

## XVIII.

## TORNATA DEL 22 LUGLIO 1895

## Presidenza del Presidente FARINI.

**Sommario.** — *Comunicazione dei ringraziamenti della famiglia del senatore Cagnola per le condoglianze inviatele dal Senato — Votazione a scrutinio segreto dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia, per l'esercizio 1895-96 — Rinvio, senza discussione, allo scrutinio segreto dell'articolo unico del disegno di legge: Convalidazione di alcuni regi decreti di autorizzazione di prelevamenti dal fondo a calcolo per spese relative alle ferrovie complementari, inscritte al n. 81 della tabella annessa alla legge 12 luglio 1894, n. 318 — Discussione del progetto di legge: Ripartizione di spese per opere pubbliche straordinarie ed assegno di fondi per lavori ferroviari nel porto di Genova — Approvazione dei quattro articoli del progetto, dopo osservazioni del senatore Gadda sull'art. 3, cui risponde il ministro dei lavori pubblici; e successivamente del progetto di legge: Autorizzazione di spese straordinarie per opere stradali ed idrauliche di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria, nonchè di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1894-95 — Presentazione dei progetti di legge: 1<sup>o</sup> Variazione di stanziamenti nei capitoli del bilancio del Tesoro, per l'esercizio finanziario 1894-95; 2<sup>o</sup> Convalidazione dei regi decreti autorizzanti prelevazioni di somme dal fondo di riserva, per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1894-95; 3<sup>o</sup> Conversione in legge di un regio decreto relativo ai funerali del senatore generale Giacomo Durando; 4<sup>o</sup> Conversione in legge di un regio decreto relativo ai funerali del comm. Gennaro Celli, procuratore generale presso la Corte di appello di Milano — Discussione del progetto di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1895-96 — Svolgimento di interpellanza del senatore Cancellieri, stata rinviata alla discussione di questo bilancio — Parlano i senatori Cancellieri e Salis, i ministri dei lavori pubblici, delle poste e dei telegrafi, il senatore Rossi Alessandro ed il ministro di agricoltura, industria e commercio — Il presidente dichiara esaurita la interpellanza — Osservazioni del senatore Lampertico, cui risponde il ministro dei lavori pubblici — Approvazione di tutti i capitoli del bilancio dei lavori pubblici e degli articoli del progetto di legge, preve osservazioni dei senatori Tolomei sul capitolo 20, Mariotti al capitolo 74, Salis sul capitolo 309, e Cancellieri sui capitoli 329 e 395, ai quali risponde il ministro dei lavori pubblici — Proclamazione del risultato della votazione a scrutinio segreto del bilancio del Ministero di grazia e giustizia e dei culti.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 20.

È presente il ministro dei lavori pubblici. Intervengono in seguito i ministri delle poste e dei telegrafi, di agricoltura, industria e commercio e di grazia e giustizia.

Il senatore, *segretario*, COLONNA-AVELLA dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

#### Comunicazione.

PRESIDENTE. Il figlio del defunto senatore Cagnola ringrazia il Senato delle condoglianze fattegli pervenire in occasione della morte del genitore.

#### Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: *Votazione a scrutinio segreto del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti; stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per il culto, e dell'entrata e della spesa del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma per l'esercizio finanziario 1895-96 ».*

Si procede all'appello nominale.

(Il senatore, *segretario*, COLONNA-AVELLA fa l'appello nominale).

PRESIDENTE. Le urne rimarranno aperte.

**Rinvio allo scrutinio segreto dell'articolo unico del progetto di legge: « Convalidazione di alcuni regi decreti di autorizzazione di prelevamenti dal fondo a calcolo per spese relative alle ferrovie complementari, iscritto al n. 81 della tabella annessa alla legge 12 luglio 1894, n. 318 » (N. 37).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: *Convalidazione di alcuni regi decreti di autorizzazione di prelevamenti dal fondo a calcolo per spese relative alle ferrovie complementari, iscritto al n. 81 della tabella annessa alla legge 12 luglio 1894, n. 318.*

Prego il senatore segretario Colonna-Avella di dare lettura del progetto di legge e della annessa tabella.

Il senatore, *segretario*, COLONNA-AVELLA legge:

#### Articolo unico.

Sono convalidati i decreti reali indicati nell'unita tabella A, con i quali, dopo la presentazione del disegno di legge per l'assestamento del bilancio di previsione dell'esercizio 1894-95, vennero autorizzati prelevamenti in conto residui dal fondo per le spese ferroviarie, iscritto per l'esercizio 1893-94, n. 81, della tabella annessa alla legge 12 luglio 1894, n. 318.

PRESIDENTE. Prego che si dia lettura della tabella A.

Il senatore *segretario* COLONNA, legge:

| Decreto Reale<br>di autorizzazione |   | Capitoli del bilancio 1894-95<br>ai quali vennero iscritte le somme prelevate |   | Somma<br>prelevata                     |                              |            |
|------------------------------------|---|---|---|--|------------------------------|------------|
| Data                               | Num.  | Numero  | Denominazione   |  |                              |            |
| 4. — 3 febbraio 1895               | 38  | 358 <i>bis</i>  | Linea Roma-Solmona . . . . .  | 719 83                                 |                              |            |
|                                    |   | 359   | » Parma-Spezia . . . . .  | 44,845 09                              |                              |            |
|                                    |   | 360 <i>bis</i>  | » Eboli-Reggio . . . . .  | 48,417 75                              |                              |            |
|                                    |   | 364   | » Macerata-Albacina . . . . .   | 43,396 28                              |                              |            |
|                                    |   | 366   | » Benevento-Avellino . . . . .  | 5,533 70                               |                              |            |
|                                    |   | 387 <i>ter</i>  | Spese pel compimento e saldo dei lavori relativi alle<br>19 linee complementari contemplate dalla legge 24 lu-<br>glio 1887, n. 4785: |  |                              |            |
|                                    |   |   |   | Linea Legnago-Monselice . . . . .      | 6,898 85                     |            |
|                                    |   |   |   | » Succursale dei Giovi . . . . .       | 13,364 40                    |            |
|                                    |   |   |   |  |                              | 163,175 90 |
|                                    |   | 5. — 17 marzo 1895  | 80  | 358 <i>bis</i>                         | Linea Roma-Solmona . . . . . | 270,119 18 |
| 360 <i>bis</i>                     | » Eboli-Reggio . . . . .  |   |   | 1,129 60                               |                              |            |
| 368                                | » Messina-Patti-Cerda . . . . .   |   |   | 3,809 64                               |                              |            |
| 369 <i>quater</i>                  | » Ponte San Pietro-Seregno . . . . .  |   |   | 91,358 40                              |                              |            |
| 371 <i>bis</i>                     | » Ferrara-Rimini . . . . .  |   |   | 15,000 »                               |                              |            |
| 387 <i>ter</i>                     | Spese pel compimento e saldo dei lavori relativi alle<br>19 linee complementari contemplate dalla legge 24 lu-<br>glio 1887, n. 4785: |   |   |  |                              |            |
|                                    |   |   |   | Linea Belluno-Feltre-Treviso . . . . . | 28,287 09                    |            |
|                                    |   | » Vercelli-Mortara-Pavia . . . . .  | 845 97  |  |                              |            |
|                                    |   |   |   | 410,549 88                             |                              |            |
| 6. — 17 marzo 1896                 | 81  | 358 <i>bis</i>  | Linea Roma-Solmona . . . . .  | 20,056 81                              |                              |            |
|                                    |   | 359   | » Parma-Spezia . . . . .  | 1,040 78                               |                              |            |
|                                    |   | 360   | » Faenza-Firenze . . . . .  | 13,145 91                              |                              |            |
|                                    |   | 360 <i>bis</i>  | » Eboli-Reggio . . . . .  | 17,583 24                              |                              |            |
|                                    |   | 361   | » Cosenza-Nocera . . . . .  | 2 89                                   |                              |            |
|                                    |   | 362   | » Gozzano-Domodossola . . . . .   | 306 10                                 |                              |            |
|                                    |   | 363   | » Cuneo-Ventimiglia . . . . .   | 253 21                                 |                              |            |
|                                    |   | 364   | » Macerata-Albacina . . . . .   | 5,192 »                                |                              |            |
|                                    |   | 365   | » Avezzano-Roccasecca . . . . .   | 7,480 34                               |                              |            |
|                                    |   | 366   | » Benevento-Avellino . . . . .  | 2,764 10                               |                              |            |
|                                    |   | 367   | » Taranto-Brindisi . . . . .  | 2,244 22                               |                              |            |
|                                    |   | 368   | » Messina-Patti-Cerda . . . . .   | 873 95                                 |                              |            |
|                                    |   | Da riportare . . . . .  |   |  |                              | 70,943 55  |

| Decreto Reale<br>di autorizzazione |      | Capitoli del bilancio 1894-95<br>ai quali vennero iscritte le somme prelevate |  | Somma<br>prelevata |
|------------------------------------|------|---|--|--------------------|
| Data                               | Num. | Numero  | Denominazione                              |                    |
|                                    |      |   | <i>Riporto</i> . . .                       | 70,943 55          |
| 6. — 17 marzo 1895                 | 81   | 368 bis   | Linea Siracusa-Licata . . . . .            | 1,487 52           |
|                                    |      | 369   | » Chivasso-Casale . . . . .                | 418 70             |
|                                    |      | 369 bis   | » Cuneo-Mondovi . . . . .                  | 166 19             |
|                                    |      | 369 ter   | » Lecco-Como . . . . .                     | 490 44             |
|                                    |      | 369 quater  | » Ponte San Pietro-Seregno . . . . .       | 15,463 87          |
|                                    |      | 370   | » Parma-Brescia-Iseo . . . . .             | 29,205 51          |
|                                    |      | 371   | » Mestre-San Donà-Portogruaro . . . . .    | 3,745 71           |
|                                    |      | 371 bis   | » Ferrara-Rimini . . . . .                 | 57,235 02          |
|                                    |      | 372   | » Lucca-Viareggio . . . . .                | 9,137 25           |
|                                    |      | 373   | » Caianello-Isernia . . . . .              | 5,841 75           |
|                                    |      | 374   | » Salerno-San Severino . . . . .           | 4,423 88           |
|                                    |      | 374 bis   | » Foggia-Lucera . . . . .                  | 3,757 27           |
|                                    |      | 374 ter   | » Candela-Rocchetta-Melfi . . . . .        | 1,625 35           |
|                                    |      | 374 quater  | » Valsavoia-Caltagirone . . . . .          | 277 61             |
|                                    |      | 375   | » Ceva-Ormea . . . . .                     | 52 32              |
|                                    |      | 375 bis   | » Portogruaro-Casarsa . . . . .            | 8,666 47           |
|                                    |      | 376   | » Treviso-Motta . . . . .                  | 848 72             |
|                                    |      | 376 bis   | » Macerata-Citanova . . . . .              | 1,764 51           |
|                                    |      | 377   | » Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano . . . . . | 118 08             |
|                                    |      | 379 quater  | » Teramo-Giulianova . . . . .              | 4,945 84           |
|                                    |      | 379 quinq.  | » Moretta-Saluzzo . . . . .                | 1,697 41           |
|                                    |      | 379 sec.  | » Bricherasio-Barge . . . . .              | 97 65              |
|                                    |      |   |  |                    |
|                                    |      |   | » Succursale dei Giovi . . . . .           |                    |
|                                    |      |   | » Ivrea-Aosta . . . . .                    |                    |
|                                    |      |   | » Sondrio-Colico-Chiavenna . . . . .       |                    |
|                                    |      |   | » Belluno-Feltre-Treviso . . . . .         |                    |
|                                    |      |   | » Ascoli-San Benedetto . . . . .           |                    |
|                                    |      |   | » Adria-Chioggia . . . . .                 | 125,352 73         |
|                                    |      |   | » Mantova-Legnago . . . . .                |                    |
|                                    |      |   | » Viterbo-Attigliano . . . . .             |                    |
|                                    |      |   | » Foggia-Manfredonia . . . . .             |                    |
|                                    |      |   | » Zollino-Gallipoli . . . . .              |                    |
|                                    |      |   | » Legnago-Monselice . . . . .              |                    |
|                                    |      |   | » Gallarate-Laveno . . . . .               |                    |
|                                    |      |   | <i>Da riportare</i> . . .                  | 347,763 35         |

| Decreto Reale<br>di autorizzazione |         | Capitoli del bilancio 1894-95<br>ai quali vennero iscritte le somme prelevate   |  | Somma<br>prelevata |
|------------------------------------|---------|---|--|--------------------|
| Data                               | Num.    | Numero  | Denominazione  |                    |
| 6. — 17 marzo 1895                 | 81      |   | <i>Riporto</i> . . . . .   | 347,763 35         |
|                                    |         | 463   | Linea Aulla-Lucca . . . . .  | 22 92              |
|                                    |         | 465   | » Bologna-Verona . . . . .   | 28,373 99          |
|                                    |         | 381   | Aumenti e migliorie del materiale rotabile e di esercizio della rete principale in relazione ai bisogni della rete complementare . . . . . | 25,912 61          |
|                                    |         |   |  |                    |
| 7. — 14 aprile 1895                | 111     | 362   | Linea Gozzano-Domodossola . . . . .  | 1,101,696 77       |
|                                    |         | 366   | » Benevento-Avellino . . . . .   | 12,880 »           |
|                                    |         | 375   | » Ceva-Ormea . . . . .   | 5,563 62           |
|                                    |         |   |  | 1,120,140 39       |
| 8. — 12 maggio 1895                | 325     | 358 bis   | Linea Roma-Solmona . . . . .   | 500,000 »          |
|                                    |         | 360   | » Faenza-Firenze . . . . .   | 1,072,038 71       |
|                                    |         | 362   | » Gozzano-Domodossola . . . . .  | 231,573 41         |
|                                    |         | 367   | » Taranto-Brindisi . . . . .   | 29,531 90          |
|                                    |         | 387 ter   | Spese pel compimento e saldo dei lavori relativi alle 19 linee complementari contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785:              |                    |
|                                    |         |   | Linea Succursale dei Giovi . . . . .   | 23,120 63          |
|                                    | 387 bis | Alle Società esercenti in rimborso di spese per lavori, prestazioni e somministrazioni diverse alle direzioni tecniche governative, per spese di studio e progetti, e per corrispettivo di spese generali di direzione dei lavori eseguiti a norma dell'articolo 81 del capitolato di esercizio . . . . . | 691,118 79   |                    |
|                                    |         |   |  | 2,547,383 44       |

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione su questo disegno di legge.

Nessuno chiedendo la parola e non essendovi oratori iscritti la discussione è chiusa, e trattandosi di un disegno di legge di un solo articolo si voterà poi in altra seduta a scrutinio segreto.

**Discussione del progetto di legge: « Ripartizione di spese per opere pubbliche straordinarie ed assegno di fondi per lavori ferroviari nel porto di Genova » (N. 36).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge intitolato: Riparti-

zione di spese per opere pubbliche straordinarie ed assegni di fondi per lavori ferroviari nel porto di Genova.

Prego il signor senatore, segretario, Guerrieri Gonzaga di dar lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, GUERRIERI GONZAGA legge:

(V. stampato, n. 36).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo la parola e non essendovi oratori iscritti, la discussione generale è

chiusa, e passeremo alla discussione degli articoli che rileggo.

#### Art. 1.

Per gli esercizi finanziari 1895-96 e 1896-97, sui fondi che rimangono a stanziare nei bilanci del Ministero dei lavori pubblici, saranno iscritte colla legge di approvazione del bilancio le sole somme corrispondenti al progressivo sviluppo dei lavori per le opere pubbliche straordinarie qui sotto indicate:

a) la sistemazione dei principali fiumi veneti, autorizzata [dalla legge 24 luglio 1887, n. 4805, modificata con la legge 30 dicembre 1882, n. 734;

b) la sistemazione del Tevere urbano in virtù della legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata con le leggi 30 dicembre 1892, n. 734, e 7 giugno 1894, n. 221;

c) concorsi e sussidi ad opere stradali e idrauliche provinciali, comunali e consorziali concessuti dalla legge 20 luglio 1890, n. 7018, modificata con la legge 30 dicembre 1892, n. 734;

d) opere di bonificazione contemplate nelle leggi 23 luglio 1881, n. 333, tabella D, 30 dicembre 1888, n. 5879, modificata con le leggi 30 dicembre 1892, n. 734, 15 giugno 1893, n. 280, e 27 giugno 1893, n. 318;

e) l'ampliamento e sistemazione del porto di Genova secondo le leggi 9 luglio 1876, n. 3230, e 3 luglio 1881, n. 2519, modificate con la legge 7 giugno 1894, n. 221;

f) la sistemazione del porto di Lido, autorizzata dalla legge 1° agosto 1887, n. 4838, modificata con la legge 30 dicembre 1892, n. 734;

g) nuove opere marittime e lacuali contemplate nella legge 14 luglio 1889, n. 6280, modificata con le leggi 30 dicembre 1892, n. 734, e 7 giugno 1894, n. 221.

(Approvato).

#### Art. 2.

A cominciare dall'esercizio finanziario 1897-1898 saranno mantenuti gli stanziamenti stabiliti nelle leggi citate al precedente articolo 1, e saranno iscritte nel bilancio dell'esercizio immediatamente successivo a quello in cui, per ciascuna delle suddette leggi, debba essere

iscritto l'ultimo stanziamento di fondi, le somme di cui furono diminuiti gli stanziamenti negli esercizi finanziari 1895-96 e 1896-97.

(Approvato).

#### Art. 3.

Coi fondi indicati nell'art. 1, lettera e, per l'ampliamento e la sistemazione del porto di Genova, si potrà fino alla concorrenza di lire 1,950,000, provvedere alla esecuzione dei lavori compresi nella tabella annessa alla presente legge.

Tale facoltà è vincolata alla condizione che la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo concorra nella spesa con una somma corrispondente al decimo dell'importo complessivo assegnato in detta tabella alle opere di cui ai numeri 3, 4, 5 e 6.

Le spese per i lavori di cui ai numeri 1 e 2 rimarranno classificate tra quelle per opere portuali, agli effetti del concorso degli enti interessati.

La disposizione di cui all'art. 2 sarà applicata anche per gli stanziamenti relativi all'ampliamento e sistemazione del porto di Genova.

Senatore GADDA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore GADDA. Io credo che sia bene di fermare l'attenzione del Senato intorno alla disposizione che il Governo propone con questo art. 3.

Con questo articolo si domanda che i fondi che sono fissati da leggi speciali alle opere del porto di Genova, sieno destinati fino alla concorrenza di 1,950,000 lire all'esecuzione di alcuni lavori indicati in una tabella che va unita a questo progetto di legge.

La maggior parte di queste opere elencate nella detta tabella sarebbero opere ferroviarie. quindi sembrerebbe alla prima apparenza che si muti l'obbiettivo che si aveva collo stanziamento di fondi che erano destinati per il porto di Genova. È vero che fino ad ora non erano ancora quei fondi impegnati, ma tuttavia avevano già il loro carattere, la loro destinazione al miglioramento del porto di Genova. Ora a me interessa far rilevare al Senato che questo obbiettivo è effettivamente e intieramente conservato, perchè queste opere ferroviarie sono destinate

appunto a migliorare il movimento commerciale del porto di Genova, togliendo alcuni incagli, che ritardano il movimento del porto, per cui colle opere proposte si serve nella sostanza ad un identico concetto, si mira ad un unico scopo, al miglioramento del servizio del porto.

L'esecuzione di queste opere che di per se stesse non hanno grande importanza di spesa, hanno però una grande importanza pratica col rendere possibile un più rapido movimento delle merci, migliorando le condizioni delle ferrovie che servono il porto.

Il ministro dei lavori pubblici che aveva nominata una Commissione coll'incarico di studiare quali provvedimenti occorranza per dare al porto di Genova la massima potenzialità, studiando le previsioni di un ventennio, ora accolse colla presente proposta di legge le prime conclusioni che la detta Commissione gli sottopose.

Come il Senato vede si tratta di un primo passo in una via che si propone di migliorare le condizioni di un servizio che è un'elemento principale della prosperità commerciale del nostro paese.

Questa prima proposta della Commissione, viene dal ministro accolta e quindi dobbiamo ringraziarlo, ed io credo d'interpretare il voto dell'intera Commissione nel rendere grazie al ministro per aver sottoposto al Parlamento questo progetto di legge. È con questo fatto che prova l'apprezzamento che il ministro fa degli studi della Commissione, e questa trarrà incoraggiamento a proseguire nei propri lavori nutrendo fiducia di poter raggiungere quell'esito a cui mirava il Governo quando nominava tale Commissione.

Dalla relazione presentata dalla detta Commissione al Governo risulta che la maggior parte degli inconvenienti, quelli principalmente che si riferiscono al ritardo dei vagoni pel servizio del porto sono prodotti dalla mancanza di allestimento e di spazio alle stazioni ferroviarie che col porto di Genova hanno principali rapporti, e principalmente si deve deplorare tale deficienza nelle stazioni di Milano, dove effettivamente mancano molte condizioni necessarie ad un buon servizio, onde si verifica troppo spesso, massime nei periodi di principale movimento di merci, come al raccolto delle uve, all'arrivo dei cotoni, e simili, che non si pos-

sono restituire al movimento colla necessaria sollecitudine i carri, e migliaia di vagoni rimangono inerti a Milano, mentre mancano a Genova: e tale mancanza solleva le giuste ed alte lagnanze del commercio.

Un tale incaglio è messo in evidenza dalla relazione della detta Commissione, e vi è indicato come una delle cause principali, che nuocciono allo sviluppo commerciale del porto di Genova.

La Commissione stessa additò poi parecchi provvedimenti per mettere queste stazioni in condizioni di poter meglio rispondere al servizio del movimento ferroviario e marittimo.

Io confido che tali altre proposte saranno dal Governo prese in quella considerazione che meritano. Invero sarebbe troppo grave errore, ed una responsabilità peserebbe sull'Amministrazione pubblica, e sul Parlamento, se mentre hanno profuso milioni a centinaia nella costruzione di ferrovie inutili o poco utili, si trascurassero i necessari allestimenti in quelle linee, che sono le più proficue, e rappresentano la parte attiva del poderoso bilancio ferroviario. Da esse sole noi potremo ottenere un reddito alle spese fatte, e quindi è nostro dovere di curarle.

Naturalmente, quando si parla di opere urgenti da eseguire, si presenta subito la questione finanziaria. Ora non è il caso di entrare in questo argomento: perchè per le opere proposte oggi i fondi vi sono. Però posso fin d'ora permettermi di dire che la Commissione, sta studiando un piano finanziario da sottoporre al ministro, che potrà forse mettere il Governo in condizione da provvedere senza grande aggravio del bilancio alla esecuzione delle altre opere che occorrono al miglioramento del porto ed al relativo servizio ferroviario.

Se da tali studi si potesse concretare la proposta di costituire un ente morale che potesse bastare a sè, che dai servizi che renderebbe al commercio, traesse i mezzi della propria esistenza e prosperità, la Commissione renderebbe certamente con tale studio un ulteriore servizio al porto di Genova.

Nello studio che compie essa segue le traccie date dal ministro, il quale ha sottoposto ad lei esame una serie di quesiti che riguardano questa importante questione. Naturalmente gli oneri già fissati per legge agli enti interessati nel porto, ed alle Società ferroviarie sarebbero

conservati, come lo sono nella proposta attuale di legge. Si raggiungerebbe allora il grande scopo di porre e mantenere il porto di Genova nella condizione di poter sostenere la concorrenza coi maggiori porti di Europa. Si farebbe anche il primo grande atto di vero decentramento dando alle forze locali la libertà di sviluppo senza pesare sullo Stato.

È per tutte queste ragioni che mi pareva mio dovere di fermare l'attenzione del Senato su questa proposta di legge, e ringraziare il ministro di averla presentata. Oggi non si poteva perchè sarebbe intempestivo entrare nel campo dettagliato dell'esame tecnico e finanziario della questione. Io volevo solo chiamare l'attenzione del Senato su quest'art. 3 che mi pare un primo passo in una buona via e perchè mi premeva di cogliere una occasione per rendere grazie al ministro che ha dato l'importanza e l'appoggio della sua competenza ed autorità alla proposta della Commissione.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Dando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole mio amico il senatore Gadda ha ricordato opportunamente che l'iniziativa dei provvedimenti proposti in questo disegno di legge e specialmente nell'art. 3 che cade in discussione, è dovuta interamente ad una Commissione creata dal ministro dei lavori pubblici nel novembre 1893 a scopo di studiare e proporre i provvedimenti necessari per soddisfare convenientemente il traffico attuale, e quello che entro il prossimo ventennio si dovrà presumibilmente verificare nel porto di Genova. Di poi l'onorevole preopinante si è soffermato alquanto a dimostrare, e di ciò specialmente lo ringrazio, che sebbene in questo articolo di legge si parli di lavori ferroviari, questi in realtà tornano a vantaggio del porto di Genova, cosicchè non si può mettere in dubbio che il fine ultimo di questa proposta sia sempre quello di provvedere al bene presente, ad a quello avvenire del porto di Genova.

