aderire a questa proposta, è pregato di sorgere.

(Non è approvata).

Senatore PANTALEONI. Non essendo stata approvata la proposta d'invertimento, prego che sia tolta dall'ordine del giorno la mia interpellanza, perchè io avevo subordinato all'approvazione di quella proposta l'intesa che il Senato desiderasse lo svolgimento della mia interpellanza. Non avendo il Senato aderito a quella proposta, s'intende che dei due partiti da me messi innanzi il Senato preferisce l'abbandono di essa, che resta quindi perentoria.

PRESIDENTE. Sta bene; sarà tolta dall'ordine del giorno.

Discussione del progetto di legge N. 109.

PRESIDENTE. Si procede ora alla discussione pel progetto di legge intitolato: «Modificazioni agli stanziamenti di cui all'art. 25 della legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie».

Prego il signor Senatore, Segretario, Tabarrini di darne lettura.

Il Senatore, *Segretario*, TABARRINI legge il progetto di legge:

(V. *infra*).

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

Se nessuno domanda la parola...

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Lungi dall'intendimento di discuterle o di oppugnarle, io prendo la parola unicamente per dichiarare all'Ufficio Centrale, e specialmente al suo egregio Relatore, che molte delle considerazioni da esso fatte dovranno riuscire di ottima guida nel futuro a chiunque sieda su questi banchi, quando per avventura si dovesse presentare l'occasione di ulteriori provvedimenti di ordine finanziario; cosa che io vorrei sperare, se non impossibile, molto lontana.

Prendo la parola inoltre per far conoscere al

Senato che tutte le dichiarazioni fatte da me furono fedelmente riportate nella Relazione dell'egregio Relatore Saracco; dichiarazioni che io confermo davanti al Senato.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO, *Relatore*. Prendo a mia volta la parola, a nome dell'Ufficio Centrale, nell'unico fine di ringraziare l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici delle dichiarazioni testè fatte in termini così cortesi e soddisfacenti.

Noi siamo specialmente lieti che egli nella sua giustizia e lealtà abbia riconosciuto, quanto fossero aggiustate ed opportune le considerazioni che l'Ufficio Centrale mi ha commesso di svolgere, per mettere sull'avviso il Governo, ed impedire, se fia possibil cosa, che nel tempo da venire le disposizioni della legge 29 luglio 1879, che oggi il Senato è chiamato per la seconda volta a modificare, abbiano per effetto di aumentare il debito perpetuo dello Stato oltre quei limiti che non si dovrebbero assolutamente valicare. Poichè adunque l'onorevole Ministro ha poco innanzi dichiarato che le nostre raccomandazioni gli serviranno di ottima guida per l'avvenire, a me non rimane, fuorchè di prendere atto delle dichiarazioni fatte a nome del Governo, e lo ringrazio ancora una volta di queste sue parole; augurandomi che tanto egli quanto l'onorevole Ministro delle Finanze vorranno, in questa bisogna del servizio ferroviario, procedere strettamente d'accordo nel fine supremo di evitare il pericolo che, per la esecuzione della legge del 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari del Regno, avvenga in avvenire di dover creare annualmente un debito superiore ai 60 milioni già deliberati dal Parlamento.

Dopo ciò, non ho altro da aggiungere.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. Io debbo dichiarare che m'associa alle raccomandazioni dell'Ufficio Centrale, le quali sono perfettamente conformi al mio sentimento.

Invero io credo che non si potrà giammai oltrepassare lo stanziamento complessivo portato dalla legge del 1879.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola la discussione generale è chiusa.

Si procede alla discussione speciale degli articoli.

Art. 1.

La somma di lire 108,398,817 che in forza dell'articolo 25 della legge 29 luglio 1879, N. 5002, Serie 2^a, rimane a stanziarsi nei bilanci del Ministero dei lavori pubblici per gli anni dal 1882 al 1893 inclusivi a complemento del fondo di lire 169,398,817 previsto dalla stessa legge per le spese dipendenti dagli oneri derivanti allo Stato per la continuazione e pel saldo dei lavori di ferrovie già state autorizzate e pei lavori in conto capitale relativi a ferrovie in esercizio, sarà invece ripartita nel sessennio 1881-1886 nel modo seguente, cioè:

Esercizio 1881 . . .	L.	17,000,000
Id. 1882 . . .	»	27,000,000
Id. 1883 . . .	»	25,398,817
Id. 1884 . . .	»	17,500,000
Id. 1885 . . .	»	14,000,000
Id. 1886 . . .	»	7,500,000
Totale . . .	L.	<u>108,398,817</u>

(Approvato).

Art. 2.

Conformemente al disposto dell'articolo 25 della legge succitata 29 luglio 1879, le somme di cui al precedente articolo saranno ripartite per ogni anno secondo i diversi oggetti in capitoli distinti nei corrispondenti bilanci del Ministero dei lavori pubblici.

Per l'esercizio 1881 la spesa di lire 17,000,000 sarà portata ripartitamente in aumento di quelle già iscritte ai capitoli 131, 133, 136 e 137 dello stato di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno medesimo, approvato colla legge del 19 dicembre 1880, N. 5789, Serie 2^a, nelle seguenti quote:

Capitolo 131. — *Concorso del Governo nel consorzio per la costruzione della ferrovia del Monteceneri* L. 1,000,000

Capitolo 133. — *Ferrovie Calabro-Sicule - Costruzione - Continuazione dei lavori autorizzati con la legge 28 agosto 1870, n. 5858* » 3,500,000

Capitolo 136. — *Spese in conto capitale sulle ferrovie dell'Alta Italia in esercizio, per lavori di completamento delle linee e per provviste di materiale mobile in aumento d'inventario* L. 7,000,000

Capitolo 137. — *Spese in conto capitale sulle ferrovie Calabro-Sicule in esercizio, per lavori di completamento e di ampliamento delle linee, e per provviste di materiale mobile in aumento d'inventario* » 5,500,000

Totale . . . L. 17,000,000

(Approvato).

Art. 3.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a procurarsi nei modi previsti dalla accennata legge 29 luglio 1879, e dall'articolo 5 della legge 24 dicembre 1880, N. 5804 (serie 2^a) del bilancio di prima previsione dell'entrata pel 1881, le maggiori somme che in corrispondenza ai nuovi stanziamenti disposti col precedente articolo superano nel sessennio 1881-1886 e rispettivamente in ciascun anno i 60 milioni previsti dall'articolo 24 della legge stessa.

(Approvato).

PRESIDENTE. Il progetto sarà poi votato a scrutinio segreto.

Comunico intanto il risultato della votazione per la nomina di un Commissario alla Giunta d'inchiesta per la marina mercantile:

Votanti N. 79 — Schede bianche 2.

Il Senatore Majorana-Calatabiano ebbe voti	41
Cusa »	12
Guarneri »	5
Cannizzaro »	7
Allievi »	3
Pescetto »	3
Saracco »	1
Brioschi »	1
Caracciolo di Bella »	1
Alvisi »	1
Trocchi »	1
Morosoli »	1

Il Senatore Majorana, avendo ottenuto la maggioranza dei voti, rimane adunque eletto.

Per la nomina poi dei due membri alla Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi Senatori:

Votanti N. 78 — Schede bianche 1.

Il Senatore Errante	ebbe voti	24
Majorana-Calatabiano »		19
Durando »		19
Alfieri »		19
Verga Carlo »		17
Borgatti »		12
Caccia »		8

Di maniera che, nessuno avendo riportata la maggioranza voluta dal Regolamento, si dovrà procedere ad una nuova votazione.

Discussione del progetto di legge N. 108.

PRESIDENTE. Ora si procederà alla discussione dell'altro progetto di legge per costruzione di nuove opere straordinarie, stradali ed idrauliche nel quindicennio 1881-1895.

Se il Senato consente, non si darà lettura del progetto.

(Si acconsente).

È aperta su questo progetto di legge la discussione generale.

Se nessuno domanda la parola, la discussione generale è chiusa, e si procederà a quella speciale degli articoli.

Leggo l'art. 1:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 225,126,704 da iscriversi, nel quindicennio 1881-1895, nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici, per provvedere alla esecuzione delle opere comprese nella presente legge, le quali sono dichiarate di pubblica utilità.

È aperta la discussione su questo articolo. Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Prima che incominci la discussione di questo progetto di legge, io dovrei riferire sopra alcune petizioni pervenute alla Presidenza del Senato.

1. Dalla Deputazione provinciale di Udine.

Un Consorzio di ventinove Comuni nella provincia di Udine si è costituito per attuare un progetto lungamente studiato e desiderato, quello di derivare dalle acque del fiume Ledra un canale a scopo di irrigazione e di forza motrice. Il canale è della portata di 17 m. c., ed alla spesa concorsero per lire 300 mila la Provincia, per altre 300 mila il Comune, riservandosi alcuni usi d'acqua e garantendo in più il prestito di lire 1,300,000 fatto dal Consorzio colla Cassa di risparmio di Milano; infine lire 100 mila furono aggiunte dai promotori dell'opera a formare i 2 milioni, preventivo di costo.

Alcune settimane ora sono le acque del Ledra entravano nel nuovo canale; ma mentre la somma dei 2 milioni fu esaurita, i benefici vantaggi per l'agricoltura che da quest'opera giustamente speravansi non si potrebbero raggiungere per difetto di fondi necessari alla costruzione specialmente di canali diramatori.

Per questa opera, per altre di finimento del canale principale e per una derivazione sussidiaria dal Tagliamento, che era nel progetto, ma non fu ancora costruita, si ha un preventivo di circa mezzo milione oltre i due già spesi.

La Provincia di Udine chiede un sussidio al Governo, a ciò indotta probabilmente dal fatto che nella tabella *D*, N. 15, annessa all'art. 2° del progetto di legge, trovasi sussidiata una opera non ancora costruita della stessa specie.

2. Dalla Giunta municipale di Burano.

Fra le opere iscritte nella tabella *C*, annessa all'art. 2° del progetto di legge, trovasi al N. 10 la seguente sistemazione del Sile tra San Michele del Quarto e Capo Sile, interclusione del Businello e costruzione di una botte ai Lanzoni.

Colla costruzione di questa botte sotto il taglio del Sile, nella località detta dei Lanzoni, si ha di mira di dare scolo alle acque del Consorzio Vallio-Meolo, ripristinando altresì negli antichi loro letti i fiumicelli Vallio e Meolo. Se non che quelle acque di scolo, attraversato il taglio di Sile per mezzo della progettata botte, verrebbero a defuire nella Laguna nella località detta Palude Maggiore, con gravissimo danno della popolazione del piccolo Comune dell'isola di Burano, sia dal punto di vista della

pesca, principale fonte di reddito per i suoi abitanti, sia dal punto di vista della igiene.

La Giunta municipale di Burano chiede quindi che l'opera progettata si compia per modo che le acque degli scoli siano condotte o nella Piave Vecchia, oppure nel Canale di S. Felice, secondochè dagli studi risulterà preferibile l'una o l'altra soluzione.

3. La Giunta municipale del Comune di Bolano, provincia di Genova, chiede che alle strade provinciali iscritte nella tabella *B* si aggiunga quella da Fornola a Padivarma lungo il Vara, strada la quale, siccome la Giunta asserisce, era stata proposta e raccomandata al Governo dalla *Deputazione provinciale di Genova*.

4. La Giunta municipale del Comune di Favara, provincia di Girgenti, presenta petizione analoga alla precedente, per una strada dal Comune di Favara alla stazione ferroviaria di Caldare.

5. Il Consiglio comunale di Borgotaro, provincia di Parma, presenta pure istanza perchè si comprenda nell'elenco delle strade provinciali quella che da Fornovo conduce a Borgotaro; strada già propugnata dal *Consiglio provinciale di Parma*.

6. Il Consiglio comunale di Cairo-Montenotte, provincia di Genova, fa istanza perchè nell'elenco III annesso alla tabella *D* si iscriva la strada Cairo-Montenotte, Scaletta per Cortemiglia, strada che dalla Deputazione provinciale di Genova non fu compresa fra le proposte al Ministero.

7. Il Consorzio del canale Lunera di Sarzana (Circodario di Spezia), del quale Consorzio fanno parte la Provincia di Genova ed il Comune di Sarzana, chiede un sussidio per la costruzione di detto canale. Non essendovi indicazioni nella domanda rispetto all'entità dell'opera, l'Ufficio Centrale non può aggiungere altre informazioni.

Io non ho fatto altro per ora che dare al Senato notizia di queste petizioni.

Quando il signor Ministro avrà esposto il suo parere, l'Ufficio Centrale manifesterà pure il suo.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. A me è sfuggita la chiusura della discussione generale e quindi la opportunità di domandare la

parola per rinnovare, a proposito di questo progetto di legge, la dichiarazione che ho fatta rispetto a quello testè discusso sulle strade ferrate. La dichiarazione che debbo fare è questa, che le spiegazioni di cui ha reso conto l'egregio Relatore, e da me fatte davanti all'Ufficio Centrale, non solo sono esatte, ma sento anche ora il dovere di confermarle integralmente.

E sento inoltre il dovere di aggiungere che imprescindibilmente al riaprirsi delle tornate parlamentari, vale a dire nel prossimo novembre, io presenterò la legge di modificazione alla parte organica di quella del 1865 intorno alla classificazione dei porti, ed altra relativa alla legge del 1868 sulle strade obbligatorie. Quanto alla legge organica delle bonificazioni, della quale tanto giustamente nella Relazione dell'Ufficio Centrale si parla esprimendo il desiderio che possa essere presto un fatto compiuto, io non ho che ad esprimere il grande soddisfacimento da me provato nell'aver veduto presentare all'altro ramo del Parlamento la Relazione sul progetto che l'attendeva da tre anni; e per conseguenza spero che negli ultimi mesi dell'anno corrente anche questo disegno di legge potrà trovarsi davanti al Senato.

Dichiaro poi, e lo faccio preventivamente alla discussione degli articoli, perchè possa anche servire di norma agli onorevoli Senatori che trovassero opportuno di fare raccomandazioni o proposte, che io terrò il massimo conto delle considerazioni fatte intorno al contesto della legge dall'Ufficio Centrale.

Terrò conto inoltre dell'esperienza nel più breve termine che sarà possibile; appena si manifestasse l'opportunità di qualche modificazione, presenterò una legge suppletiva al contesto della legge medesima, specialmente dopo richiamato un certo numero di deliberazioni dai Consigli provinciali rispetto all'obbligatorietà delle strade.

Ora passo a dire la mia opinione intorno alle raccomandazioni ed alle istanze delle quali fu dato notizia al Senato dall'onorevole Relatore, e innanzi tutto ne aggiungo io altre due che mi sono pervenute, una da parte di qualche onorevole Senatore ed un'altra dal Comune di Sarzana.

La prima riguarda la provincia di Ravenna, e non è che una ripetizione di proposta fatta

nell'altro ramo del Parlamento, alla quale per una parte credetti di fare ragione durante la discussione del progetto di legge, mentre per l'altra parte dovetti mostrarmi negativo, non per il merito della cosa, ma per l'imperfezione della cosa stessa.

Ecco di che si tratta. La Deputazione provinciale di Ravenna raccomanda vivamente che sia tenuto conto della sempre crescente necessità di migliorare il sistema degli scoli che immettono nel Po. Estendendo poi le dimostrazioni a questo riguardo, la Deputazione parla anche degli scoli dei Consorzi bolognesi che sovrastano a quelli della provincia ravennate.

Tutti sanno che i cinque Consorzi degli scoli bolognesi immettono le loro acque nel Po al di sopra della Bastia per mezzo di chiaviche che tante volte rimangono chiuse per lungo tempo, perchè l'elevazione del pelo delle acque del fiume rende impossibile lo scolo, e da ciò danni sopra danni e ripetute inondazioni.

La stessa cosa si verifica fin verso la foce in tutta la provincia di Ravenna, perchè vi sboccano con chiaviche emissarie gli scoli Zaniolo, Buonacquisto, Cavo Vela e Fosso Vecchio, oltre ad altri minori, come gli scoli Ospizio e Sant'Alberto.

La condizione degli scoli dipendenti dal pelo del fiume è delle più disgraziate.

In questa legge un caso consimile fu preso in considerazione tra il Po e l'Adige per la bonificazione così detta del Sabato.

Un altro riguarda la sistemazione degli scoli che dovrebbero sottopassare la Secchia fra questo fiume ed il Crostolo.

Evidentemente qui si tratta di un'opera colossale. Se i Consorzi, che fortunatamente in quelle regioni sussistono completamente organizzati ed operanti da lunghissimo tempo, se quelle Amministrazioni consorziali, dico, avessero pronto un progetto determinato, ed avessero stanziato il fondo per la spesa in quella parte almeno che esse possono sostenere, allora la cosa sarebbe ridotta ad un punto che dovrebbe, secondo me, essere presa nel più attento esame. Ma disgraziatamente qui non si parla che sulle generali. Si sa quali sono i progetti propugnati in massima; ma finora siamo nel puro campo scientifico e non tutti d'accordo.

Laonde di concreto io non saprei fin da ora che cosa proporre, perchè non saprei a quanto possa ammontare la spesa di una sistemazione di così grande importanza.

Con ciò non intendo di dare una risposta negativa fin da ora alla domanda, quando fosse ripetuta in forma più concreta. Il Governo l'esaminerà sottoponendola anche alla Commissione Reale del Po, la quale, tra gli altri suoi compiti, ha assunto anche quello di riferire sulle condizioni del Reno, e per conseguenza sulle condizioni delle acque che vi immettono. Sarà allora il caso di vedere il da farsi, e se si tratti di piccola somma da potersi comprendere in quella annuale dei sussidi, ovvero nella somma degli imprevisti che si trova notata in fine della tabella delle bonificazioni. Ma siccome credo che non possa essere questione di piccola spesa, così potrà essere il caso di provvedere con legge separata; sia pure con legge suppletiva a quella che ora si discute.

Un'altra parte della istanza si riferisce a condizioni consimili degli scoli che scendono dalla provincia di Forlì addosso alla provincia di Ravenna, restando attraversati dai fiumi Montone e Ronco, uniti.

Quegli scoli, quando fu fatta l'inalveazione dei fiumi nel secolo scorso dai celebri Zandrini e Manfredi, furono interrotti nel loro corso e fu costruita una botte, precisamente come accadde pel Panaro nel cavo Napoleone.

Quella botte non fu mai attivata, e gli scoli provvisoriamente vennero immessi nei fiumi uniti e le cose stanno ora, come nel secolo scorso.

Per conseguenza continui reclami pervengono dagli interessati della provincia di Ravenna, che devono ricevere le acque sovrastanti della provincia di Forlì.

Ma anche qui prima di venire ad una determinazione concreta bisogna avere un progetto che stabilisca dove immettere le acque, perchè attivando la botte sotto il Montone bisogna poi provvedere coll'apertura di uno scolo abbastanza lungo, che vada a mettere sbocco in qualche luogo.

Sicchè, a mio modo di vedere, la cosa non è abbastanza matura per poterla trattare diversamente da quella degli scoli che immettono nel Po. Ripeto quindi per questo caso le stesse cose dette per quegli scoli.

La sola parte della istanza che presentemente poteva essere presa in considerazione riguarda alcune opere di minore importanza lungo l'attuale scolo Lama; ed a queste fu fatta ragione, come può vedersi dalla relativa iscrizione nell'ultimo articolo della tabella C, quella relativa alle bonificazioni.

La seconda istanza è relativa all'arginamento del fiume Magra. Nella parte inferiore del fiume le acque divagano usurpando terreno, il qual caso è comunissimo in tutti i fiumi disarginati che corrono in ghiaia attraverso campi coltivati, che vanno man mano devastando.

Niente di meglio che poter provvedere con una difesa, la quale metta al coperto da tali irruzioni i campi coltivati. Tutto sta a vedere però, se c'è proporzione fra gli utili e la spesa. Ma questo è uno di quei casi che non può, secondo me, essere preso in considerazione, se non premessa la classificazione del lavoro. Davanti all'altro ramo del Parlamento pende un progetto di legge per « aggiunta di opere alla classificazione fatta in forza della legge del 1865 per arginamenti di seconda categoria ».

Io ripeto quindi, a riguardo del fiume Magra, quello che dissi nell'altro ramo del Parlamento rispetto al Sagittario, all'Aterno, al Centa e ad altri fiumi che si trovano nelle stesse condizioni, vale a dire che faremo fare la procedura prescritta dalla legge del 1865 per la loro classificazione in seconda categoria.

Una volta che fossero dichiarati tali colla legge che sta davanti all'altro ramo del Parlamento, allora sarà provveduto alle necessarie opere, anche prelevando il concorso dello Stato dall'ultimo capitolo della tabella B.

Non ricordo di avere ricevuto altre speciali istanze in aggiunta a quelle che ha lette l'onorevole Relatore.

Esso ha parlato anche di diverse strade richieste, se ho ben compreso, da Comuni. Ora, anche i Comuni certamente possono suggerire e rappresentare dei bisogni, ma queste richieste di Comuni potrebbero essere anche un indizio che le provincie non hanno riconosciuto la necessità delle stesse strade; imperocchè per tre volte il Governo si è rivolto alle provincie chiedendo loro quali fossero i bisogni della viabilità provinciale.

Però è vero che moltissime furono le domande

di strade, non solo nella provincia di Genova, ma nel maggior numero delle provincie.

Nella stessa Relazione dell'Ufficio Centrale è detto che ne sono state chieste per 178 milioni. Però, siccome il mondo non fu creato in un giorno, così fu fatta una prima scelta di quelle sole strade che avevano carattere di prima urgenza, parendo utile al Governo di stabilire intanto la principale rete provinciale, salvo poi di farne succedere un'altra tosto dopo compiuta la prima.

Questa rete ha già, dirò così, veduto spesseggiare le proprie maglie durante la discussione nell'altro ramo del Parlamento.

Io credo che ormai quelle maglie sieno divenute abbastanza fitte, sicchè non sia per adesso molto facile introdurne di nuove.

Ad ogni modo non è così incidentalmente che io possa pronunciarmi sul merito di quelle istanze. Io ne prenderò nota volentieri per istruirle ai termini della legge 1865, vale a dire per fare ricerca se hanno o no il carattere della viabilità provinciale.

In tal caso dovrà essere emanato prima il decreto reale che le classifichi come tali, e dopo potrà esaminarsi se sia opportuno di dedicarvi parte delle spese imprevedute. Fu già avvertito nella Relazione dell'Ufficio Centrale che per tutte le strade anche inserite nella tabella converrà premettere l'istruttoria, affinchè prima di diventare obbligatorie siano dichiarate provinciali.

Dopo ciò prego l'onorevole Relatore a dire se concordi nelle vedute esposte dal Ministero, ed in caso diverso ad avere la compiacenza di esporre le proprie opinioni al riguardo.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Poichè l'onorevole signor Ministro ha fatto delle dichiarazioni che valgono a correggere o almeno a preparare la correzione della legge che siamo per votare e ad integrarla, io mi permetto di richiamare la sua attenzione sopra tre punti.

Il primo è quello che riguarda le opere fluviali.

L'onor. Ministro dei Lavori Pubblici sa come nell'anno scorso si siano deplorati danni gravissimi in alcune città dell'Italia meridionale,

e segnatamente nella provincia di Messina, e ancor più in quella di Reggio-Calabria.

Ora, io desidererei che l'onor. Ministro dei Lavori Pubblici, avendo, col progetto di legge che siamo per votare, su quella parte di opere idrauliche un maggior margine disponibile, che mi pare sia di 6 milioni e mezzo, vedesse di comprendere nell'impiego di tale fondo alcuna delle opere d'arginamento e di difesa veramente urgente, ove si abbiano di già degli studi in proposito. E lo prego perchè inizi o svolga gli studi dove difettino, e intraprenda qualche lavoro, principalmente nelle accennate provincie di Messina e di Reggio-Calabria.

Un'osservazione di minor importanza ho da fare sopra il grave tema che riguarda le bonifiche.

Nel progetto di legge votato dall'altro ramo del Parlamento sono stati ammessi, anche a semplice iniziativa parlamentare, diversi lavori di bonifiche con la destinazione della relativa spesa.

Ora, a me risulta che in alcune contrade, anche dell'Italia meridionale, e precisamente della Sicilia, occorrono delle urgenti opere di bonifiche, non solo perchè se ne avvantaggi la proprietà e la pubblica economia, ma soprattutto per impellenti cause d'igiene. Alcune di quelle bonifiche sono state oggetto di qualche studio.

E poichè vedo l'onor. Ministro dell'Agricoltura e Commercio, rammento che ad iniziativa d'uno de' suoi predecessori fu assai utilmente investito il piccolissimo fondo che gli concede il bilancio per studi delle bonifiche. E intorno al lago di Lentini, e a paludi nella provincia di Siracusa, e credo pure in quella di Catania, devono esistere utili materiali presso il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio. Ora, siccome i siti studiati non son compresi in quelli espressamente indicati nella legge che votiamo, così prego l'onor. Ministro di vedere di far intraprendere talune delle indispensabili bonifiche nelle contrade accennate.

Io non fo alcuna proposta, ma solo mi limito ad una raccomandazione. L'on. Ministro, valendosi del margine, se non sbaglio, di cinque milioni, che gli rimane in più sulle spese per bonifiche, veda di fare che gli studi dei quali ho discusso sieno integrati, e quindi si proceda all'esecuzione di qualche più urgente ed importante lavoro.

Finalmente, accennando al terzo punto, mi dichiaro lieto di ciò che egli, l'on. Ministro, ha fatto riguardo ai porti; ma vorrei pregarlo di affrettare il compimento dell'opera sua. L'ulteriore ritardo della legge sulla nuova classificazione dei porti riuscirebbe in danno di quei pochi, per i quali, non soltanto il criterio adottato dalla Commissione che ne fece gli studi favorisce l'idea di elevarne la classe, ma anche gli altri criteri ai quali l'on. Ministro vorrebbe pure informare la sua legge, vi concorrono indubbiamente.

Io divido completamente l'idea dell'onorevole Ministro, che, se si deve provvedere, si provveda in larga misura, vale a dire risolvendo tutte le quistioni rispetto alle più eque classificazioni di tutti i porti. Noto però che per questo concetto, alquanto generoso, non devono andar danneggiati certi porti, i titoli e i bisogni dei quali sono di già sovrabbondantemente dimostrati; e credo di fare un'avvertenza da buon italiano accennando che uno dei principali, anzi il principale, se non il solo, di cotesti porti, che attendono e hanno indiscutibile diritto alla elevazione alla prima classe, è appunto quello di Catania; e Catania invero ha atteso, ha speso e spende al di là del suo dovere e forse dei suoi mezzi.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Innanzi tutto osserverò che ho dimenticato di esprimere la mia opinione intorno a quanto mi era stato richiesto dall'onor. Relatore su due istanze relative al Ledra e al Sile.

Il canale del Ledra-Tagliamento (per ora del Ledra, ma poi il canale dovrà essere portato in su fino al Tagliamento) è un'opera della quale la provincia di Udine può andare gloriosa per i sacrifici che ha saputo addossarsi e per aver condotto, se non a compimento, certo molto avanti un'impresa varamente meritevole d'imitazione in molte provincie del Regno. Questa breve premessa basterà per far comprendere come il Governo non potrebbe sicuramente trattare questa impresa in modo diverso da quello tenuto durante la discussione nell'altro ramo del Parlamento rispetto ad una impresa più grande, ma d'indole eguale, quella del così detto canale Villorosi. Il canale Vil-

loresi è un'opera del costo di circa undici o dodici milioni e sarà sussidiata dalla provincia e dallo Stato (un milione per ciascuno), posto che il Senato onori il presente progetto di legge della sua approvazione. La spesa sostenuta e da sostenersi dalla provincia di Udine e dagli interessati Consorzi mi pare che ammonti a circa tre milioni, dei quali, se ho capito bene, 500,000 lire sono da spendere e due milioni e mezzo sono già spesi. Per le 500,000 lire che restano da spendersi, trattandosi di opere che ancora sono da farsi, di nuovi canali da aprirsi, io credo sia atto di giustizia tenerne conto.

La stessa cosa fu fatta per diverse opere d'indole varia. Ricorderò a quest'uopo la sistemazione del pantano di Rutigliano, in provincia di Salerno, che si trova iscritto all'art. 15 della tabella delle bonificazioni. Per quel pantano alcuni lavori erano fatti ed alcuni erano da farsi. Ma non si è potuto accettare di prendere in considerazione altro che i lavori che mancano, imperocchè la legge è fondata sul principio di non occuparsi del passato, altrimenti si andrebbe a conseguenze impossibili.

Durante la discussione di questa legge nell'altro ramo del Parlamento questo principio restò assodato per la deliberazione presa rispetto a diverse domande.

Ricordo, fra le altre, una domanda di strade della provincia di Siracusa, con cui si metteva in vista ciò che si era speso e ciò che rimaneva da spendere, ma non si tenne nessun conto delle spese fatte.

Relativamente al canale d'irrigazione del Ledra e Tagliamento dichiaro che non solo non ho opposizione da fare, ma per la parte che mi riguarda io provvederò all'iscrizione di quella parte di sussidio che potrà essere accordata, presupponendo che il mio Collega di Agricoltura, da cui dipendono queste concessioni, non abbia opposizioni da fare.

Quanto al determinare quale potrà essere questo sussidio, meglio è non farne parola presentemente, poichè è bene prima stabilire di che cosa si tratti, e quali sieno veramente le opere che meritano di essere sussidiate, inquantochè certamente i piccoli fossi privati per la distribuzione delle acque non potrebbero trovar posto in questo progetto. Credo che sia nell'interesse stesso degli instanti che la determinazione del sussidio sia fatta a ragion

veduta piuttosto che attualmente, imperocchè la proposta da fare ora potrebbe essere minore di quella che risultasse da un'istruttoria completa....

Senatore GADDA. Domando la parola.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*....

Quanto ai lavori del Sile e della botte dei Lanzoni, è evidente che per la parte esecutiva dovranno prendersi tutte le cautele necessarie affinché, mentre si rende un beneficio agli uni, non si pregiudichino gli altri.

Qui basta inscrivere le somme ed approvare l'opera. Obbligo del Governo è quello di tener conto di tutti i reclami che vengono fatti dagli interessati per sottoporli ad esame.

L'onorevole Majorana ha raccomandato di estendere le indagini d'iniziativa del Governo anche ad altri fiumi, per i quali nulla fu richiesto, e specialmente nella regione sicula ed in quella di Reggio-Calabria. Io aggiungerei: delle Calabrie.

Di questi studi una parte fu fatta da molto tempo, da sei o sette anni a questa parte, nella provincia specialmente di Reggio-Calabria. Furono studiati dodici torrenti abbastanza completamente; ma disgraziatamente l'importo delle opere in rapporto alla piccola estensione dei terreni da difendere è tale che finora non fu buon consiglio intraprenderle, non tanto per la parte di spesa che dovrebbe incombere allo Stato, quanto per la parte che dovrebbero assumere gli interessati locali, dato anche il miglior trattamento consentito dalla nostra legge, cioè quello della seconda categoria, che è il 50 per cento.

Ad ogni modo questo studio va continuando e sarà esteso anche a diverse plaghe della Sicilia, dove io credo che ci sia proprio da fare qualche applicazione della seconda categoria, come ho sempre creduto che ve ne sia qua e là anche nei bacini del Volturno, del Sele e di altri fiumi, quantunque, se ho trovato della resistenza, l'ho trovata da parte degli interessati, i quali non hanno creduto di voler mutare l'attuale stato delle cose.

Così dico rispetto alle bonifiche.

Nella legge organica, di cui fu presentata testè la Relazione all'altro ramo del Parlamento, trovasi un articolo il quale prescrive che dentro un triennio si debba fare la classi-

ficazione delle opere di bonifiche a seconda del grado della loro urgenza ed importanza.

Adempiendo quella disposizione, sarà provveduto pienamente al desiderio manifestato così giustamente dall'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano. Tuttavia per la regione sicula egli vedrà nella tabella delle bonifiche che diverse di quelle che si raccomandavano per insistenza lunga di studi e di reclami sono state comprese. Così furono comprese quelle dei Pantani e Pantanelli, parmi in provincia di Catania, il Padule di Mondello in provincia di Palermo e quelli del Salso e Camerina nella provincia di Siracusa.

Ad ogni modo se qualche altra impresa di bonificazione richiedesse disposizioni speciali, non mancherò di prendere i necessari provvedimenti.

Non mi rimane altro che di confermare e ripetere che non sarà certamente ritardata la presentazione del progetto di legge rispetto alla classificazione dei porti.

L'onorevole Majorana-Calatabiano ha detto: per completare meglio la legge, guardate che il ritardo non riesca poi a danno di quei porti i quali si troverebbero in ogni modo favoriti anche con una legge meno abbandonata e meno larga.

Io non ho mai manifestata, credo, l'intenzione di essere più largo della Commissione, a cui credo che l'onorevole Majorana abbia alluso.

Forse in seno dell'Ufficio Centrale non mi sarò spiegato completamente. Il mio concetto fu questo: che la Commissione aveva esaminate le cose da un solo punto di vista, mentre io credeva che fosse utile esaminarle sotto altri punti. Per esempio, la Commissione aveva suggerito di aggiungere alla classificazione dei porti di prima classe il porto di Catania, unico e solo.

Tutto ciò sta bene per il porto di Catania, ma non modifica in nulla la legislazione presente. Noi abbiamo un mondo di questioni per i porti di prima e di terza classe; non parlo di quelli di quarta, perchè la lagnanza è universale.

Così il lavoro di quella Commissione aveva condotto ad aggiungere 4 o 5 porti di quarta classe, sopra 250, ad un'altra categoria.

Ora il presentare una legge che varia quella organica per quattro o cinque di questi casi, mentre esistono centinaia di reclami, a me è parso che sia così poca cosa che non ne valesse la pena. Per conseguenza ho fatto estendere l'esame, non coll'intendimento di portare le cose all'infinito, ma coll'intendimento di levare di mezzo molte altre questioni che sono degne della massima attenzione del Governo.

Io non entrerò qui a discutere i particolari, perchè se ne discuterà a suo tempo.

Ma si assicuri l'onorevole Majorana che non ci sarà altro ritardo che quello del tempo necessario perchè il Parlamento riapra le sue sedute.

PRESIDENTE. Il Senatore Gadda ha la parola.

Senatore GADDA. Le parole dell'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici m'incoraggiano a rivolgere una preghiera al Senato ed al Governo. Nella tabella *D* io vedo stanziata la somma di un milione per il canale Villoresi. Questo mi ha fatto rilevare con piacere che il concetto del Governo è che i fondi per le bonifiche sono anche devoluti alle opere di irrigazione. Quindi credo che questo privilegio al quale applaudo, sarà applicato, come a favore del canale Villoresi, anche ad altri canali di irrigazione intrapresi per sforzo privato in altre provincie.

Non posso oggi nè devo fare una proposta concreta, perchè bisognerebbe portare qualche piccola modificazione alla tabella, e questo non è mio intendimento di fare. Soltanto io desidero di avere qualche parola confortevole dal signor Ministro.

Noi abbiamo nella provincia di Verona due canali nuovi d'irrigazione, e l'onorevole Ministro poco fa diceva che quando si tratti di canali nuovi d'irrigazione, si possa aspirare a qualche sussidio che venga a sollevare il peso che grava sui coraggiosi Consorzi privati.

E qui è appunto il caso, perchè a Verona, per iniziativa di privati ed a loro spesa, si estraggono dall'Adige due canali d'irrigazione: uno di questi canali deve servire per l'irrigazione del basso Veronese, e l'altro per l'irrigazione dell'alto Agro Veronese.

Questi canali non hanno l'importanza economica del canale Villoresi, e quindi rappresentano una spesa minore; ma per gli inte-

ressati nel Consorzio non è relativamente minore l'onere che loro ne deriva.

Io mi lusingo che la interpretazione favorevole ai progressi industriali (poichè qui si tratta dell'aumento della produzione agricola primissima delle nostre industrie) verrà accordata anche a questi altri canali d'irrigazione che sorgono per iniziativa lodevole e coraggiosa de' privati.

E poichè veggio al banco del Governo anche l'onorevole Ministro dell'Agricoltura, Industria e Commercio, sono sicuro che avrò in lui un validissimo appoggio a questo mio desiderio.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO. Molte cose io dovrei dire, che gli onorevoli Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze possono facilmente indovinare, e mi limito tuttavia a chiedere facoltà al Senato di esporre molto brevemente il mio pensiero sopra questo primo articolo che cade ora in discussione, affinchè mi riesca di chiarire il significato, quale io lo intendo, e dirò anche meglio, il segreto che si nasconde entro il progetto di legge sottoposto alla deliberazione del Senato; e per mostrare ad un tempo quale sia la principale, anzi l'unica ragione, la quale mi condurrà senza grande entusiasmo, a dir vero, ma piuttosto con sentimento di dolore, a rendere il voto favorevole al disegno presente di legge.

Quegli fra di voi, o Signori, che prendesse in esame le disposizioni dell'articolo primo di questo disegno di legge, che impegna le finanze dello Stato in una spesa di 225 milioni, e si soffermasse a considerare il testo dell'articolo 20, nel quale sta scritto che vuolsi contrarre un debito di 96 milioni effettivi di lire per eseguire le opere indicate nell'articolo primo, potrebbe facilmente indursi a credere, che sia ancora nel poter nostro di evitare, o quanto meno, di ridurre a proporzioni più esigue il debito che si tratta di contrarre, dal momento che abbiamo il diritto di contraddire alla richiesta del Governo, o quanto meno, di limitare il nostro consenso alla esecuzione di una parte soltanto di queste opere distribuite sul quinquennio 1881-95.

Ebbene, o Signori, chi credesse ciò, e si sentisse libero del voto, questi, a parer mio, cadrebbe in gravissimo errore. Io dico invece

ed affermo, che la parte maggiore di questi 225 milioni è destinata esclusivamente a coprire spese già vincolate a compimento di opere pubbliche, che non si possono assolutamente intralasciare; e siccome non è men vero, che lo Stato si trova impegnato nella esecuzione di altre spese deliberate dal Parlamento con leggi speciali che richiederanno una spesa di 133 milioni a carico dell'esercizio corrente e di quelli immediatamente successivi, è forza concludere che i 96 milioni sono destinati sostanzialmente a coprire uno squilibrio di bilancio, così nel corrente anno che in quelli avvenire che, annunciato in altri tempi, appare oggi di una indiscutibile necessità, e derivante interamente da circostanze di fatto che il Senato non è in condizione di modificare.

E valga il vero, il primo fatto che si presenta alla nostra attenzione gli è questo, che i cento trentatrè milioni di impegni contratti per effetto di leggi speciali, vengono tutti ad aggravare i bilanci dei primi otto anni, ai quali si viene in soccorso mediante la contrattazione del prestito, cosicchè volendo rimanere nei limiti consueti, non rimane più un margine sufficiente per comprendere altre opere che si dicono straordinarie, tali però che non si possono omettere senza danno del pubblico servizio.

Ora, di queste opere che si impongono come una vera necessità del pubblico servizio, ve ne ha un numero grande e tale, come si è detto, che assorbe molta parte dei duecento venticinque milioni di cui parla l'articolo primo.

Vengono in primo luogo i dieci milioni distribuiti sul decennio 1881-90, in aumento al fondo annuo di tre milioni, per sussidio alle strade obbligatorie comunali. Qui non siamo evidentemente in un tema di spese facoltative, chè anzi avrò occasione fra breve di dimostrare, siccome lo stanziamento annuo limitato a tre milioni sia del tutto insufficiente a coprire i bisogni attuali.

È palese pertanto, che il prestito destinato a coprire questa spesa serve in realtà a soddisfare un impegno effettivo di bilancio.

Vengono dopo i quarantadue milioni di *addizionali* per opere stradali in corso di esecuzione, ed anche in questa parte è inutile dire che non siamo più liberi del voto, perchè le opere non devono rimanere a mezzo, ed è egualmente evidente che si ricorre al credito per

condurre a termine lavori già deliberati, anzichè la contrattazione del nuovo prestito sia dipendente dalle risoluzioni del Parlamento, che si riferiscono ad opere nuove e non prima prevedute.

Le stesse cose a un di presso si possono dire dei quarantaquattro milioni destinati alle opere idrauliche, ed ai ventinove che vogliono essere spesi in opere di bonificazione. Imperciocchè, lo ha detto l'on. Ministro nella sua Relazione, e voi potrete facilmente riconoscere la verità di questo fatto, che determinando fin da oggi l'impiego di tali somme distribuite sovra un decennio, si rimane ancora al di qua del consueto stanziamento di bilancio fatto negli anni addietro per questa specie di lavori. Dal che nasce la conseguenza che, senza eccedere nella spesa, si ricorre tuttavia ai mezzi del credito per tenere in sesto il bilancio.

Che rimane adunque di tutte le opere a cui provvede questo disegno di legge, che possa seriamente formare il soggetto delle nostre deliberazioni?

Restano alcune opere idrauliche, portuali e di bonificazione rinviate a tempo lontano, e restano specialmente le stradali riferite nell'elenco 3°, nel numero di 246, dell'importo totale di 66 milioni, che si fanno brillare allo sguardo delle popolazioni festanti, per conestare l'operazione di un prestito di 96 milioni, mentre queste opere servono in realtà e si possono considerare - scusate la parola - come un passaporto di questa legge, che metterà a disposizione del Governo una somma di 96 milioni, per soddisfare ad altre esigenze. Con qualche promessa per l'avvenire, si vuol provvedere ai bisogni del tempo presente.

Alcuno forse mi dirà che questi 66 milioni formano pure una bella parte dei 96, che si vogliono accattare, ed io ne convengo, se fosse egualmente vero, che una parte considerevole di questi 66 milioni si dovesse spendere negli otto esercizi ai quali si applicheranno i 96 milioni del prestito. Ma non è punto così. Nelle tabelle unite al disegno di legge voi troverete in primo luogo, che nel corrente anno non si spenderà un soldo per iniziare alcune delle opere stradali contemplate nell'elenco terzo; nell'anno 1882 avremo, per grazia di Dio, 500 mila lire da distribuire, ed altrettante in ciascuno degli anni 1883 e 1884,

talchè in quattro anni si arriverà a spendere un milione e mezzo sopra sessantasei, e per contro, più di cinquantatre milioni andranno ripartiti a carico dei sette esercizi posteriori al 1888, vale a dire, dopochè si saranno già spesi ed impiegati in altre opere i novantasei milioni del nuovo debito che si tratta di contrarre.

Non vale pertanto dissimulare una verità che balza agli occhi di tutti. Il debito che facciamo servirà a coprire uno squilibrio di bilancio derivante da altre considerazioni, che non sia quella di nuovi impegni dipendenti dal nostro suffragio: ma è appunto per ciò che io sono disposto a dare il voto favorevole alla legge, perchè allo stato delle cose non si saprebbe fare altrimenti.

Poichè il Ministero ha creduto di proporre, ed il Parlamento si adagiò al partito di abbandonare una parte cospicua delle pubbliche entrate; poichè il bilancio dello Stato si è dovuto aggravare di nuove spese per abolire il corso forzoso; poichè infine bisognerà bene che pensiamo un giorno o l'altro a mettere in ordine le cose dell'esercito e della marina, e davanti a questa suprema necessità della difesa nazionale converrà pure che l'onorevole Ministro delle Finanze pensi a correggere alquanto i giudizi e le solenni dichiarazioni da esso fatte davanti alla Camera dei Deputati nella sua ultima Esposizione finanziaria, è forza che ricorriamo a rimedi straordinari per colmare il vuoto dei nostri bilanci, e, comunque sia cosa sempre spiacevole, mi rassegno anch'io ad approvare quel provvedimento che avrà per effetto di ricacciare sull'avvenire le conseguenze di certi impegni, ai quali si dovrebbe provvedere colle annuali risorse del bilancio.

Chiarito a questa maniera il significato della legge e spiegato il motivo capitale che mi indurrà a deporre il voto favorevole nell'urna, mi permetto ancora di entrare in un ordine d'idee molto più modesto e di discorrere un'altra volta, sperando che sia l'ultima, intorno a quel benedetto soggetto delle strade comunali obbligatorie.

Il mio egregio amico, il Relatore della Commissione, mi ha usata la gentilezza di scrivere, che intorno a questo argomento ho avuto occasione parecchie volte di chiamare l'attenzione del signor Ministro dei Lavori Pub-

blici e del Senato. Ebbene, io rivendico per me questo onore di avere a più riprese provocato uno studio più accurato di questa materia, e penso che mi consentirete di parlarne ancora questa volta. Ad altri il vanto di perorare a beneficio delle grandi città alle quali si accordano facilmente le molte diecine di migliaia di milioni: io amo meglio difendere la causa dei piccoli Comuni, ai quali si diniega persino quel trattamento di giustizia che trova fondamento nelle disposizioni della legge.

Ed è così, o Signori, come io sto per dimostrare: onde avviene che i piccoli Comuni si sentono bistrattati ed offesi nei loro interessi; e mentre il Governo dovrebbe essere sollecito, specialmente in questo momento in cui si vuole allargare il corpo elettorale politico, di cattivarsi l'amore delle oneste e laboriose popolazioni delle campagne, più vivo si fa sentire quel risentimento che nasce dalla evidente disparità di trattamento che loro vien fatto in confronto delle larghezze che sono prodigate alle grandi città!

Io non mi intratterrò a discorrere nuovamente della condizione fatta ai Comuni in conseguenza di una strana ed iniqua applicazione della legge 30 agosto 1868, dappoichè l'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici ha detto una volta che egli considerava quella legge come un flagello peggiore di quella del macinato.

Mi è piaciuto pertanto sentire oggi di bel nuovo dalla bocca dell'onorevole Ministro quel che Egli stesso avea detto nell'Ufficio Centrale, che al riaprirsi del Parlamento presenterà un progetto di legge per modificare le disposizioni di quella esistente; e mi sono maggiormente rallegrato nell'animo, quando intesi dire che saranno prese le misure opportune per impedire che si vada troppo oltre nella esecuzione forzata dei lavori decretati di ufficio. Ma questo non basta per mettere in salvo i diritti dei Comuni, e dobbiamo fare ben altro, se vogliamo compiere un atto di carità e di giustizia. Appare infatti da un documento autentico che l'on. Ministro dei Lavori Pubblici ci ha favorito, che a 16 milioni all'incirca sommano gli impegni che tiene lo Stato in relazione alle strade che si stanno costruendo. Somma enorme, se si tien conto del numero grandissimo di Comuni che aspettano di ricevere la parte a ciascuno di essi

assegnata, mentre non si può nè si deve dimenticare, che la mancanza di qualche migliaio di lire basta molte volte a creare un vero imbarazzo nella finanza di un piccolo Comune.

Di più noi sappiamo che i cinque milioni assegnati col bilancio del corrente anno sono esauriti da un pezzo per soddisfare gli impegni legali che risalgono agli anni anteriori, e rimane un debito arretrato di 860 mila lire, al quale io suppongo che si vorrà provvedere col milione contemplato in questo disegno di legge. Lo che vuol dire che a tutti i Comuni i quali si presenteranno durante il 1881 per domandare la loro parte di sussidio in relazione ad opere già eseguite, ed a quelle che si eseguiranno in corso d'anno, il Ministro dovrà rispondere con un rifiuto, perchè i fondi del 1881, sebbene per volontà del Parlamento sieno stati aggiunti due milioni alla somma proposta dal Ministero, furono divertiti a pagare una parte del debito lasciato dagli anni anteriori.

È facile immaginare che i Comuni non si troveranno molto soddisfatti di somigliante risposta; ma io non so neanche comprendere come il sistema di posticipare a questa maniera i pagamenti a carico dello Stato vada d'accordo coi precetti della contabilità; e siccome un bel giorno tutti i nodi vengono al pettine, si può bene vaticinare che avverrà delle strade obbligatorie quello che è avvenuto delle strade calabro-sicule, che presentarono un debito arretrato di oltre sedici milioni, senza essere sicuri che il Ministro delle Finanze si trovi un'altra volta in condizione di provvedere cogli avanzi del bilancio.

Questo stato di cose è non solo anormale, ma sommamente difficile e grave, epperò avrei desiderato, e per verità desidero ancora, che l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici abbia la bontà di dirci qualche cosa di più, perchè la promessa di modificare la legge non importa il disegno di raddrizzare e regolare il passato.

Egli sa quello che ho avuto l'onore di dirgli in seno all'Ufficio Centrale. Io gli ho detto a un di presso, e ripeto in questo momento la stessa cosa: badiamo a scerverare e tenere ben distinto il passato dall'avvenire; quanto all'avvenire si provveda con progetti speciali. a modificare le disposizioni della legge 30 agosto 1868, siccome l'on. Ministro ha dichiarato di voler fare tra breve. Si faccia anche di più,

e provveda direttamente il signor Ministro, se così gli piacerà di fare come ne ha espresso il proposito, ad infrenare l'azione spesso molesta, e qualche volta interessata degli agenti subalterni del Governo, i quali per troppo zelo esercitano una pernicioso influenza sulle deliberazioni dei Comuni, e quando non riescono, neppure colle intimidazioni, ad ottenere l'intento, si affaticano appresso i Prefetti per avere il decreto che faccia loro facoltà di intraprendere le costruzioni d'ufficio. Questi provvedimenti, lo ammetto, saranno utilissimi, ed io li aspetto per impedire mali maggiori, ma siffatte provvisori non valgono per il passato, e non contengono certamente il rimedio che basti ai mali presenti che hanno un carattere di gravità non comune, e minacciano di farsi ancora più gravi.

A questo punto l'on. Ministro potrà obiettarmi che l'impegno reale nasce allora soltanto che lo Stato riconosce il proprio debito verso i Comuni; ed è vero. Vi ha difatti per così dire, un debito *legale* ed un debito semplicemente *morale*; vi sono, per spiegarmi meglio, due periodi, ossia due momenti distinti, nel primo dei quali lo Stato dichiara che una strada è degna di essere compresa nel novero di quelle che saranno sussidiate con una somma eguale alla quarta parte della spesa: più tardi, allora cioè che le opere sono ultimate od in parte eseguite, e si sa d'altronde che le somme occorrenti sono disponibili sul bilancio dello Stato, il Ministro comprende in apposito elenco i Comuni sussidiati, che da quel giorno acquistano diritto a ripetere pagamento delle somme accordate. Io diceva dunque che in un caso lo Stato contrae un debito semplicemente morale, e sta bene che sia così: ma gli sarà lecito per questo, e per la sola ragione che i fondi del bilancio, sono esauriti, gli sarà lecito sottrarsi a questo debito morale, e sospendere l'esecuzione di una promessa formale, anzi di un affidamento dato per legge ai Comuni, che ad opera finita avrebbero ricevuto un determinato sussidio?

Per amore di verità, io devo dire che l'onorevole Ministro non si è trincerato dietro questo sistema di difesa, chè anzi nella Relazione dettata dall'on. Grimaldi in nome della Commissione incaricata dalla Camera dei Deputati di riferire sovra questo stesso disegno di legge, ho trovato scritto che il Ministro dei Lavori Pubblici aveva preso impegno formale di prov-

vedere, occorrendo, con un progetto speciale di legge, onde avere in pronto i mezzi necessari a saldare tutto l'arretrato. Io voglio essere anche più discreto, ed esprimo semplicemente la fiducia che vorrà occuparsi seriamente di questa materia, e quando abbia acquistato il convincimento che almeno per qualche anno sia necessario aver disponibile una somma superiore ai quattro e forse ai cinque o sei milioni di lire per mantenere fede alle date promesse, non tralascierò di chiedere al Parlamento i mezzi straordinari, in quella misura che corrisponda da senno ai bisogni già conosciuti.

Nè la cosa può correre diversamente. A metà d'anno, e quando tutti i fondi sono esauriti, noi ci troviamo già allo scoperto di circa 16 milioni di lire, e ciò significa che davanti ad uno stanziamento annuale di quattro milioni converrebbe arrestare i lavori durante il prossimo quadriennio, per aver modo di saldare le partite arretrate. Anzi, converrebbe aspettare molto di più, poichè si deve tener conto delle indennità di personale e di altre spese materiali, che fanno capo in somma egregia a questo medesimo capitolo di bilancio.

Ora, ognun vede che a questa maniera di soluzione non è possibile che noi ci arrestiamo, a cagione eziandio, per non dir altro, dei molti lavori intrapresi di ufficio, e si può invece dubitare che le cose volgano in peggio col procedere del tempo, perchè gli agenti del Governo continueranno allegramente, se il Ministro non saprà impedirlo, nel sistema tenuto fino ad oggi di sostituire la propria azione, qualche volta interessata, alla volontà ed al giudizio dei Comuni.