Io sono lieto di poter confermare le cose dette dall'onorevole Gadda; ma poichè egli nella gentilezza dell'animo suo ha colto l'opportunità per fare testimonianza avanti al Senato dell'amore e della sollecitudine colla quale questa Commissione, di cui egli è degnissimo presidente,

ha atteso fino ad ora al compito suo, io sento essere mio dovere di associarmi non solo, ma di far mie le cose dette dall'onorevole Gadda, all'indirizzo degli egregi uomini che compongono la Commissione.

E naturalmente il Senato comprenderà che devo prendere questa occasione per dover esprimere all'onorevole Gadda i miei particolari ringraziamenti che sono quelli del Governo, inquantochè egli si adopera col consueto amore per tutto ciò che riguarda l'interesse generale del paese.

Detto ciò, è ben chiaro che io non aggiungerò parole per dimostrare come egli abbia colto nel vero quando ha dimostrato che il Governo ha compito una parte del debito suo, accettando i provvedimenti che vennero suggeriti da una Commissione tanto competente.

Ed io non avrei ad aggiungere altro fuorchè questo: che il Governo si augura, e voglio anche dire che il Governo esprime la certezza che la ripetuta Commissione proseguirà nel suo lavoro con la stessa alacrità che ha spiegata fino ad oggi nell'esaurimento del mandato ricevuto, mentre, come ben disse l'onor. Gadda, lo studio che venne proposto alla Commissione è molto più vasto, siccome quello che contempla la possibilità di creare nuove risorse, indipendentemente dall'azione diretta dello Stato, onde provvedere al miglioramento del porto di Genova e degli altri.

A dir vero non era mio intendimento di entrare in questa materia: pure sento il bisogno di ripetere davanti al Senato che in dipendenza dell'ultima legge la quale regola la materia portuale, lo Stato si è incaricato, purtroppo, di provvedere alle sorti di un così grande numero di porti che è impossibile coi mezzi del bilancio, avvisare convenientemente alle vere e proprie esigenze dei grandi porti, sopra dei quali si deve più specialmente fissare l'attenzione dello Stato. Se andiamo di questo passo, le risorse del paese andranno disseminate sopra una stragrande quantità di piccoli porti e non sapremo come provvedere alle necessità dei grandi emporii commerciali, quando i grandi interessi dello Stato consigliano a mettere tutto in opera, affinchè possano sostenere la concorrenza straniera.

Ora, come nell'art. 6 del decreto 20 novembre 1893 che istituì la Commissione ho trovato

queste parole: « che nel far le sue proposte la Commissione terrà in debito conto le somme ancora disponibili per lavori di ampliamento e di sistemazione del porto di Genova e le condizioni della finanza » così io, che non amo, in quanto posso, essere illuso, ma poi non voglio illudere nessuno — consapevole d'altronde di parlare a persone molto competenti che conoscono le condizioni finanziarie del paese — mi sono fatto un dovere di dichiarare nettamente a questa Commissione, della quale fanno parte alcuni rappresentanti degli interessi locali, che nè oggi, nè per assai tempo lo Stato si troverà in condizione di stanziare nuove somme per il porto di Genova ed in generale per qualunque altro porto del Regno. Per la qual cosa ho sottoposto alla Commissione il quesito, se e come sia possibile e conveniente, almeno per i grandi porti, e così per quello di Genova, stabilire certe tasse portuali onde trarre i mezzi necessari per eseguire le opere di completamento e di arredamento, che altrimenti dovrebbero rimanere, chi sa per quanto tempo, un pio desiderio.

Questi sono i mezzi che si adoperano altrove con grande successo, ed io domando perchè noi non dobbiamo pensare a fare altrettanto, rispettando, ben s'intende le ragioni del commercio, perchè non abbiano a sentirne detrimento.

Per me sta, e credo di avere ottenuto la convinzione che colla imposizione di tasse molto leggere si potrebbe ottenere a beneficio del porto di Genova più di un milione l'anno: nel qual caso si troverà di un tratto un capitale cospicuo che permetta di por mano immediatamente a grandi lavori generalmente desiderati per vincere la concorrenza dei porti stranieri e specialmente del porto di Marsiglia.

In questo senso ho formulato parecchi quesiti che ho sottoposti al senno ed al giudizio della Commissione la quale vedrà se questo concetto potrà trovare la sua pratica applicazione in relazione al porto di Genova: rimanendo sottinteso, che una volta riconosciuta l'utilità della proposta, lo stesso sistema si potrà, a richiesta degli interessati, applicare a tutti gli altri porti che si trovino in condizioni da potervi tentare l'esperimento.

Io mi attendo che la Commissione di cui l'onorevole Gadda è così valoroso presidente, vo-

glia e sappia esaminare il problema in tutti i suoi aspetti, e siccome mi piace ringraziare ancora una volta il senatore Gadda ed i componenti la Commissione degli ottimi suggerimenti che mi hanno favorito, non dubito che essi sapranno rendersi ancor più benemeriti della cosa pubblica aiutando efficacemente il Governo nello studio del grave problema delle tasse portuali.

Poche parole ancora in risposta ad un eccitamento che mi faceva il senatore Gadda circa la stazione ferroviaria di Milano.

Egli mi ha parlato dell'incaglio che deriva al commercio dal difetto di impianti in molte stazioni, e della necessità di porre le grandi stazioni in condizioni tali da poter ricevere comodamente e rimandare i carri che portano le merci.

L'onorevole Gadda parla ad un convertito, ma disgraziatamente le condizioni del bilancio e quelle specialmente della cassa per gli aumenti patrimoniali non consentono nel momento presente di fare grandi spese, come pure si dovrebbe.

Però, malgrado le strettezze presenti, qualche giorno addietro ho provveduto perchè si facessero alcuni lavori a Porta Romana che fa parte della stazione di Milano, con una spesa superiore alle 500 mila lire. Ciò che, amo dirlo, ho potuto fare, perchè v'è stato un largo concorso per parte di commercianti e di corpi morali di quella città. Altri faccia lo stesso, ed il Governo si adopererà sempre a secondare l'iniziativa privata.

Oltre a ciò ho fatto allestire un programma che comprenda le opere necessarie da compiersi nel decennio dal 1° luglio 1895 al 30 giugno 1905, cioè alla scadenza del primo ventennio delle Convenzioni; e posso assicurare l'onorevole Gadda, che nel novero delle opere anzidette, ne sono comprese parecchie che interessano la stazione di Milano che s'impone a tutte le altre per la sua grande importanza.

Spero che il senatore Gadda vedrà che anche in ciò siamo pienamente d'accordo, e vorrà tenersi soddisfatto di queste mie dichiarazioni.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GADDA. Io non ho parole adeguate per ringraziare l'onorevole ministro, e non posso che aggiungere i miei deboli voti ai voti effi-

caci e autorevoli suoi. Speriamo che la buona volontà del Governo, e gli studi che farà la Commissione possano giungere ad assicurare al porto di Genova quella prosperità che è tanto collegata con quella dell'intero commercio del nostro paese.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola e non essendovi oratori iscritti, pongo ai voti l'art. 3.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.  
(Approvato).

Art. 4.

Ai lavori indicati nella tabella annessa alla presente legge sono estese le disposizioni dell'art. 7 della legge 22 luglio 1894, n. 347, e le somme ivi esposte potranno subire spostamenti restando fisso il loro totale.

TABELLA A.

Lavori ferroviari interessanti l'esercizio del porto di Genova.

|   |    |                  |
|---|----|------------------|
| 1. Sistemazione e completamento di impianti ferroviari sulle calate del Molo Nuovo . . . . .  | L. | 175,000          |
| 2. Impianto di un terzo binario sulle calate del Passo Nuovo »  |    | 20,000           |
| 3. Collegamento del quadrivio della Coscia col viadotto di Sampierdarena, abolizione della linea a raso di via Vittorio Emanuele e completamento del viadotto di Sampierdarena col quarto binario . . . . .   | »  | 630,000          |
| 4. Ampliamento del parco Polcevera e spostamento del servizio locale di Sampierdarena sull'area Frova . . . . .   | »  | 1,030,000        |
| 5. Collegamento diretto della linea merci di Sampierdarena al ponte Polcevera . . . . .   | »  | 195,000          |
| 6. Impianto del blocco fra il bivio Torbella e Genova e posa di apparati centrali a Sampierdarena (quota-parte della spesa occorrente, provvedendosi al rimanente con la somma per gli innesti di nuove linee, di cui al quarto comma dell'art. 8 della Convenzione 21 giugno 1888) . . . . . | »  | 95,000           |
| Totale . . . . .  | L. | <u>2,135,000</u> |

(Approvato).

PRESIDENTE. Anche questo progetto di legge sarà poi votato a scrutinio segreto nella seduta di domani.

Approvazione degli articoli del progetto di legge:  
« Autorizzazione di spese straordinarie per opere stradali ed idrauliche di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria, nonchè di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1894-95 »  
(N. 35).

PRESIDENTE. Passeremo ora al progetto di legge: Autorizzazione di spese straordinarie per

opere stradali ed idrauliche di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria, nonchè di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1894-95.

Prego di dar lettura del progetto di legge.

Il senatore, segretario, GUERRIERI-GONZAGA legge:

(V. stampato n. 35).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo la parola e non essendovi

oratori iscritti, la discussione generale è chiusa e passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

## Art. 1.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 312,000 da iscriversi in uno speciale capitolo da istituirsi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario 1894-95, con la seguente denominazione: « Saldo delle differenze dipendenti da lavori ultimati e in corso di esecuzione e da vertenze diverse relative ad opere straordinarie di strade nazionali ».

(Approvato).

## Art. 2.

È autorizzata la maggiore spesa di 550,000 lire per saldare differenze dipendenti dalla ese-

cuzione di lavori straordinari nei corsi d'acqua di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria indicati al n. 21 della tabella C unita alla legge del 23 luglio 1881, numero 333.

La detta somma sarà portata al capitolo n. 269 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1894-95.

(Approvato).

## Art. 3.

Sono approvate le maggiori assegnazioni e le diminuzioni di stanziamenti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1894-95 in conformità della tabella annessa alla presente legge.

(Approvato).

PRESIDENTE. Si dà lettura della tabella.

Il senatore, segretario, GUERRIERI-GONZAGA legge:

LEGISLATURA XIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1895 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 LUGLIO 1895

Tabella di maggiori assegnazioni su alcuni capitoli e di diminuzioni di stanziamento su altri capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1894-95.

| CAPITOLI                            |  | Somma     |
|-------------------------------------|--|-----------|
| Numero                              | Denominazione  |           |
| <b>Maggiori assegnazioni.</b>       |  |           |
| 48                                  | Manutenzione e riparazione dei porti . . . . .   | 50,000 »  |
| 49                                  | Assegni, indennità di trasferte, competenze diverse e sussidi al personale addetto alla manutenzione e riparazione dei porti . . . . .   | 9,000 »   |
| 64                                  | Spese di stampa ( <i>Strade ferrate</i> ) . . . . .  | 15,000 »  |
| 339                                 | Imprevisti per le suindicate opere e per quelle indicate dall'art. 3 della precitata legge 14 luglio 1889, n. 6280 ( <i>Porti e Fari</i> ) . . . . .   | 700,000 » |
|                                     |  | 774,000 » |
| <b>Diminuzioni di stanziamento.</b> |  |           |
| 21                                  | Manutenzione di strade e ponti nazionali . . . . .   | 296,400 » |
| 34                                  | Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria — Manutenzione e riparazione. . . . .   | 550,000 » |
| 55                                  | Assegni, indennità di trasferte, competenze diverse e sussidi al personale addetto alla manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali . . . . .   | 9,000 »   |
| 57                                  | Sussidi per opere ai porti di 4 <sup>a</sup> classe e per conservazione di spiagge (art. 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, e art. 39 del testo unico della legge sui porti e fari, approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095) . . . . . | 19,000 »  |
| 58                                  | Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4 <sup>a</sup> classe della 2 <sup>a</sup> categoria (art. 23 del testo unico della legge sui porti e fari, approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095) . . . . .                                | 31,000 »  |
| 63                                  | Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre occorrenti pel Collegio arbitrale istituito ai termini dell'art. 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3 <sup>a</sup> ( <i>Strade ferrate</i> ) . . . . .           | 500 »     |
| 100                                 | Costruzione di una casa cantoniera, detta di San Pietro, lungo la strada nazionale n. 60 (Cosenza) . . . . .   | 3,600 »   |
| <i>Da riportarsi</i> . . . . .      |  | 909,500 » |

LEGISLATURA XIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1895 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 LUGLIO 1895

| CAPITOLI |  | Somma     |
|----------|--|-----------|
| Num.     | Denominazione  |           |
|          | <i>Riporto</i> . . . . .   | 909,500 » |
| 103      | Costruzione di due travate metalliche, l'una sul rio Mollarino e l'altra sul rio Benedettino in sostituzione degli attuali ponti in legno lungo la strada nazionale n. 72 (Messina) . . . . .  | 12,000 »  |
| 351      | Indennità di trasferte al personale dell'Ispettorato per la sorveglianza di lavori di ferrovie concesse all'industria privata ed al personale ordinario e straordinario in aiuto al personale di ruolo dell'Ispettorato medesimo ( <i>Strade ferrate</i> ) . . . . . | 5,500 »   |
| 352      | Indennità di tramutamento, di reggenza, di collaborazione e diverse al personale ordinario e straordinario dell'Ispettorato ( <i>Strade ferrate</i> ). . . . .   | 2,000 »   |
| 353      | Compensi e remunerazioni al personale dell'Ispettorato ed a quello ordinario, straordinario ed avventizio in aiuto al personale di ruolo dell'Ispettorato medesimo ( <i>Strade ferrate</i> ) . . . . .   | 7,000 »   |
|          |  | 936,000 » |

PRESIDENTE. Questo progetto di legge sarà votato in altra seduta a scrutinio segreto.

#### Presentazione di progetti di legge.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato a nome del mio collega del Tesoro due progetti di legge già approvati dall'altro ramo del Parlamento intitolati:

« Approvazione di maggiori assegnazioni per L. 1,578,320 su alcuni capitoli e di eguale diminuzione sullo stanziamento del capitolo n. 85 dello stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro per l'esercizio 1894-95.

« Convalidazione di decreti reali autorizzanti prelevazioni di somme dal fondo di riserva per

le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1894-1895 ».

A nome poi dei miei colleghi dell'interno e delle finanze, ho pure l'onore di presentare i due seguenti disegni di legge:

« Conversione in legge del regio decreto 16 settembre 1894, n. 437, relativo ai funerali del generale Giacomo Durando.

« Conversione in legge del regio decreto 18 gennaio 1895, n. 20, relativo ai funerali del commendatore Gennaro Celli, procuratore generale presso la Corte di appello di Milano ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questi 4 progetti di legge i quali saranno trasmessi alla Commissione permanente di finanze, perchè anche gli ultimi due riguardando approvazione di maggiori spese, sono di competenza della Commissione stessa.

Non essendoci obiezioni, rimarrà così stabilito.

**Rinvio alla votazione a scrutinio segreto dell'articolo unico del progetto di legge: « Approvazione di maggiore spesa occorrente al pagamento di somme dovute alla Società concessionaria della ferrovia Torre Berretti-Gravellone » (N. 29).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: Approvazione di maggiore spesa occorrente al pagamento di somme dovute alla Società concessionaria della ferrovia Torre Berretti-Gravellone.

Prego di dar lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, COLONNA-AVELLA legge:

Articolo unico.

È autorizzata sul capitolo 357 del bilancio dei lavori pubblici 1894-95 la spesa di L. 180,000 per provvedere al pagamento delle somme dovute in base alla sentenza 15 giugno 1894 della Corte di appello di Genova, alla Società concessionaria della ferrovia da Torre Berretti al Gravellone.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

Nessuno chiedendo la parola e non essendovi oratori iscritti, la discussione è chiusa, e poichè si tratta di un disegno di legge di un solo articolo, si voterà a scrutinio segreto nella seduta di domani.

**Discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1895-96 » (N. 32), e svolgimento d'interpellanza del senatore Cancellieri.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del progetto di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1895-96 e svolgimento d'interpellanza.

Come il Senato rammenterà nella tornata di l'altro ieri fu deliberato che si dovesse premettere alla discussione di questo bilancio lo svolgimento dell'interpellanza dell'onorevole Cancellieri che rileggo:

« Il sottoscritto chiede di interpellare i ministri dei lavori pubblici, delle poste e dei te-

legrafi, e di agricoltura e commercio sulla necessità di attuare e disciplinare fra le società esercenti le ferrovie e le linee di navigazione sovvenzionate, i trasporti delle merci da qualsivoglia punto delle isole al continente e viceversa.

Ha facoltà di svolgere la sua interpellanza l'onorevole senatore Cancellieri.

Senatore CANCELLIERI. Mi spiace di non vedere al suo posto il ministro delle poste e dei telegrafi...

PRESIDENTE. L'ho fatto avvertire.

È trattenuto nell'altro ramo del Parlamento, ma spero che verrà presto.

Senatore CANCELLIERI.... Non a caso l'interpellanza è rivolta a tutti e tre i ministri, in quantochè la materia è di competenza dei tre Ministeri e da ciò emerge principalmente la causa, per cui non siasi provveduto, come si sarebbe potuto, se la materia dipendesse da un solo Ministero.

I miliardi spesi per la costruzione delle strade ferrate, i miliardi spesi per la costruzione dei porti, tutti questi miliardi di spesa, non hanno altro fine, nè dovrebbero avere altro risultato, senonchè quello di agevolare i trasporti, sia per la celerità, sia per il risparmio di noli. Dovrebbero avere l'obbiettivo di ravvicinare tra loro tutte le parti del Regno in modo che i prodotti di una parte possano portarsi e consumarsi nell'altra parte del Regno.

La configurazione dell'Italia è tale che tra un estremo e l'altro si riscontra una differenza positiva di clima e molti prodotti arrivano a maturità in alcune provincie un mese avanti e forse più di quello che in altra, ove quindi potrebbero facilmente avere uno smercio e una consumazione a prezzo conveniente per i consumatori e retributivo per i produttori.

Ma per ottenere ciò che cosa bisognerebbe farsi? Bisognerebbe che i servizi della navigazione e delle ferrovie fossero organizzati in modo, che con piccola spesa e con la massima celerità potessero fare il trasporto dei prodotti da un estremo all'altro del Regno, e più specialmente dalla Sicilia e dalla Sardegna, regioni eminentemente agricole, a qualsivoglia punto estremo del continente. Ma, queste agevolazioni mancano del tutto.

Se si deve spedire una merce qualunque dall'interno di queste isole, si devono adibire uno

spedizioniere nel luogo di partenza ed un commissionario che riceva la merce in un punto marittimo, ed il quale ne faccia a sua volta spedizione sopra piroscafi ad un porto di mare del continente più vicino al luogo di ultima destinazione; ed anche un terzo commissionario e spedizioniere, è necessario che vi sia in questo porto di mare, perchè si riceva la merce spedita e ne faccia poi spedizione per ferrovia all'indirizzo dell'ultimo destinatario in località non marittima.

In ciascuna di queste operazioni di caricazione e trasbordi sono indispensabili le spese di magazzinaggio e di facchinaggio, oltre quella della provvigione a spedizioniere e commissionario, spese che ammontano a cifra considerevole.

S'immagini che da Caltanissetta si debba spedire un vagone di merce a Milano. Da Caltanissetta si deve spedire a Catania o Girgenti, qui un commissionario, spesa di facchinaggio e nuova spedizione per Genova; a Genova eguale lavoro per rispeditore a Milano.

Sapete, onorevoli colleghi, quanto costino in complesso tutte queste operazioni? Spessissimo il nolo è superiore al prezzo della mercanzia.

È accaduto a me che, volendo spedire da Vittoria in Roma i limoni dei miei giardini, che, in quest'anno invenduti, marcivano negli alberi per mancanza di richiesta, non ho potuto realizzare il relativo traffico, perchè per mancanza del servizio cumulativo, il trasporto sarebbe costato più del prezzo della merce.

Qui i limoni si pagano due soldi l'uno, ed in Sicilia io li ho venduti persino a cinque lire il mille.

Ora, se ci fossero facilitazioni di celerità e di economia nelle spese di trasporto, i prodotti delle isole non più resterebbero invenduti, imperocchè troverebbero facile lo smercio nei centri di consumazione del medesimo nostro continente.

Signori, è della massima importanza che le Società ferroviarie, di accordo con quella di navigazione generale, si assumano l'incarico di ricevere le merci per portarle, senza altro intermediario, da un posto della Sicilia e della Sardegna ad uno degli approdi marittimi del continente e di là a qualunque piazza interna del continente e viceversa. Tale servizio farebbe risparmiare le spese gravissime di ma-

gazzinaggio, di facchinaggio e di provvigione ai commissionari o spedizioniere, per cui è occorso a me di dover pagare dieci lire al quintale pel trasporto di una merce, la quale valeva altrettanto, da Torino in Sicilia.

Il Ministero del commercio da più tempo si è occupato, a mia premura, di questa questione; ma le difficoltà nascono da ciò, che i pubblici servizi non sono distribuiti ragionevolmente nella competenza de' suoi Ministeri, per cui vedesi il servizio delle ferrovie alla dipendenza del Ministero dei lavori pubblici, mentre il servizio della navigazione sovvenzionata a scopo commerciale si è fatto dipendere da quello delle poste. Il Ministero del commercio non ha poi alcuna competenza diretta su questi servizi, perlocchè nessuna responsabilità si può addossare ad un ministro contemplativo, il quale non può che affermare i principî della scienza economica, sollecitare provvedimenti, ma non provvedere.

Orbene, il ministro del commercio, qui presente, potrà meglio di me esporre quali sieno state le sue premure per coordinare meglio questi servizi; ma non si è potuto venirne a capo. Il ministro dei lavori pubblici potrà dirmi, anzi, sono sicuro, che dirà, com'egli, al pari di me, riconosca l'urgenza di provvedere al servizio cumulativo, come io intendo che sia ordinato, e non quello limitato soltanto al passaggio dello stretto di Messina, che pure ha una grande importanza. Questa però è controbilanciata dal dispendio, cui si andrebbe incontro se si volessero spedire in ferrovia le merci esportate dalla Sicilia con destinazione in un punto qualsiasi dell'alta Italia ed anche del centro della penisola, il che non è conveniente quando si può profittare della navigazione, mezzo assai più economico per i trasporti di quello che possa essere la ferrovia.

Or fino a quando non si attuerà il servizio cumulativo nel senso da me reclamato, il vantaggio che avrebbero le isole di poter far correre i loro prodotti per mezzo della navigazione, viene neutralizzato dalle immense spese che richiedono i trasbordi e caricamenti alternati per navigazione e per ferrovia.

Io so che si sono eccitate riunioni di Commissioni, e credo anzi che il signor ministro del commercio abbia fatto premure per la riunione delle rappresentanze della Società di navigazione

e delle Società ferroviarie. Tuttavia nessuna risoluzione sinora è stata presa, ed è da più di un anno che si dibatte questa questione, alla cui soluzione sono interessati il commercio e l'agricoltura nazionali; eppure non si è arrivati a termine, per cui ho sentito il bisogno d'interessarne il Senato.

Signori, noi siamo chiamati quasi ogni giorno dal Governo del Re a discutere progetti di legge che portano oneri di finanza ai cittadini, ma non si pensa nel tempo stesso, come si dovrebbe, ai provvedimenti reclamati dalla economia nazionale assai depressa per ostacoli fiscali o per manco di facilitazioni.

Qualunque sia la misura delle tasse che s'impongono, il prodotto di loro vien meno, quando viene a mancare la materia imponibile, e questa manca, o diminuisce sensibilmente, quando i prodotti agricoli o industriali, per difetto di agevolzze, non trovano smercio, per cui non possono acquistare un valore retributivo. Da ciò la conseguenza di vedere inaridita la sorgente della ricchezza.

Quindi io non credo aver fatto opera inutile spingendo, per quanto so e posso, i ministri tutti quanti a voler provvedere, affinché i prodotti possano da un estremo all'altro del Regno essere trasportati con facilità, celerità e senza grave dispendio.

Nell'accordare queste facilitazioni le Società dovrebbero considerare, che desse ridonderanno a vantaggio per l'accresciuto traffico delle ferrovie e della navigazione.

Esse dovrebbero aver cura di ribassare le alte tariffe di noli, e non caricare esageratamente i trasporti, specialmente i marittimi, di spese accessorie, che costano spesso il doppio delle stesse tariffe.