Rimane pertanto, lo dico ancora una volta, ed auguro con tutta la sincerità del cuore, che l'onorev. Ministro dei Lavori Pubblici veda di mandare ad effetto, quanto più presto si potrà fare, la promessa di cui parla la citata Relazione della Commissione della Camera elettiva, e procuri, in tutti i casi, di stabilire una linea ben netta di demarcazione tra il passato e lo avvenire, rimuovendo gli ostacoli che impediscono all'Amministrazione di regolare e liquidare una buona volta gli impegni assunti verso un così grande numero di Comuni rurali.

Io voglio sperare che l'onorev. Ministro si renderà conto della condizione difficile di questi poveri Comuni che reclamano giustizia, niente

altro che giustizia. Dal canto mio, mi tengo abbastanza onorato di avere alzato un'altra volta la mia povera voce per difendere questa nobile causa della giustizia, e tutelare gli interessi dei Comuni rurali, sempre bistrattati o negletti.

PRESIDENTE. Il signor Ministro delle Finanze ha la parola.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. Alla seconda parte del discorso dell'onorevole Senatore Saracco risponderà competentemente il Ministro dei Lavori Pubblici per ciò che riguarda le strade comunali obbligatorie.

Io dirò poche parole solo per dare qualche schiarimento intorno alla prima parte del discorso dell'onorevole Saracco.

L'onorevole Senatore Saracco ha detto che il segreto di questo disegno di legge consiste in questo, che si tratta di provvedere a uno squilibrio di bilancio in quanto che dopo le riforme finanziarie decretate, alcune eseguite ed altre in via di esecuzione, il bilancio non si troverebbe in grado di sopportare le spese necessarie a sopperire agli obblighi assunti negli anni precedenti se non si ricorresse ad un espediente, il quale consiste in questo, che sotto forma di risorsa straordinaria per nuove opere pubbliche si provvede anche a spese le quali dovrebbero sopportarsi normalmente dal bilancio.

Io mi permetto far osservare al Senato che tutti i lavori pubblici proposti da questa legge sono straordinari, e nuovi per la massima parte. Ora, alle spese per opere pubbliche straordinarie si deve provvedere con risorse straordinarie, come appunto si fa con la vendita di beni patrimoniali.

Quindi ora non si fa nulla di sostanzialmente diverso di quello che si fece per il passato.

La differenza sta soltanto in ciò, che col progetto in discussione noi ci procuriamo anticipatamente i mezzi straordinari che occorrono, perchè vogliamo anche anticipare la costruzione delle opere pubbliche nuove, e compierle in più breve tempo. E questa anticipazione la procuriamo mediante emissione di titoli che rappresentino il prezzo de' beni da vendere.

Io non nego che sia questa un'operazione di credito, e sostanzialmente un debito, specialmente per quella parte che eccede la quantità dei beni ecclesiastici, quella parte, credo,

che costituisce la differenza tra i 40 milioni disponibili all'epoca in cui comincerà l'ammortamento e i 96 che vogliamo procurarci.

Io non voglio neanche sostanzialmente contraddire all'onorevole Saracco nel suo concetto, che se non si fossero operate delle riforme finanziarie, il bilancio si troverebbe forse in condizioni migliori anche in quest'anno, come negli anni futuri, e non sarebbe necessario ricorrere a questi mezzi straordinari.

Evidentemente, se non dovessimo provvedere all'abolizione di una grande imposta, che avrà il suo pieno effetto col 1884, noi non dovremmo prudentemente premunirci contro un possibile squilibrio. Ma poichè quella riforma fu sapientemente decretata, poichè oramai è un fatto compiuto, e sarebbe ben più fatale il tornare indietro di quello che non sia il provvedere al modo per procedere innanzi, per mantenere sempre inalterato l'equilibrio del bilancio, il sistema che proponiamo ci garantisce da ogni eventualità, e ci promette di mantenere, anche sotto questo rispetto, delle maggiori spese per lavori pubblici, l'equilibrio finanziario che è e deve essere prima ed essenziale cura del Governo e del Parlamento.

Dopo di ciò io non ho bisogno di ripetere qui le dichiarazioni che ebbi l'onore di fare in seno alla Commissione, e che del resto sono riassunte nella Relazione dell'egregio Senatore Brioschi, circa la portata dell'operazione finanziaria che si dovrà fare, vale a dire che noi non intendiamo di emettere obbligazioni che per ottenere il capitale di 96 milioni, e non già per gli interessi sulle obbligazioni.

Inoltre rimane riservata e non pregiudicata qualunque questione circa l'ammortamento, vale a dire che esso debba limitarsi alle obbligazioni di nuova emissione, o estendersi anche alle obbligazioni precedenti emesse a forma della legge 15 agosto 1870.

Queste dichiarazioni che io ebbi l'onore di fare all'Ufficio Centrale, sono, come dissi, contenute nella Relazione dell'onorevole Brioschi, ed ora non ometto di confermarle.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola....

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Io

devo una parola di risposta, innanzi tutto all'onorevole Senatore Gadda, il quale ha tratto argomento dalle istanze relative al canale del Ledra-Tagliamento per raccomandare che si abbia riguardo ad opere consimili nella provincia di Verona.

Io non posso fare ora che una risposta molto generica, imperocchè egli stesso ha detto che non sarebbe il caso di precisare nulla a questo riguardo a modificazione della legge.

Io ripeto, riguardo alla provincia di Verona, quello che ho detto riguardo alla provincia di Udine, vale a dire che date le stesse condizioni, non ho opposizione da fare a che siano prese in considerazione le domande che per avventura fossero in seguito presentate da Consorzi od altri enti interessati.

La ragione principale, per la quale nel caso del canale Villorosi-Meraviglia e del canale eziandio di Ledra-Tagliamento, il Governo espresse favorevole avviso, fu perchè le rispettive provincie fecero grossi sacrifici.

Io non so se si trovi nelle eguali condizioni la provincia di Verona, ma se essa non avesse dato o non fosse per dare l'esempio di precedere il Governo nella via delle sovvenzioni ad opere di questa natura, molto più difficilmente il Governo di propria iniziativa potrebbe entrare su questo cammino.

E la ragione è facile a comprendersi.

La nostra legislazione è basata tutta su concorsi tanto dello Stato quanto della provincia, imperocchè la provincia è la parte prossima della nazione, che può meglio giudicare della vera utilità ed importanza delle opere da subsidiare.

Del resto, a norma dell'onorevole Senatore Gadda, io debbo rammentare che nell'altro ramo del Parlamento fu votato ed accettato dal mio Collega Ministro dell'Industria e del Commercio un ordine del giorno, col quale egli che ne ha la speciale competenza, si impegnava di presentare forse anche una legge speciale per sussidio ad opere d'irrigazione. Per conseguenza vi sarà tempo per avvisare a provvedimenti relativi anche ai casi accennati dall'onorevole Gadda.

Ora ho solo due parole da aggiungere a quelle del mio onorevole Collega Ministro delle Finanze in risposta all'egregio Senatore Saracco, e non per oppugnare quello che ha detto, ma

unicamente per una certa discolpa, che deve essere pure lecita anche ad un Ministro che ha la compiacenza di non vedere osteggiate le risultanze finali di una legge così complessa, come è quella che egli ha avuto, direi quasi, l'audacia di portare avanti al Parlamento.

Mi pare che l'onorevole Saracco abbia dipinto un po' troppo con foschi colori il quadro; avvegnachè egli abbia detto in sostanza che su per giù quello che si è chiesto di spendere non è altro che la conseguenza di impegni assunti, altro che la necessaria conseguenza di lavori cominciati.

Io, per verità, non posso negare in via assoluta che vi sia qualche cosa di vero per una parte di opere, perchè i lavori pubblici di questo genere non sono che gli anelli d'una stessa catena. Si lavora sul Po adesso come si lavorava venti anni fa, e come si lavorerà fra venti anni; ma dire proprio che si è costretti a fare oggi la sistemazione del Po, perchè si è fatta dodici anni fa, non mi pare esatto.

Io osserverò che in questa legge, sopra 225 milioni a cifre tonde, vi sono 38 milioni di lavori veramente addizionali per le opere stradali, che sono la conseguenza vera nel senso accennato dall'onorevole Saracco delle leggi non mie, ma del 62, del 69, del 75. Non devo io provvedere ad ultimare i lavori che furono contemplati da quelle leggi, lasciando a mezzo quelle strade?

No. Dunque ha perfettamente ragione su questo punto l'onorevole Saracco; ma nell'istesso tempo non credo possa trarne motivo di addebito al Ministro che viene ora a riparare gli errori, non voglio dire certamente volontari, ma infine errori non suoi. Purtroppo potrà venir tempo di correggere anche i propri; ma intanto correggiamo quelli degli altri.

Ci sono 4,600,000 lire che riguardano opere di strade nazionali, le quali sono incerte pel luogo e per l'entità, ma che si verificano sempre. Sarà una frana che cade, una strada da correggere, perchè le pendenze sono enormi e non corrispondono più al bisogno della viabilità ordinaria; ma infine sono necessità di tutti i tempi, e sotto questo aspetto sono sempre anelli della stessa catena.

In media noi abbiamo sempre speso per questa qualità di opere oltre 2 milioni all'anno, e siccome questa media è dedotta da un periodo

lunghissimo di anni, così credo che sempre la spenderemo. Ma di queste opere la legge ne contempla per circa 5 milioni. Poi ci sono 10 milioni per le strade obbligatorie, che l'onorevole Saracco stesso, lungi dal credere che possano essere sufficienti, ritiene che non basteranno.

Poi ci sono 246 fra nuovi ponti e nuove strade dell'importo di 132 milioni fra Stato e provincie. Questi saranno pure lavori nuovi e non saranno la conseguenza di altri, a meno che non si voglia dire che sono la conseguenza dell'intrapresa costruzione di una rete provinciale, nel qual caso mi pare che sia un beneficio che si compia: del resto, l'onorevole Saracco stesso non contesta che possa essere un bene.

Ha detto, ed è vero, che qui dentro verrà incorporata buona parte di lavori che sono già incominciati. Sicuro, vi è una parte di strade dichiarate obbligatorie che resteranno incorporate nella rete delle provinciali; quindi dovranno essere sovvenzionate col 50 per cento; ma se le sovvenzioniamo come strade provinciali col 50 per cento, vuol dire che il 25 per cento verrà poi risparmiato sopprimendo il concorso come strade obbligatorie.

Così per una certa quantità di chilometri di strade provinciali, che le provincie avrebbero dovuto costruire da se stesse, sarà ora applicato il concorso dello Stato.

Ma ad ogni modo sopra 5700 chilometri, a cui si stende la lunghezza complessiva delle 246 strade, ce ne sono per lo meno 4000 di strade interamente nuove.

Quanto ai fiumi si tratta di sistemazioni, e quindi di lavori nuovi per l'importo di 44 milioni.

Le bonifiche per 29 milioni sono tutte nuove, e così le opere relative ad altri venti porti, pel complessivo importo di quasi 34 milioni.

Anche pei porti, a stretto rigore, potrà sostenersi che i nuovi lavori sono un seguito degli antichi; ma che perciò? Non sono egualmente opere nuove?

Il porto di Palermo o il porto di Livorno hanno un fondo roccioso, con cinque o sei metri di acqua. Una volta bastavano per tutti i bastimenti della grande navigazione; ma adesso la grande navigazione si esercita con bastimenti di sei o sette metri d'immersione;

per conseguenza in questi porti, cui nessuno potrà negare una grande importanza, è necessità intraprendere nuove e costose escavazioni, seppur si vuole che soddisfino bene al loro ufficio.

Così non provvedendo, i grandi bastimenti di commercio ancorerebbero, come ancorano adesso, fuori del porto.

È certo che questo è un seguito degli antichi lavori, ma non si può fare a meno di dire che sono lavori interamente nuovi.

Così è della protrazione dei moli.

Una volta bastava, ad esempio, un'area di dieci ettari; oggi ne occorre una tripla o quadrupla.

È evidente che bisogna eseguire una protrazione di moli, se si vuol difendere l'area del nuovo porto, benchè questa sia una conseguenza del primo impianto dei moli; ma non si può neanche negare che si tratti di lavoro affatto nuovo.

Pertanto le osservazioni dell'onorevole Senatore Saracco in parte sono vere in modo assoluto, in parte non lo possono essere che relativamente.

In conclusione però io non credo che esse abbiano voluto suonare un biasimo per le proposte fatte: esse sono un modo di apprezzamento sull'insieme del complesso disegno di legge, intorno al quale ho dato già tutte le spiegazioni all'Ufficio Centrale.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO. Dirò poche parole, in risposta alle cose dette dagli onorevoli Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze.

L'onorevole Ministro delle Finanze ha voluto anticipare una discussione, che troverà la sua sede naturale, quando venga in esame l'articolo 20 del presente disegno di legge. Io mi riservo pertanto di esporre più tardi alcune considerazioni, per dimostrare che l'operazione finanziaria di cui ha fatto parola l'onorevole Ministro non è molto corretta, nè interamente conforme agli interessi veri delle finanze. Mi piace solamente dichiarare che non ho mai inteso di insinuare il più lontano dubbio che le spese per opere stradali ed idrauliche contemplate in questo disegno di legge, dovessero far carico alla parte ordinaria del bilancio annuale. Ho semplicemente detto, ed amo ripetere, che

siamo costretti ad accendere un nuovo debito, onde far fronte ad impegni presi nel tempo addietro, e continuare lavori in corso di esecuzione, e che in questo momento non abbiamo più libertà di scelta e di voto, perocchè sapevamo da due anni, e si era ripetuto a sazietà, che per la diminuzione delle pubbliche entrate, lo Stato non avrebbe potuto sopportare la spesa derivante dagli impegni relativi alle opere pubbliche, senza produrre uno squilibrio di bilancio. Oggi pertanto si verifica appunto quello che fu preveduto ed annunziato in altro tempo.

Rispondo adesso all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, il quale, con mia grande meraviglia, si è applicato a dimostrare che egli non si meritava l'addebito di aver impegnato lo Stato in troppe spese che eccedono le forze del bilancio. In realtà io non ho mai inteso di muovergli questo addebito: mi pareva piuttosto di aver detto, e dichiarato a più riprese, che egli non aveva fatto mai alcun mistero delle sue intenzioni, e mi sovvengo specialmente che nel corso di una discussione di cui il Senato conserva forse qualche memoria, l'onorevole Ministro dichiarava, come egli tenesse in serbo un progetto di legge che aveva per effetto d'impegnare la Finanza in una cospicua spesa, per opere stradali ed idrauliche di nuova costruzione. Non poteva quindi, e non era nel mio pensiero di fargli l'addebito, di aver presentato quel progetto di legge che l'onorevole Ministro aveva annunziato da molto tempo; tanto più che ricordo una stupenda relazione dettata dall'onorevole Baccarini, quando era direttore generale dei servizi idraulici, onde risulta che l'Italia doveva tenersi pronta a spendere un mezzo miliardo in opere idrauliche straordinarie. Di qui io sono condotto piuttosto a congratularmi coll'onorevole Baccarini, che nella sua qualità di Ministro si sia tenuto contento di presentare un progetto di legge molto più modesto: se pure non ci sarà entrato di mezzo l'onorevole Ministro delle Finanze, a far prova di quella virtù che deve essere tutta propria dei Ministri di Finanza, e che l'illustre Thiers battezzava col nome di *ferocia*, onde impedire che si desse sfogo a domanda anche maggiore di quella che venne introdotta col presente disegno di legge.

Lungi adunque di fare su di ciò veruno addebito all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, io riconosco volentieri che la sua con-

dotta era chiaramente tracciata dalla necessità di condurre innanzi i lavori già iniziati, e di metter mano a tante altre opere che non si possono assolutamente intralasciare.

Molto diverso sarebbe stato il mio linguaggio, se il prestito dei 96 milioni dovesse servire all'esecuzione di tante altre opere pubbliche che si potessero ancora differire; ma quando le cose stanno altrimenti, ed in realtà questa somma appare strettamente necessaria per coprire gli impegni anteriori e soddisfare alle consuete esigenze del pubblico servizio, non è al Ministro dei Lavori Pubblici che si possa muovere il rimprovero di quello che attualmente avviene, vale a dire, che si debba ricorrere al credito per mantenere l'equilibrio del bilancio. Forse si poteva usare una maggior parsimonia nella classificazione delle strade e di altre opere sussidiate dallo Stato, ma di ciò si è detto abbastanza nella Relazione dell'Ufficio Centrale, senza che occorra tornarci sopra un'altra volta, nè io intesi parlarne più del dovere dappoichè mi è avvenuto di rilevare che i novantasei milioni si troveranno esauriti quando verrà la volta di metter mano alle opere che furono nella massima parte rinviate agli anni successivi.

Una parola ancora, per mettere in guardia il Senato contro le teorie e le distinzioni anche più facili che si sono fatte e si faranno altre volte fra le spese straordinarie e quelle ordinarie. Io ricordo benissimo, e faccio mie le osservazioni di un illustre statista ed oratore francese, il quale criticando acerbamente il sistema adottato dal secondo impero, di trasferire in un bilancio speciale quelle che si chiamavano *spese straordinarie*, per alleggerire il bilancio ordinario dello Stato, usciva fuori in questa fine sentenza: che una spesa la quale si vede ricomparire per 4, 5 e 10 anni di seguito sul bilancio straordinario, merita bene di prendere posto fra le spese ordinarie che con questo o con altro nome faranno sempre carico al bilancio dello Stato. Io raccomando questa sentenza, che non è mia, all'alta intelligenza del signor Ministro delle Finanze.

Prima di finire, io mi permetto rammentare all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, che io aspetto ancora la risposta ai diversi appunti che mi è parso di dover fare intorno al servizio delle strade comunali obbligatorie, ed at-

tendo dalla sua cortesia qualche chiarimento maggiore.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Domando scusa all'onorevole Senatore Saracco dell'aver proprio dimenticato la parte che più gli premeva. Lo confesso, quasi quasi mi sento un po' in colpa di non avere adempito completamente alle mie promesse, e, dirò anche francamente, per non avere saputo farmi obbedire come avrei dovuto.

L'onorevole Senatore Saracco, e lo ringrazio cordialmente, ha voluto citare benevolmente, anche più benevolmente forse di quello che meritasse, una Relazione di un antico direttore generale delle opere idrauliche, in cui si parlava di un mezzo miliardo, dichiarandosi però contento che il Ministro dei Lavori Pubblici si sia mantenuto in limiti molto più ristretti, e congratolandosi quasi di questo risultato col Ministro delle Finanze, il quale non c'è entrato per niente e non ha perciò nè colpa, nè merito in questa faccenda.

Quei cinquecento milioni si componevano, lo ricordo a memoria, di 120 milioni di opere fluviali, dei quali 60 sono per il Tevere, il resto per le altre opere.

D'allora in poi qualche cosa si è speso, poichè tutti gli anni, per il Po ed altri fiumi, fu iscritta in bilancio una somma di parecchi milioni, per cui, coi 44 che si chiedono adesso, si cuopre la proposta che io allora riteneva essere necessaria. Inoltre, 180 milioni occorrevano per opere di porti; ma con questa legge e con alcune precedenti si sarà provveduto per circa 80 milioni, senza parlare del porto di Genova, cui si destinarono circa 40 milioni. Manca la parte che riguarda le spese dei porti di quarta categoria, che non compariscono in questa legge, nè possono comparire se non si provveda prima con una legge speciale a modificare la legge organica del 1865.

Non sono pertanto con questo progetto molto lontano dall'aver presso che colto nel segno sui veri bisogni delle opere idrauliche, benefiche a parte, per le quali io, calcolando con una certa larghezza, prevedeva che l'Italia avrebbe dovuto, se avesse potuto, spendere 200 milioni fra vecchie e nuove.

Su questo terreno non è che un piccolo inizio, un piccolo passo quello che si fa con la legge presente. Facendo dell'ironia, potrei dire che quelle delle bonifiche non sono spese che possano dichiararsi nè urgenti, nè obbligatorie, perchè quando l'Italia si adatti a tenere i suoi terreni impaludati e malsani, l'urgenza non esiste mai.

Io ho creduto che qualche passo bisognasse pur farlo fuori dei perimetri dell'antiche bonificazioni; ma ho dovuto naturalmente limitarlo a quanto poteva per ora consentire la gamba, finanziariamente parlando.

Dato sesto ai più urgenti bisogni, io spero però che dopo il primo decennio il bilancio d'Italia potrà sopportare una spesa maggiore di quella ora proposta, per intraprendere più coraggiosamente quelle opere di bonificazione che io credo di grandissima importanza nazionale.

Vengo all'argomento delle strade obbligatorie. L'on. Senatore Saracco ha ripetuto che il debito finanziario, per quanto possa anche volersi ridurre apparente con misure amministrative, o che ritardino i lavori o che tengano indietro il soddisfacimento delle domande dei Comuni, è pur nondimeno un debito morale di cui non può non tenersi conto; ed ha perfettamente ragione.

Io però non temo le conseguenze finanziarie espresse dall'onorevole Senatore, perchè il debito può crescere soltanto se ci lasciamo andare sulla via degli *ex-officio*.

Ho detto altre volte che la spesa è così forte perchè l'Amministrazione la fa essa stessa.

Sopra cinque mila e più Comuni sono 3700 quelli sottoposti al regime dell'*ex-officio*.

Ora, siccome io credo che questa non è l'applicazione della legge, ma è un'abusiva applicazione della legge, perchè l'*ex-officio* non deve essere la regola, ma l'eccezione, così mi propongo in modo assoluto di regolarizzare questa materia, anche con una legge se occorrerà.

Intanto, in via amministrativa, mi propongo di non intraprendere, se non per casi veramente eccezionali, nuovi lavori d'ufficio.

E intorno a ciò mi pare di aver sempre consentito anche l'onorevole Senatore Saracco; ond'è che io ne cavo *a fortiori* la conseguenza che, se arresteremo l'opera dell'Amministrazione sulla via dei lavori *ex-officio*, facilmente arri-

veremo, e presto, ad un punto in cui i 4,000,000 che io chiedo con questa legge per il sussidio annuale alle strade obbligatorie potranno arcibastare.

Io non credo che i Comuni volontariamente in Italia possano eseguire più di 16 milioni di strade obbligatorie. Può essere che sbagli, e vorrei sbagliarmi, nel qual caso felice quel Ministro che verrà a domandare cinque e più milioni per vedere eseguita una maggior massa di lavori.

Ritengo inoltre che col metodo attuale eseguiremo una massa maggiore di lavori, ma finiremo per farli pagare allo Stato, o per rovinare molti piccoli Comuni che non potranno sopportare le spese relative. Del resto, se questa mia opinione si manifestasse non corrispondente alla realtà, e fosse intieramente vero quello che teme l'onorevole Saracco, sarà debito del Ministro dei Lavori Pubblici di presentare una legge speciale, come era accennato nella Relazione dell'altro ramo del Parlamento, e chiedere quella somma qualunque, che metta in pari l'amministrazione.

Del rimanente, per quest'anno mancanza di fondi non pare debba temersi, perchè abbiamo un milione dalla legge presente e 300 mila lire disponibili ancora per far fronte ad 800 mila lire di debiti e alle spese del personale.

L'onorevole Senatore Saracco ha detto inoltre che coi fondi di un anno abbiamo pagato i debiti degli anni precedenti. Questo accade sempre, perchè le liquidazioni finiscono alla fine dell'anno; non è che un intercalamento di fondi.

Concludendo, ripeto che ho ferma fiducia che con quattro milioni all'anno si avrà quanto basta, e se non basteranno se ne chiederanno di più per l'avvenire, come si chiederà pel passato con legge speciale la somma sufficiente per mettere l'amministrazione in completo pareggio.

PRESIDENTE. L'on. Ministro delle Finanze ha la parola.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. L'onorevole Senatore Saracco ha fatto allusione ad un'importante discussione finanziaria seguita nel Senato nel 1879 e 1880, e quasi ha fatto intendere come non si fosse in allora tenuto conto di questa spesa straordinaria, della quale, se si fosse appunto tenuto conto, forse si sarebbe altrimenti conclusa quella discussione.

Io tengo a rettificare questa circostanza di fatto. Fu allora tenuto ben conto del bisogno che aveva lo Stato di proporre nuove spese per opere pubbliche.

Quando anche il Ministero non avesse annunciato questo bisogno, non avrebbe mancato di farlo, come non mancò di farlo, l'illustre Relatore dell'Ufficio Centrale, che in allora era l'onorevole Saracco, e che chiaramente ne discorse nella sua Relazione. Dunque quel bisogno era noto fin d'allora ed il Senato lo conobbe.

E fu dichiarato esplicitamente da parte del Governo che erasi pensato di provvedere a questo bisogno con mezzi straordinari. Nel 1880, quando si faceva questa discussione nel Senato, era innanzi alla Camera dei Deputati il progetto di legge che oggi si discute; quindi non si tratta ora di un fatto non previsto, ma di un fatto noto, previsto e già calcolato.

In quanto poi alla *ferocia* finanziaria, rammentata dall'onor. Saracco, io convengo con lui: però se vi è un caso in cui questa ferocia può essere temperata, è appunto questo dei lavori pubblici i quali tendono a promuovere la produzione l'industria, in una parola, la ricchezza del paese.

BERTI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BERTI, *Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*. Io non intendo per nulla di allungare questa discussione. Dopo le dichiarazioni fatte dal mio collega il Ministro dei Lavori Pubblici, io potrei dispensarmi dal rispondere al Senatore Gadda. Pur tuttavia desidero di maggiormente tranquillarlo.

In un altro recinto il Ministero prese formale impegno di fare studiare la materia dei sussidi da darsi alle opere d'irrigazione.

Questi studi sono già ricominciati, ed io credo che, se non vogliamo camminare a tentoni sussidiando un po' di qua un po' di là, sarà necessaria la presentazione di un progetto il quale regoli questa materia, ed ove sieno delineate le condizioni che lo Stato esige per accordare sussidi alle opere d'irrigazione.

In quanto al Ledra-Tagliamento, di cui ho appunto sott'occhio la carta, vi sono ancora molti chilometri di canali derivatori ed il canale sussidiario da continuare e compiere. L'opera del Ledra fatta da un numeroso Consorzio di

Comuni è una delle più utili e delle meglio eseguite.