Io ritengo, ed è stato questo un principio da me sempre caldeggiato, così in fatto di imposte come in materia di tariffe, che vale meglio far pagare poco a molti, anziché molto a pochi; ma disgraziatamente in Italia prevale il concetto di far pagare invece molto a pochi, anziché poco a molti.

Quando colla riduzione delle tariffe e coll'ordinamento dei servizi cumulativi, si sarà ottenuto lo scopo di far trasportare le merci con pochissima spesa, si avrà un maggior prodotto nelle ferrovie, e nei servizi di navigazione, e lo Stato, che ha impiegato tanti capitali, per

avere anche la sua quota di utili nell'esercizio delle ferrovie, ne ritarrà i dovuti vantaggi materiali e diretti di finanza, oltre a quelli indiretti, che provengono dall'accresciuta ricchezza dei contribuenti.

Spero avermi confortevoli risposte dai signori ministri su questo argomento, e mi piace di vedere presente anche il ministro delle poste e dei telegrafi.

Senatore SALIS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SALIS. Io mi associo completamente a tutto quello che ha detto il senatore Cancellieri; egli ha parlato della Sicilia e nello stesso tempo ha nominato anche la Sardegna.

La Sardegna si trova nelle stesse condizioni in cui si trova la Sicilia, con questa differenza, che la Sicilia è molto ricca, ha molto commercio, mentre la Sardegna è povera in tutto e il commercio è molto scarso.

In conseguenza la Sardegna nella sua povertà risente maggiormente danno, nel vedere che non sono in commercio i suoi prodotti, i quali disgraziatamente in questi anni sono stati molto scarsi, di maniera che molta gente che prima era ricca, aveva abbondanza di tutto il bisognevole, adesso geme nella miseria, cui la ridussero la scarsezza, anzi il fallire dei prodotti per la fillossera e per le altre malattie che travagliano le nostre campagne in guisa miseranda: ai quali mali s'arroghe il furto, che toglie ai proprietari i frutti che la terra produce, furto che è effetto della gran miseria di tanta povera gente priva di lavoro.

Quindi, se i frutti che si raccolgono non si possono vendere, la miseria diventa estrema.

Si trova perciò la Sardegna in questa parte nelle stesse ed anche peggiori condizioni della Sicilia, riguardo specialmente ai danni che soffre da tutto questo ristagno del commercio per restare invenduti i prodotti delle ampie sue campagne.

Il senatore Cancellieri ha molto bene studiata la materia e l'ha esposta con quella facilità, con quella dottrina e competenza con cui egli suole trattare i suoi temi davanti al Senato.

Io non posso far altro che riferirmi a quanto egli ha detto, e domandare che gli stessi provvedimenti che si vogliono prendere per la Sicilia si prendano anche per la Sardegna, perocché siano non dissimili le condizioni del-

l'una e dell'altra isola sull'obiettivo delle nostre interpellanze.

Egli ha enunciato anche un principio che mi balenò nella mente varie volte; io non avrei osato di proferirlo, ma giacchè mi si presenta l'occasione lo dirò, che veramente avrei voluto un primo ministro cui facessero capo tutti gli affari, segnatamente quando la competenza fosse divisa fra più ministri speciali; con ciò non intenderei togliere la debita autonomia di ciascuno, ma che andassero tutti a rifluire in un sol capo lorchè sorgesse conflitto.

L'onor. Cancellieri l'ha detto: io lo ripeto in quanto anche io ho pensato lo stesso, ma non oso farne nessuna proposta.

Mi rimetto quindi al senno del Ministero, il quale penserà di provvedere sì alle cose della Sicilia come alle cose della Sardegna nello stesso tempo.

Ed ho finito.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Riconosco volentieri, e certamente i miei colleghi che siedono su questo banco, riconoscono come la grande importanza dell'argomento trattato con la sua grande competenza dal senatore Cancellieri; e poichè io intendo associarmi in gran parte alle considerazioni di ordine economico da esso esposte, mentre su alcune altre farei le mie riserve, credo inutile intrattenere il Senato intorno alla convenienza che si stabilisca il servizio cumulativo nel modo nel quale è inteso dall'onorevole preopinante.

La cosa è talmente chiara che nelle convenzioni ferroviarie, poi colla convenzione stretta colla Società generale di navigazione, è dritto che dove l'accordo fra le Società interessate non si potesse stabilire, la questione debba essere decisa per mezzo di arbitri, sia ad istanza degli interessati, sia a richiesta del Governo. Di qui appare che le parti contraenti sentivano tutta l'importanza della questione che ad ogni modo deve essere risolta nel miglior modo possibile.

Ma sarebbe egli vero quello che diceva pur dianzi il senatore Cancellieri, vale a dire che quando una stessa materia è trattata da tre Ministeri le cose procedono così lentamente

che di rado, o molto lentamente, si arriva ad una conclusione?

Io intanto faccio avvertito il senatore Cancellieri che non sono tre Ministeri interessati ma quattro, e quindi le difficoltà dovrebbero crescere almeno di un quarto. (*ilarità*).

In fatto però, ecco come sono andate le cose. È dunque avvenuto che l'Amministrazione che ho l'onore di presiedere fino dal 1892, se non erro, promosse un'adunanza degli interessati, vale a dire dei rappresentanti dei quattro Ministeri, dei rappresentanti delle diverse Società ferroviarie e di quelli della Società di navigazione generale.

La Commissione così eletta si pose d'accordo sopra taluni punti di vera importanza, diretti a semplificare e disciplinare il servizio siccome ha mostrato desiderare l'onorevole senatore Cancellieri.

Senonchè venuta la volta di toccare la questione capitale, che è quella delle tariffe, i rappresentanti della Società generale di navigazione dichiararono che non intendevano procedere innanzi finchè il Governo non si fosse deciso ad approvare le tariffe interne sottoposte all'esame ed al giudizio del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Davanti a questa dichiarazione tutti si fermarono, e la cosa non poté andare più oltre.

Però in questo intervallo di tempo si crearono due Sotto-commissioni, una delle quali si doveva particolarmente occupare del servizio ferroviario. Questa Sotto-commissione si pose alacremente allo studio e già era indetta una adunanza per il 25 di questo mese, prima ancora che fosse stata presentata l'interpellanza Cancellieri nella quale si stabiliranno probabilmente gli accordi sul punto delle tariffe ferroviarie, esclusa sempre, come ho detto, la parte che si riferisce alle tariffe marittime. Ma su questo punto risponderà il mio collega delle poste e telegrafi il quale conosce meglio di me la condizione delle cose.

L'onor. Cancellieri m'insegna che la materia delle tariffe è sempre complicata e richiede uno studio minuto, e sarà già un bel guadagno se si arriverà a quella semplificazione nel prontuario dei prezzi ferroviari, che interessa specialmente il commercio. Frattanto io credo di poter dare qualche altro schiarimento che valga a tranquillar l'animo dell'onor. Salis.

Quando l'Amministrazione dei lavori pubblici, si persuase che dietro le obiezioni sollevate dai rappresentanti delle Società generali di navigazione, le cose sarebbero rimaste lungamente in sospeso, si fece un dovere di esaminare se si potesse concludere qualche cosa di utile e di pratico, per taluni determinati trasporti, e così avvenne che fu concordato il servizio di corrispondenza per la via di Venezia coi porti della Dalmazia, della Grecia, Turchia, Asia Minore, mar Rosso, Indie e Giappone. Chè anzi le stesse pratiche vennero fatte per la Sardegna e se il troppo desiderio non mi illude, parmi di poter affermare che le cose sono a tal punto, che in un tempo non lontano lo stesso risultato si otterrà nel servizio colla Sardegna. Questo io spero, non lo affermo; ma le trattative sono così inoltrate che lasciano sperare una favorevole e sollecita risoluzione. Concludendo: il Ministero riconosce volentieri che un buon servizio cumulativo corrisponda ad una vera e propria necessità del paese, e se difficoltà vi sono, bisogna pensare a superarle coi mezzi e colle forme stabilite nelle convenzioni ferroviarie e marittime.

Non so, se sarò arrivato ad infondere nell'animo del senatore Cancellieri il convincimento che il Governo è animato dalle migliori intenzioni e se è vero pur troppo che quando la stessa materia dipende da parecchi Ministeri, le risoluzioni si fanno qualche volta aspettare, non si può dire che nel caso presente le diverse Amministrazioni non abbiano cercato di intendersi, e non cerchino anche oggi di promuovere gli accordi necessari fra le Società interessate. E poichè le convenzioni ferroviarie e marittime impongono in certo modo al Governo di prendere una risoluzione, posso a nome mio, ed in quello dei miei colleghi assicurare l'onor. Cancellieri ed il Senato, che il Governo non verrà meno al debito suo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi.

FERRARIS MAGGIORINO, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Il mio collega dei lavori pubblici, al quale, e per il Ministero a cui presiede e per l'autorità della persona, il mio collega dell'agricoltura ed io, siamo ben lieti di lasciare la parte principale in questo importante e delicato argomento, ha esposto con la sua con-

sueta precisione lo stato esatto delle cose in codesta questione.

Le due distinte Commissioni si sono negli ultimi anni occupate della materia: una prima Commissione attesa a preparare le tariffe per la navigazione sussidiata, ed i suoi lavori furono oggetto di una pregevole relazione che il mio predecessore presentò al Parlamento nella tornata dell'8 luglio 1893. Questa Commissione iniziò il lavoro delle tariffe anche in quanto dovevano servire di base ai futuri servizi cumulativi, specialmente tra le ferrovie e la navigazione sussidiata.

Un'altra Commissione, come venne esposto dall'onor. ministro dei lavori pubblici, prese in esame speciale il tema del servizio cumulativo. I lavori di questa Commissione furono sospesi per le difficoltà inerenti alla questione delle tariffe marittime, ma continuarono in parte per opera di una Sottocommissione; anzi alcune delle proposte della Commissione generale e della Sottocommissione furono già approvate, ed altre sono in corso di approvazione.

Come l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha esposto agli onorevoli interpellanti, per quanto riguarda il servizio cumulativo tra le Società di ferrovie e le Società di navigazione, le trattative si interruppero alla questione delle tariffe della navigazione interna, ed è su questo punto molto delicato che io debbo invocare la benevolenza degli onorevoli interpellanti e del Senato, perchè veramente la questione si trova in uno di quegli stadi nel quale non è facile vedere la via di uscita. Ed è mio dovere indicare al Senato le ragioni per le quali non ho finora potuto dare la mia approvazione alle tariffe proposte dalla Commissione.

Le convenzioni stabilirono che le nuove tariffe sarebbero entrate in vigore all'epoca stessa in cui cominciavano ad avere effetto le nuove convenzioni marittime. Ma anche in questa circostanza si incontrarono le stesse difficoltà incontrate nelle precedenti convenzioni marittime.

Le antiche convenzioni datano dal 1877. Le tariffe relative a quelle convenzioni non furono approvate che con decreto del 1887. Ci vollero dieci anni prima che Governo, e Società e interessati si mettessero d'accordo circa le nuove tariffe.

Il mio predecessore aveva portato molto innanzi il lavoro delle tariffe e, come ebbi l'onore

di dire, l'8 luglio 1883 presentò al Parlamento una pregevole relazione su questo argomento. Ma circa cinque mesi dopo, allorchè nel finire dell'ottobre dello stesso anno firmava il decreto di concessione dei servizi marittimi non credeva nel tempo stesso di dare la sua approvazione alle nuove tariffe, cosicchè nel dicembre entrando al Ministero trovai questo stato di cose: molto materiale preparato, le convenzioni di navigazione firmate ed in vigore, le tariffe studiate e preparate, ma non firmate. Spettava a me la responsabilità di decidere se intendeva senz'altro dar corso alle nuove tariffe, oppure venire a quei nuovi provvedimenti che fossero del caso.

Di fronte ad un lavoro molto poderoso che aveva occupato per quasi due anni una Commissione; lavoro che in gran parte tendeva a mutare le antiche tariffe e lasciava insolute tre grosse questioni delle quali parlerò più tardi, confesso francamente che ho esitato ed ho creduto di doverle prima sottoporre ad uno studio mio particolare.

Ne è risultato uno stato legale ed uno stato di fatto piuttosto complicato.

Quanto allo stato legale sono in dubbio, se pure non ne ho la certezza, che le tariffe preparate dalla nuova Commissione derogano in qualche punto alle norme della legge.

Spettava quindi a me decidere se dovevo assumermi la responsabilità di un decreto il quale in certo modo, ed in due punti almeno, era in aperta contraddizione colla legge votata dai due rami del Parlamento.

Citerò il caso più grave e che il senatore Brioschi conosce bene perchè vi ebbe parte diretta nell'epoca della discussione delle convenzioni. Nell'art. 64 del capitolato annesso alle convenzioni si volle impedire che le Società di navigazione modificassero le tariffe a loro talento sia nel rialzarle, sia nell'abbassarle e si pose un inciso così concepito:

« Qualsiasi modificazione di tariffa non potrà essere attuata se non un mese dopo la sua approvazione da parte del Ministero ».

Il regolamento delle tariffe, preparato dalla Commissione e sottoposto alla sanzione mia e del mio collega del commercio, dice invece: « La Società in casi speciali di concorrenza ha facoltà di applicare un nolo minore da esten-

dersi però a tutte le spedizioni che si presentano nello stesso viaggio in simili condizioni ».

Quindi da una parte la legge quale fu votata dai due rami del Parlamento, ed emendata in modo speciale dal Senato, che proibisce alla Società qualsiasi modificazione di tariffa se un mese prima essa non è approvata dal Governo; dall'altro lato un regolamento da approvarsi con semplice decreto ministeriale, che consente alla Società in casi speciali la facoltà di ribassare le tariffe di sua autorità. Ma è più grave il commento della relazione.

Quali sono questi casi speciali e quando si verificano?

La relazione dice che sono casi speciali, quelli in cui altro piroscifo concorrente si trovi sottocarico. Ecco infatti come essa si esprime:

« La proibizione di accordare vantaggi particolari a tale o tale altro speditore è tassativa per l'art. 63 dei capitolati; ma la navigazione sovvenzionata, può trovarsi in condizioni di concorrenza eccezionali, quando nello stesso tempo e per una data destinazione; i suoi piroscafi sono sotto carico insieme a piroscafi di altre Compagnie. In questi casi è giuocoforza accordare alla Società sovvenzionata il mezzo di difendersi, dandole la facoltà di una riduzione eventuale di tariffa, valevole per tutti gli speditori della stessa merce, per lo stesso viaggio, e per la medesima destinazione, ed in questo senso è stato interpretato il citato articolo 63 dei capitolati.

« La Società avrebbe voluto dare anche una più lata interpretazione a tale articolo, sostenendo che le siano permesse le preferenze quando non si trattasse di *parità di condizione*; ma la Commissione non ha condiviso tale opinione, pel contesto degli altri due articoli 63 e 64 ».

Per conseguenza, siccome praticamente in tutti i porti principali del Regno in seguito alle concorrenze della *Puglia*, della marina libera e dell'*Adria*, che sono i tre grandi concorrenti, noi abbiamo sempre un piroscifo sotto carico o d'imminente toccata a quel porto, ne veniva che quella eccezione che non era consentita dalla legge, diventava, in base di questa disposizione e del relativo commento, regola generale nel commercio.

Di fronte a questo punto io mi sono arrestato ed ho cominciato a riflettere se non era

per me un dovere di presentarmi di nuovo al Parlamento e di chiedere queste facoltà ove le avessi credute del caso.

Ma vi è un altro punto che concerne la condizione di fatto, oltre la questione giuridica alla quale ho accennato; ed è questo: è difficile trovare un ordinamento più intricato e più complicato di quello delle tariffe marittime.

Vogliamo gli'interpellanti riflettere che noi abbiamo attualmente tre tariffe in considerazione. La tariffa massima nominale, stabilita all'art. 58 del capitolato; la tariffa del 1887 tuttora in vigore e che funziona come tariffa massima reale; le tariffe elaborate dalla Commissione speciale, e per ultimo le tariffe di fatto; e ci troviamo in questa condizione veramente anormale che le tariffe di fatto per i porti principali sono assolutamente diverse dalle tasse legali.

Per dare un'idea dell'enorme divergenza che c'è su questo punto, leggerò alcune cifre che ho scelto a caso, ma per una voce importantissima, per il vino, e l'ho scelta specialmente in relazione ai grandi interessi vinicoli delle regioni del mezzogiorno e della Sicilia così egregiamente rappresentata dal senatore Cancellieri.

Per il trasporto dei vini da Bari a Genova, che è uno dei trasporti più frequenti nell'epoca attuale, le convenzioni consentono un massimo di 46 lire la tonnellata; le tariffe del 1887 in vigore consentono un massimo di 30 lire la tonnellata, le tariffe proposte un massimo di 31 lira, mentre il nolo corrente è attualmente di circa 8 lire la tonnellata.

Ora io debbo chiedere a me stesso, quando intendo istituire dei servizi cumulativi, in base a quale tariffa debbono introdursi?

Forse in base alla tariffa massima stabilita dei capitolati?

Ma sarebbe una tariffa proibitiva! Da Messina a Genova il vino pagherebbe 47 lire la tonnellata; mentre tutti sanno che con 22 lire il vino va a Buenos-Ayres, con 25 o 30 va in India e con 30 o 40 lire al Giappone!

Potevo io farlo in base alla tariffa del 1887 che porta già una certa riduzione, ovvero in base alla tariffa proposta?

Ma queste tariffe sono ancora doppie e triple dei noli effettivamente in vigore, e che la Società di navigazione per ragioni di concorrenza

è obbligata a praticare ma che essa probabilmente non vorrebbe convenzionare col governo specialmente per il servizio cumulativo.

Questa è una delle maggiori difficoltà che s'incontrano sulla via.

Il giorno in cui un produttore dell'interno della Sicilia spedisse in servizio cumulativo un carico di vino, egli avrebbe forse la consolazione di giovare del servizio cumulativo, ma il suo carico arriverebbe forse a destinazione, con una spesa di trasporto tripla di quella che avrebbe sopportato affidandola ad uno spedizioniere.

Di fronte a queste condizioni di fatto mi sono arrestato, e mi sono chiesto se è possibile nella navigazione un sistema di tariffe costante; tanto più che abbiamo l'esempio di altri paesi, i quali non solo per le linee internazionali ma anche per la navigazione interna, non hanno tariffe stabilite, lasciando la determinazione dei noli alla libera concorrenza. Ecco la grande difficoltà del problema, e le ragioni per le quali il ministro delle poste e telegrafi, d'accordo col ministro del commercio, si è temporaneamente arrestato nella soluzione di questa quistione, come assai bene ha esposto l'onor. ministro dei lavori pubblici.

Vi sono difficoltà d'ordine legale per le quali, molto probabilmente, oso dire certamente, bisognerà tornare avanti al Parlamento; vi sono difficoltà di fatto, per le quali vi è il timore, anzi la certezza, che il giorno in cui il nuovo servizio cumulativo fosse stabilito, almeno per quanto concerne la navigazione, non potrebbe presentare un utile vero a favore dei produttori e dei trasportatori.

Aggiungerò due altre circostanze, che hanno ritardato i lavori, e delle quali prego gli onorevoli interpellanti di voler tenere debito conto. Da una parte il Parlamento, per ragioni che non ho d'uopo ricordare, per un certo tempo non ha seduto, e non era quindi in facoltà mia di chiamarlo a risolvere questa quistione. Dall'altra parte la Navigazione generale ha avuto un cambiamento amministrativo nella persona del suo direttore generale, che mi ha sottoposto alcune considerazioni sue particolari intorno alle tariffe, ispirandosi a criteri commerciali non strettamente conformi ai criteri legali stabiliti dalla legge.

Vi erano anche tre quistioni da risolvere,

nelle quali l'accordo non si potè finora stabilire.

L'una riguarda il trasporto dei vini. La Navigazione generale insiste perchè i vini nazionali in fusti sieno classificati in terza categoria, mentre il Ministero chiede che sieno classificati in quarta classe, dove pagherebbero noli minori; come ho già detto, la differenza tra terza e quarta categoria è assai largamente compensata dai noli di fatto, determinati dalla libera concorrenza.

Un'altra questione, che era grave al momento in cui dovetti esaminare il problema, era quella del pagamento dei noli. La Navigazione generale voleva che ogniquale volta la merce era spedita ad un porto straniero (e noi abbiamo applicato le tariffe interne con un dato aumento ai porti del Mediterraneo, specialmente alle coste della Tunisia, della Tripolitania e del Levante), il nolo fosse pagato in oro; noi invece volevamo difendere il produttore italiano dandogli il beneficio dell'aggio.

Oggi il tempo ha portato benefici in questa parte colla diminuzione dell'aggio dell'oro.

Per ultimo, io non esito a dichiarare al Senato che l'applicazione dei capitoli delle nuove Convenzioni è ancora molto incompleta. Non vorrei che un giorno mi si rimproverasse di avere continuato per un anno e mezzo in uno stato quasi extra-legale. Ma ci sono alcune disposizioni dei capitoli che furono riconosciute inapplicabili nell'esercizio pratico della navigazione sovvenzionata. Una di queste questioni è molto grave, è questione d'ordine tecnico. Il Ministero della marina ha dichiarato che tecnicamente il vecchio materiale della Società generale di navigazione non risponde alle condizioni relative alle paratie, ai compartimenti stagni ed all'altezza dei ponti delle navi. La Avvocatura erariale risponde: voi avete il dovere di fare osservare la legge come essa è redatta.

Abbiamo altre questioni d'indole giuridica ed economica, che sono pur pendenti; per ultimo l'apertura di nuove ferrovie ha cambiato talune condizioni di fatto della navigazione; altre si vanno modificando o per la concessione della linea Venezia-Bombay o per altre concorrenze sorte nell'Adriatico.

Provo senza dubbio un certo rincrescimento di aver dovuto andare avanti in una condi-

zione non perfettamente conforme alla legge, e già ho avvisata la Navigazione generale che converrà forse tra non molto ritornare al Parlamento. Vorrei che si potesse addivenire a qualche accordo, accordo che meglio armonizzasse nelle tariffe gli interessi del commercio con quelli della Navigazione, e nelle sovvenzioni gli interessi suoi con quello della finanza. Ho quindi ripreso in istudio codesti problemi, la cui soluzione richiede, a mio avviso, di ritornare al Parlamento, e ben lieto se durante l'autunno si potrà venire ad un accordo, che alla prossima Sessione parlamentare, di concerto coi miei colleghi, avrei l'onore di presentare al Parlamento. In questo caso dovendo noi fare alcune concessioni alla Navigazione generale, ci serviremo di quella nostra situazione per chiedere corrispettivi; ed io posso assicurare gli onorevoli Salis e Cancellieri, che tra i corrispettivi che chiederemo, vi sarà soprattutto quello di procurare che sia vincolata una tariffa più mite anche per il servizio cumulativo, perchè dichiaro francamente mi parrebbe suonasse ironia che io oggi vincolassi pel servizio cumulativo una tariffa legale assai più elevata delle tariffe reali.

In questo frattempo, mi diranno gli onorevoli senatori, che cosa si è fatto?

Dove era possibile si è procurato d'iniziare il servizio cumulativo per alcune voci, e fu iniziato per la Sardegna.

L'onorevole Salis lo sa perfettamente, e sa pur quello che è accaduto, che il commercio ha preferito rinunciare al servizio cumulativo passando per le mani di speditori. È evidente quando ricorrendo ad uno spediteur si paga il 50 per cento di meno, non ci sarà nessuno che vorrà il servizio cumulativo!

In secondo luogo abbiamo cercato dove era possibile eccitare continuamente la Navigazione generale, a porre le sue tariffe almeno più in armonia o colle tariffe di Società concorrenti o colle condizioni generali del commercio.

Per esempio, stava di fatto che le tariffe da Tunisi ai porti italiani, al porto di Genova, secondo la Navigazione generale italiana, erano doppie e per alcune voci triple di quelle della Transatlantica per Marsiglia.

La Camera di commercio di Tunisi più volte richiamò l'attenzione del Governo su questa questione.

Ci siamo rivolti alla Navigazione generale, e le abbiamo fatto osservare come questa condizione di fatto anche se poteva essere in armonia con la lettera della legge, era tutt'affatto contraria allo spirito dei contratti, nei quali lo Stato dà notevoli sovvenzioni, allo scopo di ottenerne corrispettivi pel commercio regionale.

La Navigazione ha acconsentito ad applicare per quelle linee delle tariffe che più si accostano a quelle francesi.

C'è ancora un'ultima questione da risolvere.

Il capitolato, che per noi è legge, vuole all'articolo 68 una tariffa speciale da approvarsi dal Governo per trasporto di piccoli colli fino a 100 chilogrammi.

La Commissione ritiene che una tale tariffa speciale fino a 100 chilogrammi sarebbe dannosa per la Navigazione generale e si è limitata a tariffe speciali fino a 50 chilogrammi, ma praticamente fino a 30, perchè oltre i 30 chilogrammi la tariffa speciale cessa quasi di essere vantaggiosa, mentre per i piccoli colli al disotto dei 20 chilogrammi si introdurrebbe una tariffa piuttosto mite.

Ma, o signori, potrà darsi benissimo che in questa parte il capitolato non sia economicamente fondato, e che il commercio della Navigazione generale sia perturbato gravemente da una tariffa speciale fino a 100 chili, tanto più che essa usualmente ha trasporti notevoli di piccoli colli; ma io non mi son creduto autorizzato con semplice decreto ministeriale di eludere uno dei vantaggi maggiori, prestabilito nelle convenzioni!

Quindi io non ho potuto, malgrado il mio buon volere dare alcun voto all'approvazione di queste tariffe, perchè effettivamente o le tariffe non sarebbero state applicate ed allora era per me inutile approvarle, od avrebbero avuto applicazione ed allora avrebbero recato un gravissimo colpo ai commerci marittimi italiani.

Debbo ad ogni modo ringraziare l'onorevole interpellante, il quali ha richiamato l'attenzione nostra su questo argomento, anche quando si presta un po' di buona volontà nel disimpegno delle proprie attribuzioni.

Vi sono sempre affari urgenti che attirano la nostra attenzione, a scapito di altri.

Non mancherei quindi di assicurare col massimo buon volere ai miei colleghi dei lavori pubblici, e d'agricoltura, e, dove potremo orga-

nizzare questi servizi cumulativi, specialmente per i piccoli colli, lo faremo volentieri.

Mancherei tuttavia al vero se non dicessi che nelle condizioni attuali di vivacissima concorrenza dei noli anche nelle linee interne, e nel continuo ribasso delle tariffe della marina libera, qualunque servizio cumulativo non potrebbe dare al commercio italiano quei vantaggi che esso attualmente gode in virtù della concorrenza che le diverse Società di navigazione fanno tra loro sia nell'Adriatico sia nel Mediterraneo.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore ROSSI ALESSANDRO. Io vorrei consigliare il senatore Cancellieri anzichè imporre delle tariffe per legge, di trovare il modo di suscitare la concorrenza dei diversi tramiti di spedizioni; anche il Governo dovrebbe secondare questo concetto, appunto in compenso dei miliardi che abbiamo speso per agevolare le comunicazioni interne.

I commissionati dovrebbero essere aboliti, non si hanno costrutte per nulla tremila stazioni ferroviarie ed i porti. Ben dice il senatore Cancellieri, dovremmo avere un servizio diretto dalle ferrovie e dalle compagnie di navigazione, ma allorquando s'impongono delle tariffe, si creano nel medesimo tempo gli interessi ad eluderle.

Ad esempio: Aperta che sia la Eboli-Reggio vorreste forse che la Società generale di navigazione cessasse di fare il cabotaggio per riporre i suoi navigli in cantiere? Pareggiate o quasi le ore del tragitto si profitterà naturalmente del comodo, della sicurezza della ferrovia, ma la Navigazione generale ha anche essa i suoi interessi, e della concorrenza delle tariffe sarà il pubblico che ne godrà.

Questa è una legge naturale.

Quando si è compiuta la linea del Gottardo l'Austria l'ha subito attraversata colla ferrovia dell'Arlberg.

Buda-Pest, che manda il grano in Italia per il transito di Cormons, vi fa 653 chilometri di distanza, a 19 chilometri da Udine, al prezzo di L. 2 29 il quintale; ed è per vincere la concorrenza della navigazione fluviale e marittima.

La teoria contro le linee parallele potrà trascurarsi, ad esempio, sulle due rive della Senna

a Parigi, dove l'una e l'altra hanno traffico esuberante. Di regola gl'interessi particolari vincono le distanze, e chi ne avvantaggia è il pubblico.

Venendo a noi: nelle tariffe locali, la Mediterranea le ha miti verso il sud e non le ha cumulative da Bologna al nord; più miti le ha colla rete Sicula, effetto dalla tariffa di concorrenza, e vevoli per l'intiero traffico delle coste ioniche e del golfo di Taranto.

Son note le gare nella Nord-Milano, e quelle più sfortunate delle tre provincie venete.

Insomma le tariffe per legge vanno a finire al monopolio. La lotta così generale, considerata allo stato di natura, si chiama selvaggia; considerata allo stato civile, si chiama concorrenza: ecco tutto.

Il Governo è costretto a riconoscerlo; lo avete udito, il ministro delle poste ci ha narrato il caso fenomenale della Puglia che da L. 31 portò una tariffa a L. 8.

Una tariffa massima equivale ed essere proibitiva, e la tariffa minima va lasciata alla concorrenza dei luoghi. Quando arrivano dei casi eccezionali, il Governo stesso è tratto ad ammettere degli *ordini di servizio temporanei*.

Negli stessi noli demaniali tra Navigazione Generale e Governo dove vige il quaderno degli oneri, se interviene un appaltatore e si metta d'accordo colla compagnia, il quaderno vale quello che vale.

Il servizio cumulativo d'altronde, come ha ben detto l'onor. ministro dei lavori pubblici, comprende diverse altre categorie di spese: carichi, scarichi, provvigioni, rischio, assicurazione, ecc., e per apparenza si lascia intatta una categoria di tariffa e si tocca l'altra.

In conclusione, non vedo facile l'imporre tra interessi rivali un servizio cumulativo per legge, a meno di creare degli accordi a danno del pubblico.

Lasciate che si crei la concorrenza, la produzione se ne avvantaggerà.

Tutti abbiamo il medesimo interesse a movimentare il più economicamente possibile il traffico interno, specie colle isole.

Ho esposto queste poche idee così come mi sono state suggerite dalla discussione udita, e prego l'onor. senatore Cancellieri di tenerle nel conto che crederà se la via da me indicata gli appaia la più ovvia.

BARAZZUOLI, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BARAZZUOLI, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Dopo quello che hanno detto i miei colleghi dei lavori pubblici e delle poste e dei telegrafi, non potrei che ripetere i loro concetti e quindi farei perdere tempo al Senato, ciò che non è ne' miei desideri.

Mi associo quindi a tutte le loro dichiarazioni.

Senatore CANCELLIERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CANCELLIERI. Ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici e l'onorevole ministro delle poste e telegrafi degli schiarimenti dati riguardo alla possibile soluzione del problema del quale io mi occupo.

Mi riserbo di dichiararmi soddisfatto, quando al riaprirsi delle Camere, a novembre, potrò avere conoscenza di ciò che si sarà realizzato.

Mi giova però avvertire, che la questione delle tariffe è diversa e distinta da quella che io ho principalmente di mira in questo momento.

Siasi qualunque la convenzione che gli speditori possono fare colle Società ferroviarie e di navigazione riguardo ai noli, quello che preme è di stabilire l'obbligo delle Società di ricevere e trasmettere dalle linee di terra alle maritime, e viceversa, le merci loro affidate in partenza, e ciò all'oggetto che non vi sia il bisogno di ricorrere, da chi spedisce, a intermediari in ognuno dei diversi punti di transito e di trasbordo. Questo nulla ha da fare con la questione delle tariffe.

Invero si può convenire una tariffa di fatto per otto lire, come ha detto benissimo l'onorevole ministro delle poste e telegrafi per i trasporti dei vini; ma se questo vino deve poi da un porto marittimo a cui è portato per essere scaricato a terra e di seguito spedito in ferrovia ad un punto del continente, è indispensabile il servizio cumulativo obbligatorio per l'una e per le altre Società.

Io parto dal principio che essendosi spesi miliardi per la costruzione delle ferrovie, delle quali si è dato alle Società l'esercizio; ed una volta che si spendono dieci milioni e più in ogni anno per sovvenzionare la Compagnia di navigazione generale, non sarebbe un gran che, se in corrispettivo si desse alle So-

cietà concessionarie l'obbligo di fare gratuitamente il servizio cumulativo come io lo desidero organizzato nell'interesse del commercio e dell'agricoltura.

Questo è il problema da risolversi, e per la cui soluzione non occorre discutere la questione della concorrenza, sulla quale calzerebbe l'osservazione dell'onor. Rossi. Lasciate che la concorrenza stabilisca le tariffe e ci faccia risparmiare. Ma io non mi preoccupo di questo, bensì mi preoccupo di ottenere a vantaggio del commercio e dell'agricoltura, ed in corrispettivo di quanto ha speso e spende lo Stato, un servizio, il quale senza grave dispendio per le Società possa facilitare la spedizione da un punto all'altro del Regno senz'altra spesa che il nolo dei trasporti terrestri e marittimi e senza bisogno di intermediari e spedizionieri e commissionari.

Tengo poi conto delle questioni sollevate in ordine alle tariffe ed esprimo fin d'ora il mio concetto, nel senso che non approvo l'idea di vincolare le Società sovvenzionate, quando vogliono ribassare le tariffe normali; purchè i ribassi, una volta deliberati, divengano obbligatori per tutte le spedizioni. Le Società, come tutti i commercianti ed industriali, devono avere il tornaconto nei loro traffici, ed il vincolo si può consentire, nel senso però di non permettere che si ecceda un massimo stabilito.

Ma, lo ripeto, l'obbiettivo della mia interpellanza è quello di stabilire il servizio cumulativo obbligatorio gratuito nel modo più volte superiormente enunciato.

Per questo mi affido alle buone intenzioni manifestate dai ministri qui presenti ed i quali hanno risposto alla mia interpellanza. Poichè dessi hanno dichiarato sentire il bisogno di giungere in tutti i modi ad una soluzione del problema io rispondo: *volenti nichil difficile*, aspetterò quindi, che alle promesse rispondano i fatti.

Senatore SALIS. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore SALIS. Le parole dette dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, mi avevano confortato che la questione diventasse molto più facile di quello che fu poi presentato dall'onorevole ministro delle poste e telegrafi; e vi era da sperare che le cose presto si comporrebbero nell'interesse della mia isola; tanto che io ero

disposto a ringraziare a nome mio e della Sardegna, la quale veramente ha bisogno di essere sollevata dai pesi che la opprimono. L'onorevole ministro delle poste e telegrafi invece ha presentate molte difficoltà; di maniera che pare che la questione sia molto intricata.

Dal momento però che i signori ministri si mostrano così ben disposti a risolvere questa grave questione e di grande importanza, anche, e forse più specialmente per la Sardegna, io credo che troveranno il modo di coordinare le cose in maniera che un qualche sollievo possano sentire queste povere isole le quali saranno molto grate e riconoscenti per quello che verrà risolto non solo dal loro alto senno ma dalla buona disposizione che hanno per condurre le cose a buon punto. L'onorevole Cancellieri ha ben semplicizzato la questione; e sulle sue traccie il Ministero può veder modo di uscire da molte difficoltà.

Pongo perciò piena fiducia nelle doti di mente e di cuore dei benemeriti signori ministri.

PRESIDENTE. Così è esaurito lo svolgimento della interpellanza del senatore Cancellieri.

**Discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1895-96 » (N. 32).**

PRESIDENTE. Ora passeremo alla discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Si dà lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, COLONNA-AVELLA legge: (V. Stampato n. 32).

È aperta la discussione generale.

Senatore LAMPERTICO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore LAMPERTICO. A dire il vero, il punto su cui io devo richiamare l'attenzione dell'onorevole signor ministro e del Senato potrebbe parere più conveniente nella discussione dei capitoli.

Ragioni casuali fanno sì che ne tratti nella discussione generale facendomi però il dovere di portar la cosa in un campo che veramente è degno di una discussione generale.

È certo vicino il momento in cui il Governo del Re deve occuparsi del contratto di esercizio delle strade ferrate interprovinciali venete che ora appartengono allo Stato e sono esercitate dalla Società veneta di costruzioni.

Vi sono in giuoco degl'interessi generali, i quali concernono particolarmente le comunicazioni delle provincie meridionali dell'Austria con la valle del Po. E sono in giuoco degl'interessi particolari che concernono le relazioni delle provincie tra loro particolarmente per quanto concerne le ragioni di concorrenza naturale che non possono artificiosamente essere spostate e che in fine costituiscono l'oggetto delle convenzioni le quali sussistono oggi. Io su questo punto non provo alcuna risposta da parte del Ministero: sono questioni complesse e non molto facili, e che ho il piacere che siano trattate da un ministro in cui ho la mia perfetta fiducia come certamente l'ha il Senato.

Il punto su cui richiamo l'attenzione del ministro è questo: la condizione presente si toglie alquanto dalla condizione comune delle strade ferrate, e cioè qui abbiamo delle strade ferrate di cui la proprietà appartiene allo Stato e l'esercizio appartiene alla Società Veneta.

Quindi per alcune opere molto importanti non vi è quel modo di provvedere con cui si può provvedere a simili opere quando invece si tratti, poniamo, delle strade ferrate che appartengono alle Compagnie Mediterranea od Adriatica.

Alcune di queste opere in particolare sono invocate da tanto tempo e necessarie.

Senza uscire dalla discussione generale, tuttavia accennerò, in via d'esempio, alla stazione di un luogo molto importante nella provincia di Vicenza, alla città di Thiene, che abbisogna quanto mai di ampliamento.

Anche su questo io non domando adesso nessun impegno per parte del ministro dei lavori pubblici, soltanto, siccome è evidente che la condizione di queste strade ferrate è molto diversa da quella delle altre strade ferrate per le quali si può provvedere mediante la Cassa patrimoniale, mi limito a pregare il ministro, che: quando provvederà pel contratto di esercizio, il che farà certo nel modo il più utile ed il più equo, tanto nell'interesse dello Stato, quanto nell'interesse di quelle provincie, tenga conto di questi lavori e di altri, che nelle condizioni presenti non possono essere fatti, quantunque se ne riconosca la necessità.

Mi pare di aver tenuto le mie osservazioni in un campo degno della discussione generale, e

d'altra parte in termini di tale discrezione, che io spero che l'onorevole ministro non accetterà le mie osservazioni se non come una espressione della più ampia fiducia.

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

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Anche nell'altro ramo del Parlamento mi fu rivolta la stessa domanda, che oggi mi presenta l'onorevole senatore Lampertico. Anche colà si parlò di alcune stazioni che fanno parte delle ferrovie interprovinciali venete, che hanno bisogno di ampliamento e di impianti richiesti dalle esigenze dei commerci locali. Quando avrò ricordato quel che risposi altrove, forse l'onorevole Lampertico si terrà soddisfatto delle dichiarazioni, che intendo fare anche oggi sopra lo stesso argomento.

Risposi dunque nell'altra Camera che non era possibile porre a carico dello Stato veruna spesa per lavori occorrenti nelle stazioni anzidette, giacchè lo Stato non esercita quelle ferrovie, benchè ne sia il proprietario. In massima spetterebbe alla Società esercente di provvedere.

Ma se questa non provvede, lo Stato, che è il proprietario, non pensa proprio, mi dirà l'onorevole Lampertico, ad eseguire nella stazione di Thiene i lavori che sono considerati più urgenti e necessari?

La risposta che io diedi, e che do all'onorevole Lampertico, è la seguente. È prossimo il giorno in cui il Governo si dovrà occupare dell'esercizio delle ferrovie venete. Non so bene se l'anno venturo, o di qui a due anni, verrà a scadere il contratto d'esercizio, ed il Governo dovrà prendere il suo partito: o stringere nuovi accordi colla stessa Società, o prendere possesso delle ferrovie per affidarne l'esercizio alla Società delle strade ferrate Meridionali; se pure non si presenterà qualche altra soluzione.

Ora, qualunque sia per essere la soluzione che dovrà essere adottata, io credo che allora, ma non prima di quel giorno, il Governo dovrà occuparsi delle condizioni dell'intera rete, e così pure dei bisogni reali delle stazioni, e prendere tutti quei provvedimenti che diano affidamento di un buono e lodevole servizio.

E se la stazione di Thiene, di cui pare si occupi particolarmente l'onorevole Lampertico,

si trova nel novero di quelle che sieno più meritevoli di considerazione, io gli do parola che se resterò a questo posto me ne occuperò particolarmente, e farò di provvedere secondo i desideri espressi dall'onorevole Lampertico.

Io non posso dir altro e mi limito a ringraziare l'onorevole Lampertico della fiducia che egli dichiara di riporre nel ministro dei lavori pubblici.

Senatore LAMPERTICO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore LAMPERTICO. Io già in anticipazione ho aderito a quanto poi venne esposto dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, cioè in primo luogo ho riconosciuto che nello stato presente delle cose nulla si può fare; in secondo luogo ho espresso l'opinione che si debba preoccuparsene appunto nel momento in cui si tratterà di provvedere pel futuro all'esercizio di queste strade ferrate. E a questo mi pare che

abbia consentito largamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Quanto al modo con cui il ministro ed il Governo del Re intenda di provvedere all'esercizio di queste strade ferrate per il futuro, io non ho voluto punto nè poco pregiudicare le varie soluzioni che possono presentarsi. Ho senza più espresso la mia fiducia in quello che il Governo del Re crederà di proporre o di deliberare in quanto stia nelle facoltà del potere esecutivo. Cosicché per mia parte non ho, non dirò da prendere atto, che mi parrebbe una parola anche troppo pretenziosa, ma dirò meglio non ho che da ringraziare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di quanto egli ha creduto di dichiarare.

PRESIDENTE. Nessun altro domandando la parola, e non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ora passeremo alla discussione dei capitoli, di cui do lettura:

## TITOLO I.

### Spesa ordinaria

#### CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

#### Spese generali.

|    |  |                    |
|----|--|--------------------|
| 1  | Ministero - Personale di ruolo (Spese fisse)   | 747,225 »          |
| 2  | Ministero - Spese d'ufficio  | 44,000 »           |
| 3  | Ministero - Manutenzione, riparazioni ed adattamento dei locali  | 13,000 »           |
| 4  | Ministero - Fitto locali   | 2,750 »            |
| 5  | Spese postali (Spesa d'ordine)   | 3,000 »            |
| 6  | Spese di stampa  | 15,500 »           |
| 7  | Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria  | 12,500 »           |
| 8  | Residui passivi eliminati a senso dell'art. 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria). | <i>per memoria</i> |
| 9  | Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti all'Amministrazione dei lavori pubblici e loro famiglie   | 41,000 »           |
| 10 | Spese casuali.   | 65,000 »           |
|    |  | <hr/> 943,975 »    |

| <b>Spese per i lavori pubblici.</b> |  |             |
|-------------------------------------|--|-------------|
| <i>Genio civile.</i>                |  |             |
| 11                                  | Personale (Spese fisse) . . . . .  | 3,348,578 » |
| 12                                  | Aiuti provvisori per il servizio generale (art. 30 della legge 5 luglio 1882, n. 874) ed assegni mensili e supplementari ad impiegati ed inser-<br>vienti straordinari in servizio presso l'Amministrazione centrale e<br>gli uffici provinciali . . . . .   | 200,000 »   |
| 13                                  | Spese d'ufficio - Indennità fisse (Spese fisse) . . . . .  | 135,000 »   |
| 14                                  | Provvista e riparazione di mobili ed istrumenti geodetici, restauro ed<br>adattamento dei locali ad uso degli uffici del genio civile (art. 28<br>della legge 5 luglio 1882, n. 874) . . . . .   | 20,000 »    |
| 15                                  | Fitto di locali per uso d'ufficio (Spese fisse) . . . . .  | 73,000 »    |
| 16                                  | Spese per indennità . . . . .  | 470,000 »   |
| 17                                  | Spese diverse per il Genio civile . . . . .  | 30,000 »    |
| 18                                  | Indennità dipendenti dalle leggi 5 luglio 1882, n. 874 e 15 giugno<br>1893, n. 294, accordate con decreti ministeriali registrati preven-<br>tivamente dalla Corte dei conti . . . . .   | 25,000 »    |
| 19                                  | Compensi per maggiori servizi resi dal personale del genio civile e<br>personale straordinario in servizio sia presso l'Amministrazione<br>centrale, sia presso gli uffici provinciali; spesa di copiatura di atti<br>e disegni affidata ad estranei quando non convenga assumere<br>altro personale straordinario . . . . . | 18,000 »    |
|                                     |  | 4,319,578 » |
| <i>Strade.</i>                      |  |             |
| 20                                  | Manutenzione di strade e ponti nazionali . . . . .   | 3,799,000 » |

Senatore TOLOMEI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore TOLOMEI. Leggo nella relazione della Camera che al capitolo « Manutenzioni di strade » si verifica una diminuzione nella spesa di circa 625,000 lire, e questa economia, dirò così, proviene in massima parte dal passaggio nell'elenco delle provinciali di alcune strade ora nazionali.

Trovo giustissimo che le strade nazionali che hanno perduto questo carattere debbono passare nell'elenco delle provinciali, ma trovo altrettanto giusto che quelle provinciali che ingiustamente si trovano in quest'elenco e che

hanno il carattere della nazionalità siano invece trasportate nell'elenco delle nazionali.

Non è la prima volta che io rivolgo la parola ai diversi ministri dei lavori pubblici che si sono succeduti riguardo al tronco di strada che percorre la provincia di Siena ora provinciale, anticamente nazionale, e che prosegue poi oltre il confine sino a Roma; il quale tronco trovandosi per le sue circostanze di carattere nazionale, trovo ingiusto, che per il primo tratto sia a carico del bilancio provinciale, mentre l'altro è a carico del bilancio dei lavori pubblici.

Gli onorevoli ministri mi hanno più volte

promesso che avrebbero studiato questa questione la quale io sostengo tanto più in quanto che è avvalorata dal parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ma queste promesse pur troppo furono promesse lunghe coll'attendere corto. Però pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè voglia tornare sopra questo argomento affinchè tutte le provincie del Regno siano ugualmente trattate davanti alla legge.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io credo di ricordare, anzi ricordo perfettamente, che nella discussione del bilancio dell'esercizio testè decorso, l'onor. Tolomei mi parlava di una strada in provincia di Siena, che a parer suo, da provinciale dovrebbe diventare nazionale. Ed io allora gli risposi, se pur non m'inganno, che la questione voleva essere risolta per legge, perchè nessuna strada può passare da provinciale a nazionale senza una legge speciale.

Ora Ella comprenderà che non è molto facile sottoporre al Parlamento un disegno di legge di questa natura senza che avvenga di suscitare simili domande per altre strade le quali si presentino in identiche condizioni.

Ora io non credo di essere tra coloro i quali promettono molto e mantengono poco. Io non ho fatto alcuna promessa all'onor. Tolomei, fuor questa, se ben mi ricordo, che avrei sottoposta la questione ad una Commissione creata dal mio predecessore per una nuova classificazione delle strade nazionali, che al tempo stesso deve proporre la classificazione di quelle che devono passare alle provincie.

Ora questa Commissione ha preso a studiare la materia muovendo da un punto di vista molto più alto ed elevato.

Essa crede che la legge del 1865 voglia in questa parte essere riveduta nelle sue linee sostanziali. Laonde mi ha presentate alcune sue proposte in conseguenza delle quali moltissime strade attualmente nazionali vorrebbero essere classificate e diventare provinciali; viceversa alcune delle provinciali dovrebbero diventare nazionali.

La questione è molto grave e complessa, e

per la natura sua l'onor. Tolomei non vorrà negarlo, è chiamata a suscitare molti clamori.

Volendo poi ritoccare la legge nelle sue basi fondamentali è anche cosa che merita serissima attenzione.

In questo stato di cose, non ho creduto che fosse giunto il momento di prendere un partito definitivo, ed ancora non mi sono pronunciato colla Commissione, intorno al da farsi: tanto più che nel riguardo della spesa, paghi lo Stato, o paghino le provincie, le conseguenze saranno sempre le stesse. Queste distinzioni non reggono gran fatto, perchè in fin dei conti, è sempre il contribuente che è chiamato a sopportare le spese.

Vero è che presentemente si cerca di sgravare il bilancio dello Stato, quantunque debbano andarne aggravate le provincie ed i comuni; ma, io non sono in quest'ordine d'idee, e quando sia venuto il momento di portare la questione in Parlamento, desidero che venga studiata sotto tutti i punti di vista, in modo che la deliberazione del Parlamento appaia informata a principii giusti, ed uniformi per tutte le parti del Regno.

Di qui l'onor. Tolomei si farà persuaso, che se oggi non sono in grado di potergli dare una risposta soddisfacente non è men vero che la questione da esso sollevata nell'anno scorso in quest'aula è stata presa da esso in quella giusta considerazione dovuta all'egregio proponente. Di ciò soltanto egli può star certo, che terrò a mente la sua proposta, quando mi disporrò a presentare un progetto di legge informato alle norme generali che più convenga adottare.