Essa, sebbene non possa paragonarsi a Villoresi-Meraviglia, merita tuttavia di essere sussidiata con equità come venne deliberato per quella. Non posso adunque qui che confermare le cose dette dal mio collega il Ministro dei Lavori Pubblici, cioè che i canali da farsi del Ledra-Tagliamento saranno sussidiati con gli stessi principî con i quali è trattato Villoresi-Meraviglia.

Senatore PECILE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PECILE. Mi era iscritto per parlare all'art. 2, sembrandomi che quello fosse il posto più conveniente per raccomandare la petizione della Deputazione provinciale di Udine, onde ottenere un sussidio all'opera del Ledra-Tagliamento.

Era mio intendimento di rappresentare al Senato brevissimamente con cenni storici e statistici l'importanza di questo progetto negli scopi agricoli, igienici e sociali; le circostanze in cui si trova oggi il Consorzio dei 29 Comuni che intrapresero coraggiosamente e condussero quasi a termine la grandiosa opera, sospiro di quattro secoli, e la necessità di un sussidio, essendo al Consorzio venuti meno i mezzi per eseguire le ultime opere, senza delle quali le acque del canale non possono essere distribuite ai proprietari per l'irrigazione, a cento e più villaggi per gli usi della vita.

Ma dopo la chiara e precisa esposizione dei termini del progetto e delle circostanze addotte dalla Deputazione provinciale fatta dall'onorevole ed illustre Relatore dell'Ufficio Centrale, dopo le dichiarazioni fatte in termini così benevoli e lusinghieri dall'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, che certamente troveranno un eco di gratitudine, non solo nella Rappresentanza provinciale e nei 29 Comuni consorziati, ma benanche in tutta la popolazione friulana, a me non resta che di prendere atto di queste dichiarazioni confermate anche dall'onorevole Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, ringraziando, come interprete della riconoscenza generale, del favorevole accoglimento accordato dal Governo alla petizione della Deputazione provinciale di Udine in termini che non avrebbero potuto essere più soddisfacenti.

Creda il Governo che nessuna concessione

di sussidio potrà riuscire nè più utile, nè più opportuna, nè più feconda di benefici risultati, nè essere accolta con maggior gradimento.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Io non dirò che pochissime parole, poichè l'ora e la stagione non è la più propizia a' lunghi discorsi. D'altra parte, se veramente il progetto di legge si dovesse esaminare a fondo nelle sue diverse parti, come ha incominciato a fare il mio onorevole Collega Senatore Saracco, sarebbero necessari almeno tre o 4 giorni per esaurire la materia.

Quindi io non dirò ancora che pochissime parole intorno alle petizioni, sebbene, in generale, rispetto ad esse, le parole del signor Ministro mi abbiano soddisfatto.

Poi dovremo forse ancora provocare dalla cortesia del signor Ministro alcune dichiarazioni, o, per dir meglio, la ripetizione di alcune dichiarazioni da lui fatte nell'Ufficio Centrale.

Sulla prima petizione, quella che riguarda il canale del Ledra-Tagliamento nella provincia di Udine, non avrei più nulla da osservare, segnatamente anche dopo le dichiarazioni dell'onorevole Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, se non sentissi il debito, visto i generosi sforzi fatti da quel Consorzio, di raccomandarla al signor Ministro.

Desidererei piuttosto una risposta più precisa dall'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici rispetto alla seconda di quelle petizioni, tanto più che con essa non si chiede, direi quasi, un nuovo lavoro, ma bensì un'opera di carattere umanitario; e desidererei perciò che quella risposta potesse tranquillare la popolazione di Burano, la quale giustamente teme pel proprio avvenire.

Il signor Ministro diceva sembrargli evidente che, quando si dà mano ad un'opera per liberare una parte di territorio dalle acque, non si costruirà poi l'opera per modo che danneggi un'altra parte.

Ma siccome nella Relazione ministeriale che precede il progetto di legge non si è tenuto conto di questa giusta opinione del signor Ministro, mentre è detto che quelle acque di scolo per mezzo della nuova botte verrebbero a gettarsi nella laguna, ed è precisamente ciò che

teme la popolazione di Burano, spero che il signor Ministro vorrà dichiarare che egli farà intraprendere gli studi per l'una o per l'altra soluzione che mi sono permesso indicare, o per una terza qualunque.

Le dichiarazioni fatte dal signor Ministro dei Lavori Pubblici, delle quali rendo a lui grazie anche a nome dell'Ufficio Centrale, sopra tutto per quanto ha tratto alle strade obbligatorie, furono così chiare che non può rimaner dubbio sulle sue intenzioni.

Noi siamo perfettamente d'accordo, e l'onorevole Saracco che più volte venne alla carica sopra queste questioni credo abbia reso un servizio grande al paese richiamando intorno a siffatto grave argomento l'attenzione del Governo e del Ministro dei Lavori Pubblici, il quale, debbo dire ad onore del vero, fu sempre consenziente col Senatore Saracco, essere necessario porre un freno al troppo frequente uso della esecuzione d'ufficio.

Però rimane vivo il fatto che oggi vi sono 15 milioni e più di debiti, i quali, se pure non sono veri *debiti legali*, sono però, come disse l'onorevole Saracco, *debiti morali*.

Una differenza esiste senza dubbio fra l'una e l'altra specie di questi debiti, ma nessuno può negare che anche i debiti morali non abbiano valore. Oltre di che, come vediamo nel fatto, che cosa avviene sempre, anche dei debiti legali?

Avviene che oggi siamo alla metà dell'anno e il signor Ministro ha già esaurito, per saldare debiti legali degli anni precedenti la somma inscritta in bilancio, e che approvato questo disegno di legge, potrà disporre di un milione, il quale è però già impegnato per circa 862 mila lire.

In conclusione alla metà dell'anno 1881 saranno esaurite tutte le risorse per questo servizio per saldare debiti degli anni antecedenti.

Il signor Ministro converrà facilmente con noi essere questa una situazione che non deve durare.

Dalla conoscenza dei debiti che abbiamo denominati morali non deve essere difficile il passare a quella del tempo in cui i debiti stessi diverranno legali; ora il Ministro che sa d'altra parte di poter contare sopra 4 milioni annui, può anche non difficilmente calcolare se questi possono esser sufficienti a liqui-

dare questo passato senza fare troppo lungamente attendere i comuni. Quando ciò non sia, presenti una legge di liquidazione.

Come ebbi a notare nella votazione, l'esame del disegno di legge ha fatto rilevare all'Ufficio Centrale alcune lacune del medesimo rispetto le quali il signor Ministro fece all'Ufficio stesso alcune dichiarazioni che desidererei da lui ripetute in quest'Aula.

Giacchè è bene che il Senato sappia che se l'Ufficio Centrale è giunto a consigliare l'approvazione di questo disegno di legge, gli è perchè esso ebbe dal signor Ministro dei Lavori Pubblici l'assicurazione che egli proporrà una legge ulteriore, non dirò a modificazione di questa, come è già avvenuto per quella delle ferrovie, ma in aggiunta di questa, appunto per rimediare ad alcune deficienze nelle disposizioni di esse.

Infine io sento il dovere di rinnovare qui alcune osservazioni che sotto forma prudente ma chiara ha esposto nella Relazione.

Non devo tacere che all'Ufficio Centrale ha fatto grave senso il dover constatare che un progetto di legge, entrato alla Camera elettiva per spese di opere pubbliche per una somma di 162 milioni di lire, sia escito dalla discussione parlamentare aumentato così da raggiungere la somma di 225 milioni di lire.

Questa procedura, è d'uopo il dirlo, a me non sembra corretta; e da nessuno può desiderarsi diventi sistema.

Ammetto che per quella parte del disegno di legge, la quale è relativa alle strade provinciali, le modificazioni fossero più facili e più giustificate, mentre dall'onor. Ministro era già stata ammessa una seconda serie della medesima per l'importo di circa 70 milioni di lire.

Ma oltrechè i mutamenti non rimasero entro questi limiti, anche per le strade, le aggiunte introdotte rispetto ad altri lavori quali bonifiche, difese di fiumi ed altro, non possono in modo alcuno giustificarsi, non potendosi comprendere questa specie di improvvisazioni di un'opera e della relativa spesa.

Così noi siamo chiamati a votare delle somme sulle quali l'azzardo ha troppa grande influenza e rispetto alle quali il Ministero stesso potrebbe difficilmente fornirci approssimate informazioni.

Queste osservazioni, le quali vorrei fossero accolte dal signor Ministro, siccome prova del

desiderio che ha il Senato di mantenere intatte le prerogative di ciascuno dei poteri dello Stato, non debbono in alcun modo influire sul voto che noi saremo per dare.

Come già ho osservato, il disegno di legge ha alcune parti buone, provvede ad alcune opere assolutamente necessarie ed urgenti, il vostro Ufficio Centrale vi esorta quindi ad accoglierlo favorevolmente.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. La prima dichiarazione che io debbo completare per desiderio dell'egregio Relatore è quella relativa agli studi di Burano nella Laguna di Venezia.

Io credeva di essermi espresso abbastanza completamente quando dichiarai che per fare un lavoro a beneficio di alcuni, non si intendeva certo di peggiorare la condizione degli altri.

Questo per me voleva dire che si sarebbe studiato in guisa da non recare al Comune di Burano il pregiudizio che esso teme.

Ad ogni modo soggiungo che farò tutti quegli studi di cui espresse il desiderio l'onorevole Relatore e che sono accennati nella petizione, sia per l'avviamento delle acque verso il Piave sia verso la parte contraria.

Per i 15,000,000 del debito delle strade obbligatorie credo che non si possa chiedermi altro dopo le dichiarazioni che ho fatto, perchè io ho già detto che a peggio andare chiederemo la somma necessaria per pareggiare i conti vecchi.

Quanto alle dichiarazioni relative alla legge di complemento, o legge suppletoria, io credeva di essermi spiegato nel modo più ampio quando dissi che mi obbligava di presentare una legge suppletiva appena fosse ritenuta necessaria, sia per meglio spiegare, completare, chiarire il contesto dei diversi articoli, sia per supplemento di nuove opere, sia insomma per tutto quello a cui accennava la Relazione dell'Ufficio Centrale.

Quanto al tasto delicato che ha toccato l'on. Relatore riguardante le aggiunte fatte alla tabella dei lavori durante la discussione parlamentare, io mi astengo dal fare qualunque commento che riguardi il diritto parlamentare. Tecnicamente parlando, però, mi dichiaro perfettamente d'accordo con lui, che le Assemblee

non sono in genere le più competenti per giudicare il merito intrinseco dei lavori.

Ecco le dichiarazioni che io credo, senza offendere nessuno, di poter fare, pur riserbando a ciascuno la propria parte.

Debbo però, per la verità, soggiungere che l'aumento reale portato colle aggiunte fatte dalla Commissione nell'altro ramo del Parlamento, e durante la discussione, non è che di 27 milioni, se non erro.

L'onorevole Relatore trova 225 milioni nella legge che sta davanti al Senato, e trova 163 milioni nel progetto del Ministro; ma bisogna però mettere in conto che il Ministero proponeva 70 milioni per un secondo elenco di strade, di cui non determinava, per ora, l'applicazione della spesa. Con esso elenco però veniva a crearsi un impegno positivo di approvare la spesa sui bilanci al di là del decennio. Mettendo pertanto in conto i 35 milioni da pagarsi per concorso sul bilancio dello Stato, il vero aumento di spesa introdotto è di soli 27 milioni; lo che fa diminuire almeno quel peccato, al quale accennava così competentemente l'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale.

E con ciò mi pare di avere soddisfatto alle dichiarazioni chiestemi dall'onorevole Relatore a nome dell'Ufficio Centrale.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, pongo ai voti l'articolo primo. Lo rileggo:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 225,126,704 da iscriversi, nel quindicennio 1881-1895, nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici, per provvedere alla esecuzione delle opere comprese nella presente legge, le quali sono dichiarate di pubblica utilità.

Chi approva quest'articolo è pregato di sorgere.

(Approvato).

Art. 2.

La ripartizione per capitoli della somma di cui all'art. 1° ed i relativi stanziamenti annui sono stabiliti, salvo il disposto dell'art. 3, come alla tabella A per le opere indicate nelle ta-

belle B, C, D, E, annesse alla presente legge, e negli elenchi I, II e III, allegati alla tabella B.

(Approvato).

Art. 3.

Le spese approvate colla presente legge, in addizione a quelle che hanno iscrizione propria nel bilancio per effetto di leggi anteriori, saranno riunite ai rispettivi capitoli di bilancio ed annualmente ripartite secondo i bisogni delle opere, purchè gli annui stanziamenti nel loro complesso non superino, anno per anno, la totalità di quelli precedentemente approvati e che si autorizzano colla presente legge.

Le somme relative alle strade nazionali e provinciali, di cui al numero 2 della tabella A, e quelle dipendenti da leggi anteriori o da iscrizioni in bilancio, saranno riunite in un solo capitolo di bilancio.

(Approvato).

Art. 4.

Il concorso dello Stato per la costruzione delle strade provinciali, di cui al numero 3 della tabella B, è stabilito in ragione della metà della spesa effettiva per le singole opere descritte nell'elenco III.

La costruzione di dette strade è obbligatoria, previa la procedura dell'art. 14 della legge 20 marzo 1865, allegato F, per quelle non ancora classificate provinciali.

Per quelle provincie che nel termine di un anno dalla data dell'invito del Governo non avranno approvato l'andamento generale delle strade, a termini dell'art. 25 della legge 20 marzo 1865, allegato F, e non avranno provveduto ai mezzi di intraprenderne la costruzione, sarà provveduto colle disposizioni della legge 30 maggio 1875, n. 2521, relative alle strade di seconda serie.

In tal caso la costruzione sarà fatta dallo Stato, e la quota di rimborso di metà della spesa dovuta ad esso sarà iscritta di ufficio nel bilancio provinciale, a cominciare dall'esercizio in cui sarà stabilito di por mano ai lavori, e corrisposta in proporzione del progresso dei medesimi.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO. Discorrendo di quest'articolo 4 l'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale così si esprime:

« Quivi importa notare un'essenziale differenza tra l'articolo 4, che sarebbe testè letto, e il corrispondente del primitivo progetto ministeriale, specialmente per le conseguenze che la diversa dizione dovrà avere sull'applicazione della legge. Nel primitivo progetto la costruzione delle strade indicate nell'elenco era dichiarata obbligatoria in modo assoluto, l'attuale invece rimanda alla ordinaria procedura della legge sulle opere pubbliche ».

Io amo dichiarare che la nuova dizione dell'articolo mi soddisfa grandemente; avrei soltanto il desiderio che l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici colla sua autorevole parola mi togliesse ogni dubbio sulla interpretazione, e sopra il significato di quest'articolo, là dove sta scritto che verrà osservata la procedura dell'articolo 14 della legge 20 marzo 1865, onde accentuare e chiarire tutta la differenza che corre fra la nuova dizione e quella del progetto primitivo che dichiarava obbligatoria, senza restrizione, la costruzione delle strade provinciali contemplate in questo disegno di legge.

Esprimendo questo desiderio io tengo a cuore di esporre la mia profonda convinzione che si faccia cosa antiliberale e pericolosa in sommo grado, quando si fa intervenire il Parlamento nelle materie che sono della competenza dei Corpi aventi radice nell'elezione popolare. Secondo la nota massima inglese, che non intendo in questo momento di discutere, il Parlamento può fare certamente anche questo di sostituirsi all'azione libera dei Comuni e delle Provincie, e si poteva benissimo dire, come fu detto altre volte, che la costruzione di certe strade deve essere obbligatoria per le Provincie; ma per massima generale io credo, e nessuno mi contraddirà, che in queste materie si debba procedere con molta circospezione, se non si vuole portare lo scompiglio nella cosa pubblica, ed offendere la giusta suscettività dei Corpi elettivi.

Non intendo con ciò di criticare la prima formola proposta dal Governo. Quando l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici proponeva coll'articolo 4 che fosse dichiarata l'obbligatorietà

della costruzione, credeva a buon diritto di poterlo fare impunemente, perchè le sue proposte riguardavano solamente quelle strade provinciali, che tali erano state dichiarate e riconosciute dai Consigli provinciali espressamente interrogati.

Ma quando nell'altro ramo del Parlamento sorsero e si moltiplicarono le domande per la costruzione di ponti e di strade, al di fuori e al di sopra delle risoluzioni prese dalle Rappresentanze provinciali, ragion voleva che l'articolo fosse modificato, di maniera che venisse riconosciuta alle provincie la facoltà di comprendere, oppur no, nel novero delle provinciali quelle strade e quei ponti che furono aggiunti all'elenco per solo fatto della iniziativa parlamentare.

Tale, per mio avviso, dev'essere, ed io reputo che sia il significato del nuovo articolo, che riconosce e sanziona la libertà dei Consigli provinciali di accettare o respingere il sussidio dello Stato, secondochè crederanno o si rifiuteranno di classificare fra le provinciali certe strade e certi ponti contemplati in questa legge; epperò lo accetto di gran cuore, ed approvo la nuova formola, se questa vuole realmente dire così, che si rispetta il diritto delle provincie, come rimane salvo il diritto nello Stato, quale gli appartiene in virtù della legge sui lavori pubblici, di correggere i giudizi delle Rappresentanze locali, quante volte i Consigli provinciali si rifiutassero di comprendere nel novero delle provinciali certe strade, che a giudizio del Governo abbiano realmente il carattere della provincialità.

Ora, io sarei molto lieto di conoscere, se questa sia la vera e propria interpretazione che si vuol dare a questo articolo 4, e per norma di voto desidero che l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici ci faccia sapere il pensiero del Governo, che avrà la virtù di tranquillare gli animi e di fissare autorevolmente la posizione che vien fatta colla presente legge alle Rappresentanze provinciali.

Con questa opportunità permetta l'onorevole Ministro che io entri ancora nell'esame di altre parti di questo articolo 4, per segnare alcune lacune che esso presenta, e chiedere schiarimenti che mi paiono indispensabili, perchè non sorgano troppi incagli, e non si vada

all'incontro di troppe difficoltà nella esecuzione di questa legge.

A dir vero, non vi ha forse un articolo del progetto che non avesse bisogno di chiarimenti o di correzioni; ma seguendo l'esempio e partecipando al giudizio espresso dall'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale, che il Governo si troverà costretto a portare molte modificazioni alle diverse parti della legge, io mi stringerò a proposito dell'articolo 4, a fare alcune avvertenze che più mi sembrano meritevoli di essere sottoposte all'attenzione del Ministero e del Senato.

In questo articolo si dice che è obbligatoria per le provincie la costruzione delle strade comprese nell'elenco che deve far parte della legge, e si tace affatto dei ponti, che pure si trovano compresi nel medesimo elenco.

Come si deve interpretare questo silenzio? E quando si tratta di ponti sopra strade che non sono provinciali, si deve egli intendere che sia obbligatoria per le provincie la costruzione delle strade di accesso, o la trasformazione in provinciali delle strade attuali che siano di carattere comunale o consorziale?

E nel caso affermativo, dovranno le provincie costruire o sistemare queste strade a proprie spese, senz'altro lo Stato, il quale sussidia i ponti per motivi di pubblica utilità, sia chiamato a concorrere per una metà nella spesa di costruzione delle strade di accesso?

Ecco altrettanti quesiti che mi paiono degni di qualche attenzione, perchè io ne conosco alcune delle provincie dove non si tratta di un solo, ma di due, di tre, ed anche di quattro ponti sussidiati che mancano di strade di accesso, o sono serviti da strade comunali o consorziali, ed importa sapere in quale posizione si troveranno queste provincie, e quali gli obblighi che dovranno assumere, quando si tratti di eseguire la legge. Sarebbe davvero un povero regalo che si farebbe ad una provincia quando il sussidio si limitasse ad un concorso nella spesa di costruzione di uno o più ponti, e per contro la si volesse costringere a costruire a tutte sue spese le strade necessarie per accedere a questi ponti!

Io non so se l'onorevole Ministro avrà in pronto una risposta che sia atta a chiarire questi dubbi che son venuto esponendo, e soprattutto, se sia disposto a pigliare qualche im-

pegno intorno alla parte di spesa che lo Stato credesse di assumere nella costruzione delle strade di accesso ai ponti sussidiati. Se fosse altrimenti, mi basterà sapere che egli si farà carico di sottoporre ad esame quei punti di dubbio che mi parve utile di esporre; e siccome non cade dubbio, che dovrà presentare al Parlamento apposito progetto di legge per modificare e correggere in altre parti quello che ora discutiamo, spero che vorrà farsi carico delle osservazioni da me fatte, e tenerle in quel giusto conto che mi paiono meritare.

Se poi gli parrà cosa giusta, siccome a me pare, che il sussidio accordato ai ponti si estenda per logica conseguenza alle strade di accesso, perchè le ragioni di pubblica utilità che indussero a sussidiare i ponti si devono a più forte diritto applicare alle strade di accesso, penso che l'onorevole Ministro non ricuserà di occuparsi di questa materia, quando gli accadrà di presentare quel progetto di legge a cui egli alludeva pur dianzi, per colmare questa ed altre lacune, ossia per comprendere queste strade nel novero di quelle che più sono meritevoli di ricevere il sussidio dello Stato.

Altri dubbi presenta questo articolo che esporrò succintamente. Nell'elenco segnato col numero 3 si trovano descritte molte strade che corrono sopra il territorio di più provincie, e non è detto nella legge, come debba essere ripartita la spesa corrispondente. Non pare all'onorevole Ministro che questa materia richiegga di essere opportunamente disciplinata e che il silenzio della legge non debba offrire materia a molti dubbi ed a diverse interpretazioni? Che avverrà egli di due o più provincie, se alcune si trovassero di accordo, ed altre si ricusassero a costruire una strada interprovinciale?

Alcuno dirà che la misura della spesa deve essere regolata dalla sua percorrenza nel rispettivo territorio, come sta scritto nelle leggi del 1869 e del 1875 che riguardano le strade provinciali di serie; altri invece risponderà che la spesa deve essere commisurata all'interesse che ciascuna provincia può avere nella costruzione di una strada, e che le nostre leggi non regolano la materia del consorzio obbligatorio fra provincie per la costruzione di strade e di ponti. Infine, per il fatto stesso che in due leggi speciali si trovò opportuno di regolare il concorso nelle spese, sarebbe tanto più necessario

che con questa legge si prendessero le opportune disposizioni.

Io espongo il dubbio, e lascierò che l'onorevole Ministro decida nella sua saviezza; poichè a questo siam giunti, che per non incagliare l'amministrazione dobbiamo tenerci contenti di indicare le correzioni che si avrebbero da fare, lasciando che si rimedi con provvedimenti legislativi che verranno più tardi.

Ciò per le strade provinciali; ma la questione è molto più grave trattandosi di ripartire la spesa di costruzione di ponti. Supponiamo un ponte gettato sopra un corso d'acqua che separa il territorio di due provincie, e di questi ponti ve ne sono parecchi. Come si dividerà la spesa di costruzione? Non si deve supporre che nascano conflitti, sia nel riconoscere l'utilità dell'opera, sia, ed assai più, nel determinare la quota del concorso, che gli uni vorranno dedurre dal maggiore o minore beneficio che ne sentirà una provincia in confronto dell'altra, mentre gli altri cercheranno di mettere in campo altri criteri che condurranno a conclusioni diverse? Chi, e con quali norme risolverà la contesa?

Vi ha di peggio ancora. Io ho visto qui in questo progetto di legge che vi è un ponte, la cui spesa si vorrebbe mettere a carico di tre provincie. Ora, se devono concorrere tre provincie, si dovrebbe inferirne, che il criterio del riparto si vuol desumere dalla misura dell'interesse che può avere ciascheduna provincia, ossia del beneficio che le può arrecare la costruzione di un ponte, senza ricercare se le sponde del fiume appartengano all'una, piuttosto che ad un'altra provincia. Del che io mi sono vieppiù persuaso quando ho visto che fu chiamato interprovinciale un ponte che si vuol gettare sopra un corso d'acqua, le cui sponde opposte appartengono ad una stessa provincia.

Vede dunque l'onorevole signor Ministro dei Lavori Pubblici che manca il filo a risolvere le controversie che nasceranno nell'applicazione di questa legge; e siccome si deve credere che molti screzi si produrranno e potranno nascere serie contestazioni, a me pare che il Ministro farà opera savia se avviserà a colmare anche questa lacuna nell'occasione che si occuperà di rivedere e modificare questo ed altri articoli della legge. Per verità queste contestazioni non si produrranno oggi nè do-

mani, poichè questo progetto di legge promette molto, siccome vi ho detto, in fatto di strade e di ponti, ma concede assai poco in ordine del tempo in cui queste opere potranno ricevere la loro esecuzione. In quattro anni abbiamo un milione e mezzo da spendere di fronte a duecento quarantasei, od anche più, fra strade e ponti che verranno a disputarsi questo magro sussidio. Figuratevi adesso, quanto si dovrà aspettare, prima che arrivi il giorno in cui si potranno realizzare tante speranze che si sono risvegliate nelle nostre popolazioni!

Intanto adunque che il buon popolo si cullerà nelle speranze dell'avvenire, tenendosi contento di stringere la caparra che gli si offre colla presente legge, vedrà l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, se non sia cosa altrettanto utile quanto conveniente che tutti questi dubbi sien risolti legislativamente, e se ne formi il soggetto di uno speciale disegno di legge.

Io mi riassumo in breve, e prego primieramente il signor Ministro dei Lavori Pubblici a voler manifestare le impressioni sue, e l'opinione del Governo circa il significato dell'articolo quarto, nella parte che riguarda il diritto riservato alle provincie di pronunciarsi sulla costruzione delle strade contemplate nell'elenco che fa parte della legge. In questa materia si deve camminare con molta circospezione, ed una parola del Governo avrà molta efficacia ed autorità per dirigere l'azione delle Rappresentanze provinciali.

In secondo luogo io lo prego a prender nota delle avvertenze di varia natura, che ho creduto di svolgere per la migliore intelligenza ed esecuzione della legge; e poichè non è lecito far di meglio, sarò abbastanza soddisfatto, se le mie parole avranno la virtù di chiamare l'attenzione del Governo sopra quelle parti della legge che aspettano più specialmente di essere riformate e corrette.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Quanto al primo dubbio sollevato dal Senatore Saracco rispetto alla obbligatorietà delle costruzioni delle strade, mi basterebbe ripetere quanto ha detto egli stesso per esprimere completamente il mio modo d'interpretare, o meglio di spiegare il capitolo 4.

Quando io presentai il progetto di legge, avevo allegato due elenchi di opere, uno di 36 milioni, dei quali 18 a carico dello Stato,

e questo riguardava la serie delle strade dichiarate di prima urgenza dai singoli Consigli provinciali. Era pertanto per esse completamente esaurita la procedura stabilita dall'articolo 14 della legge sui lavori pubblici per dichiarare provinciali le strade; ond'è che io potevo mettere la obbligatorietà assoluta, a meno di voler fare un duplicato di procedura.

D'altronde questo principio dell'obbligatorietà assoluta trovavasi nelle leggi del 1869 e 1875 per le strade di serie.

Rispetto alle leggi precedenti mi trovo così in una condizione di maggior riguardo alle provincie, di quello che fosse avvenuto per il passato; inquantochè io procedeva preventivamente d'accordo colle provincie medesime.

Rispetto all'elenco dei 70 milioni si sarebbe dovuto provvedere con legge speciale dopo il decennio, e sarebbe stato il caso allora di confermare o no la obbligatorietà. Ma dal momento che i due elenchi venivano ad essere confusi in un solo, dappoichè per proposte ragionevoli, riconosciute tali anche dal Governo e dalla Giunta parlamentare, i due elenchi fusi in uno venivano ancora accresciuti di un certo numero di strade, oltre l'aggiunta di altre due durante la discussione parlamentare, era evidente che il Ministro dei Lavori Pubblici per mantenersi nell'ordine d'idee che avevano ispirato il suo primo progetto di legge, dovesse battere in ritirata per prevenirsi meglio dai possibili errori.

Si fu allora che proposi io stesso la sostituzione dell'articolo quale si trova ora redatto, per la semplice ragione, che mentre io potevo avere una convinzione profonda sulle strade del primo elenco, non ne aveva più una eguale, *ex informata coscienza*, per un numero molto maggiore di strade.

Onde è che io proposi che si fossero pure iscritte quelle strade, salvo però che si sarebbe dovuto prima eseguire la procedura voluta dall'articolo 14 della legge del 1865 per la dichiarazione della provincialità delle strade.

Se oggi un Comune fa istanza perchè sia dichiarata provinciale una sua strada, la legge stabilisce che il Consiglio provinciale debba dare voto favorevole, il qual voto 95 volte su 100 è quello che è seguito.

Qualche volta però, ad onta anche del parere

del Consiglio provinciale, può avvenire che il decreto reale dichiari provinciale una strada.

È questo precisamente l'esercizio dell'autorità imperativa della legge, che in certi casi è pure una vera necessità.

Una provincia che, per esempio, volesse assolutamente rifiutarsi di completare un tronco di strada, il quale mancasse a complemento di una rete, evidentemente potrebbe esservi obbligata per decreto reale.

Ma la vera norma alle deliberazioni del Governo sono in generale le deliberazioni dei Consigli provinciali.

Ad ogni modo, nessuna di queste strade può essere costruita, se non previa la procedura stabilita.

Il senso dell'articolo è tale quale l'ha inteso l'onorevole Saracco.

Difficilmente qualunque legge (e principalmente questa più vulnerabile, perchè molto complessa) potrebbe resistere ad un'analisi minuta come quella dell'onorevole Senatore Saracco.

Del resto, condiscendente sempre e ragionevole come egli è, si contenta di una dichiarazione del Ministro dei Lavori Pubblici, il quale desidera alla sua volta di soddisfarlo più che gli sia possibile.

Egli ha detto: Vi sono dei ponti sopra strade non provinciali. Infatti non solo ve ne sono nell'elenco che si sta discutendo, ma qualcuno si trovava anche nel progetto di legge del Ministero.

Può essere accaduto benissimo che davanti ad una domanda di qualche Consiglio provinciale per la costruzione di un ponte, all'amministrazione del Governo non sia venuto nemmeno in mente il dubbio che non esista la strada provinciale.

Visto che la domanda veniva dal Consiglio provinciale, può essere scusabilissimo che non si sia dubitato che la strada non fosse provinciale, e quindi non siasi compresa la costruzione di tale strada, nessuno avendola chiesta.

Sta difatti che in qualche sito manca il ponte, ma esiste una strada comunale, la quale dai due capi va ad immettere in vicine strade provinciali. Che cosa accadrà con queste leggi?

È evidente che se la provincia dichiara provinciale il ponte, bisogna obbligatoriamente dichiarare provinciale la strada, anche se non

figura nell'elenco veruna lunghezza e veruna spesa per la medesima.

In qualche luogo invece esiste la strada completamente servibile; solamente è comunale. Basta allora che la provincia ne assuma la manutenzione, perchè sia in completa regola, e non è quindi necessaria veruna iscrizione di spesa.

Senatore SARACCO. Quando occorra?

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Quando occorra? Ho già detto che dei casi dove possa occorrere spesa, ve ne sarà qualcuno, ma devono essere pochissimi.

Ad ogni modo qualunque siasi il numero, bisogna che la provincia o dichiari essa la provincialità della strada, se l'assume per proprio conto, oppure, riconosciuta la necessità, bisogna provvedere alla spesa sul fondo di riserva, se ce n'è; e se non ce n'è, bisognerà tenerne conto nella legge suppletiva. Per giudicare della importanza del fondo di riserva, bisogna anche tener presente che per una legge di 225 milioni, per lo meno un 5 0/0 di ribasso negli appalti ci sarà.

Lasciamo andare il pericolo di spese addizionali, perchè un ribasso, sia pure solo del 5 0/0, equivale a circa 12 milioni, e quindi costituisce un rispettabile fondo per tutti i bisogni. Io credo del resto che addizionali ne possono venire, perchè qualunque lavoro ne porta; ma nutro altresì grandissima fiducia che saremo assai lontani dal caso attuale di dover provvedere 38 milioni per spese suppletive a quelle di leggi precedenti, perchè il prezzo medio attribuito ai lavori stradali di questa legge comprende già la media delle spese aggiunte non con questa legge soltanto, ma anche con altre leggi precedenti, sulla base di lavori condotti a compimento.

Sonvi strade interprovinciali e ponti triprovinciali. Per le strade interprovinciali l'onorevole Senatore Saracco dice che non è spiegato nell'articolo quale sia il criterio che si seguirà per dichiarare la cointeressenza.

Ebbene noi abbiamo i precedenti; una certa giurisprudenza esiste pure ed è basata sulle leggi in corso di esequimento.

Nello articolo non è chiaramente indicato il procedimento che sarà seguito a questo riguardo, ma un'induzione può benissimo leggersi, secondo me là dove dice: « Per quelle

provincie, che nel termine di un anno non avranno approvato l'andamento generale delle strade a termini dell'art. 25 della legge 20 marzo 1865, allegato *F* e non avranno provveduto ai mezzi di intraprendere la costruzione sarà provveduto con le disposizioni della legge 30 maggio 1875 ».

È vero che la espressione *provvedere ai mezzi*, si riferisce solamente al denaro; ma è anche evidente, secondo me, che il provvedere ai mezzi, fa presumere una procedura d'accordo tra le due provincie per dividersi la spesa. Ad ogni modo, se le provincie si accordano, bene; diversamente si adotterà la procedura stabilita dalla legge del 1875; e quando realmente risultasse provato che questa non possa essere con giustizia applicata, si provvederà con quella legge suppletiva che dovrà prendere in considerazione tutte le lacune della presente.

L'onorevole Senatore Saracco, disse giustamente che per qualche anno questi casi non saranno frequenti, essendo veramente meschine le somme allogate (badiamo bene però) *alle strade*, non a tutti i lavori. Ma non si potevano dare grosse somme per i primi quattro anni ai lavori delle strade, per la semplice ragione che 13 milioni, sono già impegnati per leggi precedenti nei rispettivi bilanci.

I lavori stradali compariscono così per 14 milioni nei primi quattro anni, benchè un milione od anche un mezzo soltanto sia disponibile su questa legge nei primi quattro anni.

Vengono poi i ponti triprovinciali. Io ne ricordo uno solo, che può capitare materialmente in tre provincie, ed è quello sul Po da Trino a Crescentino. Si discuterà per averne due, uno a Trino e l'altro a Crescentino.

Io mi opposi a che si stabilissero due ponti sul Po, quantunque trovassi molto ragionevole che in un corso d'acqua come il Po, trattandosi di una legge che provvedeva a molti altri casi consimili, si dovesse costruire qualche ponte dove c'erano delle lacune perfino di 50 chilometri; ma siccome qui se ne domandavano due a 15 chilometri di distanza l'uno dall'altro, io proposi che se ne fosse costruito uno solo. E per non determinare il punto, perchè anche in ciò parmi che difficilmente si potessero avere dati sufficienti per venire ad una conclusione ragionevole, durante la discussione proposi di

lasciarne la cura al potere esecutivo. E precisamente la determinazione di questa località fa sì che possono essere interessate tre provincie.

Imperocchè due saranno sempre le provincie nel cui territorio sboccheranno i due accessi al ponte; ma però potrebbe anche essere collocato in luogo che da un lato interessasse più di una provincia.

Non so se mi spiego. Per esempio, dalla parte sinistra del fiume vi è tutta una provincia, dalla parte destra invece capitano i territori di due provincie.

Ora, sarà quasi impossibile che il ponte debba mettersi proprio a cavallo della divisione provinciale, nel qual caso sarebbe triprovinciale; ma potrebbe accadere, e perciò s'indicarono nella tabella le tre provincie.

Ad ogni modo, alle competenze di spesa, se volontariamente e per accordo diretto tra provincia e provincia interessate non si potrà provvedere, non sarà difficile di poter stabilire la proporzionalità, a seconda delle dichiarazioni che ho già fatte a questo riguardo.

E con ciò parmi anche di avere alla meglio soddisfatto alle ultime domande dell'onorevole Senatore Saracco.

Senatore SARACCO. Ringrazio l'onorevole Ministro delle dichiarazioni fatte circa il significato che si conviene all'articolo 4 nel senso della più ampia libertà lasciata alle provincie sul punto della classificazione delle strade e dei ponti provinciali, limitata soltanto dalle prescrizioni generali della legge, che riconosce il diritto nel Governo di giudicare in grado di appello.

Dopo ciò io non posso egualmente dire che l'onor. Ministro mi abbia promesso veramente molto, siccome a prima giunta pareva disposto a fare. Ma, siccome ho già detto, sono divenuto oramai, non per elezione mia, di facile contentatura, e mi piace aver inteso che quando egli presenterà un progetto di legge per aggiungere nuove strade a quelle che figurano nell'elenco che deve far parte della presente legge, non tralascierà di prendere in benevolo esame la mia proposta, che riflette le strade di accesso ai ponti sussidiati. Le mie ragioni penso di averle esposte chiaramente, senz'chè mi paia di doverle ripetere: e siccome il signor Ministro non solo non le ha oppugate, ma nella sua sa-

viezza le ha ritenute, come sono, plausibili e giuste, vado certo che farà diritto alle domande che son venute esponendo.

Quanto ai dubbi da me sollevati circa l'interpretazione che meglio si convenga ad altre parti di questo articolo, dubbi ai quali mi sembra che partecipi ancora l'onorevole Ministro, io sento di aver fatto il mio dovere. Al signor Ministro si apparterrà di avvisare e di decidere.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola sull'articolo 4, lo pongo ai voti.

Chi intende approvarlo, è pregato di sorgere. (Approvato).

Art. 5.

La costruzione delle strade provinciali sarà pure fatta a cura dello Stato quando è domandata dalle provincie; ed in tal caso la quota di rimborso di metà della spesa sarà da esse corrisposta a cominciare dall'esercizio in cui sarà stabilito di por mano ai lavori, ed in proporzione del progresso dei medesimi.

(Approvato).

Art. 6.

Restano fermi pei Comuni gli obblighi derivanti da contratti in corso per costruzione e riparazione, non che quelli di mantenimento delle strade fino alla loro iscrizione nell'elenco delle provinciali, a termini del precedente articolo 4.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO. A proposito di questo articolo, il Relatore dell'Ufficio Centrale ha opportunamente avvertito che manca una disposizione di legge la quale contempra il caso di strade provinciali in corso di costruzione. Questo articolo parla soltanto di quelle strade delle quali i Comuni o i Consorzi abbiano intrapreso la costruzione, e determina gli obblighi dei Comuni stessi, in relazione ai contratti che restano in vigore, fino a che le strade sieno classificate fra le provinciali. Resta quindi a sapere quali norme sieno da osservarsi al riguardo delle strade provinciali, e più propriamente se il sussidio dello Stato sia dovuto in ragione

delle opere che rimangono ancora da eseguire sulla base di contratti esistenti.

Siccome io so di alcune provincie che si trovano in questa condizione, prego l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici a voler considerare se non sia il caso di risolvere il dubbio e regolare la materia in via amministrativa, affinché le Rappresentanze provinciali non si trovino incagliate nella prosecuzione dei lavori.

Vengo adesso ad esaminare più da vicino le disposizioni dell'articolo 6, concepito nei termini seguenti:

« Restano fermi pei Comuni gli obblighi derivanti da contratti in corso per costruzione e riparazione, nonchè quelli di mantenimento delle strade fino alla loro iscrizione nell'elenco delle provinciali, a termini del precedente articolo quarto. »

Questa disposizione di legge a me pare sovranamente ingiusta.

L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici ha detto saviamente nell'altro ramo del Parlamento, ed ha nuovamente osservato nella conferenza che tenne coll'Ufficio Centrale del Senato, che questa legge concede sussidi in ragione delle opere che restano da farsi, e non contempla affatto nè accorda alcun sussidio in relazione a lavori compiuti.

Queste sono parole d'oro, perchè stimo anch'io che le cose debbano correre appunto così; ma di qui non può, nè deve scendere la conseguenza, che i Comuni debbano sopportare in proprio tutti gli oneri per la *prosecuzione dei lavori in corso di costruzione*, per ciò solo che si trovino vincolati da precedenti contratti. Sono anzi dell'avviso, che applicando con rigore questa disposizione dell'articolo 6, si farà un trattamento disuguale ai Comuni e Consorzi che si trovano in identiche condizioni, e quello che è peggio, si faranno atti ingiusti a pregiudizio di quelli che sarebbero meritevoli di speciale riguardo.

E valga il vero, noi tutti sappiamo che vi hanno molti Comuni, i quali si sono dimostrati riluttanti a costruire le loro strade obbligatorie, mentre altri si sono acconciati, parte per volontà propria e parte per le premure del Governo, a stringere i contratti per la costruzione delle loro strade, che hanno appena ricevuto un principio di esecuzione. Or bene, che avverrà

egli se le disposizioni tanto severe di questo articolo non saranno opportunamente modificate e corrette? Ne avverrà evidentemente, che i Comuni negligenti e riluttanti riceveranno il premio della loro negligenza, ed i Comuni i quali mostrarono la migliore volontà fino a stipulare i contratti di appalto dei lavori, saranno costretti a sopportare in proprio le conseguenze degli impegni assunti, senzachè Stato e provincie sieno tenuti a partecipare nella spesa.

Io non credo di dover aggiungere parola per mostrare l'assurdità e l'ingiustizia di un tale trattamento. Sta bene che non si accordi veruna indennità per le opere eseguite; ma per quelle che restano a fare, la cosa deve correre altrimenti, e la circostanza che un Comune od un Consorzio si trovi vincolato da contratti in corso non dovrebbe in verun caso legittimare un diverso trattamento.

Per altro rispetto non mi pare che le disposizioni dell'articolo siano chiare ed efficaci.

A termini di questo articolo, l'obbligo dei Comuni vincolati da contratti deve durare finchè sia avvenuta l'iscrizione delle strade che sono in costruzione nell'elenco di quelle provinciali.

Questa locuzione non è chiara abbastanza, e non saprei dire come possa ricevere la sua pronta ed intera esecuzione. Se la provincia nel giorno stesso in cui iscrive una strada tra le provinciali avesse i mezzi, e volesse assumerne la costruzione, comprenderei fino ad un certo punto che l'articolo così concepito basti a raggiungere lo scopo che si aveva in animo di conseguire. La soluzione sarebbe sempre imperfetta, e tale da lasciare dietro di sè gravissimi dubbi di applicazione, poichè manca la espressa dichiarazione di legge, che metta a carico delle provincie l'onere contrattuale assunto prima dai Comuni; ma il peggio sta in ciò, che le provincie non vorranno o non potranno, senza la partecipazione dello Stato, assumere direttamente la spesa, cosicchè da una parte verrà meno l'obbligo nei Comuni per il solo fatto che una strada si troverà classificata fra le provinciali, e d'altro lato la provincia non si crederà obbligata ad assumere le conseguenze dei contratti di appalto fino a che lo Stato non abbia dichiarato, e mostrato col fatto di voler concorrere nella metà della spesa. Ora, ella è cosa certa, e parmi averne

date amplissime prove, che per molti anni ancora questa legge rimarrà vuota di effetto in quella parte che riflette la costruzione delle strade provinciali; e però fa mestieri concludere, che senza nuovi e più energici provvedimenti, il disegno di legge che stiamo per votare produrrà l'effetto di arrestare i lavori in corso di costruzione, che andranno naturalmente in deperimento, e non avrà per fermo la virtù di stimolare l'operosità dei Comuni, i quali non vorranno sobbarcarsi nella costruzione delle strade che più tardi sieno chiamate a passare a carico delle provincie.

Per le quali considerazioni, io avrei desiderato e proposto formalmente, che quest'articolo venisse profondamente modificato e corretto nel senso avanti spiegato, di maniera che per le opere che rimangono ad eseguire si dovessero esonerare i Comuni dall'obbligo della spesa, senza tener conto degli impegni nascenti ed i contratti dovessero più tardi passare a carico delle provincie; ma poichè ci siamo rassegnati ad accettare le disposizioni di questo disegno di legge, come venne approvato dalla camera elettiva, e l'Ufficio Centrale senza grande entusiasmo si è trovato costretto a proporlo all'approvazione al Senato, io mi terrò contento di aver fatto queste avvertenze, che credo abbastanza gravi, acciocchè l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici voglia sottoporle a diligente esame, e studiare quei temperamenti che l'adozione pura e semplice dell'articolo 6 dovrà consigliare, per introdurre un trattamento di giustizia e rimuovere gli ostacoli che si potessero specialmente incontrare nella continuazione dei lavori che sono attualmente in corso di esecuzione.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Dopo tutto io ringrazio di nuovo l'onorev. Senatore Saracco di venire sviscerando tutto ciò che vi può essere anche solo apparentemente di difettoso in questo disegno di legge; sia perchè, ciò facendo, egli dà occasione a me di chiarire quale è la vera portata e la vera interpretazione della legge medesima, sia perchè delle sue osservazioni io farò tesoro quando la legge dovesse essere corretta o completata.

Però non credo che questo articolo sesto sia così ammalato come pare all'onorev. Senatore Saracco.

Esso pecca subito, secondo lui, per quel che

riguarda le strade provinciali. È verissimo, non contempla il caso delle strade provinciali che sono in costruzione; ma siccome è nella facoltà del Governo di destinare la sovvenzione nell'ordine di tempo e non in via assoluta per le strade che sono nominate nell'elenco, ne viene di conseguenza che colla provincia, la quale chiederà sovvenzione per le sue strade, facilmente ci metteremo d'accordo.

Se qualche caso potrà incontrarsi...

Senatore SARACCO. C'è, c'è.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Non nego mica che non ci possa essere; ma dico che in tal caso lasceremo alla provincia il tempo di esaurire interamente gli obblighi preventivamente assunti, poi per il resto provvederemo.

Ripeto però che il caso di disaccordi reali sarà difficile ad avverarsi, perchè *Il y a des accommodements aussi avec les cieux*.

Questo articolo, che fu introdotto durante la discussione nell'altro ramo del Parlamento, ebbe origine anch'esso dalla moltiplicazione delle opere, dall'essere cioè cresciuto di troppo il numero delle strade e quindi dall'aver il Ministero quasi perduto il filo col quale poteva rendersi esattissimo conto del carattere di provincialità dei tronchi di strada che venivano ad incorporarsi nella legge. Finchè si tratta di opere grandiose che hanno una storia, vi è modo di rendersene subito conto, ma quando si tratta di tronchi di strade, dei quali non si hanno i dati in pronto, la cosa va diversamente.

Bisognava pertanto cercare tutti quei mezzi che potessero tutelare il più che fosse possibile la buona esecuzione della legge, e da ciò l'introduzione di quest'articolo.

Che cosa può accadere nell'ordine pratico?

Ho già detto quante sono le strade; circa 1600 chilometri sopra 5700 sono quelli che potranno essere incorporati nella rete generale della viabilità provinciale, dato che tutte le strade descritte in questo elenco sieno eseguite; ma in quanto tempo? In quindici anni.

Ora dunque che può accadere? Nulla che possa avere conseguenze funeste.

Che cosa dice l'articolo?

« Restano fermi per i Comuni li gobbighi derivanti da contratti in corso per costruzioni e riparazioni, nonchè quelli di mantenimento

delle strade fino alla loro iscrizione nell'elenco delle provinciali, a termini dell'art. 4 ».

L'onorevole Senatore Saracco dice: La provincia dichiarerà in anno la provincialità delle strade, e il Governo le darà il sussidio dopo parecchi anni.

Chi provvederà nel frattempo? Ma è appunto questo che non deve accadere e non può accadere.

Il Governo fa esso i decreti reali per la provincialità delle strade.

Ora, il Governo non emanerà il decreto reale di provincialità se non per quelle strade che vuole eseguire nell'anno dopo, od in quegli anni, pei quali intervenga accordo colla provincia.

Per conseguenza non possono accadere gl'inconvenienti acutamente preavvisati dall'onorevole Saracco.

Ma egli non può non ammettere che sia in facoltà del Governo in modo assoluto l'evitare inconvenienti di questa specie ne'suoi rapporti colle provincie e coi comuni, perchè ha sempre il tempo a sua disposizione.

Ad ogni modo ringrazio nuovamente l'on. Senatore Saracco di avere fatte tutte queste considerazioni, perchè, data l'eventualità di dover introdurre qualche modificazione nella legge, per questo titolo potrà essere facilmente introdotta.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola su quest'articolo 6, lo pongo ai voti.

Chi intende di approvarlo è pregato di sorgere.

(Approvato).

Art. 7.

È data facoltà al Ministro dei Lavori Pubblici di permettere, nei casi in cui lo crederà opportuno, previo il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che la costruzione delle strade venga fatta anche secondo le modalità tecniche delle strade comunali obbligatorie.

(Approvato).

Art. 8.

Le spese pei lavori compresi nella tabella C

verranno divise a norma della categoria delle opere cui si riferiscono secondo la legge 20 marzo 1865, allegato F, e quella del 3 luglio 1875, n. 2600, serie 2^a.

Sarà però provveduto a carico dello Stato:

a) alla rimozione degli ostacoli nel primo tronco ed alla costruzione della chiusa nel tronco inferiore del Mincio, di cui nel N. 3 della tabella C;

b) alla sistemazione dei fiumi Brenta e Bacchiglione con esclusione del primo dalla laguna di Chioggia, di cui al N. 7 della tabella C;

c) alla regolazione dei canali interni di Padova, inclusa sotto il N. 8 della tabella C, salvo il concorso del Municipio di Padova per la somma fissa di lire 250,000;

d) alla costruzione di una botte sotto l'alveo del Sile ai Lanzoni, inclusa nel N. 10 della tabella C;

e) al compimento delle opere di bonifica in Val di Chiana, di cui al N. 17 della tabella C fino all'importo di L. 4,100,000.

(Approvato).

Art. 9.

Per la bonificazione del comprensorio interprovinciale di Burana, indicata al N. 4 della tabella D, lo Stato avrà il diritto al rimborso da parte del consorzio degli interessati, di tre quinti della spesa totale.

Tale rimborso verrà effettuato in dieci esercizi a partire dall'anno successivo a quello dell'attivazione della botte sotto il Panaro.

(Approvato).

Art. 10.

Per le bonificazioni di cui al N. 5 e seguenti della tabella D, la relativa competenza sarà determinata con leggi speciali.

(Approvato).

Art. 11.

A misura che saranno compiute le opere non ancora classificate della tabella C, e quelle di cui alla tabella D, sarà provveduto per decreto reale alla rispettiva classificazione a norma del titolo III della legge 20 marzo 1865, allegato F.

(Approvato).

Art. 12.

È data facoltà al Governo di provvedere con decreto reale, sentito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Consiglio di Stato, alla formazione dei consorzi, compresi quelli di scolo, per le opere di cui all'articolo precedente.

Per la bonificazione di Burana, e in generale pei consorzi di scolo, il comprensorio potrà estendersi sul territorio di più Provincie.

(Approvato).

Art. 13.

Quante volte gl'interessati costituiti in consorzio obbligatorio non adempissero agli obblighi che ne derivano, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, nominerà con Reale Decreto un commissario per compiere tutti quegli atti che dalla legge vengono imposti ed autorizzati al consorzio costituito.

Le funzioni del Regio Commissario dureranno fino a quando il consorzio non provvederà direttamente allo scopo della sua istituzione.

(Approvato).

Art. 14.

Prima d'intraprendere la esecuzione delle opere comprese nella presente legge, saranno adempite le formalità prescritte dalla legge 20 marzo 1865, allegato F, ed in ispecie per ciò che riguarda i porti di 3^a classe, quelle dell'art. 194.

Per quelle opere che possono interessare la difesa dello Stato dovranno prendersi preventivamente i debiti concerti fra il Ministro dei Lavori pubblici e quello della Guerra.

(Approvato).

Art. 15.

Qualora le provincie od altri enti morali interessati provvedano nelle forme di legge e con approvazione del Ministero dei lavori pubblici ai mezzi di anticipare la costruzione di tutte, di più o di una delle opere comprese nella presente legge, resta fin da ora assicurato il rimborso, senza interessi, delle quote spettanti allo Stato a carico degli esercizi stabiliti dalla presente legge.

(Approvato).

Art. 16.

È autorizzato il Governo, sentito il Consiglio di Stato, a compensare nella totalità od in parte le somme anticipate dalle provincie od enti morali interessati nelle opere di bonificazione registrate nella tabella D annessa all'art. 2 della presente legge con i capitali rappresentanti le quote di concorso temporaneo alle bonifiche o con la cessione agli enti morali suddetti dei beni demaniali bonificati.