Senatore TOLOMEI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore TOLOMEI. Accetto intanto il concetto che sia stata studiata questa questione; ma appunto l'anno scorso, io l'ho allargata, non ristretta nei confini d'una provincia.

Dissi che generalizzavo la questione: ritenendo, per esempio, che nell'Italia superiore non ci fossero più strade da classificare nelle nazionali, atteso lo sviluppo della rete ferroviaria.

Quanto dico è avvalorato dal parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. D'altra parte se è giusto che una strada debba stare a carico della provincia perchè di carattere provinciale,

è altrettanto giusto che non si debba insistere perchè siano annoverate fra le strade nazionali quelle, che secondo le norme stabilite dalla legge hanno la caratteristica delle strade nazionali.

Io spero che l'onor. ministro terrà conto delle mie osservazioni e promuoverà per questa strada i provvedimenti opportuni.

Confido quindi nel benevolo interessamento dell'onor. ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 20.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

|    |  |              |
|----|--|--------------|
| 21 | Lavori per ristabilire il transito, cioè: sgombrò di nevi, di materie franate o trasportate dalle piene; e per riparare e garantire da danni le strade e i ponti nazionali . . . . .                   | 472,000 »    |
| 22 | Salario ai cantonieri delle strade nazionali. . . . .  | 1,490,751 84 |
| 23 | Indennità a diversi comuni per la manutenzione di tronchi di strade nazionali che ne attraversano gli abitati a mente dell'articolo 41 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato <i>F</i> . . . . . | 151,000 »    |
| 24 | Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i cantonieri . . . . .  | 10,000 »     |
| 25 | Assegni mensili al personale straordinario addetto alle opere di manutenzione e di riparazione di strade e ponti nazionali . . . . .   | 70,000 »     |
| 26 | Indennità di trasferte e competenze diverse variabili al personale straordinario addetto alle opere di manutenzione e di riparazione di strade e ponti nazionali . . . . .                             | 3,200 »      |
| 27 | Concorsi per sistemazione di tronchi di strade nazionali compresi entro gli abitati ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato <i>F</i> . . . . .                        | 10,000 »     |
| 28 | Sussidi ai comuni e consorzi per opere pubbliche ai termini dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato <i>F</i> . . . . .  | 55,000 »     |
|    |  | 6,060,951 84 |

LEGISLATURA XIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1895 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 LUGLIO 1895

| <i>Acque.</i>   |  |             |
|---|--|-------------|
| Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> categoria.                  |  |             |
| 29  | Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria - Manutenzione e riparazione . . . . .  | 800,000 »   |
| 30  | Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza . . . . .   | 30,000 »    |
| 31  | Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (Spese fisse) . . . . .   | 165,000 »   |
| 32  | Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria - Fitti e canoni (Spese fisse) . . . . .  | 28,000 »    |
| 33  | Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria - Manutenzione e riparazione . . . . .  | 4,500,000 » |
| 34  | Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza . . . . .   | 91,000 »    |
| 35  | Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (Spese fisse) . . . . .   | 939,000 »   |
| 36  | Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria - Fitti e canoni (Spese fisse) . . . . .  | 172,000 »   |
| 37  | Servizio idrografico fluviale . . . . .  | 4,000 »     |
| 38  | Casuali pel servizio delle opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> categoria e di altre categorie per la parte con quelle attinente . . . . .  | 300,000 »   |
| 39  | Spese per competenze al personale idraulico subalterno, dovute a termini e per servizi normali indicati nel regolamento sulla custodia, difesa e guardia dei corsi d'acqua. - Assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale straordinario e temporaneo - Sussidi e remunerazioni . . . . . | 190,000 »   |
|   |  | 7,219,000 » |
| Opere idrauliche di 3 <sup>a</sup> , 4 <sup>a</sup> e 5 <sup>a</sup> categoria. |  |             |
| 40  | Opere idrauliche di 3 <sup>a</sup> categoria - Concorso dello Stato giusta gli articoli 96 e 97 della legge 30 marzo 1893, n. 173 . . . . .  | 130,000 »   |
| 41  | Opere idrauliche di 4 <sup>a</sup> categoria - Concorso dello Stato giusta l'articolo 98 della legge 30 marzo 1893, n. 173 . . . . .   | 30,000 »    |
| 42  | Opere idrauliche di 5 <sup>a</sup> categoria - Sussidi giusta l'art. 99 della legge 30 marzo 1893, n. 173 e settima quota di contributo al comune di Verona per i lavori dell'Adige secondo la legge 24 luglio 1887, n. 4805 (Art. 4) . . . . .  | 500,000 »   |
| 43  | Spese casuali per opere idrauliche di 3 <sup>a</sup> , 4 <sup>a</sup> e 5 <sup>a</sup> categoria e sussidi a minori opere di difesa, non che provvedimenti relativi al buon regime dei fiumi e torrenti . . . . .  | 20,000 »    |
|   |  | 680,000 »   |

LEGISLATURA XIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1895 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 LUGLIO 1895

| <i>Bonifiche.</i>                     |   |             |
|---------------------------------------|---|-------------|
| 44                                    | Personale di custodia delle bonifiche - Stipendi ed indennità al personale ordinario (Spese fisse) . . . . .  | 110,000 »   |
| 45                                    | Personale di custodia delle bonifiche - Indennità, sussidi, quote complementari alla massa vestiario ed altre spese analoghe pel personale stesso (Spese variabili) . . . . .   | 3,000 »     |
| 46                                    | Agro romano - Manutenzione delle opere di bonifica eseguite dallo Stato   | 140,000 »   |
|                                       |   | 253,000 »   |
| <i>Porti, spiagge, fari e fanali.</i> |   |             |
| 47                                    | Manutenzione e riparazione dei porti . . . . .  | 1,430,000 » |
| 48                                    | Escavazione ordinaria dei porti . . . . .   | 2,830,000 » |
| 49                                    | Assegni, indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario e straordinario addetto alla manutenzione, riparazione e alla scavazione ordinaria dei porti . . . . .  | 194,700 »   |
| 50                                    | Stipendi ed indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei porti (Spese fisse) . . . . .  | 26,500 »    |
| 51                                    | Pigioni pel servizio dei porti e dei fari (Spese fisse) . . . . .   | 1,500 »     |
| 52                                    | Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali . . . . .  | 770,000 »   |
| 53                                    | Assegni, indennità di trasferte, competenze diverse e sussidi al personale addetto alla manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali . . . . .  | 60,000 »    |
| 54                                    | Stipendi e indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei fari (Spese fisse) . . . . .  | 342,000 »   |
| 55                                    | Sussidi per opere ai porti di 4 <sup>a</sup> classe e per conservazione di spiagge (Articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F e art. 39 del testo unico della legge sui porti e fari, approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095) . . . . . | 85,000 »    |
| 56                                    | Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4 <sup>a</sup> classe della 2 <sup>a</sup> categoria (Art. 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095) . . . . .                                    | 65,000 »    |
| 57                                    | Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (Spesa d'ordine) . . . . .  | 15,000 »    |
|                                       |   | 5,819,700 » |

LEGISLATURA XIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1895 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 LUGLIO 1895

|                                     |   |             |
|-------------------------------------|---|-------------|
| <b>Strade ferrate.</b>              |   |             |
| 58                                  | Personale di ruolo dell'Ispettorato (Spese fisse) . . . . .   | 820,000 »   |
| 59                                  | Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell'Ispettorato, ed ai membri del Consiglio delle tariffe (Spese variabili) . . . . .  | 75,000 »    |
| 60                                  | Spese d'ufficio per l'Amministrazione centrale dell'Ispettorato generale e per gli uffici di circolo dipendenti . . . . .   | 20,000 »    |
| 61                                  | Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3 <sup>a</sup> (Spesa obbligatoria) . . . . .                          | 7,500 »     |
| 62                                  | Spese di stampa . . . . .   | 16,000 »    |
| 63                                  | Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria . . . . .   | 8,000 »     |
| 64                                  | Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti al regio Ispettorato generale delle strade ferrate e loro famiglie . . . . .   | 14,500 »    |
| 65                                  | Spese casuali . . . . .   | 17,500 »    |
| 66                                  | Quota parte, prevista a carico dello Stato italiano, delle spese relative all'Ufficio centrale istituito in Berna a' sensi dell'art. 57 della Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata - Legge 15 dicembre 1892, n. 710. (Spesa obbligatoria e d'ordine). | 10,000 »    |
|                                     |   | 988,500 »   |
| <b>TITOLO II.</b>                   |   |             |
| <b>Spesa straordinaria</b>          |   |             |
| —                                   |   |             |
| CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE. |   |             |
| <b>Spese generali.</b>              |   |             |
| 67                                  | Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (Spese fisse)  | 3,530 »     |
| <b>Opere edilizie in Roma.</b>      |   |             |
| 68                                  | Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno - Leggi 14 maggio 1881, n. 209 e 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3 <sup>a</sup> (Spesa ripartita) . . . . .  | 2,500,000 » |
| <i>Da riportarsi</i> . . . . .      |   | 2,500,000 » |

|    |  |                    |
|----|--|--------------------|
|    | <i>Riparto</i> . . . . .   | 2,500,000 »        |
| 69 | Anticipazione al comune di Roma sulle ultime annualità del concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della Capitale del Regno, stabilito dalle leggi 14 maggio 1881, n. 209, 20 luglio 1890, n. 6980 (art. 10) e 28 giugno 1892, n. 299 (articolo 3) (Spesa obbligatoria) . . . . . | 2,000,000 »        |
| 70 | Prosecuzione della via dello Statuto e della via Cavour fino a piazza Venezia (art. 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3 <sup>a</sup> , ed art. 3 della legge 6 agosto 1893, n. 458) . . . . .   | <i>per memoria</i> |
| 71 | Costruzione del ponte Umberto I e di altro ponte sul Tevere in Roma e dei relativi accessi (art. 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3 <sup>a</sup> , ed art. 5 della legge 6 agosto 1893, n. 458) . . . . .  | <i>per memoria</i> |
| 72 | Costruzione del policlinico Umberto I in Roma (art. 1 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3 <sup>a</sup> , ed art. 1 della legge 6 agosto 1893, n. 458) . . . . .   | 1,500,000 »        |
| 73 | Costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (art. 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3 <sup>a</sup> , art. 7 della legge 28 giugno 1892, n. 299, ed art. 2 della legge 6 agosto 1893, n. 458) . . . . .   | 1,000,000 »        |
|    | <b>Spese pei lavori pubblici.</b>  | 7,000,000 »        |
|    | <i>Strade.</i>   |                    |
|    | <i>Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.</i>  |                    |
|    | (Spese inferiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'art. 34 della legge di contabilità generale).   |                    |
| 74 | Ricostruzione dell'arco del ponte in muratura sul rio Verde fra Ampezzo e Forni di Sotto nella strada nazionale n. 1 (Udine) . . . . .   | 3,000 »            |

Senatore MARIOTTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MARIOTTI. Questo capitolo mi dà occasione a parlare di un argomento che non importa gravezza alcuna al bilancio; ma richiede l'opera efficace del Governo.

Un'altra volta, due anni fa, io ebbi l'onore di parlare diffusamente al Senato di un fatto che ciascuno può osservare.

Chiunque parte da Roma per le linee di Orte s'accorge facilmente che si percorrono 70 chilometri, senza che vi si trovi un ponte che congiunga la sponda destra alla sinistra del Tevere. Si passa Monterotondo, Fara-Sabina, Poggio Mirteto, Stimigliano, sempre nella fer-

rovia lungo il Tevere; ma all'altra parte non si può trapassare. Là una moltitudine di paesi veggono la ferrovia, ma non possono valersene. Il desiderio di qualche ponte è nutrito da moltissimi anni, ma invano; anzi dirò da qualche secolo, perchè anche i Governi passati non hanno fatto nulla.

Si trova un ponte romano che si chiama Ponte Felice perchè fu restaurato da Sisto V.

Ora questo desiderio di ponti che diano agevolezza a molti paesi di giovare della ferrovia, e di facilitare il trasporto di cose e di persone dall'una all'altra riva, dovrebbe essere soddisfatto. Ma si dirà: il Governo, che c'entra? Spiegherò la ragione onde io dimando l'opera

del Governo. La costruzione di qualcuno di questi ponti spetta alla provincia di Roma, di altri alle due provincie romana ed umbra.

Il Consiglio provinciale di Roma ha già deliberato di farne uno per ora là dove le due sponde del Tevere appartengono ad essa e di promuoverne un altro a Poggio Mirteto, laddove la sponda destra è romana, la sponda sinistra è umbra. La provincia di Roma ha chiesto alla provincia umbra di concorrere alla spesa per modo che la provincia umbra spenderebbe molto poco, e molto di più la provincia romana.

La provincia umbra ha risposto sempre: per me non è di grande interesse questo ponte; e ha cercato varie ragioni o pretesti per indugiare e non fare.

Finalmente, siccome c'è una legge fatta nell'anno 1889 che rende obbligatori i consorzi fra le provincie, la provincia di Roma ha invitato quella Umbra di voler concorrere, allegando appunto la legge che l'avrebbe costretta.

La provincia umbra ha risposto sempre, come risulta dagli atti ufficiali, che alla sinistra del Tevere c'è una strada provinciale che è la Salaria; alla destra c'è un'altra strada che si chiama la Tiberina che non è ancora provinciale. Per conseguenza non si poteva costringere al Consorzio la provincia umbra.

Ma il Consiglio provinciale di Roma ha recentemente dichiarato provinciale la strada Tiberina. Sicchè queste due strade possono unirsi mediante un ponte, e la provincia umbra può esser costretta a concorrervi.

Io pregherei il ministro dei lavori pubblici che volesse, fatto il decreto che classifica la strada Tiberina nell'elenco delle provinciali, usare l'opera sua autorevole, affinchè sia compiuto il lungo desiderio di quelle popolazioni a me care.

Io spero che la provincia dell'Umbria vi aderirà. In qualunque modo c'è la legge che l'obbligherebbe.

Io che ho molta fede nell'opera autorevole del ministro lo prego di volere porre attenzione su questo fatto, e rendere contente molte popolazioni le quali aspettano questo ponte.

Esse veggono a poca distanza la ferrovia, e non possono valersene per trapassare all'altra sponda quando devono venire a Roma.

Qui per dimostrarne la necessità; ma già

al Ministero dei lavori pubblici si sono esposte tante ragioni di questi paesi, che spero, ed ho fede nell'onorevole ministro Saracco che egli farà il possibile perchè questa giusta domanda sia soddisfatta.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Mariotti è molto discreto: non domanda denari, domanda semplicemente l'opera efficace, come egli dice, del Governo.

Quest'opera efficace io gliela posso promettere, perchè so di poter tenere la promessa; ma devo osservare che due cose occorrono ancora prima di entrare sul terreno dei fatti; occorre prima di tutto che sia dichiarata provinciale quella parte della Tiberina, che oggi ancora non è tale; poi, quando questo fatto si sia verificato, occorre che si stabilisca il consorzio, dietro iniziativa di una delle due provincie.

Io spero che la provincia dell'Umbria non mancherà certo di mettersi d'accordo colla sorella di Roma; io non ne dubito affatto, perchè si tratta di un'opera pubblica di certa, incontrastabile importanza. In ogni caso, il Governo, se ne fosse mestieri, non mancherà di fare gli atti convenienti per agevolare gli accordi fra le due provincie, che valgano a troncare gli indugi. Ma se fosse altrimenti, e si dovesse procedere a forma della legge dell'11 luglio 1889, la quale è venuta molto provvidamente a levare un dubbio che prima esisteva sul diritto di rendere obbligatori i consorzi fra provincie; penso che la provincia di Roma potrà iniziare gli atti nella forma segnata dalla legge del 1889, colla certezza di trovare il concorso e l'adesione del Ministero.

Spero però, lo ripeto, che non farà mestieri di speciali sollecitazioni, anche ufficiose, per determinare un amichevole accordo, che faccia le veci del consorzio obbligatorio fra le due provincie che in ogni caso si dovrà facilmente costituire.

L'onorevole Mariotti può dunque fare assegnamento sull'opera efficace del Governo, e per parte mia, finchè starò seduto su questo banco, non mancherò di tener la data parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mariotti.

Senatore MARIOTTI. Ringrazio anzitutto il ministro delle sue parole e della promessa. Ma, o io non mi sono abbastanza spiegato, o mi è uscito di memoria un fatto, che doveva annunciare con maggior precisione, ed è che la Tiberina è stata dichiarata provinciale dal Consiglio di Roma.

Non sarà ancora pervenuta la pratica, come dicono al Ministero, perchè la legge vuole che le deliberazioni del Consiglio provinciale restino affisse per un mese in tutti i Comuni, ma la cosa è fatta.

Fatto il decreto che la classifichi fra le provinciali, ne rimarrebbe un altro, che cioè la Provincia si facesse iniziatrice del Consorzio. Ora essa si è fatta iniziatrice del Consorzio, o ne ha mandato domanda al Ministero. Lo riconoscerà come i regolamenti richiedono. Intanto ringrazio con molta soddisfazione il ministro.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. La dichiarazione di provincialità bisogna che emani per decreto reale; quindi ho potuto dire che manca ancora uno, anzi il principale degli estremi, che sta innanzi ad ogni altro.

Quanto alla domanda del consorzio, essa deve essere fatta, secondo le norme stabilite dall'art. 37 della legge generale sulle opere pubbliche, e queste non si possono mutare.

Comunque avvenga, una cosa sola posso promettere, ed è che si userà la massima solerzia perchè questa vertenza sia condotta innanzi e risolta con ogni maggiore sollecitudine.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti lo stanziamento del capitolo 74.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

|    |   |          |
|----|---|----------|
| 75 | Ricostruzione del ponte a Ronco dell'Oste sulla strada nazionale n. 36 (Piacenza) . . . . .   | 8,000 »  |
| 76 | Costruzione di due briglie fra i ponti 1 e 2 detti delle Bone sulla nazionale n. 37 (Parma) . . . . .   | 8,000 »  |
| 77 | Costruzione di due briglie in muratura con retrostante drenaggio per sostegno dell'altipiano delle caselle per impedire il rinnovarsi di frane nella strada nazionale n. 37 (Parma) . . . . . | 24,500 » |
| 78 | Ricostruzione del ponticello n. 27; opere di consolidamento dei tratti di accesso e sistemazione del burrone a valle del ponticello n. 25 della nazionale n. 55 (Avellino) . . . . .          | 26,200 » |
|    | <i>Da riportarsi</i> . . . . .  | 69,700 » |

LEGISLATURA XIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1895 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 LUGLIO 1895

|    |  |                    |
|----|--|--------------------|
|    | <i>Riporto</i> . . . . .   | 69,700 »           |
| 79 | Ricostruzione del ponte sui torrente Vandra nella strada nazionale n. 51 (Campobasso) . . . . .  | 20,000 »           |
| 80 | Concorso dello Stato nella spesa per l'allargamento della strada nazionale n. 44 nell'interno della borgata di Sant'Agata in Fossombrone . . . . .   | 22,000 »           |
| 81 | Completamento del viadotto per l'attraversamento nel torrente Frana nel tronco da Maredacqua al ponte Sinni nella strada nazionale n. 59 (Potenza) . . . . .   | 6,000 »            |
| 82 | Completamento della deviazione della strada nazionale n. 44 all'esterno del paese di Cantiano (Pesaro) . . . . .   | 4,100 »            |
| 83 | Completamento della rampa di accesso dalla strada nazionale n. 44 al paese di Cantiano (Pesaro) . . . . .  | 7,000 »            |
| 84 | Opere complementari nella deviazione e sistemazione della strada nazionale n. 17 nel chilometro 55 presso il Casino Boario (Brescia)   | 5,300 »            |
| 85 | Allacciamento della strada nazionale n. 17 deviata al chilometro 55 presso il Casino Boario alla strada provinciale di Valle di Scalve (Brescia) . . . . .   | 3,400 »            |
| 86 | Maggiore spesa dipendente dai lavori di variante della strada nazionale n. 44 nell'interno dello abitato di Scheggia. Transazione con l'ingegnere Serafini per danni ad una sua casa (Perugia) . . . . . | 1,500 »            |
| 87 | Completamento della variante di Barile nel tronco di Atella al Passo di Gaudiano della strada nazionale n. 55 (Potenza) . . . . .  | 10,500 »           |
| 88 | Completamento del viadotto nella rettificazione della traversa di San Marcello Pistoiese nella strada nazionale n. 40 (Firenze) . . . . .  | 22,000 »           |
| 89 | Completamento della casa cantoniera doppia in contrada Monsignore fra gli abitati di Ielsi e Gambatesa nella strada nazionale n. 52 (Campobasso) . . . . .   | 4,500 »            |
| 90 | Sistemazione del tratto fra la borgata Beguda ed il principio della rampa di accesso al nuovo ponte sul fiume Stura lungo metri 1361.75 nella strada nazionale n. 31 (Cuneo) . . . . .                   | 24,000 »           |
|    | <i>Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali<br/>e di strade provinciali sovvenute dallo Stato.</i>  | 200,000 »          |
|    | (Spese dipendenti da leggi speciali).  |                    |
| 91 | Strada nazionale Termini-Taormina (Catania) . . . . .<br>(Legge 30 marzo 1862, n. 517. Strada n. 70).  | <i>per memoria</i> |
|    | <i>Da riportarsi</i> . . . . .   | »                  |

LEGISLATURA XIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1895 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 LUGLIO 1895

|     |  |                    |
|-----|--|--------------------|
|     | <i>Riporto</i> . . . . .   | »                  |
| 92  | Strada nazionale Nicosia-Santo Stefano di Camastra (Messina) . . . . .<br>(Legge 30 marzo 1862, n. 517. Strada n. 71).   | <i>per memoria</i> |
| 93  | Strada nazionale Randazzo-Milazzo (Messina) . . . . .<br>(Legge 30 marzo 1862, n. 517. Strada n. 72).  | <i>per memoria</i> |
| 94  | Strada nazionale dal Gigliotto a Terranova di Sicilia (Caltanissetta) . . . . .<br>(Legge 30 marzo 1862, n. 517. Strada n. 74).  | <i>per memoria</i> |
| 95  | Costruzione di ponti attraverso i corsi d'acqua che intersecano la strada provinciale Messina-Catania (Messina) . . . . .<br>(Legge 30 marzo 1862, n. 517. Articolo 4).  | <i>per memoria</i> |
| 96  | Strada provinciale di 1 <sup>a</sup> serie da Corleto a Tricarico (Potenza) . . . . .<br>(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 6).   | <i>per memoria</i> |
| 97  | Strada provinciale di 2 <sup>a</sup> serie da Belvedere per Sant'Agata e Lungro alle Saline di Lungro (Cosenza) . . . . .<br>(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 8).                                       | 133,903 »          |
| 98  | Strada provinciale di 2 <sup>a</sup> serie dalla nazionale fra Cosenza e San Giovanni in Fiore per Longobucco a Rossano (Cosenza) . . . . .<br>(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 9).                     | 72,773 »           |
| 99  | Strada provinciale di 2 <sup>a</sup> serie dalla nazionale Silana fra San Giovanni in Fiore e Cutro per Parenti a Rogliano (Catanzaro) . . . . .<br>(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 10).               | <i>per memoria</i> |
| 100 | Strada nazionale della Valle d'Agri da Sapri, attraversando la nazionale delle Calabrie per Moliterno e Corleto, alla Marina di Montalbano (Potenza) . . . . .<br>(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 58). | <i>per memoria</i> |
| 101 | Strada nazionale della Sila da Cosenza per S. Giovanni in Fiore e Cutro a Cotrone (Catanzaro) . . . . .<br>(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 61).  | <i>per memoria</i> |
| 102 | Strada nazionale da Sapri al Jonio (Potenza) . . . . .<br>(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 59).   | 374,700 »          |
| 103 | Strada nazionale da Giulianuova a Sparanise per Aquila (Teramo) . . . . .<br>(Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 48).  | 87,050 »           |
| 104 | Strada nella vallata del Sangro, da Castel di Sangro a Torino del Sangro (Campobasso) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 1).   | <i>per memoria</i> |
| 105 | Strada nella vallata del Sangro, da Castel di Sangro a Torino del Sangro (Chieti) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 1).   | <i>per memoria</i> |
|     | <i>Da riportarsi</i> . . . . .   | 668,426 »          |

|     |  |                    |
|-----|--|--------------------|
|     | <i>Riporto</i> . . . . .   | 668,426 »          |
| 106 | Strada per Bosco Martese, da Teramo a raggiungere la strada di 1 <sup>a</sup> serie Aquila-Ascoli (Teramo) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 2).  | <i>per memoria</i> |
| 107 | Strada per Bosco Martese, da Teramo a raggiungere la strada 1 <sup>a</sup> serie Aquila-Ascoli (Ascoli) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 2).   | <i>per memoria</i> |
| 108 | Traversata dell'Appennino fra Plati e Santa Cristina (Reggio Calabria)<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 4).  | <i>per memoria</i> |
| 109 | Traversata dell'Appennino fra Giffone e Cinquefrondi a Mammola (Reggio Calabria) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 4).  | <i>per memoria</i> |
| 110 | Strada da Mongiana per Fabrizia e Croceferrata a Grotteria (Reggio Calabria) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 5).  | <i>per memoria</i> |
| 111 | Strada da Nicastro alla marina di Santa Eufemia (Catanzaro) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 6).   | <i>per memoria</i> |
| 112 | Strada da un punto della nazionale n. 57, presso Soveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso Santa Severina (Catanzaro) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 7).  | <i>per memoria</i> |
| 113 | Strada da San Giovanni in Fiore a Cariati (Cosenza) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 8).   | <i>per memoria</i> |
| 114 | Strada da Cuccaro a Sanza sulla nazionale di Val d'Agri (Salerno) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 10).  | <i>per memoria</i> |
| 115 | Strada dalla nazionale delle Puglie dopo Ariano nel sito detto Serralunga alla provinciale di Melfi (Avellino) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 12).   | <i>per memoria</i> |
| 116 | Strada da Petrella per Palata alla ferrovia (Campobasso) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 13).   | 245,502 »          |
| 117 | Strada Isernia-Atina-Roccasecca (Campobasso) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 14).   | 189,298 »          |
| 118 | Strada Isernia-Atina-Roccasecca (Caserta) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 14).  | <i>per memoria</i> |
| 119 | Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone, per Forlì, Roccasicura e Cerro (Campobasso) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 15). | 269,683 »          |
|     | <i>Da riportarsi</i> . . . . .   | 1,372,909 »        |