(Approvato).

Art. 17.

È data facoltà all'amministrazione d'inserire nei contratti l'obbligo alle imprese di eseguire i lavori, di cui alla presente legge, senza pagamento d'interessi, entro un periodo di tempo minore di quello che corrisponde agli stanziamenti di bilancio, purchè la anticipazione non ecceda un triennio.

(Approvato).

Art. 18.

Nei bilanci dell'entrata, dal 1881 in poi, saranno iscritti in appositi capitoli le somme dovute dagli enti morali interessati pei concorsi o rimborsi dovuti allo Stato, in conformità delle leggi organiche e delle disposizioni speciali per la esecuzione delle opere comprese nella presente legge.

(Approvato).

Art. 19.

Nel Regolamento che sarà pubblicato per l'esecuzione della presente legge il Governo del Re stabilirà le cautele necessarie per l'approvazione dei progetti delle strade, la cui costruzione è assunta dalle Provincie, per la conclusione degli appalti, pel pagamento delle quote

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 LUGLIO 1881

dello Stato e per la liquidazione e collaudo delle opere.

(Approvato).

Art. 20.

A cominciare dal 1° gennaio 1881 il prodotto della vendita delle obbligazioni dell'Asse ecclesiastico create con l'art. 6 della legge 11 agosto 1870, N. 5784, ed emesse in virtù del Regio decreto 14 dello stesso mese, N. 5794, è destinato a far fronte, fino alla concorrenza di 96 milioni di lire, alle spese autorizzate con la presente legge per nuove opere stradali ed idrauliche da eseguirsi negli anni 1881 al 1888 inclusivi.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore SARACCO. Io mi era proposto, ed aveva anzi dichiarato, che in occasione di questo articolo avrei risposto qualche cosa all'onorevole Ministro delle Finanze in merito della operazione finanziaria che si tratta di approvare; ma vedute le condizioni attuali del Senato, ed essendo l'ora molto tarda, rinuncio ad entrare in materia, e faccio tutte le mie riserve sull'argomento, del quale mi propongo di parlare altra volta.

Mi sia però lecito esprimere la speranza, che l'onorevole Ministro meglio avvisato rinuncierà a contrarre così tosto questo nuovo debito che peserà sull'avvenire della nostra finanza; e poichè nell'altro ramo del Parlamento il signor Ministro ha dichiarato che egli non ha dimesso la speranza di provvedere alla spesa annuale coi mezzi del bilancio, avrei molto caro che gli piacesse ripetere qui le stesse dichiarazioni. Io non ho questa fede, ma sarei lieto di potermi ingannare; e sarei abbastanza soddisfatto se l'onorevole Ministro lasciasse in pace le obbligazioni ecclesiastiche, e volesse ricorrere ad altri rimedi meno costosi e più efficaci.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. Non esito a confermare qui le dichiarazioni fatte nell'altro ramo del Parlamento, cioè che noi chiediamo una facoltà eventuale nella speranza, se non

fiducia, che si possa farne a meno, cioè che gli avanzi del bilancio possano sopperire anche a queste spese.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola su quest'articolo, lo pongo ai voti.

Chi intende di approvarlo voglia sorgere.

(Approvato).

Art. 21.

La vendita delle obbligazioni tuttora disponibili per un capitale nominale di L. 113,966,300, avrà luogo negli anni suddetti, nei modi ed ai prezzi che si stabiliranno con decreti del Ministro del Tesoro in un quantitativo sufficiente a sopperire negli stessi anni agli impegni nascenti dalla presente legge.

(Approvato).

Art. 22.

Le obbligazioni dell'Asse ecclesiastico continueranno ad essere accettate a valore nominale in pagamento del prezzo dei beni ecclesiastici e ademprivili.

I debitori dello Stato per prezzo di beni ecclesiastici e ademprivili già venduti o che si venderanno a tutto dicembre 1881, potranno pagare il prezzo d'acquisto in moneta legale, ed in tal caso avranno diritto ad uno sconto del quindici per cento sopra le somme che, secondo le regole fin qui vigenti, avrebbero potuto versare in obbligazioni.

(Approvato).

Art. 23.

Le obbligazioni che rientreranno nelle Casse dello Stato in pagamento del prezzo dei beni nel corso degli anni dal 1880 al 1887 inclusivi, saranno annullate con le norme ora in vigore; in sostituzione saranno messe in circolazione nei modi indicati dall'art. 17, altre obbligazioni per un capitale nominale eguale a quello delle obbligazioni annullate.

Quelle invece che saranno versate nell'anno 1888 in pagamento del prezzo dei beni, esclusa qualsiasi sostituzione, si intenderanno estinte.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MAGLIANI, *Ministro delle Finanze*. In quest'articolo è incorso un errore di stampa.

Ove dice *dall'articolo 17*, si deve dire *dall'articolo 21*.

PRESIDENTE. Chi approva l'articolo 23 con questa correzione, è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 24.

Le obbligazioni che si troveranno in circolazione al 1° gennaio 1889 saranno ammortizzate in quote annue eguali, nel periodo di ventitrè anni dal 1889 al 1911.

Le obbligazioni che eventualmente fossero

versate in pagamento dei beni in più della quota normale stabilita per l'ammortamento annuo, s'intenderanno estinte in disgravio delle quote degli anni successivi.

(Approvato).

Art. 25.

Qualora fossero emessi i titoli speciali di cui all'art. 28 della legge 29 luglio 1879, N. 5002, serie 2^a, saranno essi sostituiti alle obbligazioni ecclesiastiche che si trovassero allora in circolazione.

(Approvato).

Tabella A annessa all'articolo 2 della legge.

Ripartizione delle somme per nuove opere pubbliche.

N. d'ordine	INDICAZIONE DEI CAPITOLI	SPESA TOTALE	SOMME DESCRIVERSI NEI BILANCI DEGLI ANNI															
			1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	
1	Capitolo... Maggior sussidio alle strade comunali obbligatorie	10,000,000	1,000,000	1,000,000	500,000	500,000	2,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	»	»	»	»	»
2	Capitolo... Nuovi lavori per strade nazionali e provinciali	108,352,953	2,000,762	1,999,889	2,000,000	1,508,102	9,008,000	9,500,000	9,500,000	9,500,000	5,014,200	11,000,000	10,126,600	9,526,600	9,526,600	9,526,600	9,526,600	8,615,000
3	Capitolo... Nuovi lavori idraulici nei corsi d'acqua di 1 ^a e 2 ^a categoria .	44,000,000	4,900,000	4,900,000	4,900,000	4,900,000	4,880,000	4,800,000	4,710,000	4,710,000	1,200,000	1,100,000	1,500,000	1,500,000	»	»	»	»
4	Capitolo... Nuovi lavori di bonificazione	29,072,351	1,800,000	2,022,351	2,450,000	2,020,000	3,150,000	3,250,000	3,460,000	3,540,000	2,630,000	2,150,000	1,600,000	1,000,000	»	»	»	»
5	Capitolo... Nuovi lavori portuali . .	33,701,400	3,106,400	3,071,400	3,746,400	3,980,000	3,566,000	3,210,000	3,165,000	3,490,000	2,365,800	1,000,000	2,000,000	1,000,000	»	»	»	»
	Totale . . .	225,126,704	12,807,162	12,993,640	13,596,400	12,908,102	22,605,000	21,760,000	21,835,000	22,240,000	12,210,000	16,250,000	15,226,600	13,026,600	9,526,600	9,526,600	9,526,600	8,615,000

Tabella **B** annessa all'articolo 2 della legge.

Lavori per opere stradali.

N. d'ordine	OGGETTO DELLE PROPOSTE SPESE	SPESA TOTALE	SOMME DA INSCRIVERSI NEI BILANCI DEGLI ANNI															
			1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	
1	Maggior sussidio alle strade comunali obbligatorie	10,000,000	1,000,000	1,000,000	500,000	500,000	2,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	»	»	»	»	»
2	Addizionali per la continuazione dei lavori in corso di costruzione per strade nazionali e provinciali di serie come dagli elenchi I e II	42,352,953	2,000,762	1,499,889	1,500,000	1,008,102	6,000,000	6,500,000	6,500,000	6,500,000	2,244,200	8,000,000	600,000	»	»	»	»	»
3	Concorso nella spesa per nuove costruzioni di strade provinciali di serie (50 0/10) descritte nell'elenco III . .	66,000,000	»	500,000	500,000	500,000	3,008,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	2,770,000	3,000,000	9,526,600	9,526,600	9,526,600	9,526,600	9,526,600	8,615,000
		118,352,953	3,000,762	2,999,889	2,500,000	2,008,102	11,008,000	10,500,000	10,500,000	10,500,000	6,014,200	12,000,000	10,126,600	9,526,600	9,526,600	9,526,600	9,526,600	8,615,000

Elenco I annesso alla Tabella B.

Numero d'ordine	INDICAZIONE	SPESA TOTALE
1	Addizionali pel compimento della rete stradale del Napoletano, di cui alla legge 27 giugno 1869, n. 5147	6,000,000 »
2	Addizionali pel compimento della rete stradale nell'isola di Sardegna di cui alla legge 27 luglio 1862, n. 729	1,000,000 »
3	Addizionali pel compimento della rete stradale nell'isola di Sicilia, di cui alla legge 30 marzo 1862, n. 517.	2,200,000 »
4	Addizionali pel compimento delle strade provinciali di serie, di cui alla legge 30 maggio 1875, 2521	28,107,853 »
5	Addizionali pel compimento della strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio, di cui alla legge 17 maggio 1865, n. 2304.	400,000 »
6	Addizionali pel compimento della strada nazionale da Cuneo alla Francia pel colle di Argentera, di cui alla legge 9 luglio 1876, n. 3232.	50,000 »
7	Opere varie lungo le strade nazionali come dall'Elenco II	4,595,100 »
	TOTALE	42,352,953 »

Elenco II annesso alla Tabella B.

Numero d'ordine	Province interessate	INDICAZIONE DELL'OPERA	COSTO DELL'OPERA
1	Aquila . . .	Rettificazione e sistemazione della strada nazionale degli Abruzzi	400,000 »
2	Belluno . . .	Rettificazione della strada nazionale di Alemagna tra Fortogna e Longarone	80,000 »
3	Bologna . . .	Rettificazione della strada nazionale da Bologna a Firenze, detta delle Filigare, nel tratto fra Predoja e Sabbino	100,000 »
4	Brescia . . .	Sistemazione della strada nazionale del Tonale entro e fuori Vezza d'Oglio	178,000 »
5	Idem . . .	Correzione della rampa di Copparola nella strada nazionale del Caffaro	58,000 »
6	Idem . . .	Trasporto della nazionale del Tonale della Traversa di Pontagna	150,000 »
7	Cagliari . . .	Ricostruzione di un ponte stabile sul torrente Picocca lungo la strada nazionale Cagliari-Terranova	74,000 »
8	Idem . . .	Ponte sul Flumendosa per la nazionale orientale	457,900 »
9	Caltanissetta . . .	Ponte Olivo sul torrente Gela lungo la strada nazionale dal Gigliotto a Terranova	47,000 »
10	Campobasso . . .	Sistemazione di frane lungo la strada nazionale Apulo-Sannitica	68,400 »
11	Caserta . . .	Costruzione di un ponte sul Liri presso Sora lungo la strada nazionale Marsicana	65,000 »
12	Catania . . .	Opere di consolidamento della strada nazionale fra la Sella Crociata e il Colle del Contrasto	37,500 »
13	Idem . . .	Lavori di difesa della strada nazionale Termini-Taormina contro le acque del torrente Pisciaro	72,000 »
14	Idem . . .	Opere di consolidamento nei tratti 3° e 4° della strada nazionale Termini-Taormina	70,000 »
15	Catanzaro . . .	Ponte sul Pesipè nella strada nazionale delle Calabrie	38,000 »
16	Idem . . .	Deviazione della strada nazionale Angitola-Soverato tra i ponti Chiontillo ed Abate	170,000 »
17	Cosenza . . .	Variante della traversa di Cosenza	139,600 »
18	Idem . . .	Ponte sul Coscile disalveato. Strada nazionale n. 36 delle Calabrie	41,500 »
		<i>A riportarsi</i>	2,246,900 »

Numero d'ordine	Province interessate	INDICAZIONE DELL' OPERA	COSTO DELL' OPERA
		<i>Riporto</i>	2,246,900 »
19	Cuneo . . .	Ricostruzione del ponte in legno sul torrente Gesso lungo la strada nazionale Cuneo-Ventimiglia nei pressi dell'abitato di Borgo San Dalmazzo . . .	300,000 »
20	Genova . . .	Ponte sul torrente Bormida lungo la strada nazionale da Savona a Ceva	125,000 »
21	Idem . . .	Sistemazione della frana del Lupo nella strada nazionale da Genova a Piacenza	49,000 »
22	Lucca. . . .	Rettifica e sistemazione del tratto della strada nazionale Livorno-Mantova dal ponte di Calavorno al ponte di Campia	230,000 »
23	Macerata . .	Rettificazione della strada nazionale Firenze-Ancona fra ponte San Salvatore e Portone Pio	70,000 »
24	Massa. . . .	Rettificazione della strada nazionale Spezia-Cremona tra il ponte Muraccio e la rampa d'accesso al ponte Caprio.	84,500 »
25	Messina . . .	Rassettamento di frane lungo la strada nazionale Nicosia-Santo-Stefano, tra Mistretta e Contrasto .	150,000 »
26	Perugia . . .	Rettifica della strada nazionale n. 29 tra l'abitato di Scheggia e il ponte Botte	100,000 »
27	Pesaro . . .	Ponte sul Burano lungo la strada nazionale Flaminia n. 29	54,000 »
28	Idem . . .	Correzione della strada nazionale Flaminia tra i ponti della Fornace e dell'Orecchia	82,000 »
29	Potenza . . .	Derivazione per Rapolla di un tratto della strada nazionale di Matera	140,000 »
30	Idem . . .	Rettificazione della strada nazionale delle Calabrie in contrada Grada	58,000 »
31	Sassari . . .	Prolungamento della strada nazionale da Alghero a Porto Conte	35,700 »
32	Torino . . .	Sistemazione della strada nazionale del Piccolo S. Bernardo tra l'abitato di Runas e il ponte di Equilive	90,000 »
33	Idem . . .	Rettificazioni e sistemazioni per le strade nazionali del piccolo e grande San Bernardo	400,000 »
34	Verona . . .	Costruzione di un ponte stabile sull'Adige presso Verona al luogo detto il Ponton.	200,000 »
35	Idem . . .	Ponte sull'Adige sulla strada nazionale Mantova-Monselice	180,000 »
		TOTALE	4,595,100 »

Elenco III annesso alla Tabella B.

ELENCO DELLE SPESE STRADALI PROVINCIALI DA ESEGUIRSI NEGLI ANNI 1881-1895.

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O TOTALE	QUOTA A CARICO	
					DEL GOVERNO	DELLE PROVINCIE
1	Alessandria	Strada Casale-Valenza, 2° tronco, Pomaro-Valenza toccando la stazione ferroviaria. . .	4,700	128,000 »	64,000 »	64,000 »
2	Id.	Strada Acqui-Novì, ponte sulla Bormida e ponte sull'Orba .	»	400,000 »	200,000 »	200,000 »
3	Id.	Da Castel d'Annone a Nizza Monferrato per Rocchetta Tanaro, Cortiglione e Incisa Belbo	15,000	150,000 »	75,000 »	75,000 »
4	Id.	Strada Alessandria-Nizza . .	40,000	180,000 »	90,000 »	90,000 »
5	Id.	Ponte sul Tanaro per la strada Militare Asti-Novì per Felizzano e Oviglio	»	360,000 »	180,000 »	180,000 »
6	Id.	Allargamento del ponte della ferrovia sul Po presso Valenza per servizio di strada ordinaria	»	800,000 »	400,000 »	400,000 »
7	Alessandria e Genova	Strada Acqui-Sassello . . .	40,000	480,000 »	240,000 »	240,000 »
8	Id.	Strada da Spigno a Pareto e Mioglia	10,000	95,000 »	47,500 »	47,500 »
9	Id.	Strada appenninica dalla nazionale del Tanaro alla nazionale della Trebbia	93,000	2,300,000 »	1,150,000 »	1,150,000 »
10	Alessandria, Novara e Torino	Ponte sul Po fra Trino e Crescentino con accessi	»	1,000,000 »	500,000 »	500,000 »
11	Ancona	Strada fra Chiaravalle ed Osimo.	10,000	200,000 »	100,000 »	100,000 »
12	Ancona e Perugia	Strada dalla provinciale Pergola-Fabriano presso Sassoferrato a Scheggia sulla nazionale n. 29 da Fano al confine romano	23,000	690,000 »	345,000 »	345,000 »
13	Aquila	Strada di Scanno. Da Solmona per Bugnara, Anversa, Villalago e Scanno a Villetta Barrea	60,000	950,000 »	475,000 »	475,000 »
		<i>Da riportarsi . . .</i>	295,700	7,733,000 »	3,866,500 »	3,866,500 »

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O TOTALE	QUOTA A CARICO	
					DEL GOVERNO	DELLE PROVINCIE
		<i>Riporto . . .</i>	295,700	7,733,000 »	3,866,500 »	3,866,500
14	Aquila	Strada da Antrodoco lungo il Velino, a Posta, Leonessa ed al confine e coll'Umbria in direzione di Morro Reatino	35,000	600,000 »	300,000 »	300,000
15	Id.	Strada dalla Nazionale degli Abruzzi, per Campotosto alla provinciale Aquila-Ascoli presso Amatrice.	26,000	500,000 »	250,000 »	250,000
16	Aquila e Chieti	Strada da Solmona per Campo di Giove alla provinciale Fren- tana e presso Palena. . . .	34,000	600,000 »	300,000 »	300,000
17	Id.	Strada dalla Pescara--Popoli presso la stazione di S. Val- entino all'incontro della Sol- mona Campo di Giove in di- rezione di Pacentro	28,000	590,000 »	295,000 »	295,000
18	Arezzo	Completamento della strada To- sco-Romagnola tra Bibbiena e Bagno di Romagna. . . .	6,200	104,000 »	52,000 »	52,000
19	Id.	Strada dalla nazionale Urbinese presso la Porta di Borgo San Sepolcro alla provinciale Ca- sentinese (tratti da costruire).	14,000	340,000 »	170,000 »	170,000
20	Id.	Strada in raccordamento della provinciale Chiantigiana pres- so Gaiole colla provinciale Valdarnese a Monteverchi . .	10,000	140,000 »	70,000 »	70,000
21	Arezzo e Firenze	Strada dalla nazionale Forli- vese a Londa ed a Stia in provincia di Arezzo (tronchi da costruire).	41,000	740,000 »	370,000 »	370,000
22	Arezzo e Pesaro-Urbino	Strada da presso Badia Tedalda sulla provinciale Sestinese pel Marecchia a Mercantino di Talamello sulla provinciale Feltresca	17,000	355,000 »	177,500 »	177,500
23	Arezzo, Firenze e Forli	Strada da Sarsina per la valle del Savio a Bagno di Ro- magna e da Bagno di Ro- magna a Pieve di Santo Ste- fano.	47,000	800,000 »	400,000 »	400,000
		<i>Da riportarsi . . .</i>	553,900	12,502,000 »	6,251,000 »	6,251,000

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O TOTALE	QUOTA A CARICO	
					DEL GOVERNO	DELLE PROVINCIE
		<i>Riporto</i>	553,900	12,502,000 »	6,251,000 »	6,251,000
24	Arezzo e Pesaro	Strada dalla provinciale Tebro-Romagnola, presso Pieve Santo Stefano per Sestino a Pian di Meleto in provincia di Pesaro (tratti da costruire).	12,000	300,000 »	150,000 »	150,000
25	Ascoli	Strada di Val d'Aso, dalla provinciale Appennina presso Comunanza alla stazione ferroviaria di Pedaso con ponte sull'Aso.	32,000	326,000 »	163,000 »	163,000
26	Ascoli e Macerata	Strada da Amandola a Visso .	27,000	720,000 »	360,000 »	360,000
27	Ascoli e Teramo	Ponti sul Tronto, uno alla foce e l'altro fra Ancarano e Castel di Lama con strade di accesso	2,000	600,000 »	300,000 »	300,000
28	Avellino	Strada Calore-Ofanto	22,317	355,000 »	177,500 »	177,500
29	Id.	Strada dalla nazionale delle Puglie a Lauro	10,367	183,000 »	91,500 »	91,500
30	Id.	Strada da Calitri alla nazionale di Matera	9,960	129,500 »	64,750 »	64,750
31	Bari	Ponte sul torrente Locone nella strada provinciale Minervino-Spinazzola	»	68,000 »	34,000 »	34,000
32	Benevento	Strada dalla stazione ferroviaria di Ponte di Benevento alla nazionale Sannitica al luogo detto Starze di Guardia . . .	11,000	100,100 »	50,050 »	50,050
33	Benevento e Campobasso	Strada da Vinchiatturo sulla Sannitica per la Sella del Matese fra Guardiaregia e Sepino a Cerreto	38,000	900,000 »	450,000 »	450,000
34	Id.	Strada dalla provinciale di Serie Benevento-Foiano presso S. Marco dei Cavoti a Colle Sannita, Castelpagano, Riccia ed alla nazionale fra Gambatesa e Jelsi	30,000	680,000 »	340,000 »	340,000
35	Benevento e Caserta	Ponte sul Volturno per congiungere le provinciali fra Caserta e Benevento	»	300,000 »	150,000 »	150,000
		<i>Da riportarsi</i>	748,574	17,168,600 »	8,581,800 »	8,581,800

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O		QUOTA A CARICO		
				TOTALE		DEL GOVERNO	DELLE PROVINCIE	
		<i>Riporto</i>	748,574	17,163,600	»	8,581,800	»	8,581,800
36	Benevento e Foggia	Strada da S. Bartolomeo in Galdo a Roseto Valfortore e Biccari	33,000	780,000	»	390,000	»	390,000
37	Bergamo e Milano	Strada dalla provinciale Milano-Bergamo alla ferrovia di Monza con ponte sull'Adda a Trezzo	22,000	194,000	»	97,000	»	97,000
38	Bologna	Strada di Val di Setta. Tronco da Castiglione dei Pepoli all'incontro della provinciale di Val di Bisenzio in provincia di Firenze	10,000	250,000	»	125,000	»	125,000
39	Bologna e Ferrara	Ponti sul Reno al passo del Gallo presso Malalbergo e al passo di S. Prospero presso Poggio Renatico	»	400,000	»	200,000	»	200,000
40	Bologna e Modena	Strada da Montefiorino per Lama, Sestola e Fanano a Porretta con diramazione da Sestola a Pieve Pelago	59,000	1,220,000	»	610,000	»	610,000
41	Id.	Strada da Zocca a Porretta per Guiglia, Castel d'Aiano e Gaggio Montano	38,000	850,000	»	425,000	»	425,000
42	Id.	Strada Zocca-Vergato	12,000	250,000	»	125,000	»	125,000
43	Bologna, Parma, Piacenza e Reggio Emilia	Allargamento di ponti alla strada Emilia per renderli corrispondenti alle esigenze del traffico e del servizio militare	»	161,115 54		80,557 77		80,557 77
44	Brescia	Strada da Iseo per Polaveno alla provinciale di Val Trompia	18,000	450,000	»	225,000	»	225,000
45	Id.	Prolungamento della strada Iseo-Polaveno fino a Sarnico (tronchi da costruire) . . .	7,000	175,000	»	87,500	»	87,500
46	Id.	Strada da Gargnano a Limone S. Giovanni	15,000	700,000	»	350,000	»	350,000
47	Id.	Strada da Limone S. Giovanni al confine Austro-Ungarico .	6,000	400,000	»	200,000	»	200,000
		<i>Da riportarsi</i>	968,574	22,993,715 54		11,496,857 77		11,496,857 77

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O TOTALE	QUOTA A CARICO	
					DEL GOVERNO	DELLI PROVINCE
		<i>Riporto . . .</i>	968,574	22,993,715 54	11,496,857 77	11,496,857 77
48	Cagliari	Strada detta del Sulcis, dalla stazione ferroviaria di Siliqua al golfo di Palmas . .	33,000	900,000 »	450,000 »	450,000 »
49	Id.	Strada dalla provinciale di Barchigia-Belvi alla nazionale dell'Ogliastra presso Seui . .	30,000	600,000 »	300,000 »	300,000 »
50	Id.	Strada dalla nazionale Centrale nel sito detto Ortuabis alla nazionale fra Sorgano e Gavoi	9,500	190,000 »	95,000 »	95,000 »
51	Id.	Strada dalla provinciale detta del Mandrolisai presso Neoneli alla provinciale della Marmilla presso Simaxis . .	36,000	700,000 »	350,000 »	350,000 »
52	Id.	Strada da S. Andrea Frius all'approdo di Muravera . .	65,000	1,300,000 »	650,000 »	650,000 »
53	Id.	Strada da Nuragus sulla nazionale di Villamar, alla provinciale della Marmilla con diramazione da Nureci a Lalconi	37,000	760,000 »	380,000 »	380,000 »
54	Id.	Strada dalla nazionale presso Atzara a Cuglieri	80,000	1,800,000 »	900,000 »	900,000 »
55	Id.	Strada da Cagliari a Teulada e Porto Botte	36,000	1,100,000 »	550,000 »	550,000 »
56	Id.	Ponte sulla strada provinciale Cagliari-Marubiu presso Villasor	»	75,000 »	37,500 »	37,500 »
57	Id.	Ponte sulla strada provinciale Cagliari-Iglesias presso Decimomannu	»	75,000 »	37,500 »	37,500 »
58	Caltanissetta	Strada dal burrone Contrasto a Terranova con diramazione sopra Butera (tronchi da costruire)	40,000	820,000 »	410,000 »	410,000 »
59	Id.	Ponte sull'Imera lungo la strada da Vigne Vanasco per Riesi, Sommatino e Delia . .	»	250,000 »	125,000 »	125,000 »
		<i>Da riportarsi . . .</i>	1,335,074	31,563,715 54	15,781,857 77	15,781,857 77

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O TOTALE	QUOTA A CARICO	
					DEL GOVERNO	DELLE PROVINCE
		<i>Riporto . . .</i>	1,335,074	31,563,715 54	15,781,857 77	15,781,857 77
60	Caltanissetta	Strada da Mazzarino alla nazionale Piazza-Terranova . .	21,000	420,000 »	210,000 »	210,000 »
61	Id.	Strada da Montedoro a Mussomeli	25,000	550,000 »	275,000 »	275,000 »
62	Id.	Strada da S. Giovannello a Ramata	7,000	140,000 »	70,000 »	70,000 »
63	Id.	Strada da Caltanissetta a Sommatino e Delia	32,000	670,000 »	335,000 »	335,000 »
64	Id.	Ponte sull'Imera meridionale al passo Besaro tra Caltanissetta e Pietraperzia sulla linea da Caltanissetta per la Madonna della noce a fondaco Canne	»	300,000 »	150,000 »	150,000 »
65	Id.	Strada dai pressi di Riesi per Melingiana alla linea Terranova-Licata in contrada Faino	24,000	500,000 »	250,000 »	250,000 »
66	Caltanissetta e Girgenti	Strada da Palma di Montechiaro per Licata a Terranova .	40,000	800,000 »	400,000 »	400,000 »
67	Id.	Strada da Canicatti a Delia .	18,000	160,000 »	80,000 »	80,000 »
68	Caltanissetta e Palermo	Strada da Villalba al torrente Paleombaro. Tratto da costruire della provinciale Santa Caterina-Villalba	9,000	210,000 »	120,000 »	120,000 »
69	Id.	Strada dalla nazionale Termini-Taormina presso Sclafani per Valle d'Olmo alla provinciale Messina-Montagne .	26,000	580,000 »	290,000 »	290,000 »
70	Campobasso	Strada da Agnone a Castel di Sangro	26,000	610,000 »	305,000 »	305,000 »
71	Id.	Strada dal ponte Morgia Schiavoni sulla Frentana nei tenimenti di Castellino e Ripa Bottoni alla nazionale sannitica presso Centocelle . .	18,000	400,000 »	200,000 »	200,000 »
72	Id.	Strada da Pietracatella alla nazionale AppuloSannitica presso l'innesto della traversa obbligatoria di Riccia. . .	25,000	600,000 »	300,000 »	300,000 »
		<i>Da riportarsi . . .</i>	1,606,074	37,533,715 54	18,766,857 77	18,766,857 77

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O TOTALE	QUOTA A CARICO	
					DEL GOVERNO	DELLE PROVINCIE
		<i>Riporto</i>	1,606,074	37,533,715 54	18,766,857 77	18,766,857 77
73	Campobasso	Strada dalla provinciale Garibaldi al piano di Salcito nei pressi di Lucito, Castelbottaccio e Lupara a Larino, e per Ururi al confine della Capitanata verso Serra Capriola colle diramazioni per Montogano, per Guardalifera, Casa Calenda e Colletorto alla Capitanata	70,000	1,600,000 »	800,000 »	800,000 »
74	Id.	Diramazione della precedente per Bagnoli-Civitanova del Sannio alla strada provinciale Aquilonia nei pressi di Pescocolanciano	25,000	500,000 »	250,000 »	250,000 »
75	Id.	Strada dal ponte dei 25 archi sul Volturmo per Monteroduni, Longano, alla nazionale dei Pentri	30,000	580,000 »	290,000 »	290,000 »
76	Campobasso e Caserta	Strada di Piedimonte d'Alife pel Matese a raggiungere la nazionale Isernia-Campobasso fra Bojano e Vinchiaturo	38,000	780,000 »	390,000 »	390,000 »
77	Campobasso e Chieti	Prolungamento della provinciale Perano-Castiglione Messer Marino a Trivento	15,000	360,000 »	180,000 »	180,000 »
78	Campobasso e Foggia	Strada dal ponte sul Trigno fra Tuffillo e Monte Metro per la Buffaloria di San Felice Slavo, Acquaviva, Larino, Montorio, Montelongo per Rotello a Serra Capriola per accedere alla stazione ferroviaria di Chieti	82,000	2,250,000 »	1,125,000 »	1,125,000 »
79	Id.	Strada dalla provinciale Cerro-secco in Bonefro per Santa Croce di Magliano alla Capitanata	15,000	350,000 »	175,000 »	175,000 »
80	Caserta	Strada dalla provinciale Opi-Forca Acero-San Donato all'altra Atina-Sora	15,000	350,000 »	175,000 »	175,000 »
		<i>Da riportarsi</i>	1,896,074	44,303,715 54	22,151,857 77	22,151,857 77

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O TOTALE	QUOTA A CARICO	
					DEL GOVERNO	DELLE PROVINCIE
		<i>Riporto . . .</i>	1,896,074	44,303,715 54	22,151,857 77	22,151,857
81	Caserta e Roma	Completamento della strada di comunicazione diretta tra il circondario di Frosinone e Gaeta nei tenimenti di Vallecorsa e Lenola	25,000	300,000 »	150,000 »	150,000
82	Catania	Ponte sul Simeto al passo di Primo Sole	»	500,000 »	250,000 »	250,000
83	Id.	Strada da Palagonia sulla provinciale Catania-Caltagirone per Rammacca, Catenanuova e Regalbuto all'incontro della nazionale sotto Troina.	90,000	1,900,000 »	950,000 »	950,000
84	Catanzaro	Strada dalla provinciale Nicastro-Sant'Eufemia presso il torrente Bagni all'incontro della Tirrena al ponte sul Savuto	40,000	700,000 »	350,000 »	350,000
85	Id.	Strada dalla nazionale Silana alla stazione ferroviaria di Cirò	53,000	1,100,000 »	550,000 »	550,000
86	Id.	Strada dalla provinciale di Serie Chiaravalle—Catanzaro presso il torrente Alessi a Soverato	11,000	300,000 »	150,000 »	150,000
87	Id.	Dalla strada nazionale n. 56 presso il piede della sala alla stazione ferroviaria di Simeri (tronco da costruire)	18,000	500,000 »	250,000 »	250,000
88	Id.	Strada dalla nazionale delle Calabrie n. 36 all'incontro della strada di Curinga nei pressi di Maida, Borgia, San Floro e Catanzaro	57,000	600,000 »	300,000 »	300,000
89	Id.	Strada dalla stazione di Badolato alla nazionale fra Spadola e Serra San Bruno	36,000	370,000 »	185,000 »	185,000
90	Id.	Dalla strada nazionale delle Calabrie presso il ponte sull'Angitola e territori di Francavilla e Filadelfia a Polia ed Olivadi sulla provinciale di Serie Chiaravalle-Catanzaro	32,000	400,000 »	200,000 »	200,000
		<i>Da riportarsi . . .</i>	2,258,074	50,973,715 54	25,486,857 77	25,486,857 77

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O		QUOTA A CARICO	
				TOTALE		DEL GOVERNO	DELLE PROVINCE
		<i>Riporto . . .</i>	2,258,074	50,973,715 54		25,486,857 77	25,486,857 77
91	Catazaro	Strada da Catazaro a Pentone nel mandamento di Taverna.	14,000	340,000 »		170,000 »	170,000 »
92	Id.	Strada da Mileto a Dinami. .	15,000	250,000 »		125,000 »	125,000 »
93	Catazaro e Cosenza	Strada dal porto di Cotrone per la Serra di Melissa e Cirò alla stazione di Cariati	60,000	1,200,000 »		600,000 »	600,000 »
94	Id.	Strada da Nocera per San Mango, Martirano, Conflenti, Motta Santa Lucia, Pedivigliano, Scigliano e Carpanzano alla nazionale delle Calabrie . .	25,000	600,000 »		300,000 »	300,000 »
95	Catazaro e Reggio Calabria	Compimento della provinciale Ionica, da Reggio Calabria all'incontro della provinciale di serie Chiaravalle Guardavalle	150,000	1,800,000 »		900,000 »	900,000 »
96	Chieti	Ponte sul Sangro, sulla provinciale Chieti-Atessa e strada da presso Atessa a Cupello .	20,000	870,000 »		435,000 »	435,000 »
97	Id.	Strada da Sotto Atessa all'Istonia presso San Barnaba di San Buono	14,000	355,000 »		177,500 »	177,500 »
98	Id.	Prolungamento della provinciale di Val Sinello, da Guilmi all'innesto della Perano-Castiglione alla Sella del Guado di Sant' Egidio . .	18,000	360,000 »		180,000 »	180,000 »
99	Id.	Strada dalla stazione di San Valentino alla provinciale di Serie fra Casale in Contrada e Pretoro.	9,000	180,000 »		90,000 »	90,000 »
100	Id.	Strada da presso Palena all'Istonia presso il Ponte sul Sente, e del Ponte sul Sente alla Crocetta di Colle di Mezzo sulla Perano Gastiglione	44,000	800,000 »		400,000 »	400,000 »
101	Id.	Collegamento della provinciale Istonia colla Triguina attraverso la Sella del convento di Palmoli	8,500	160,000 »		80,000 »	80,000 »
		<i>Da riportarsi . . .</i>	2,635,574	57,888,715 54		28,944,357 77	28,944,357 77

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O TOTALE	QUOTA A CARICO	
					DEL GOVERNO	DELLE PROVINCE
		<i>Riporto</i>	2,635,574	57,888,715 54	98,944,357 77	28,944,357 77
102	Chieti	Strada Adriatica da Pescara all'innesto colla strada del Trigno	18,000	640,000 »	320,000 »	320,000 »
103	Como	Strada detta Regina, da Como alla nazionale per Chiavenna (tronchi da costruire). . .	33,000	850,000 »	425,000 »	425,000 »
104	Id.	Strada da San Fedele a Lanzo d'Intelvi e Val Mara	10,000	90,000 »	45,000 »	45,000 »
105	Id.	Tronco da Osteno a Porlezza .	7,500	100,000 »	50,000 »	50,000 »
106	Id.	Strada da Porlezza ad Oria .	8,500	240,000 »	120,000 »	120,000 »
107	Id.	Strada da Laveno a Pino e tronco da Dizzasco a Laino . . .	27,000	810,000 »	405,000 »	405,000 »
108	Id.	Strada da Taceno a Bellano .	16,000	500,000 »	250,000 »	250,000 »
109	Id.	Strada da Varese a Luvino .	15,000	250,000 »	125,000 »	125,000 »
110	Cosenza	Strada della Marina di Cetraro pei pressi di Fagnano e di Rogiano e la stazione di Tarsia alla nazionale presso Spezzano Albanese	40,000	800,000 »	400,000 »	400,000 »
111	Id.	Strada da Cosenza per Aprigliano ed Acqua del Prete alla provinciale Coraci, nazionale Silana presso Acqua del Corvo con diramazione da Aprigliano a Pian del Lago .	30,000	540,000 »	270,000 »	270,000 »
112	Id.	Strada dalla Marina di Fuscaldo alla nazionale delle Calabrie per la stazione e la strada provinciale costruita per Bisignano	36,000	550,000 »	275,000 »	275,000 »
113	Id.	Strada da Cosenza per Cerisano a Fiumefreddo	20,000	360,000 »	180,000 »	180,000 »
114	Id.	Strada da Coraci sulla nazionale per Scigliano, pressi di Altilia, Malito, Grimaldi, Ajello e Serra d'Ajello alla ferrovia Eboli-Reggio	30,000	400,000 »	200,000 »	200,000 »
		<i>Da riportarsi</i>	2,926,574	64,018,715 54	32,009,357 77	32,009,357 77

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O		QUOTA A CARICO	
				TOTALE		DEL GOVERNO	DELLE PROVINCIE
		<i>Riporto . . .</i>	2,926,574	64,018,715 54		32,009,357 77	32,009,357
115	Cosenza	Strada dalla stazione ferroviaria Rende San Fili passando per San Pietro e Castiglione, alla nazionale Silana . . .	18,000	350,000 »		175,000 »	175,000
116	Id.	Strada dalla provinciale presso Cropalati alla stazione ferroviaria Mirto-Crosia . . .	20,000	400,000 »		200,000 »	200,000
117	Cosenza e Potenza	Strada dalla provinciale Rotonda-Valsinni nei pressi di Oriolo alla stazione di Amendolara . . .	47,000	1,050,000 »		525,000 »	525,000
118	Cosenza-Potenza e Salerno	Strada litoranea Tirrena, da Sapri al confine di Catanzaro	129,000	3,500,000 »		1,750,009 »	1,750,000
119	Cremona-Milano	Strada dalla stazione della ferrovia di Crema alla stazione ferroviaria di Codogno con ponte sull'Adda nei pressi di Montodine e Bertonico . .	22,000	350,000 »		175,000 »	175,000
120	Id.	Strada da Milano per Paullo e Spino d'Adda, a Pandino con ponte sull'Adda . . .	27,000	200,000 »		100,000 »	100,000
121	Cremona e Piacenza	Ponte sul Po lungo la provinciale Cremona-Piacenza . .	»	2,500,000 »		1,250,000 »	1,250,000
122	Cuneo e Porto Maurizio	Strada della Valle Argentina, dalla provinciale litoranea per Taggia, Trionia e Briga, alla nazionale Cuneo-Ventimiglia . . .	48,000	1,200,000 »		600,000 »	600,000
123	Ferrara-Rovigo	Ponte sul Po a Pontelagoscuro	»	1,200,000 »		600,000 »	600,000
124	Id.	Ponte sul Po di Goro che mette in comunicazione la strada provinciale Adria-Ariano in provincia di Rovigo colla strada provinciale di Ferrara .	»	150,000 »		75,000 »	75,000
125	Firenze	Strada della Valle del Rabbi dal confine forlivese alla provinciale di Rocca San Casciano presso San Zeno . . .	7,000	200,000 »		100,000 »	100,000
		<i>Da riportarsi . . .</i>	3,244,574	75,118,715 54		37,559,357 77	37,559,357

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O TOTALE	QUOTA A CARICO	
					DEL GOVERNO	DELLE PROVINCIE
		<i>riporto</i> . . .	3,244,574	75,118,715 54	37,559,537 77	37,559,357
126	Firenze	Strada di Val di Bisenzio da Prato al confine con Bologna verso Castiglione dei Pepoli (tronchi da costruire) . . .	14,000	420,000 »	210,000 »	210,000
127	Firenze Lucca e Pisa	Strada da Altopascio a Bientina con diramazione alla provinciale del Tiglio . . .	14,600	130,000 »	65,000 »	65,000
128	Firenze e Pisa	Strada delle Colline per Legoli tra Pontedera per Palaja e Peccioli e la via di Castelfalfi	11,000	160,000 »	80,000 »	80,000
129	Id.	Strada Volterrana per i pressi di Vicarello e Villamagna al Castagno	21,000	60,000 »	30,000 «	30,000
130	Foggia	Strada da Cagnano a S. Giovanni Rotondo	24,000	500,000 »	250,000 »	250,000
131	Id.	Strada da Carpino al Piano delle Croci presso Monte S. Angelo	18,000	420,000 »	210,000 »	210,000
132	Ferli	Strada dalla provinciale del Conca presso l'Osteria Nuova intersecando Coriano alla Flaminia presso Rimini	10,000	140,000 »	70,000 »	70,000
133	Id.	Strada trasversale Montana fra le due provinciali del Rabbi e del Savio	25,000	500,000 »	250,000 »	250,000
134	Id.	Ponte in muratura sul Conca lungo la strada Flaminia	»	140,000 »	70,000 »	70,000
135	Id.	Ponte sul Montone lungo la strada del Bralda e di Villa Grappa	»	60,000 »	30,000 »	30,000
136	Ferli e Pesaro	Da Sogliano al confine provinciale di Pesaro nel luogo detto Siepi, e da esso alla provinciale del Marecchia in provincia di Pesaro	14,000	280,000 »	140,000 »	140,000
137	Id.	Prolungamento della strada dell'Alto e Basso Montefeltro a S. Agata Feltria e a Sarsina fino all'incontro della strada provinciale della Valle del Savio	14,000	315,320 »	157,660 »	157,660
		<i>Da riportarsi</i> . . .	3,410,174	78,244,035 54	39,122,017 77	39,122,017

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O TOTALE	QUOTA A CARICO	
					DEL GOVERNO	DELLE PROVINCIE
		<i>Riporto</i>	3,410,174	78,244,035 54	39,122,017 77	39,122,017 77
138	Genova	Strada Recco-Valle, Fontana- buona, (tronchi da costruire)	10,000	300,000 »	150,000 »	150,000 »
139	Id.	Strada Appenninica da Genova a Spezia pel Bisagno e Fon- tanabuona	44,000	1,000,000 »	500,000 »	500,000 »
140	Id.	Ponte sul fiume Centa presso Albenga	»	80,000 »	40,000 »	40,000 »
141	Id.	Dalla provinciale Albenga-Ca- stelvecchio a Calizzano . . .	18,000	360,000 »	180,000 »	180,000 »
142	Genova e Massa	Ponti sul Magra e sul Vara per le comunicazioni interprovin- ciali di Genova con Massa e coll'Emilia	»	700,000 »	350,000 »	350,000 »
143	Id.	Strada di Val di Vara	12,000	240,000 »	120,000 »	120,000 »
144	Genova e Parma	Strada detta delle Cento Croci da Varese Ligure alla pro- vinciale di Borgotaro	22,000	660,000 »	330,000 »	330,000 »
145	Id.	Strada da Borgonovo per Val di Taro a Bedonia	36,000	1,360,000 »	680,000 »	680,000 »
146	Genova e Piacenza	Strada da Borzonasca per Santo Stefano d'Aveto e per la Val- le di Nure a Bettola e a Pon- te dell'Oglio	65,000	1,300,000 »	650,000 »	650,000 »
147	Girgenti	Strada dalla stazione di Cam- marata a S. Stefano Qui- squina	20,000	450,000 »	225,000 »	225,000 »
148	Id.	Strada da Naro a Canicatti . .	9,000	200,000 »	100,000 »	100,000 »
149	Id.	Strada da Sciacca alla provin- ciale presso Sambuca Zabut.	18,000	200,000 »	100,000 »	100,000 »
150	Id.	Strada da Ioppolo ad Aragona	6,000	80,000 »	40,000 »	40,000 »
151	Girgenti e Palermo	Strada da Ribera sulla provin- ciale di serie Porto Empedo- cle, Castelvetro, alla pro- vinciale di Chiusa Sclafani oltre il torrente S. Carlo . .	25,000	700,000 »	350,000 »	350,000 »
152	Grosseto	Ponte sul Pecora	»	58,000 »	29,000 »	29,000 »
		<i>Da riportarsi</i>	3,739,174	85,932,035 54	42,966,017 77	42,966,017 77

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O TOTALE	QUOTA A CARICO	
					DEL GOVERNO	DELLE PROVINCIE
		<i>Riporto</i>	3,739,174	85,932,035 54	42,966,617 77	42,966,017 77
153	Grosseto	Ponte sul fiume Albegna	»	97,000 »	48,500 »	48,500 »
154	Lecce e Potenza	Prolungamento della provinciale Rotonda Valsinniverso Bernalda e Genosa in Terra d'Otranto	56,000	1,240,000 »	620,000 »	620,000 »
155	Livorno	Completamento della strada della Marina di Marciana, e quella di Porto Ferraio, Porto Longone e di Rio Marina	17,000	250,000 »	125,000 »	125,000 »
56	Livorno e Pisa	Strada di Popogna, completamento della strada traversa livornese tra la via Emilia e Livorno	11,000	70,000 »	35,000 »	35,000 »
57	Lucca e Modena	Continuazione della strada di serie dalle Radici per il Saltello alla provinciale di Barga	46,000	820,000 »	410,000 »	410,000 »
58	Macerata	Completamento della strada provinciale Septempedana-Camerete per il tronco dalla stazione di Castelraimondo a Camerino	10,000	200,000 »	100,000 »	100,000 »
59	Massa-Carrara	Strada di Valdarni che da Massa per Valdarni e Castelnuovo di Garfagnana va ad allacciarsi colla Livorno-Mantova	16,000	400,000 »	200,000 »	200,000 »
60	Massa e Parma	Strada da Borgotaro a Pontremoli	30,000	450,000 »	225,000 »	225,000 »
61	Massa-Carrara e Reggio Emilia	Strada di Val d'Enza da Ciano per Vetto e il passo di Linari alla provinciale di Aulla con diramazione a Bagnone	78,000	2,000,000 »	1,000,000 »	1,000,000 »
62	Id.	Strada da Viano per Baiso, Castelnuovo nei Monti, Busana Ligonchio e pel passo del Praderena alla provinciale della Garfagnana presso Piazza al Serchio	51,000	1,000,000 »	500,000 »	500,000 »
63	Messina	Strada da Giardini per Francavilla alla nazionale Randazzo-Milazzo	21,000	420,000 »	210,000 »	210,000 »
		<i>Da riportarsi</i>	4,075,174	92,879,035 54	46,439,517 77	46,439,517 77

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O TOTALE	QUOTA A CARICO	
					DEL GOVERNO	DELLE PROVINCIE
		<i>Riparto</i>	4,075,174	92,879,035 54	46,439,517 77	46,439,517 77
164	Messina	Strada da Castoreale per Mandanice alla marina di Santa Teresa di Riva	49,000	1,000,000 »	500,000 »	500,000 »
165	Id.	Strada da S. Agata di Militello nei pressi di Alcara li Fusi, Longi, Galati, Ucria e Raccaia alla provinciale Patti-Randazzo	60,000	1,300,000 »	650,000 »	650,000 »
166	Id.	Completamento della provinciale Patti-Randazzo con diramazione alla provinciale Messina-Marine per i Comuni di Montalbano, Basicò e Furnari	32,000	800,000 »	400,000 »	400,000 »
167	Milano	Strada dal Ponte di Oleggio a Busto Arsizio e Saronno	26,000	150,000 »	75,000 »	75,000 »
168	Milano e Novara	Strada da Oleggio a Gallarate, con ponte sul Ticino a Tornavento	15,000	700,000 »	350,000 »	350,000 »
169	Modena	Ponte sul Panaro lungo la strada di Nonantola ed altro sullo stesso fiume fra Castagneto e Samone	»	300,000 »	150,000 »	150,000 »
170	Id.	Ponte sul Secchia lungo la strada della Motta	»	170,000 »	85,000 »	85,000 »
171	Id.	Ponte sul Secchia lungo la strada di Concordia	»	180,000 »	90,000 »	90,000 »
172	Napoli e Salerno	Strada da Castellammare per Gragnano, Pimonte ed Aggerola all'incontro della provinciale Amalfi-Positano-Meta	22,000	660,000 »	330,000 »	330,000 »
173	Novara	Strada da Oleggio a Buronzo passando per Arborio con ponte sulla Sesia	33,000	900,000 »	450,000 »	450,000 »
174	Id.	Ponte sul Toce presso Domodossola e strade d'accesso	3,500	350,000 »	175,000 »	175,000 »
175	Id.	Strada delle Cento Valli, da Santa Maria Maggiore per Crana al confine Svizzero presso Locarno	12,870	350,000 »	175,000 »	175,000 »
		<i>Da riportarsi</i>	4,328,544	99,739,035 54	49,869,517 77	49,869,517 77

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O TOTALE	QUOTA A CARICO	
					DEL GOVERNO	DELLE PROVINCIE
		<i>Riparto . . .</i>	4,328,544	99,739,035 54	49,869,517 77	49,869,517
176	Novara	Strada da Borgosesia a Crevacuore; ponte sulla Sesia e relativi accessi	1,400	400,000 »	200,000 »	200,000
177	Id.	Strada provinciale dalla Valle d'Aosta al Sempione compresa tra Ivrea ed Omegna, per Biella, Mosso Santa Maria, Crevacuore e per la sponda occidentale del Lago d'Orta ad Omegna	48,000	1,440,000 »	720,000 »	720,000
178	Novara e Milano	Ponte sul Ticino, al passo di Turbigo, coi relativi accessi.	»	700,000 »	350,000 »	350,000
179	Novara e Torino	Ponte sulla Dora presso Verolengo (inter provinciale) . .	»	400,000 »	200,000 »	200,000
180	Palermo	Strada da Collesano alla nazionale Termini-Taormina nei pressi di Polizzi	60,000	1,000,000 »	500,000 »	500,000
181	Id.	Dalla provinciale Palermo-Terrasini al Bivio delle foreste per Carini a Montelepre sulla provinciale Palermo-Partinico	10,000	180,000 »	90,000 »	90,000
182	Palermo e Trapani	Strada da Poggioreale sulla provinciale di serie nei pressi di Roccamena alla provinciale di Corleone presso la contrada delle Patrie . . .	40,000	860,000 »	430,000 »	430,000
183	Parma	Strada da Langhirano per Pastorello e Capo Ponte all'incontro della seguente . . .	12,000	276,000 »	138,000 »	138,000
184	Id.	Strada da Parma alla provinciale di Val d'Enza verso la foce del Cedra	60,000	1,200,000 »	600,000 »	600,000
185	Id.	Strada da Pellegrino Parmense alla provinciale di Val di Ceno	9,000	180,000 »	90,000 »	90,000
186	Id.	Ponte sul Taro, sulla provinciale Parma-Cremona . . .	»	800,000 »	400,000 »	400,000
187	Id.	Strada da Pastorello a Corniglio	18,000	150,000 »	75,000 »	75,000
		<i>Da riportarsi . . .</i>	4,586,944	107,325,053 54	53,662,517 77	53,662,517 77

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O TOTALE	QUOTA A CARICO	
					DEL GOVERNO	DELLE PROVINCE
		<i>Riporto . . .</i>	4,586,944	107,325,035 54	53,662,517 77	53,662,317 77
188	Parma e Piacenza	Strada di Val di Ceno, da Fornovo a Varano Melegari, Varzi e Bardi	29,000	714,000 »	357,000 »	357,000 »
189	Id.	Strada da Bardi a Borgotaro	40,000	1,200,000 »	600,000 »	600,000 »
190	Id.	Strada da Bedonia alla provinciale di Val di Nure	20,000	450,000 »	225,000 »	225,000 »
191	Pavia	Strada di congiunzione delle Valli della Trebbia e della Staffora pel Valico del Brallo	20,000	300,000 »	150,000 »	150,000 »
192	Pavia e Piacenza	Strada fra Nibbiano e la provinciale per Zavattarello	7,000	140,000 »	70,000 »	70,000 »
193	Perugia	Strada dalla nazionale di Rieti per Labro e Morro al confine provinciale verso Leonessa	15,000	450,000 »	225,000 »	225,000 »
194	Id.	Strada di Valnerina da Ferentillo a Scheggino	12,000	300,000 »	150,000 »	150,000 »
195	Id.	Strada detta Casciana per Monteleone; tronco dalla Forca di Ocosce per il villaggio di Ruscio a Leonessa	7,500	160,000 »	80,000 »	80,000 »
196	Id.	Strada provinciale detta Valfabbrica. Tratto dal ponte a Risacco a Casa Castalda	5,420	280,000 »	140,000 »	140,000 »
197	Id.	Strada detta Sellanese, dal piano di San Lazzaro al podere Petrini	4,900	150,000 »	75,000 »	75,000 »
198	Id.	Strada Arronese, da Arrone alla memoria di Papa Urbano sulla Flaminia	9,450	280,000 »	140,000 »	140,000 »
199	Id.	Strada Amerina da Guardea al ponte sul Tevere	15,125	400,000 »	200,000 »	200,000 »
200	Id.	Strada Tancia, dall'Edicola di Monte San Giovanni a Poggio Mirteto	15,000	250,000 »	125,000 »	125,000 »
201	Id.	Strada del Turano e di Fontecerro	18,000	346,000 »	173,000 »	173,000 »
		<i>Da riportarsi . . .</i>	4,805,339	112,745,035 54	56,372,517 77	56,372,517 77