LEGISLATURA XIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1895 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 LUGLIO 1895

|     |  |                    |
|-----|--|--------------------|
|     | <i>Riporto</i> . . . . .   | 1,372,909 »        |
| 120 | Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone, per Forlì, Roccasicura e Cerro (Chieti) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 15). | <i>per memoria</i> |
| 121 | Strada da Capestrano per Forca di Penne alla provinciale Chieti-Teramo (Aquila) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 16).  | <i>per memoria</i> |
| 122 | Strada da Capestrano per Forca di Penne alla provinciale Chieti-Teramo (Teramo) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 16).  | <i>per memoria</i> |
| 123 | Strada del Vomano da Montorio per Forcella alla Ferrovia (Teramo)<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 17).  | <i>per memoria</i> |
| 124 | Strada dalla Madonnuzza di Petralia, sulla nazionale Termini-Taormina, alla provinciale Messina-Montagne sotto Calascibetta (Caltanissetta)<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 19).  | 3,200 »            |
| 125 | Strada da Trapani per Castelvetrano all'incontro della provinciale di Porto Empedocle presso Montallegro (Trapani) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 20).   | <i>per memoria</i> |
| 126 | Strada da un punto della nazionale Appulo-Lucana sotto Albano, per Trivigno, alla provinciale di 1 <sup>a</sup> serie Brienza-Montemurro sotto Marisconuovo (Potenza) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 21).                | <i>per memoria</i> |
| 127 | Strada dalla traversa di Plati a Bagaladi (Reggio Calabria) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 22).  | 70,044 »           |
| 128 | Strada da Chiaravalle a Guardavalle (Catanzaro) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 23).  | <i>per memoria</i> |
| 129 | Strada da Porto Santa Venere per Briatico fino a raggiungere la provinciale di Tropea (Catanzaro) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 25).  | <i>per memoria</i> |
| 130 | Strada dai Coraci alla nazionale Silana attraversando presso Fontana di Piazza la provinciale Rogliano-Parenti (Cosenza) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 27).   | <i>per memoria</i> |
| 131 | Strada da Mormanno per Papisidero a Scalea (Cosenza) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 28).   | <i>per memoria</i> |
| 132 | Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Cosenza) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 29).   | 93,666 »           |
| 133 | Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Potenza) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 29).   | <i>per memoria</i> |
|     | <i>Da riportarsi</i> . . . . .   | 1,539,819 »        |

|     |   |                    |
|-----|---|--------------------|
|     | <i>Riporto</i> . . . . .  | 1,539,819 »        |
| 134 | Strada da Rocca d'Aspide per Bellosguardo a Sant'Angelo Fasanella (Salerno) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 31).   | 262,725 »          |
| 135 | Strada da Amalfi per Positano a Meta sulla linea de Castellammare a Sorrento (Salerno) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 32).  | <i>per memoria</i> |
| 136 | Strada da Amalfi per Positano a Meta sulla linea da Castellammare a Sorrento (Napoli) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 32).   | <i>per memoria</i> |
| 137 | Strada da Sarno per Bracigliano a Forino (Salerno) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 33).  | <i>per memoria</i> |
| 138 | Strada da Sarno per Bracigliano a Forino (Avellino) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 33).   | <i>per memoria</i> |
| 139 | Strada da Paternopoli per Montella verso Acerno (Salerno) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 34).   | <i>per memoria</i> |
| 140 | Strada della Baronìa che partendo da Grottaminarda va ad incontrare la provinciale di Melfi (Avellino) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 35).  | <i>per memoria</i> |
| 141 | Strada da Foiano per Montefalcone, Ginestra, Castelfranco, alla stazione ferroviaria di Savignano-Greci (Benevento) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 37).   | <i>per memoria</i> |
| 142 | Strada da Centocelle al Fortore e suo prolungamento fino all'Appulo Sannitica (Campobasso) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521, strada n. 39).  | <i>per memoria</i> |
| 143 | Strada da Pietracatella a Campomarino (Campobasso) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 40).  | 199,820 »          |
| 144 | Strada in prolungamento di quella del Trigno da Trivento a Campobasso per Torella e Castropignano, e sua diramazione da Torella alla comunale di Frosolone (Campobasso) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 41). | <i>per memoria</i> |
| 145 | Strada da Guilmi alla stazione di Casalbordino (Chieti) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 42).   | <i>per memoria</i> |
| 146 | Strada dal Vomano sotto Forcella a Penne per Bisenti e Bacucco e sua diramazione Bisenti-Elice-Marina (Teramo) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 45).  | <i>per memoria</i> |
| 147 | Strada da Opi per Forca d'Acero a San Donato (Aquila) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 46).   | <i>per memoria</i> |
|     | <i>Da riportarsi</i> . . . . .  | 2,002,364 »        |

|     |  |                                |                    |
|-----|--|--------------------------------|--------------------|
|     |  | <i>Riporto</i> . . . . .       | 2,002,364 »        |
| 148 | Strada da Opi per Forca d'Acero a San Donato (Caserta) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 46).   |                                | <i>per memoria</i> |
| 149 | Strada dalla Marsicana presso Cerchio ad Alfedena (Aquila) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 47).   |                                | <i>per memoria</i> |
| 150 | Strada da Santa Lucia nel Cicolano per la Valle del Salto a Rieti, e<br>diramazione da Santa Lucia per i Prati di Castiglione, la Sella di<br>Acquafredda-Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo alla nazionale<br>Aquila-Teramo (Aquila) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 48). |                                | <i>per memoria</i> |
| 151 | Strada da Santa Lucia nel Cicolano per la Valle del Salto a Rieti e<br>diramazione da Santa Lucia per i Prati di Castiglione, la Sella di<br>Acquafredda-Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo alla nazionale<br>Aquila-Teramo (Perugia) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 48). |                                | <i>per memoria</i> |
| 152 | Strada dalla Barca dei Monaci a Raddusa (Catania) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 49).  |                                | <i>per memoria</i> |
| 153 | Strada da Lercara a Chiusa per la Filaga (Palermo). . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 50).  |                                | <i>per memoria</i> |
| 154 | Strada da Francavilla a Lama dei Peligni per Semivicoli e Penne<br>(Chieti) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 52).  |                                | <i>per memoria</i> |
| 155 | Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Messina)<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 53).   |                                | <i>per memoria</i> |
| 156 | Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Catania)<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 53).   |                                | <i>per memoria</i> |
| 157 | Strada da Sant'Agata all'incontro della nazionale Termini-Taormina<br>(Messina) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 54).  |                                | <i>per memoria</i> |
| 158 | Strada da Rotonda per Viggianello alla nazionale del Sinni presso<br>Favale (Potenza) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 55).  |                                | <i>per memoria</i> |
| 159 | Strada delle Radici, da Sassuolo alle Radici in Val di Secchia (Reg-<br>gio Emilia) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 57).  |                                | <i>per memoria</i> |
| 160 | Strada dalla nazionale Pontebbana presso i Piani di Portis, per Tol-<br>mezzo, Rigolato, Sappada, a Santo Stefano Montecroce (Udine) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 58).   |                                | <i>per memoria</i> |
|     |  | <i>Da riportarsi</i> . . . . . | 2,002,364 »        |

LEGISLATURA XIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1895 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 LUGLIO 1895

|     |  |                    |
|-----|--|--------------------|
|     | <i>Riporto</i> . . . . .   | 2,002,364 »        |
| 161 | Strada dalla nazionale Pontebbana, presso i Piani di Portis per Tolmezzo, Rigolato, Sappada a Santo Stefano Montecroce (Belluno) .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 58).                               | <i>per memoria</i> |
| 162 | Diramazione della strada n. 58 da Villa Santina per Ampezzo-Lorenzago ed Auronzo al Monte Mesurino (Tronco Socchieve-Ampezzo e Ponte sul Fella (Udine) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 59). | <i>per memoria</i> |
| 163 | Diramazione della strada nazionale n. 58 da Villa Santina per Ampezzo, Lorenzago ed Auronzo, al Monte Mesurino (Belluno) . . . . .<br>(Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 59).                               | <i>per memoria</i> |
| 164 | Rettificazione e sistemazione della strada nazionale degli Abruzzi (Aquila)<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 1).  | <i>per memoria</i> |
| 165 | Rettificazione della strada nazionale d' Alemagna da Fortogna a Lengarone (Belluno) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 2).  | <i>per memoria</i> |
| 166 | Rettificazione della strada nazionale da Bologna a Firenze detta delle Filigare nel tratto fra Predosa e Sabbioni (Bologna) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 3).                          | <i>per memoria</i> |
| 167 | Riparazione alla strada nazionale del Tonale a Vezza d' Oglio e ricostruzione del ponte sul torrente Vallo-grande (Brescia) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 4).                          | <i>per memoria</i> |
| 168 | Trasporto della nazionale del Tonale alla traversata di Pontagna (Brescia) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 6).   | 21,305 »           |
| 169 | Ponte sul Flumendosa per la nazionale Orientale (Cagliari) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 8).   | <i>per memoria</i> |
| 170 | Sistemazione di frane lungo la strada nazionale Appulo-Sannitica (Campobasso) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 10).   | <i>per memoria</i> |
| 171 | Lavori di difesa alla strada nazionale Termini-Taormina contro le acque del torrente Pisciaro (Catania) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 13).   | <i>per memoria</i> |
| 172 | Opere di consolidamento nei tratti 3° e 4° della strada nazionale Termini-Taormina (Catania) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 14).  | <i>per memoria</i> |
| 173 | Deviazione della strada nazionale Angitola-Soverato tra i ponti Chiontillo ed Abate (Catanzaro) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 16).   | <i>per memoria</i> |
|     | <i>Da riportarsi</i> . . . . .   | 2,023,669 »        |

|     |   |                    |
|-----|---|--------------------|
|     | <i>Riporto</i> . . . . .  | 2,023,669 »        |
| 174 | Ponte sul Coscile disalveato. Strada nazionale n. 62 delle Calabrie (Cosenza) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 18).  | 15,180 »           |
| 175 | Ricostruzione del ponte in legno sul torrente Gesso, lungo la strada nazionale Cuneo-Ventimiglia presso Borgo San Dalmazzo (Cuneo) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 19).   | <i>per memoria</i> |
| 176 | Rettificazione della strada nazionale Firenze-Ancona fra Ponte S. Salvatore e Portone Pio (Macerata) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 23).   | <i>per memoria</i> |
| 177 | Rettificazione della strada nazionale Spezia-Cremona fra il ponte Muraccio e la rampa d'accesso al ponte Capiro (Massa) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 24).  | <i>per memoria</i> |
| 178 | Rettificazione della strada nazionale n. 44 fra il ponte di Campolungo e quello della Foce (Perugia) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 26).   | <i>per memoria</i> |
| 179 | Ponte sul Burano lungo la strada nazionale Flaminia n. 44 (Pesaro) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 27).   | <i>per memoria</i> |
| 180 | Rettificazioni e sistemazioni per le strade nazionali del Piccolo e Grande San Bernardo (Torino) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 33).   | 85,844 »           |
| 181 | Ponte sull'Adige sulla strada nazionale Mantova-Monselice (Verona) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 35).   | <i>per memoria</i> |
| 182 | Allargamento del ponte della ferrovia sul Po presso Valenza per servizio di strada ordinaria (Alessandria) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 6).   | <i>per memoria</i> |
| 183 | Strada appenninica, dalla nazionale del Tanaro alla nazionale della Trebbia (Tronco Casella-Bromia-Molini di Montoggio) (Genova) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 9).   | <i>per memoria</i> |
| 184 | Strada da presso Badia Tedalda sulla provinciale Sestinese pel Marecchia a Mercatino di Talamello sulla provinciale Feltresca (Tronco da Sestino a Badia Tedalda (Arezzo) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 22). | <i>per memoria</i> |
| 185 | Strada da Sarsina per la valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano (Tronco da Capo Trave a Pieve Santo Stefano) (Arezzo) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 23).             | <i>per memoria</i> |
| 186 | Strada di Val d'Aso, dalla provinciale appenninica presso Comunanza alla stazione ferroviaria di Pedaso, con ponte sul fiume Aso  |                    |
|     | <i>Da riportarsi</i> . . . . .  | 2,124,693 »        |

|     |  |                    |
|-----|--|--------------------|
|     | <i>Riporto</i> . . . . .   | 2,124,693 »        |
|     | (Tronco dal Fosso Inferno alla sponda destra del torrente Indaco (Ascoli) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 25).  | <i>per memoria</i> |
| 187 | Ponti sul Reno al passo del Gallo presso Malalbergo ed al passo di San Prospero presso Poggio Renatico (Rampe d'accesso e travata metallica per il ponte al passo di San Prospero presso Poggio Renatico) (Ferrara) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 39).  | 118,600 »          |
| 188 | Strada dal Burrone Contrasto a Terranova con diramazione sopra Butera (Caltanissetta) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 58).   | <i>per memoria</i> |
| 189 | Ponte sull'Imera lungo la strada da Vigne Vanasco per Riesi, Sommatino e Delia (Caltanissetta) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 59).   | <i>per memoria</i> |
| 190 | Strada da Mazzarino alla nazionale Piazza Terranova (Caltanissetta) .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 60).  | <i>per memoria</i> |
| 191 | Ponte sull'Imera meridionale al passo Besaro tra Caltanissetta e Pietra Perzia sulla linea da Caltanissetta per la Madonna della Noce a Fondaco Canne (Caltanissetta) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 64).  | <i>per memoria</i> |
| 192 | Strada da Palma di Montechiaro per Licata a Terranova (Tronco dal burrone Portella a Licata) (Girgenti) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 66).  | <i>per memoria</i> |
| 193 | Strada da Agnone a Castel di Sangro (Tronchi da Capracotta alla contrada Civitella e da San Pietro Avellana alla provinciale Sangrina) (Campobasso) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 70).  | <i>per memoria</i> |
| 194 | Strada dalla provinciale Garibaldi al Piano di Salcito pei pressi di Lucito, Castel Bottaccio e Lupara a Larino, e per Ururi al confine della Capitanata verso Serracapriola, colle diramazioni per Montagano, per Guardialfiera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata (Ponti sul Biferno detti Liscione e Gravellina e tronchi Castelbottaccio-Lupara; ponte Liscione-Larino, nazionale Sannitica; provinciale (già nazionale) Sannitica-Ururi (1° tratto); Montagano-Vallocchia Natiello; Vallocchia Natiello-Ponticello n. 7 della già comunale di Limosano; Guardialfiera-Casacalenda e Colletorto provinciale di Cerrosecco) (Campobasso) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 73). | 110,575 »          |
| 195 | Strada dal Ponte sul Trigno fra Tuffillo e Montemitro per la Buffaloria di San Felice Slavo, Acquaviva, Larino, Montorio, Montelongo per   |                    |
|     | <i>Da riportarsi</i> . . . . .   | 2,353,868 »        |

LEGISLATURA XIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1895 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 LUGLIO 1895

|     |  |                    |
|-----|--|--------------------|
|     | <i>Riporto</i> . . . . .   | 2,353,868 »        |
|     | Rotello e Serracapriola, per accedere alla stazione ferroviaria di Chienti (Tronco da Montorio a Montelongo) (Campobasso) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 78).  | 162,550 »          |
| 196 | Strada dalla provinciale di Cerrosecco in Bonefro per Santa Croce di Magliano alla Capitanata (Tronco da Bonefro a Santa Croce di Magliano (Campobasso) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 79).  | <i>per memoria</i> |
| 197 | Completamento della strada di comunicazione diretta fra i circondari di Frosinone e Gaeta nei tenimenti di Vallecorsa e Lenola (Tronco dalla provinciale di Fondi alla Sella Quercia del Monaco, confine con Roma) (Caserta) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 81). | <i>per memoria</i> |
| 198 | Completamento della strada di comunicazione diretta tra i circondari di Frosinone e Gaeta nei tenimenti di Vallecorsa e Lenola (Tronco dall'osteria di Castro al confine con Caserta (Roma) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 81).                                  | 390,350 »          |
| 199 | Strada dalla stazione di San Valentino alla provinciale di serie fra Casale in Contrada e Pretoro (Chieti) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 99).   | 164,755 »          |
| 200 | Strada da Porlezza ad Oria (Tronco da Porlezza a Cima) (Como) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 106).   | <i>per memoria</i> |
| 201 | Strada da Cosenza per Aprigliano ed Acqua del Prete alla provinciale Coraci e nazionale Silana presso Acqua del Corvo, con diramazione da Aprigliano a Pian del Lago (Tronco da Aprigliano al fiume Craticello) (Cosenza) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 111).   | <i>per memoria</i> |
| 202 | Strada da Coraci sulla nazionale per Scigliano, pressi di Altilia, Malito, Grimaldi, Aiello e Serra d'Aiello alla ferrovia Eboli-Reggio (Cosenza) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 114).   | <i>per memoria</i> |
| 203 | Strada dalla stazione ferroviaria Rende-San Fili, passando per San Pietro e Castiglione, alla nazionale Silana (Tronco dal fiume Crati a Rende San Fili) (Cosenza) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 115).  | 100,000 »          |
| 204 | Strada dalla provinciale Rotonda-Valsinni nei pressi di Oriolo alla stazione di Amendolara (Ponte sul Sarmento e tratti d'accesso) (Potenza) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 117).  | 125,750 »          |
| 205 | Strada litoranea Tirrena da Sapri al confine di Catanzaro (Tronchi da Capo Bonifati a Cetraro; da Acquappesa al Ponte Bagni di Guardia;  |                    |
|     | <i>Da riportarsi</i> . . . . .   | 3,297,273 »        |

LEGISLATURA XIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1895 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 LUGLIO 1895

|     |   |                    |
|-----|---|--------------------|
|     | <i>Riporto</i> . . . . .  | 3,297,273 »        |
|     | da Paola a San Lucido; dal fiume Fabiano alla Marina di Longobardi, e traversa di Amantea) (Cosenza) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 118).   | 268,475 »          |
| 206 | Ponte sul Po lungo la provinciale Cremona-Piacenza e relative opere di difesa (Cremona) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 121).  | <i>per memoria</i> |
| 207 | Ponti sul Magra e sul Vara, per le comunicazioni interprovinciali di Genova con Massa e coll'Emilia (Ponte sul Vara) (Genova) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 142).  | <i>per memoria</i> |
| 208 | Ponti sul Magra e sul Vara, per le comunicazioni interprovinciali di Genova con Massa e coll'Emilia (Ponte sul Magra) (Massa) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 142).  | 158,620 »          |
| 209 | Strada dalla stazione di Cammarata a Santo Stefano Quisquina (Tronco da San Giovanni in Gemini a Santo Stefano Quisquina) (Girgenti) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 147).   | 29,000 »           |
| 210 | Strada da Ribera sulla provinciale di serie Porto Empedocle-Castelvetrano alla provinciale di Chiusa Sclafani, oltre il torrente San Carlo (Tronco dalla intercomunale Lucca-Villafranca a Calamonaci, e ponte interprovinciale sul torrente San Carlo) (Girgenti) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 151).   | <i>per memoria</i> |
| 211 | Completamento della strada dalla Marina di Marciana a quella di Portoferraio, Porto Longone e Rio Marina (Livorno) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 155).   | <i>per memoria</i> |
| 212 | Strada da Giardini per Francavilla alla nazionale Randazzo-Milazzo (Tronco dalla Scala di Gaggi al torrente Favara) (Messina) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 163).  | <i>per memoria</i> |
| 213 | Strada da Castoreale per Mandanici alla Marina di Santa Teresa di Riva (Tronco Mandanici-Roccalumera e traversa di Mandanici) (Messina) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 164).  | 86,975 »           |
| 214 | Strada da Sant'Agata di Militello pei pressi di Alcara li Fusi, Longi, Galati, Ucria e Raccuia alla provinciale Patti-Randazzo (Tronchi da Sant'Agata di Militello a Militello Rosmarino e da Ucria alla provinciale Patti-Randazzo in contrada Favoscuro) (Messina) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 165). | 366,250 »          |
| 215 | Completamento della provinciale Patti-Randazzo, con diramazione alla provinciale Messina-Marine per i comuni di Montalbano, Basicò e Furnari (Tronchi da Montalbano d'Elicona a Sella Sant'Elia da Blaida a Partella Renazzo e traversa di Furnari) (Messina) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 166).        | 406,705 »          |
|     | <i>Da riportarsi</i> . . . . .  | 4,613,298 »        |