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O TOTALE	QUOTA A CARICO	
					DEL GOVERNO	DELLE PROVINCIE
		<i>Riporto</i>	4,805,339	112,745,035 54	56,372,517 77	56,372,517 77
202	Perugia e Pesaro	Strada da città di Castello per Apecchio e Piobbico alla nazionale di Fossombrone . . .	57,000	980,000 »	490,000 »	490,000 »
203	Perugia e Roma	Strada dall'Orviniense per Poggio Moiano e nei pressi di Percile e Roccagiovine alla Sublacense presso Vicovaro . . .	30,300	550,000 »	275,000 »	275,000 »
204	Id.	Strada Orte-Amelia e ponte sul Tevere	18,000	610,000 »	305,000 »	305,000 »
205	Pesaro	Ponti sul Tassona e sul Foglia lungo le strade del Conca e del Foglia o di pian di Meleto	»	300,000 »	150,000 »	150,000 »
206	Id.	Strada dell'alto e basso Montefeltro	12,000	270,000 »	135,000 »	135,000 »
207	Id.	Ponte sul torrente Fogliola sulla strada del Foglia presso il Caseggiato di Bronzo . . .	»	55,000 »	27,500 »	27,500 »
208	Id.	Tratto della strada del Conca, dalla Croce di Monte Cerignone all'incontro della strada dell'alto e basso Montefeltro	5,000	40,000 »	20,000 »	20,000 »
209	Potenza	Dalla nazionale dell'Agri per Stigliano alla provinciale Potenza-Spinazzola per Montepeloso con ponte sul Basento . . .	42,000	850,000 »	425,000 »	425,000 »
210	Id.	Prolungamento della strada Potenza S. ^a Arcangelo fino all'incontro della provinciale di Valsinni-Bernalda	27,000	600,000 »	300,000 »	300,000 »
211	Id.	Prolungamento della provinciale Miglionico-Pomarico fino all'incontro della provinciale proposta verso Genosa . . .	25,000	460,000 »	230,000 »	230,000 »
212	Id.	Prolungamento della strada Montemurro-Brienza, da presso Brienza per S. ^a Angelo le Fratte alla stazione di Romagnano	15,000	300,000 »	150,000 »	150,000 »
		<i>Da riportarsi</i>	5,036,639	117,760,035 54	58,880,017 77	58,880,017 77

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O TOTALE	QUOTA A CARICO	
					DEL GOVERNO	DELLE PROVINCIE
		<i>Riporto</i>	5,036,639	117,760,035 54	58,880,017 77	58,880,017 77
213	Potenza	Strada da Moliterno alla nazionale del Sinni fra Latronico e Lauria.	25,000	550,000 »	275,000 »	275,000 »
214	Id.	Prolungamento della Brienza-Montemurro fino all'incontro della Potenza-Sant'Arcangelo Verso Armento	10,000	250,000 »	125,000 »	125,000 »
215	Id.	Strada da un punto dell'Apulo Lucana fra Grottole e Miglionico con ponte sul Basento alla stazione di Ferrandina	10,000	600,000 »	300,000 »	300,000 »
216	Potenza e Salerno	Strada dalla nazionale delle Calabrie verso Padula alla Brienza-Montemurro	19,000	420,000 »	210,000 »	210,000 »
217	Ravenna	Strada dalla provinciale Faentina a Cotignola	4,487	226,000 »	113,000 »	113,000 »
218	Reggio Calabria	Strada da Plati alla stazione di Bovalino	36,000	900,000 »	450,000 »	450,000 »
219	Id.	Strada da Africo alla stazione di Bianconovo	20,000	450,000 »	225,000 »	225,000 »
220	Id.	Completamento delle strade dalla marina di Gioiosa a Mammola e Catalisano a Grotteria, e da Limina per Giffone e Galatro alla provinciale Laureana-Radicena e Melicuccio-Rosarno	19,000	350,000 »	175,000 »	175,000 »
221	Id.	Completamento della strada da Bovalino a San Luca, Montalto, Nardello, Santo Stefano, ai Molini di Calanna, Sotira, Petto Gallico, Villa San Giuseppe ed alla nazionale, e diramazione dai Molini di Calanna, Sambatello e Gallico al ponte sul Torbido presso Reggio	30,000	400,000 »	200,000 »	200,000 »
222	Id.	Dalla provinciale Mongiana-Fabrizia-Grotteria alla provinciale Laureana-Radicena	20,000	500,000 »	250,000 »	250,000 »
		<i>Da riportarsi</i>	5,230,126	122,406,035 54	61,203,017 77	61,203,017 77

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O TOTALE	QUOTA A CARICO	
					DEL GOVERNO	DELLE PROVINCIE
		<i>Riporto . . .</i>	5,230,126	122,406,035 54	61,203,017 77	61,203,017
223	Reggio Emilia	Strada trasversale da quella delle Radici per Carpineti e Castelnuovo nei Monti a Vetto	30,000	600,000 »	300,000 »	300,000
224	Id.	Strada da Scandiano a quella delle Radici	20,000	400,000 »	200,000 »	200,000
225	Salerno	Strada da Laurito sulla provinciale di serie Cuccaro-Sanza per Castel Ruggiero a Torre Orsaja, ed alla provinciale di serie Caselle in Pittari-Scario.	12,000	300,000 »	150,000 »	150,000
226	Id.	Linea litoranea fra la Marina di Castellabate e quella di Casalicchio	30,000	600,000 »	300,000 »	300,000
227	Sassari	Strade da Oschiri a Tempio per la Valle del Curadori	32,000	650,000 »	325,000 »	325,000
228	Id.	Strada dal ponte di Oniferi a Benetutti	30,000	600,000 »	300,000 »	300,000
229	Id.	Strada dalla nazionale centrale in un punto tra Bultei e Bono nei pressi di Benetutti, Bitti, Lula e Lodè alla nazionale orientale fra Posada e Sini-scola	85,000	1,700,000 »	850,000 »	850,000
230	Siena	Strada da Zaccaria all'incontro della Siena-Roma, presso Ricorsi	10,000	80,000 »	40,000 »	40,000
231	Id.	Ponte sul fiume Orcia sulla strada tra Pienza e la Siena-Roma	»	80,000 »	40,000 »	40,000
232	Siracusa	Numero 10 ponti su strade già classificate provinciali	»	302,000 »	151,000 »	151,000
233	Id.	Per costruzione di un tronco di strada provinciale presso le due Raguse	9,000	150,000 »	75,000 »	75,000
234	Teramo	Strada da Catignano alla provinciale di Serie Capestrano-Forca di Penne in direzione di Civitaquana	9,000	200,000 »	100,000 »	100,000
		<i>Da riportarsi</i>	5,497,126	128,068,035 54	64,034,017 77	64,034,017 7

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O TOTALE	QUOTA A CARICO	
					DEL GOVERNO	DELLE PROVINCIE
		<i>Riporto</i>	5,497,126	128,068,035 54	64,034,017 77	64,034,017 77
235	Teramo	Prolungamento della strada del Vomano fino ad Isola del Gran Sasso per la Valle del Mavone	14,000	280,000 »	140,000 »	140,000 »
236	Id.	Strada dalla provinciale della Vibrata presso Sant'Omero, sino all'incontro della nazionale e ferrovia Giulianova-Teramo, per le Valli del Salinello o Fiumicino	20,000	300,000 »	150,000 »	150,000 »
237	Id.	Prolungamento della provinciale di serie Capistrano-Forca di Penne, sino alla provinciale Loreto Aprutino-Penne	3,000	56,000 »	28,000 »	28,000 »
238	Torino	Ponte sulla Dora Baltea fra Vestignè e Strambino per congiunzione delle due strade provinciali Ivrea-Borgomasino e Ivrea-Chivasso	»	160,000 »	80,000 »	80,000 »
239	Id.	Strada di congiunzione delle provinciali Pinerolo-Torino e Saluzzo-Torino per Airasca-Vigone - Villafranca - Moretta con ponti sul Pellice e sul Po	16,000	450,000 »	225,000 »	225,000 »
240	Id.	Strada da Pont S. Martin a Gressoney la Trinitè nella Valle del Lys	40,000	450,000 »	225,000 »	225,000 »
241	Udine	Ponte sul Cellina per la strada Pordenone-Maniago	»	400,000 »	200,000 »	200,000 »
242	Id.	Strada Spilimbergo-Maniago con un nuovo ponte sul torrente Meduna	18,000	100,000 »	50,000 »	50,000 »
243	Venezia	Strada dal ponte sull'Adige presso Cavarzere alla provinciale Chioggia-Padova	7,000	320,000 »	160,000 »	160,000 »
244	Verona	Strada da Peschiera a Malcesine al confine Austro-Ungarico	24,000	720,000 »	360,000 »	360,000 »
245	Vicenza	Strada dalla provinciale Vicenza-Asiago al confine Austro-Ungarico presso Lastebasse	30,000	200,000 »	100,000 »	100,000 »
		<i>Da riportarsi</i>	5,669,126	131,504,035 54	65,752,017 77	65,752,017 77

Num. d'ordine	PROVINCIE INTERESSATE	INDICAZIONE DELL'OPERA	LUNGHEZZA	C O S T O		QUOTA A CARICO	
				TOTALE		DEL GOVERNO	DELLE PROVINCIE
246	Vicenza	<i>Riparto</i>	5,669,126	131,504,035 54	65,752,017 77	65,752,017 77	
		Per allargamento di ponti oltre quelli previsti per la strada Emilia lungo le strade pro- vinciali che offrono grande importanza commerciale e mi- litare, e per impreviste . .	»	495,964 46	247,982 23	247,982 23	
		TOTALE	5,669,126	132,000,000 00	66,000,000 00	66,000,000 00	

Tabella C annessa all'articolo 2 della legge.

Lavori idraulici nel corso dell'acqua di 1^a e 2^a categoria.

N. d'ordine	CORSO D'ACQUA	Categoria	PROVINCIE	OPERE PROPOSTE	SPESA TOTALE	SOMME DA INSCRIVERSI NEI BILANCI DEGLI ANNI															
						1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	
1	Fiume Po . . .	II	Pavia Milano Piacenza Cremona Parma Mantova Reggio Ferrara Rovigo	Sistemazione complementare del fiume Po e degli influenti arginati nei tronchi rigurgitati. (Lavori di 2 ^a e 3 ^a serie)	12,000,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	»	»	»	»	»	»	»
2	Fiume Ticino .	I	Milano Pavia	Miglioramento del Thalweg navigabile.	480,000	100,000	100,000	100,000	100,000	80,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3	Fiume Mincio .	I	Brescia Verona Mantova	Remozione di ostacoli nel primo tronco del Mincio per abbassare il livello di piena del Lago di Garda e costruzione di una chiusa nel tronco inferiore del fiume presso Governolo, senza danno di Mantova e senza pregiudizio di altri legittimi interessi	500,000	150,000	150,000	100,000	100,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	Fiume Panaro .	II	Bologna Modena Ferrara	Immissione di Panaro in Cavamento, sopprimendo il ramo della Lunga	2,020,000	252,500	252,500	252,500	252,500	252,500	252,500	252,500	252,500	252,500	»	»	»	»	»	»	»
5	Fiume Adige .	II	Verona Padova Rovigo Venezia	Sistemazione del fiume Adige e dell'Alpone nel tronco rigurgitato	2,255,000	331,875	331,875	306,875	306,875	301,875	301,875	186,875	186,875	»	»	»	»	»	»	»	»
6	Fiume Gorzone	II	Padova Venezia	Sistemazione delle arginature dalla confluenza del canale di Santa Caterina fino allo sbocco in Conca di Brondolo	2,090,000	261,250	261,250	261,250	261,250	261,250	261,250	261,250	261,250	261,250	»	»	»	»	»	»	»
7	Fiumi Brenta e Bacchiglione .	II	Vicenza Padova Venezia	Sistemazione dei fiumi Brenta e Bacchiglione con la espulsione del primo dalla laguna di Chioggia	4,270,000	570,000	570,000	570,000	570,000	497,500	497,500	497,500	497,500	497,500	»	»	»	»	»	»	»
8	Canali interni di Padova e canal di Pontelongo	I e II	Padova	Regolazione dei canali interni di Padova, costruzione di una pescaia a Ponte Molino e sistemazione complementare degli argini del canale di Pontelongo	1,720,000	237,500	237,500	237,500	237,500	237,500	237,500	237,500	147,500	147,500	»	»	»	»	»	»	»
9	Torrente Muson dei Sassi . . .	II	Padova	Sistemazione delle arginature dalla botta Issavara alla confluenza nel Brenta a Vigodarzere	85,000	»	»	»	»	»	»	»	42,500	42,500	»	»	»	»	»	»	»
10	Fiume Sile .	II	Venezia Treviso	Sistemazione del Sile tra San Michele del Quarto e Capo Sile, interclusione del Businello e costruzione di una botte ai Lanzoni	900,000	»	»	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	»	»	»	»	»	»	»

Segue Tabella C annessa all'articolo 2 della Legge.

Lavori idraulici nei corsi d'acqua di 1^a e 2^a categoria.

N. d'ordine	CORSO D'ACQUA	Categoria	PROVINCIE	OPERE PROPOSTE	SPESA TOTALE	SOMME DA INSCRIVERSI NEI BILANCI DEGLI ANNI														
						1882	1881	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
11	Fiume Piave .	II	Treviso . Venezia .	Sistemazione delle arginature dalla ferrovia sotto il ponte della Priula fino al ponte in ferro della Nazionale Callalta	525,000	65,625	65,625	65,625	65,625	65,625	65,625	65,625	»	»	»	»	»	»	»	»
12	Fiume Livenza.	II	Udine . Treviso . Venezia .	Sistemazione delle arginature del Livenza e dell'influente Monticano sino al limite del rigurgito	290,000	»	»	»	»	72,500	72,500	72,500	72,500	»	»	»	»	»	»	»
13	Fiume Tagliamento	II	Udine . Venezia .	Sistemazione dell'arginatura a destra dallo sbocco del torrente Cosa e a sinistra da Turrida sino presso la foce in mare, compreso il tronco rigurgitato del Cosa	350,000	43,750	43,750	43,750	43,750	43,750	43,750	43,750	»	»	»	»	»	»	»	»
14	Fiume Reno .	II	Bologna. Ferrara . Ravenna	Sistemazione degli argini del fiume Reno e dei suoi influenti nel tronco rigurgitato, compreso il drizzagno di Bagno	2,400,000	300,000	300,000	300,000	300,000	300,000	300,000	300,000	»	»	»	»	»	»	»	»
15	Fiume Lamone	II	Ravenna	Sistemazione di un tratto del Lamone abbandonato per dare nuovo indirizzo alle acque del fiume medesimo entro la cassa di colmata omonima	450,000	150,000	150,000	75,000	75,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
16	Fiume Arno .	II	Pisa . .	Riordinamento e sistemazione delle arginature dell'Arno e dei suoi influenti nei tronchi rigurgitati	330,000	»	»	»	»	100,000	100,000	65,000	65,000	»	»	»	»	»	»	»
17	Canal Maestro di Val di Chiana e corsi allacciati	II	Arezzo . Siena .	Sistemazione complementare dei corsi di acqua	6,300,000	787,500	787,500	787,500	787,500	787,500	787,500	787,500	»	»	»	»	»	»	»	»
18	Fiume Serchio.	II	Lucca . Pisa . .	Riordinamento e sistemazione delle arginature del fiume Serchio	250,000	»	»	»	»	80,000	80,000	45,000	45,000	»	»	»	»	»	»	»
19	Fiume Bruna .	II	Grosseto	Sistemazione delle arginature dall'origine superiore di queste sino a metri 300 sopra la pedata Micheloni	110,000	»	»	»	»	»	»	55,000	55,000	»	»	»	»	»	»	»
20	Fiume Sovata .	II	Grosseto	Sistemazione delle arginature dalla loro origine sino al ponte delle Pietre Bianche	175,000	»	»	»	»	»	»	87,500	87,500	»	»	»	»	»	»	»
21	Diversi	»	»	Somma a calcolo per lavori impreveduti nei suindicati corsi d'acqua e per lavori straordinari in altri non nominati, classificati o da classificarsi in 1 ^a e 2 ^a categoria	6,500,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	1,200,000	1,100,000	1,500,000	1,500,000	»	»	»	»
TOTALE					44,000,000	4,900,000	4,900,000	4,900,000	4,900,000	4,880,000	4,800,000	4,710,000	4,710,000	1,200,000	1,100,000	1,500,000	1,500,000	»	»	»

Segue Tabella D annessa all'articolo 2 della legge.

Lavori di bonificazione.

N. d'ordine	BONIFICAZIONI	OPERE PROPOSTE	SPESA TOTALE	Lavori di bonificazione.				SOMME DA INSCRIVERSI NEI BILANCI DEGLI ANNI										
				1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
15		Sussidi e concorsi per bonificazioni: della palude in Val d'Adda in provincia di Sondrio; del padule dell'Alberese in provincia di Grosseto; dei laghi Salso e Camerina, e pantani in provincia di Siracusa; del territorio fra il Crostolo, il Po e la Secchia; dell'Agro Bresciano fra Leno, Ghedi e Gottolengo; dei basifondi di Bonaria presso Cagliari; del fiume Centa presso Albenga; del pantano di Ricigliano in provincia di Salerno; degli scoli Lama ed altri in provincia di Ravenna; e per altre opere consimili, compreso un sussidio invariabile di L. 1,300,000 pel bacino inferiore e superiore del Sabato, ed uno egualmente invariabile di L. 1,000,000 pel Canale Villoresi-Meraviglia	5,762,800	»	»	»	»	»	173,400	899,500	389,900	800,000	900,000	1,600,000	1,000,000	»	»	»
		TOTALE	29,072,351	1,800,000	2,022,351	2,450,000	2,020,000	3,150,000	3,250,000	3,460,000	3,540,000	2,630,000	2,150,000	1,600,000	1,000,000	»	»	»

Tabella E annessa all'articolo 2 della legge.

Lavori portuali.

N. d'ordine	PORTO	Classe	OPERE PROPOSTE	SPESA TOTALE	SOMME DA INSCRIVERSI NEI BILANCI DEGLI ANNI														
					1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
1	Ancona . . .	I	Lavori straordinari per la sistemazione del porto	1,200,000	»	»	»	»	»	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	700,000	»	»	»	»
2	Brindisi . . .	I	Escavazione di banchi nel porto . . .	460,000	94,000	100,000	160,000	100,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3	Cagliari . . .	I	Costruzione del molo orientale . . .	800,000	100,000	100,000	100,000	100,000	120,000	200,000	80,000	»	»	»	»	»	»	»	»
4	Civitavecchia . . .	I	Approfondamento del porto e darsena . . .	1,850,000	100,000	100,000	150,000	300,000	300,000	200,000	200,000	250,000	250,000	»	»	»	»	»	»
5	Livorno . . .	I	Approfondamento del fondo roccioso . . .	2,230,000	130,000	150,000	300,000	450,000	300,000	200,000	200,000	200,000	200,000	100,000	»	»	»	»	»
»	Id. . .	I	Costruzione di una diga alla Vegliata . . .	1,750,000	»	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	200,000	350,000	200,000	500,000	»	»	»	»	»
»	Id. . .	I	Prolungamento del bacino da carenaggio	510,000	350,000	190,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
6	Napoli . . .	I	Sistemazione del nuovo porto . . .	7,800,000	200,000	250,000	760,000	1,000,000	1,000,000	1,040,000	1,100,000	1,210,200	939,800	300,000	»	»	»	»	»
7	Palermo . . .	I	Estirpazione di rocce nell'interno del porto	3,140,000	340,000	350,000	400,000	400,000	400,000	400,000	400,000	450,000	»	»	»	»	»	»	»
»	Id. . .	I	Costruzione di un tratto di banchina dall'angolo dei Quattro venti al porto sporgente dello scalo ferroviario . . .	325,000	195,000	130,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
8	Venezia . . .	I	Allargamento ed approfondamento del bacino della stazione marittima e del canale di grande navigazione . . .	2,250,000	442,600	550,000	540,000	500,000	217,400	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	Id. . .	I	Costruzione di una scogliera a tramontana del Lido allo scopo di migliorare il regime delle lagune . . .	1,000,000	250,000	250,000	250,000	100,000	100,000	50,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»
			TOTALE porti di I classe . . .	23,345,000	2,201,600	2,270,000	2,760,000	3,056,000	2,537,400	2,290,000	2,280,000	2,560,200	1,689,800	1,000,000	700,000	»	»	»	»
9	Cotrone . . .	II	Sistemazione ed ampliamento del porto . . .	2,800,000	»	110,000	170,000	460,000	480,000	400,000	400,000	400,000	380,000	»	»	»	»	»	»
10	Manfredonia . . .	II	Sistemazione della banchina del molo . . .	160,000	100,000	60,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
11	Milazzo . . .	II	Prolungamento del molo e del pennello orientale	300,000	200,000	100,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
12	Tortoli . . .	II	Costruzione di un porto di rifugio ad Arbatax	1,600,000	»	50,000	100,000	164,000	225,000	210,000	205,000	350,000	296,000	»	»	»	»	»	»
			TOTALE porti di II classe . . .	4,860,000	300,000	320,000	270,000	624,000	705,000	610,000	605,000	750,000	676,000	»	»	»	»	»	»

Segue Tabella E annessa all'articolo 2 della legge.

Lavori portuali.

N. d'ordine	PORTO	Classe	OPERE PROPOSTE	SPESA TOTALE	SOMME DA INSCRIVERSI NEI BILANCI DEGLI ANNI														
					1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
13	Bosa . . .	III	Riparazioni e sistemazioni alle scogliere dei moli	590,000	200,000	100,000	290,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
14	Corsini . .	III	Prolungamento dei moli guardiani .	324,000	»	»	»	»	74,000	150,000	100,000	»	»	»	»	»	»	»	»
15	Portotorrés .	III	Lavori addizionali al progetto d'ampliamento e sistemazione del porto	600,000	100,000	100,000	100,000	60,000	60,000	60,000	60,000	»	»	»	»	»	»	»	»
16	Savona . .	III	Prolungamento del molo delle Casse	1,150,000	72,400	81,400	226,400	240,000	190,000	100,000	120,000	119,800	»	»	»	»	»	»	»
17	Terranova .	III	Costruzione di approdi e segnalamento notturno	360,000	160,000	100,000	100,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
18	Trapani . .	III	Ultimazione della gettata del Ronciglio	172,400	72,400	100,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
			TOTALE porti di III classe	3,196,400	604,800	481,400	716,400	300,000	324,000	310,000	280,000	179,800	»	»	»	»	»	»	»
19	»		Spese per altre opere portuali, per scavi eccezionali, e costruzione di nuovi fari e segnali	2,300,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,300,000	1,000,000	»	»	»
			TOTALE generale	33,701,400	3,106,400	3,071,400	3,746,400	3,980,000	3,566,400	3,210,000	3,165,000	3,490,000	2,365,800	1,000,000	2,000,000	1,000,000	»	»	»

Ora metto ai voti le tabelle annesse al progetto di legge.

Chi le approva è pregato di sorgere.

(Approvato).

Domani si voterà questo progetto di legge a scrutinio segreto.

Leggo l'ordine del giorno per domani:

A mezzogiorno. — Riunione negli Uffici per l'esame dei seguenti progetti di legge:

Convenzione per modificazioni ed aggiunte alle convenzioni colla Società delle strade ferrate meridionali, approvate con le leggi 21 agosto 1862 e 14 maggio 1865;

Concessione di una ferrovia da Pinerolo a Torre Pellice;

Dichiarazione di pubblica utilità per le opere di bonificazione della parte settentrionale delle Valli di Comacchio;

Collocamento di nuovi fili in aumento alla rete telegrafica;

Proroga di trattati e di convenzioni di commercio e di navigazione tra l'Italia e la Francia, il Belgio, la Gran Bretagna, la Germania e la Svizzera;

Contratti di permuta di beni demaniali;

Contratti di vendita di beni demaniali a trattativa privata;

Autorizzazione alla Società anonima per la ferrovia Mantova-Modena di fissare a Torino la sua residenza;

Posizione di servizio ausiliario per gli ufficiali delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e del genio;

Fusione delle Società di navigazione Rubattino e Florio.

Alle ore 2 pomeridiane. — Seduta pubblica.

I. Rinnovamento della votazione per la nomina di due membri alla Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi Senatori, e votazione dei seguenti progetti di legge:

Rendiconti generali consuntivi dell'Amministrazione dello Stato per gli esercizi 1875, 1876, 1877 e 1878;

Estensione della legge 7 febbraio 1865 ai militari del R. esercito giubilati anteriormente a quella legge;

Modificazioni degli stanziamenti di cui all'art. 25 della legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie;

Costruzione di nuove opere straordinarie stradali ed idrauliche nel quindicennio 1881-1895.

II. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Stanziamento di fondo per la seconda serie di lavori di sistemazione del Tevere;

Spesa straordinaria per il Congresso geografico da tenersi a Venezia nel 1881;

Spesa straordinaria per le opere di sistemazione dei cavi scaricatori delle acque del canale Cavour nel fiume Sesia e nel torrente Agogna;

Ammobigliamento dell'Accademia navale di Livorno;

Ampliamento del carcere giudiziario di Regina Coeli in Roma.

La seduta è sciolta (ore 6 e 50).