LEGISLATURA XIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1895 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 LUGLIO 1895

|     |   |                                |                    |
|-----|---|--------------------------------|--------------------|
|     |   | <i>Riporto</i> . . . . .       | 4,613,298 »        |
| 216 | Strada da Castellammare per Gragnano, Pimonte ed Agerola all'incontro della provinciale Amalfi-Positano-Meta (Tronco da Resicco al Traforo; rivestimento della galleria di Agerola e da Pianillo al confine con Salerno) (Napoli) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 172).  |                                | <i>per memoria</i> |
| 217 | Ponte sulla Dora Baltea presso Verolengo (Novara) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 179).  |                                | <i>per memoria</i> |
| 218 | Ponte sul Taro sulla provinciale Parma-Cremona (Parma) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 186).   |                                | <i>per memoria</i> |
| 219 | Strada dalla nazionale di Rieti per Labro e Morro al confine provinciale verso Leonessa (Perugia) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 193).  |                                | <i>per memoria</i> |
| 220 | Strada dall'Orviniense per Poggio Mojano e pei pressi di Percile e Roccagiovine alla Sublacense presso Vicovaro (Tronchi dalla provinciale Valeria Sublacense al confine di Perugia) (Roma) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 203).  |                                | 155,970 »          |
| 221 | Strada Orte Amelia e ponte sul Tevere (Tronco da Amelia al confine con Roma) (Perugia) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 204).   |                                | <i>per memoria</i> |
| 222 | Strada Orte-Amelia e ponte sul Tevere (Tronco dal confine di Perugia alla prima risvolta sotto Orte, con ponte sul Tevere (Roma)<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 204).   |                                | 126,350 »          |
| 223 | Strada dalla nazionale dell'Agri per Stigliano alla provinciale Potenza-Spinazzola per Montepeloso, con ponte sul Basento (Tronchi dalla nazionale dell'Agri alla traversa di Accettura; dalla Sella Petto di Triglio alla comunale di Garaguso; dal passaggio a livello presso la stazione di Grassano alla nazionale Appulo-Lucana, e ponte sul Basento) (Potenza) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 209). |                                | <i>per memoria</i> |
| 224 | Prolungamento della strada Montemurro-Brienza, da presso Brienza per Sant'Angelo le Fratte alla stazione di Romagnano (Potenza)<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 212).  |                                | <i>per memoria</i> |
| 225 | Strada da Moliterno alla nazionale del Sinni fra Latronico e Lauria (Tronco dalla piazza di Moliterno al fiume Maglie) (Potenza) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 213).   |                                | 25,285 »           |
| 226 | Prolungamento della strada Brienza-Montemurro fino all'incontro della Potenza-Sant'Arcangelo verso Armento (Tronco dalla provinciale Potenza-Sant'Arcangelo alla Piazza Aicella nell'abitato di Armento) (Potenza) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 214).   |                                | <i>per memoria</i> |
|     |   | <i>Da riportarsi</i> . . . . . | 4,920,903 »        |

|     |  |                    |
|-----|--|--------------------|
|     | <i>Riporto</i> . . . . .   | 4,920,903 »        |
| 227 | Strada da un punto dell'Appulo-Lucana fra Grottole e Miglionico con ponte sul Basento, alla stazione di Ferrandina (Tronchi, da presso Miglionico alla comunale obbligatoria di Ferrandina e ponte sul Basento) (Potenza) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 215). | <i>per memoria</i> |
| 228 | Strada dalla nazionale delle Calabrie verso Padula alla Brienza-Montemurro (Tronco dall'abitato di Tramutola al Vallone Abete) (Potenza) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 233. Elenco III, n. 216).  | <i>per memoria</i> |
| 229 | Strada dalla nazionale delle Calabrie verso Padula alla Brienza-Montemurro (Tronchi dal Vallone Abete alla nazionale delle Calabrie) (Salerno) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 216).  | <i>per memoria</i> |
| 230 | Strada da Laurito sulla provinciale di serie Cuccaro-Sanza per Castel Ruggiero a Torre Orsaia ed alla provinciale di serie Caselle in Pittari-Scario (Tronco dal Faraone a Torre Orsaia) (Salerno) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 225).                        | 31,600 »           |
| 231 | Linea litoranea fra la Marina di Castellabate e quella di Casalicchio (Salerno) . . . . .<br>(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 226).   | 37,850 »           |
| 232 | Strada dalla nazionale n. 51 <i>bis</i> per Santo Stefano a Montecroce di Comelico (Belluno) . . . . .<br>(Legge 9 luglio 1883, n. 1506. Strada n. 1).   | <i>per memoria</i> |
| 233 | Strada da Arten per Fonzaso a Pontet di Montecroce, confine dello Stato austro-ungarico (Belluno) . . . . .<br>(Legge 9 luglio 1883, n. 1506. Strada n. 8).  | <i>per memoria</i> |
| 234 | Strada da Cuneo a Prazzo (Cuneo) . . . . .<br>(Legge 9 luglio 1883, n. 1506. Strada n. 29).  | <i>per memoria</i> |
| 235 | Sussidio dello Stato per le strade di 3 <sup>a</sup> serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521 . . . . .   | <i>per memoria</i> |
| 236 | Concorso dello Stato per le strade di cui nell'Elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle provincie direttamente . . . . .   | 1,000,000 »        |
| 237 | Assegni fissi mensili al personale del Genio civile addetto ai lavori stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888 . . . . .   | 21,000 »           |
| 238 | Indennità di trasferte al personale del Genio civile addetto ai lavori stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888 . . . . .  | 124,000 »          |
| 239 | Assegni mensili al personale straordinario addetto ai lavori stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888 . . . . .  | 190,000 »          |
|     | <i>Da riportarsi</i> . . . . .   | 6,325,353 »        |

LEGISLATURA XIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1895 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 LUGLIO 1895

|     |  |             |
|-----|--|-------------|
|     | <i>Riporto</i> . . . . .   | 6,325,353 » |
| 240 | Indennità di trasferte e competenze diverse variabili al personale straordinario addetto ai lavori stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888 . . . . .  | 35,000 »    |
|     |  | 6,360,353 » |
| 241 | Spese di stampa ed eventuali per le relazioni sui servizi stradali . . . . .   | 2,000 »     |
|     | <i>Sussidi per le strade comunali obbligatorie.</i>  |             |
| 242 | Sussidi ai comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613 e 12 giugno 1892, n. 267) . . . . .  | 1,426,360 » |
| 243 | Indennità di trasferte e competenze diverse variabili al personale straordinario addetto al servizio delle strade comunali obbligatorie . . . . .  | 1,000 »     |
| 244 | Spese di stampa ed eventuali per il servizio delle strade comunali obbligatorie . . . . .  | 1,500 »     |
| 245 | Indennità di trasferte al personale del Genio civile addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie . . . . .   | 1,000 »     |
| 246 | Retribuzione mensile al personale straordinario addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie . . . . .  | 70,140 »    |
|     |  | 1,500,000 » |
|     | <i>Acque.</i>  |             |
|     | <i>Sistemazione dei principali fiumi veneti (Legge 24 luglio 1887, n. 4805). Completamento delle sistemazioni dei fiumi: Reno ed influenti, Gorzone, Brenta, Bacchiglione, Aterno e Sagittario (Legge 6 agosto 1893, n. 455, e sistemazione del fiume Tevere (Legge 2 luglio 1890, n. 6936) (Spese ripartite).</i> |             |
| 247 | Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria dopo i disastri causati dalle piene del 1882 (Legge 24 luglio 1887, n. 4805) (Spesa ripartita) . . . . .  | 1,150,000 » |
| 248 | Personale addetto ai lavori per la sistemazione dei principali fiumi veneti dipendenti dalla legge 24 luglio 1887, n. 4805. - Indennità fisse mensili e di trasferte al personale del genio civile; assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale di sorveglianza e straordinario . . . . .    | 50,000 »    |
|     | <i>Da riportarsi</i> . . . . .   | 1,200,000 » |

|     |   |             |
|-----|---|-------------|
|     | <i>Riporto</i> . . . . .  | 1,200,000 » |
| 249 | Completamento della sistemazione del fiume Reno e suoi influenti indicato all'articolo 1 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455 (Spesa ripartita) . . . . .   | 275,000 »   |
| 250 | Completamento della sistemazione dei fiumi Gorzone, Brenta e Bacchiglione indicato al n. 2 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455 (Spesa ripartita) . . . . .   | 185,000 »   |
| 251 | Personale addetto ai lavori di completamento delle sistemazioni dei fiumi: Reno e suoi influenti, Gorzone, Brenta e Bacchiglione, indicati ai numeri 1 e 2 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455 - Assegni, trasferte e competenze diverse al personale ordinario e straordinario del Genio civile . . . . . | 40,000 »    |
| 252 | Quota a carico dello Stato nella spesa per lavori di sistemazione del Tevere (Legge 2 luglio 1890, n. 6936) (Spesa ripartita) . . . . .   | 2,075,500 » |
| 253 | Personale addetto ai lavori di sistemazione del Tevere dipendenti dalla legge 2 luglio 1890, n. 6936 - Assegni, trasferte e competenze diverse al personale ordinario e straordinario del genio civile . . . . .  | 112,000 »   |
|     | <i>Spese comuni ad acque e strade.</i>  | 3,887,500 » |
| 254 | Concorsi e sussidi ad opere stradali ed idrauliche provinciali, comunali e consortili distrutte o danneggiate dalle piene dell'autunno 1889 (legge 20 luglio 1890, n. 7018 e legge 30 dicembre 1892, n. 734) (Spesa ripartita) . . . . .  | 100,000 »   |
|     | <i>Bonifiche.</i>   |             |
|     | <i>Bonificazioni dipendenti da antichi editti.</i>  |             |
| 255 | Lago di Bientina . . . . .  | 35,000 »    |
| 256 | Stagni di Vada e Collemezzano . . . . .   | 3,000 »     |
| 257 | Bacino inferiore del Volturno e Bagnoli . . . . .   | 830,000 »   |
| 258 | Paludi di Napoli, Volla e contorni . . . . .  | 90,000 »    |
| 259 | Torrenti di Somma e Vesuvio . . . . .   | 120,000 »   |
| 260 | Torrente di Nola . . . . .  | 100,000 »   |
| 261 | Regi Lagni . . . . .  | 80,000 »    |
|     | <i>Da riportarsi</i> . . . . .  | 1,258,000 » |

LEGISLATURA XIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1895 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 LUGLIO 1895

|  |  |                      |                    |
|--|--|----------------------|--------------------|
|  |  | <i>Riporto</i>       | 1,258,000 »        |
| 262  | Bacino Nocerino . . . . .  |                      | 113,500 »          |
| 263  | Agro Sarnese . . . . .   |                      | 105,000 »          |
| 264  | Bacino del Sele . . . . .  |                      | 120,000 »          |
| 265  | Vallo di Diano . . . . .   |                      | 100,000 »          |
| 266  | Piana di Fondi a Monte San Biagio . . . . .  |                      | 100,000 »          |
| 267  | Lago Salpi . . . . .   |                      | 47,000 »           |
| 268  | Salina e Salinella di San Giorgio sotto Taranto . . . . .  |                      | 8,600 »            |
| 269  | Agro Brindisino . . . . .  |                      | 4,000 »            |
| 270  | Bonificazioni Pontine - Concorso dello Stato al quarto della spesa . . . . .                                   |                      | 30,000 »           |
| 271  | Bonificazione delle valli grandi veronesi ed ostigliesi - Concorso dello Stato al decimo della spesa . . . . . |                      | 500 »              |
| <i>Nuovi lavori di bonificazioni - Leggi 23 luglio 1881, n. 333, e 30 dicembre 1888, n. 5879 e 30 dicembre 1892, n. 734 (Spese ripartite).</i> |  |                      |                    |
| 272  | Maremma Toscane . . . . .  |                      | 400,000 »          |
| 273  | Bientina . . . . .   |                      | 400,000 »          |
| 274  | Burana . . . . .   |                      | <i>per memoria</i> |
| 275  | Agro Romano . . . . .  |                      | <i>per memoria</i> |
| 276  | Orbetello . . . . .  |                      | 100,000 »          |
| 277  | Macchia della Tavola - Valle del Crati . . . . .   |                      | 300,000 »          |
| 278  | Paludi Lisimelie . . . . .   |                      | 150,000 »          |
| 279  | Paludi di Mondello . . . . .   |                      | 338,500 »          |
| 280  | Paludi di Policastro . . . . .   |                      | 10,000 »           |
| 281  | Marina di Catanzaro . . . . .  |                      | 10,000 »           |
| 282  | Lago di Acquafondata . . . . .   |                      | 5,000 »            |
|  |  | <i>Da riportarsi</i> | 3,600,100 »        |

LEGISLATURA XIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1895 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 LUGLIO 1895

|     |   |                    |
|-----|---|--------------------|
|     | <i>Riporto</i> . . . . .  | 3,600,100 »        |
| 283 | Agro Telesino . . . . .   | 9,000 »            |
| 284 | Valle di Cervaro e Candelaro . . . . .  | 220,000 »          |
| 285 | Sussidi e concorsi per bonifiche, giusta il n. 15 della tabella <i>D</i> annessa alla legge 23 luglio 1881, n. 333 . . . . .  | 65,000 »           |
|     | <i>Nuove bonifiche - Leggi 25 giugno 1882, n. 869 e 4 luglio 1886, n. 3962.</i>   |                    |
| 286 | Nuove bonifiche a senso della legge 25 giugno 1882, n. 869 (serie 3 <sup>a</sup> )  | <i>per memoria</i> |
| 287 | Nuove bonifiche a senso delle leggi 4 luglio 1886 n. 3962 (serie 3 <sup>a</sup> ) e 6 agosto 1893, n. 463 . . . . .   | 600,000 »          |
| 288 | Concorso dello Stato alle opere della bonificazione interprovinciale di Burana concesse al relativo consorzio con la legge 30 dicembre 1892, n. 736, 2 <sup>a</sup> annualità . . . . .   | 522,000 »          |
| 289 | Studi relativi a bonifiche nuove, a senso delle leggi 25 giugno 1882, n. 869 e 4 luglio 1886, n. 3962 (serie 3 <sup>a</sup> ) . . . . .   | 10,000 »           |
|     | <i>Spese generali per le bonifiche.</i>   |                    |
| 290 | Spese per eventuali sussidi a minori opere di bonifica . . . . .  | 10,000 »           |
| 291 | Personale del Genio civile e personale straordinario - Indennità fisse e di trasferta e retribuzioni . . . . .  | 128,500 »          |
|     | <b>Porti, spiagge, fari e fanali.</b>   |                    |
|     | <i>Nuovi lavori portuali autorizzati con la legge 23 luglio 1881, n. 333, serie 3<sup>a</sup>; porto di Genova, giusta le leggi 9 luglio 1876, n. 3230, serie 2<sup>a</sup> e 3 luglio 1884, n. 2519, serie 3<sup>a</sup>, e porto di Lido, giusta la legge 1<sup>o</sup> agosto 1887, n. 4838, serie 3<sup>a</sup> (Spese ripartite colla legge 30 dicembre 1892, n. 734):</i> | 5,164,600 »        |
|     | <b>PORTI DI 1<sup>a</sup> CLASSE.</b>   |                    |
| 292 | Porto di Genova - Ampliamento e sistemazione del porto . . . . .  | 570,000 »          |
| 293 | Porto di Venezia - Sistemazione del porto di Lido . . . . .   | 340,000 »          |
| 294 | Opere portuali diverse, scavi eccezionali e costruzioni di nuovi fari e segnali . . . . .   | 136,500 »          |
|     | <i>Costruzione di nuove opere marittime e lacuali autorizzate colla legge 14 luglio 1889, n. 6280 (serie 3<sup>a</sup>) (Spese ripartite colla legge 30 dicembre 1892, n. 734).</i>   |                    |
|     | <i>Da riportarsi</i> . . . . .  | 1,046,500 »        |

|  |   |             |
|--|---|-------------|
|  | <i>Riporto</i> . . . . .  | 1,046,500 » |
| PORTI DI 1 <sup>a</sup> CATEGORIA.   |   |             |
| 295  | Porto di Napoli - Prolungamento del molo S. Vincenzo . . . . .                                  | 220,000 »   |
| 296  | Porto di Porto Maurizio - Prolungamento del molo di ponente . . . . .                           | 32,000 »    |
| 297  | Porto di Spezia - Ampliamento del porto mercantile . . . . .                                    | 151,875 »   |
| 298 *  | Porto di Chioggia - Costruzione di una darsena e di nuovi approdi . . . . .                     | 110,000 »   |
| 299  | Porto di Reggio-Calabria - Ampliamento del porto e sistemazione di banchine . . . . .           | 142,000 »   |
| 300  | Porto di Santa Venere - Prolungamento del molo di difesa . . . . .                              | 105,000 »   |
| PORTI DI 2 <sup>a</sup> CATEGORIA - 1 <sup>a</sup> CLASSE.                       |   |             |
| 301  | Porto di Brindisi - Costruzione di nuove banchine ed escavazione straordinaria . . . . .        | 143,000 »   |
| 302  | Porto di Civitavecchia - Ampliamento e sistemazione generale del porto . . . . .                | 550,000 »   |
| 303  | Porto di Napoli - Costruzione di bacini di carenaggio . . . . .                                 | 100,000 »   |
| 304  | Porto di Livorno - Ampliamento della darsena e costruzione di banchine . . . . .                | 172,000 »   |
| 305  | Porto di Palermo - Sistemazione generale del porto . . . . .                                    | 735,000 »   |
| 306  | Porto di Savona - Costruzione di un molo in ampliamento del porto ed opere accessorie . . . . . | 90,000 »    |
| PORTI DI 2 <sup>a</sup> CATEGORIA - 2 <sup>a</sup> CLASSE, 1 <sup>a</sup> SERIE. |   |             |
| 307  | Porto Empedocle - Consolidamento delle nuove gettate . . . . .                                  | 45,000 »    |
| 308  | Porto di Bari - Costruzione di un pennello e costruzione di un piazzale . . . . .               | 50,000 »    |
| PORTI DI 2 <sup>a</sup> CATEGORIA - 2 <sup>a</sup> CLASSE, 2 <sup>a</sup> SERIE. |   |             |
| 309  | Porto di Porto Torres - Lavori di completamento . . . . .                                       | 105,000 »   |

Senatore SALIS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SALIS. Io non faccio un discorso perchè l'ora è tarda.

L'onorevole ministro sa in quali condizioni trova il porto di Torres.

Quello che io chiedo è che le poche lire stanziare in bilancio si spendano in modo utile e che non si spendano inutilmente; dappoichè

il Ministero conosce i denari già spesi con danno enorme della provincia, dei comuni e dello Stato.

Senza un provvedimento il commercio in quel porto non può aver luogo, giacchè non esiste più l'antico e non c'è ancora il porto nuovo. Tutto si sintetizza in queste poche parole.

SARACCO, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Dirò poche parole in risposta all'onorevole senatore Salis.

Pur troppo il porto di Torres è una vera disgrazia per lo Stato, per le provincie e pei comuni.

Compiute le opere decretate da leggi precedenti noi ci troviamo in presenza di una domanda di compensi che supera i due milioni, ed ancora non sono cominciati i lavori autorizzati più tardi colla legge del 1889.

Ora l'Amministrazione ha dovuto provvedere alla costruzione delle opere già eseguite, ed ha impostate in bilancio L. 100,000 come primo fondo destinato a comporre le 800,000 ritenute necessarie per compiere l'opera autorizzata con l'ultima legge.

Con questo stanziamento al quale terranno dietro gli altri negli anni avvenire, penso e spero che, appena approvato il progetto esecutivo che si sta studiando, si potranno appaltare i lavori.

Creda onorevole Salis che me ne occupo assai anche perchè nell'altra Camera mi furono rivolte parecchie interpellanze al riguardo.

Senatore SALIS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SALIS. Io ringrazio il signor ministro delle cortesie parole sue, ma lo prego os-

servare che si avvicina l'inverno. Vengono le piogge di autunno, e appresso le vernali le quali rovinano, distruggono ogni cosa a causa del fiume che ivi sbocca in mare. Quindi il lavoro se si potesse eseguire in due o tre mesi sarebbe di grande beneficio per il commercio, per le popolazioni e per lo Stato stesso.

Una nuova lite sarebbe un altro grave guaio.

Il primo appaltatore con un'enorme transazione tanto favorevole dopo due sentenze contrarie fu prodigamente dimesso ed arricchito.

Il secondo appaltatore spera lo stesso trattamento.

Tutto questo mi par effetto di progetti non bene studiati, e di appalti che lasciano aperti ampi aditi a pretese esorbitanti.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Faccio osservare all'onor. Salis che alle opere indispensabili ed urgenti si provvede con i fondi ordinari del bilancio.

Questo stanziamento si riferisce alle opere straordinarie.

PRESIDENTE. Pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 309.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

|  |  |           |
|--|--|-----------|
| 310  | Porto di Marsala - Prolungamento del molo occidentale . . . . .  | 45,000 »  |
| 311  | Porto di Rimini - Prolungamento dei moli . . . . .   | 47,000 »  |
| 312  | Porto di San Remo - Prolungamento del molo di ponente . . . . .  | 46,000 »  |
| PORTI DI 2 <sup>a</sup> CATEGORIA - 3 <sup>a</sup> CLASSE. |  |           |
| 313  | Porto di Pesaro - Riattamento del vecchio porto e del nuovo . . . . .  | 47,000 »  |
| 314  | Porto di Cotrone - Maggiore spesa per l'esecuzione dei lavori approvati con legge del 23 luglio 1881, n. 333, per la costruzione di un porto nel seno della marina settentrionale di Cotrone . . . . . | 172,000 » |
| <i>Fari.</i>   |  |           |
| 315  | Costruzione di nuovi fari e fanali . . . . .   | 50,000 »  |
| 316  | Imprevisti per le suindicate opere e per quelle indicate dall'articolo 3 della precitata legge 14 luglio 1889, n. 6280 . . . . .   | 300,125 » |

| <i>Costruzione di nuove opere marittime e lacuali eseguite coi fondi anticipati dai comuni interessati ai termini dell'articolo 8 della legge 14 luglio 1889, n. 6280.</i> |  |             |
|--|--|-------------|
| 317  | Porto di Catania - Completamento del nuovo porto . . . . .   | 95,000 »    |
| <i>Spese inferiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'art. 34 della legge di contabilità generale.</i>  |  |             |
| PORTI DI 2 <sup>a</sup> CATEGORIA - 3 <sup>a</sup> CLASSE.   |  |             |
| 318  | Aumenti e miglioramenti delle grue e degli ormeggi e tonneggi . . . . .  | 20,000 »    |
| 319  | Urgenti lavori eventuali . . . . .   | 26,000 »    |
| 320  | Porto di Bari - Rafforzamento della scogliera del molo foraneo . . . . .   | 26,000 »    |
| 321  | Porto di San Remo - Costruzione di una banchina di approdo . . . . .   | 27,000 »    |
| 322  | Porto di Molfetta - Costruzione di un ricovero per le barche da pesca . . . . .  | 29,000 »    |
| 323  | Porto di Pesaro - Riparazioni straordinarie al molo di levante nel porto vecchio . . . . .   | 26,000 »    |
| 324  | Porto di Terranova di Sicilia - Costruzione di un ponte sbarcatoio . . . . .   | 29,000 »    |
| 325  | Porto di Carloforte - Costruzione di banchine . . . . .  | 29,000 »    |
| 326  | Rinnovazioni di apparecchi, ampliamento della illuminazione sulle calate dei porti e forniture diverse . . . . .   | 25,000 »    |
| 327  | Ampliamento e sistemazione di fabbricati, costruzione e miglioramento di vie di accesso ai fari ed altri lavori diversi . . . . .  | 25,000 »    |
| 328  | Assegni, trasferte, competenze diverse e sussidi al personale ordinario e straordinario in servizio delle nuove opere marittime . . . . .  | 133,500 »   |
| <i>Strade ferrate.</i>   |  | 4,995,000 » |
| 329  | Assegni al personale straordinario ed avventizio presso l'amministrazione centrale, gli uffici di Circolo e di Riscontro dell'Ispettorato in aiuto al personale di ruolo . . . . . | 280,000 »   |

Senatore CANCELLIERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CANCELLIERI. Nel capitolato intervenuto tra la Società delle ferrovie sicule ed il Governo, all' art. 66 si legge questo :

« L' esercizio dei tronchi di linea sarà fatto con coppie di treni giornalieri, ecc.

« L' esercizio dell' intiera linea sarà attivato con tre coppie di treni; però se dopo un anno

di esperimento il prodotto lordo chilometrico della linea sarà inferiore alle L. 6000, il numero dei treni sarà ridotto a due coppie ».

Ora la linea Siracusa-Licata, la quale per legge doveva aprirsi all' esercizio nel 1895, fu dalla Società costruttrice facoltativamente aperta al traffico due anni avanti, per cui non si poté obbligare la Società a fare l' esperimento di un anno di esercizio con tre coppie, imperocchè era in sua facoltà di adoperare quel numero di

treni che ad essa fosse piaciuto. Ma oggi che trovasi scaduto il termine assegnato nelle convenzioni per l'obbligatorio esercizio dell'intera linea, domando all'onorevole ministro che faccia eseguire il secondo comma dell'art. 66 del capitolato testè ricordato, nel senso che l'intera linea Siracusa-Licata, debba essere, per un intero anno di esperimento, esercitata con tre coppie di treno, al che pare che la Società non intenda addivenire.

Quando si reclamava, un anno addietro, l'esercizio con tre coppie, si rispondeva: ancora non è tempo; potete questo domandarlo quando saremo all'epoca stabilita dalla legge per l'esercizio obbligatorio, ma non oggi che l'esercizio è facoltativo per la Società.

Frattanto, arrivato, sin dal marzo ultimo, il tempo stabilito nelle convenzioni per il cominciamento obbligatorio dell'esercizio, continua la Società a tenere non tre, ma nemmeno due coppie complete, l'una e l'altra non continue.

Quindi io reclamo dalla fermezza e rettitudine del signor ministro, che obblighi la Società a tenere per un anno intero l'esercizio di tre coppie di treni lungo la linea intiera da Siracusa a Licata.

E per non riprendere poi la parola, poichè ho parlato di questa linea, faccio osservare che l'esercizio si fa in un modo preadamitico; nientemeno per 143 chilom., che è la percorrenza dell'intera linea da Siracusa a Vittoria, s'impiegano 5 ore e 31 minuti, vale a dire, che si percorrono 28 chilom. all'ora; è giusto questo? Nè si può dire, che la strada non sia tuttora consolidata, poichè sono ormai due anni, dacchè si trova in esercizio, e non è giustificabile la tolleranza per cui si lascia muovere la locomotiva a passo di tartaruga. Non è mica la percorrenza convenuta e normale di ferrovia quella di 28 chilometri in ogni ora.

È vero sì, che secondo le circostanze, il ministro ha la facoltà di potere stabilire anche una percorrenza minore della normale. Ma *sit modus in rebus*. Perciò fo appello alla prudenza, che distingue l'onor. Saracco, affinchè tenga conto della lentezza, con cui si percorre la ferrovia Siracusa-Licata, quasichè non si abbia diritto ad un movimento meno lento, e si dovesse attribuire ad un favore concesso alle popolazioni della provincia di Siracusa la como-

dità di viaggiare in ferrovia. È tempo di far valere piuttosto il diritto di obbligare la Società ad esercitare la linea in parola con più ragionevole orario, in modo normale.

Se poi si volesse addurre la scusa che la lentezza del movimento sia giustificata dalle forti pendenze che s'incontrano in diversi punti della linea, in questo caso ritorcerei l'argomento chiedendo spiegazioni sul perchè simili pendenze si siano tollerate nella costruzione.

Credo bensì, che l'esercizio possa farsi benissimo con cinquanta se non con sessanta chilometri all'ora, o per lo meno con quaranta, ma non mai con ventotto ad ora.

Attendo che il signor ministro mi manifesti il suo pensiero anche su questo punto.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sul primo punto trattato dall'onorevole Cancellieri mi piace assicurarlo che sono perfettamente d'accordo con lui, e lo sono tanto che precisamente ieri, dopo che ebbe la cortesia di farmi conoscere privatamente il suo pensiero, invitai la Società ad eseguire il contratto, ossia il capitolato nei precisi termini in cui l'articolo da esso letto è concepito.

Aspetto le risposte della Società, la quale, come l'onorevole Cancellieri m'insegna, ha diritto di fare le sue contro osservazioni, mentre il Governo vedrà quello che gli rimane a fare.

Ma la mia opinione è precisamente questa, che per giudicare della produttività di una linea non bisogna solamente tener conto di pochi chilometri spezzati che sieno in esercizio, ma bisogna aspettare che tutta la linea sia aperta per avere un criterio esatto di quello che la linea intera potrà dare in prodotti. Ripeto dunque che sul primo punto delle sue osservazioni sono d'accordo con l'onorevole Cancellieri, poichè l'articolo del contratto non lascia dubbio al riguardo.

Ma non sono egualmente d'accordo coll'onorevole senatore, quando si lagna della poca velocità con la quale corrono i treni sopra la Siracusa-Licata, tanto che par che camminino come esso disse, a passo di tartaruga.

Ora nell'Italia nostra sono molte le strade dove si corre non in ragione di ventotto, ma di ventiquattro chilometri all'ora, ed anche

meno, a cagione specialmente delle pendenze eccezionali che presentano. L'onorevole Cancellieri dice che queste pendenze si potevano facilmente vincere, e così pur fosse, come l'onorevole Cancellieri mostra di credere, perchè si sarebbero risparmiati molti danari nelle costruzioni, e l'esercizio costerebbe assai meno, ma pur troppo non è così, e siccome le condizioni di una linea non si possono cambiare, mi limito a dire, senza però potergli dare verun affidamento al riguardo, che prenderò le opportune informazioni per sapere se in linea di fatto i rimproveri diretti contro la Società Sicula sieno realmente fondati.

Bisogna sopra tutto tener conto delle condizioni particolari di ogni linea ferroviaria, per giudicare se consenta oppur no una determinata celerità dei treni, la quale non è stabilita nei contratti, cosicchè il Governo non può imporre alla Società verun obbligo che non ha e non può avere.

E badi ancora l'onorevole Cancellieri, che l'esercizio di una ferrovia porta con sè il peso della responsabilità, ed io non posso accettare la responsabilità di un fatto, le cui conseguenze ricadrebbero sopra la Società esercente. Per la qual cosa io mi limito a dire che esaminerò se i reclami dell'onorevole Cancellieri abbiano un vero fondamento di ragione.

Ma, onorevole Cancellieri, mi permetta ancora una considerazione: io credo che la linea di Siracusa e Licata frutti qualche cosa meno di 2000 lire al chilometro, ed in verità non mi pare che si abbia diritto ad essere molto esigenti verso la Società, che spende più di quanto ricava dall'esercizio della linea.

Ad ogni modo, ripeto, io tengo conto delle sue raccomandazioni, e procurerò in quanto sarà possibile di farlo soddisfatto.

Senatore CANCELLIERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CANCELLIERI. Io sono contento della risposta datami dal ministro sul primo punto, perocchè riconosce essere in obbligo la Società sicula di esercitare per un anno l'intera linea con tre coppie di treni, come ho reclamato.

Anche sul punto riferibile all'orario stabilito, o meglio tollerato, per la stessa linea non sono dispiacente, inquantochè il signor ministro promette di prendere conoscenza dello stato delle cose, dopodichè potrà egli giudicare delle mie osservazioni. Questo impegno mi basta, imperocchè ho fiducia che, nella sua sagacia saprà distinguere le difficoltà reali dalle fittizie.

PRESIDENTE. Pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 329 nella cifra che ho letto.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

|     |  |                    |
|-----|--|--------------------|
| 330 | Indennità di trasferte al personale dello Ispettorato per la sorveglianza di lavori di ferrovie concesse all'industria privata ed al personale ordinario e straordinario in aiuto al personale di ruolo dello Ispettorato medesimo . . . . .   | 25,000 »           |
| 331 | Indennità di tramutamento di reggenza, di collaborazione e diverse al personale ordinario e straordinario dello Ispettorato . . . . .  | 10,000 »           |
| 332 | Compensi e remunerazioni al personale dello Ispettorato ed a quello ordinario, straordinario ed avventizio in aiuto al personale di ruolo dello Ispettorato medesimo . . . . .   | 55,000 »           |
| 333 | Spese giudiziali e di stampa in dipendenza di questioni ferroviarie (Spesa obbligatoria) . . . . .   | 5,000 »            |
| 334 | Spese a carico dello Stato per lavori di manutenzione straordinaria delle linee venete riscattate dallo Stato con la legge 25 giugno 1882, n. 871 (serie 3 <sup>a</sup> ) (Spesa obbligatoria) . . . . .   | <i>per memoria</i> |
| 335 | Compenso per danni ed interessi che eventualmente risultassero dovuti alla Società concessionaria della ferrovia Torre Beretti al Gravello presso Pavia, in dipendenza della causa vertente fra essa e l'Amministrazione dei lavori pubblici per la cessione dell'esercizio di detta ferrovia fatta dal Governo alla Società delle ferrovie meridionali (Spesa obbligatoria) . . . . . | <i>per memoria</i> |
|     |  | 375,000 »          |

| CATEGORIA SECONDA. — SPESE DI COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE. |   |                    |
|--|---|--------------------|
| 336  | Linea Roma-Solmona . . . . .                      | 230,000 »          |
| 337  | Id. Parma-Spezia . . . . .                        | 1,100,000 »        |
| 338  | Id. Faenza-Firenze . . . . .                      | 520,000 »          |
| 339  | Linea Eboli-Reggio . . . . .                      | 200,000 »          |
| 340  | Id. Cosenza-Nocera Tirrena . . . . .              | 768,651 »          |
| 341  | Id. Gozzano-Domodossola . . . . .                 | 1,630,000 »        |
| 342  | Id. Cuneo-Ventimiglia . . . . .                   | 1,888,709 36       |
| 343  | Id. Macerata-Albacina . . . . .                   | <i>per memoria</i> |
| 344  | Id. Avezzano-Roccasecca . . . . .                 | 1,115,000 »        |
| 345  | Id. Benevento-Avellino . . . . .                  | 475,000 »          |
| 346  | Id. Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi . . . . . | 211,000 »          |
| 347  | Id. Taranto-Brindisi . . . . .                    | <i>per memoria</i> |
| 348  | Id. Messina-Patti-Cerda . . . . .                 | 1,235,042 »        |
| 349  | Id. Siracusa-Licata . . . . .                     | <i>per memoria</i> |
| 350  | Id. Chivasso-Casale . . . . .                     | 20,000 »           |
| 351  | Id. Cuneo-Mondovi . . . . .                       | <i>per memoria</i> |
| 352  | Id. Lecco-Como . . . . .                          | <i>per memoria</i> |
| 353  | Id. Ponte S. Pietro-Seregno . . . . .             | 80,000 »           |
| 354  | Id. Parma-Brescia-Iseo . . . . .                  | <i>per memoria</i> |
| 355  | Id. Mestre-San Donà-Portogruaro . . . . .         | 50,000 »           |
| 356  | Id. Ferrara-Rimini . . . . .                      | 80,000 »           |
| 357  | Id. Lucca-Viareggio . . . . .                     | 70,000 »           |
| 358  | Id. Caianello-Isernia . . . . .                   | 60,000 »           |
| 359  | Id. Salerno-San Severino . . . . .                | <i>per memoria</i> |
| 360  | Id. Foggia-Lucera . . . . .                       | <i>per memoria</i> |
| 361  | Id. Candela-Rocchetta Melfi . . . . .             | <i>per memoria</i> |
| 362  | Id. Valsavoia-Caltagirone . . . . .               | <i>per memoria</i> |
| 363  | Id. Ceva-Ormea . . . . .                          | 87,030 »           |
|  | <i>Da riportarsi</i> . . . . .                    | 9,820,432 36       |

|  |  |                      |                    |
|--|--|----------------------|--------------------|
|  |  | <i>Riporto</i>       | 9,820,432 36       |
| 364  | Linea Portogruaro-Casarsa . . . . .  |                      | <i>per memoria</i> |
| 365  | Id. Treviso-Motta . . . . .  |                      | <i>per memoria</i> |
| 366  | Id. Macerata-Civitanova . . . . .  |                      | <i>per memoria</i> |
| 367  | Id. Borgo San Donnino-Cremona . . . . .  |                      | 80,000 »           |
| 368  | Id. Sant'Arcangelo Urbino-Fabriano . . . . .   |                      | 4,585,843 »        |
| 369  | Id. Isernia-Campobasso . . . . .   |                      | 243,617 »          |
| 370  | Lavori straordinari pel ponte sul Po della linea Borgo San Donnino-Cremona . . . . . |                      | 12,913 »           |
| 371  | Linea Teramo-Giulianova . . . . .  |                      | <i>per memoria</i> |
| 372  | Id. Moretta-Saluzzo . . . . .  |                      | <i>per memoria</i> |
| 373  | Id. Bricherasio-Barge . . . . .  |                      | <i>per memoria</i> |
| <i>Ampliamento e lavori nelle stazioni</i>                       |  |                      |                    |
| (n. 69 della tabella annessa alla legge 12 luglio 1894, n. 318). |  |                      |                    |
| 374  | Stazione di Ferrara . . . . .  |                      | <i>per memoria</i> |
| 375  | Id. di Ravenna . . . . .   |                      | <i>per memoria</i> |
| 376  | Id. di Rimini . . . . .  |                      | <i>per memoria</i> |
| 377  | Id. di San Benedetto del Tronto . . . . .  |                      | <i>per memoria</i> |
| 378  | Id. di Treviso . . . . .   |                      | <i>per memoria</i> |
| 379  | Id. di Mestre . . . . .  |                      | <i>per memoria</i> |
| 380  | Id. di Lugo . . . . .  |                      | <i>per memoria</i> |
| 381  | Id. di Portogruaro . . . . .   |                      | <i>per memoria</i> |
| 382  | Id. di Brindisi . . . . .  |                      | <i>per memoria</i> |
| 383  | Id. di Ponte San Pietro . . . . .  |                      | <i>per memoria</i> |
| 384  | Binario indipendente fra Treviso e San Giuseppe . . . . .                            |                      | <i>per memoria</i> |
| 385  | Stazione di Novara . . . . .   |                      | <i>per memoria</i> |
|  |  | <i>Da riportarsi</i> | 14,742,805 36      |

|     |   |                |                    |
|-----|---|----------------|--------------------|
|     |   | <i>Riporto</i> | 14,742,805 36      |
| 386 | Stazione di Taranto . . . . .   |                | <i>per memoria</i> |
| 387 | Id. di Spezia . . . . .   |                | <i>per memoria</i> |
| 388 | Id. di Palermo . . . . .  |                | <i>per memoria</i> |
| 389 | Id. di Avellino . . . . .   |                | <i>per memoria</i> |
| 390 | Id. di Benevento . . . . .  |                | <i>per memoria</i> |
| 391 | Id. Borgosesia . . . . .  |                | <i>per memoria</i> |
| 392 | Id. di Firenze . . . . .  |                | <i>per memoria</i> |
| 393 | Id. di Bergamo . . . . .  |                | <i>per memoria</i> |
| 394 | Id. di Viareggio . . . . .  |                | <i>per memoria</i> |
| 395 | Lavori marittimi e ferroviari a Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni per attuare attraverso lo stretto di Messina i servizi di navigazione autorizzati dalla legge 6 agosto 1893, n. 491 . . . . . |                | 415,000 »          |

Senatore CANCELLIERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CANCELLIERI. Prego il signor ministro di volermi indicare e far conoscere anche al Senato come sarà spesa la cifra stanziata di lire 415,000, imperocchè interessa molto alle comunicazioni della Sicilia col continente che l'approda sia fatto a Villa S. Giovanni piuttosto che a Reggio di Calabria finchè si ottenga il vantaggio di percorrenza minore.

Da Messina si arriva a Villa S. Giovanni in un quarto d'ora, mentre per andare a Reggio occorrono tre quarti d'ora. E poi per venire in Napoli ed oltre ai risparmi crebbero il tempo e la spesa dei chilometri 18 di ferrovia che si percorrono da Reggio a Villa S. Giovanni. Quindi è di massima importanza che il passaggio dello stretto per i viaggiatori e per le merci che devono giovare della nuova linea ferroviaria del litorale bagnato dal mar Tirreno sia fatto da Messina a Villa S. Giovanni, che offre economia ragguardevole di tempo e di spesa.

Raccomando perciò di impiegare questo stanziamento a preferenza nei lavori per l'approdo a Villa S. Giovanni già ordinati dalla legge citata in questo articolo.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non sono solamente le 415,000 lire stanziata in questo capitolo, che l'Amministrazione si propone di spendere, ma siccome un milione venne stanziato nel bilancio precedente per il medesimo scopo, ne risulta una disponibilità effettiva di un milione 415,000 lire. Ora, rispondendo più particolarmente alla domanda dell'onore. Cancellieri, gli devo dire che, l'Amministrazione ha già disposto per la formazione di un pontile di approdo a Villa San Giovanni.

Questa è la prima opera che si deve eseguire.

Circa la distribuzione della rimanente somma l'onore. Cancellieri sa che molte spese occorrono a Messina e Reggio di Calabria e non saprei fornirgli i dettagli che egli mi domanda. Questo solo posso dire che ho ricevuto oggi stesso il voto favorevole del Consiglio di Stato per la costruzione del pontile di Villa San Giovanni, e non si porrà tempo in mezzo per l'esecuzione del lavoro.

PRESIDENTE. Pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 395: chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

*Ampliamento e lavori nelle stazioni*

(n. 70 della tabella annessa alla legge 12 luglio 1894, n. 318).

|     |   |                    |
|-----|---|--------------------|
| 396 | Stazione di Aulla . . . . .   | <i>per memoria</i> |
| 397 | Id. di Como . . . . .   | <i>per memoria</i> |
| 398 | Id. di Cosenza . . . . .  | <i>per memoria</i> |
| 399 | Id. di Chivasso . . . . .   | <i>per memoria</i> |
| 400 | Id. di Cremona . . . . .  | <i>per memoria</i> |
| 401 | Id. di Faenza . . . . .   | 193,343 »          |
| 402 | Id. di Fabriano . . . . .   | <i>per memoria</i> |
| 403 | Id. di Mondovì . . . . .  | <i>per memoria</i> |
| 404 | Id. di Parma . . . . .  | <i>per memoria</i> |
| 405 | Id. di Portomaggiore . . . . .  | <i>per memoria</i> |
| 406 | Stazione di Roccasecca . . . . .  | <i>per memoria</i> |
| 407 | Id. di Sarzana . . . . .  | 150,000 »          |
| 408 | Somma di riserva da ripartirsi tra i capitoli n. 396 al 407 . . . . .   | 156,657 »          |
| 409 | Ampliamento e lavori nelle stazioni d'innesto delle linee concesse alle Società esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula colle convenzioni approvate con la legge 20 luglio 1888, n. 5550 . . . . .   | <i>per memoria</i> |
| 410 | Ampliamento di officine della rete principale per riparazione del materiale mobile acquistato coi fondi della rete complementare . . . . .  | <i>per memoria</i> |
| 411 | Aumenti e migliorie del materiale rotabile e d'esercizio della rete principale, in relazione ai bisogni della rete complementare . . . . .  | 6,200,000 »        |
| 412 | Materiale metallico d'armamento per le linee, costruite e da costruire a termini dell'art. 4 della legge 24 luglio 1887, n. 4785, e degli articoli 1, 2, 3, 4 ed 8 della legge 20 luglio 1888, n. 5550 . . . . .  | 500,000 »          |
| 413 | Quota di concorso dello Stato nella costruzione di strade ferrate di 4 <sup>a</sup> categoria, concesse all'industria privata . . . . .   | € 847,065 37       |
| 414 | Rimborso ai corpi morali delle anticipazioni dai medesimi fatte delle quote a carico dello Stato per la costruzione delle linee complementari (Art. 15 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, serie 2 <sup>a</sup> , e art. 18, alinea 5 <sup>o</sup> della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3 <sup>a</sup> ) . . . . . | 99,999 35          |

LEGISLATURA XIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1895 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 LUGLIO 1895

|  |  |                    |
|--|--|--------------------|
| 415  | Spese pel personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie, relative indennità e sussidi . . . . .  | 1,750,938 92       |
| 416  | Spese d'ufficio . . . . .  | 30,000 »           |
| 417  | Alle Società esercenti in rimborso di spese per lavori, prestazioni e somministrazioni diverse alle Direzioni tecniche governative, per spese di studio di progetti e per corrispettivo di spese generali di direzione dei lavori eseguiti a norma dell'art. 81 del capitolato d'esercizio . . . . . | <i>per memoria</i> |
| 418  | Spese pel compimento e saldo di lavori relativi alle 19 linee complementari contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785, (serie 3 <sup>a</sup> )   | 1,414,191 »        |
| 419  | Somma a calcolo per aumenti di liquidazioni, per transazioni di vertenze, per interessi, e per altre maggiori spese impreviste relative alle linee e titoli di spesa che precedono . . . . .   | <i>per memoria</i> |
|  |  | <hr/>              |
|  |  | 32,500,000 »       |
|  |  | <hr/>              |
| CATEGORIA TERZA. — MOVIMENTO DI CAPITALI.  |  |                    |
| <i>Anticipazioni a provincie e comuni.</i> |  |                    |
| 420  | Anticipazione della quota spettante alla provincia di Roma sulla spesa dei lavori per la sistemazione del Tevere - Legge 2 luglio 1890, n. 6936 (Spesa ripartita) . . . . .  | 312,500 »          |
|  |  | <hr/>              |
| CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.       |  |                    |
| 421  | Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative . . . . .   | 401,928 92         |
|  |  | <hr/>              |

**RIASSUNTO PER TITOLI**

**TITOLO I.**

**Spesa ordinaria**

**CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.**

|                              |   |  |             |
|------------------------------|---|--|-------------|
| Spese generali . . . . .     |   | 943,975 »  |             |
| Spese<br>pei lavori pubblici | Genio civile . . . . .                  | 4,319,578 »  |             |
|                              | Strade . . . . .                        | 6,060,951 84   |             |
|                              | Acque {                                 | Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> categoria . . . . .                  | 7,219,000 » |
|                              |   | Opere idrauliche di 3 <sup>a</sup> , 4 <sup>a</sup> e 5 <sup>a</sup> categoria . . . . . | 680,000 »   |
|                              | Bonifiche . . . . .                     | 253,000 »  |             |
|                              | Porti, spiagge, fari e fanali . . . . . | 5,819,700 »  |             |
|                              |   | <hr/> 24,352,229 84  |             |
| Strade ferrate . . . . .     |   | 988,500 »  |             |
|                              |   | <hr/> 26,284,704 84  |             |

**TITOLO II.**

**Spesa straordinaria**

**CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.**

|                                  |  |             |
|----------------------------------|--|-------------|
| Spese generali . . . . .         |  | 3,500 »     |
| Opere edilizie in Roma . . . . . |  | 7,000,000 » |

|   |  |  |              |
|---|--|--|--------------|
| Spese per lavori pubblici   | Strade                                   | Lavori di sistemazione inferiori a lire 30,000 . . . . . | 200,000 »    |
|   |  | Costruzioni . . . . .                                    | 6,360,353 »  |
|   |  | Spese di stampa ed eventuali . . . . .                   | 2,000 »      |
|   |  | Sussidi per le strade comunali obbligatorie . . . . .    | 1,500,000 »  |
|   |  |  | 8,062,353 »  |
|   | Acque . . . . .                          | 3,887,500 »  |              |
|   | Spese comuni ad acque e strade . . . . . | 100,000 »  |              |
|   | Bonifiche . . . . .                      | 5,164,600 »  |              |
|   | Porti, spiagge, fari e fanali . . . . .  | 4,995,000 »  |              |
|   |  |  | 22,209,453 » |
| Strade ferrate . . . . .  | 375,000 »                                |  |              |
| TOTALE della categoria prima della parte straordinaria . . . . .              |  | 29,587,983 »   |              |
| CATEGORIA SECONDA. — SPESE DI COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE . . . . .         |  | 32,500,000 »   |              |
| CATEGORIA TERZA. — MOVIMENTO DI CAPITALI . . . . .                            |  | 312,500 »  |              |
| TOTALE del titolo II. — Spesa straordinaria . . . . .                         |  | 62,400,483 »   |              |
| TOTALE delle spese reali (ordinarie e straordinarie) . . . . .                |  | 88,685,187 84  |              |
| CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO . . . . .                                 |  | 401,928 92   |              |
| <b>RIASSUNTO PER CATEGORIE</b>  |  |  |              |
| Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria) . . . . .    |  | 55,872,687 84  |              |
| Categoria II. — Costruzione di strade ferrate (Parte straordinaria) . . . . . |  | 32,500,000 »   |              |
| Categoria III. — Movimento di capitali (Parte straordinaria) . . . . .        |  | 312,500 »  |              |
| TOTALE spese reali . . . . .  |  | 88,685,187 84  |              |
| Categoria IV. — Partite di giro . . . . .                                     |  | 401,928 92   |              |
| TOTALE GENERALE . . . . .   |  | 89,087,116 76  |              |

PRESIDENTE. Ora passeremo alla discussione degli articoli del disegno di legge che rileggo:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1895 al 30 giugno 1896, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

Sull'assegnazione di L. 2,000,000, inscritta al capitolo n. 69 dello stato di previsione predetto, in conto delle anticipazioni sulle ultime rate del concorso dello Stato nelle opere edilizie della capitale del Regno, determinate in L. 12,000,000, dalla legge 28 giugno 1892, n. 299, è data facoltà al Governo del Re di corrispondere direttamente al comune di Roma la somma di lire 500,000, a titolo di rimborso, per spese da esso sostenute in opere comprese nel piano regolatore della città.

(Approvato).

Questo progetto di legge si voterà domani in principio di seduta a scrutinio segreto insieme agli altri che furono approvati per alzata e seduta.

Domani dunque alle ore 15 seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

I. Votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:

Convalidazione di alcuni regi decreti di autorizzazione di prelevamenti dal fondo a calcolo per spese relative alle ferrovie complementari, iscritto al n. 81 della tabella annessa alla legge 12 luglio 1894, n. 318;

Ripartizione di spese per opere pubbliche straordinarie ed assegno di fondi per lavori ferroviari nel porto di Genova;

Autorizzazione di spese straordinarie per opere stradali ed idrauliche di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria, nonchè di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1894-95;

Approvazione di maggiore spesa occorrente

al pagamento di somme dovute alla Società concessionaria della ferrovia Torre Berretti-Gravellone;

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1895-96.

II. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Autorizzazione della spesa a carico dello Stato per i lavori eseguiti dalla Società italiana delle ferrovie meridionali per la costruzione del soprapassaggio del ponte sul Po a Mezzanacorti;

Conversione in legge del regio decreto 10 marzo 1895, n. 58, che autorizza l'importazione del sale nelle isole non soggette a privativa;

Diciassette disegni di legge per eccedenze d'impegni per maggiori assegnamenti su vari bilanci dell'esercizio finanziario 1893-94;

Convalidazione di decreti reali autorizzanti prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese imprevedute dell'esercizio finanziario 1894-95;

Approvazione di maggiori assegnazioni per lire 1,578,320 su alcuni capitoli e di eguale diminuzione sullo stanziamento del capitolo 85 dello stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro per l'esercizio finanziario 1894-1895.

**Risultato di votazione.**

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Prego i signori senatori segretari a voler procedere alla enumerazione dei voti.

(I senatori segretari procedono allo spoglio delle urne).

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto del progetto di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti; stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per il culto, e dell'entrata e della spesa del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma per l'esercizio finanziario 1895-96.

|                      |    |
|----------------------|----|
| Votanti . . . . .    | 92 |
| Favorevoli . . . . . | 61 |
| Contrari . . . . .   | 31 |

(Il Senato approva).

La seduta è sciolta (ore 19).