

## XCIX.

## TORNATA DEL 1° LUGLIO 1901

## Presidenza del Presidente SARACCO.

**Sommario.** — *Sunto di petizioni — Elenco di omaggi — Messaggio del presidente della Camera dei deputati — Presentazione di progetti di legge — votazione a scrutinio segreto — Discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1901-902 » (N. 195) — Parlano, nella discussione generale, i senatori Mezzanotte, Cirta-Mameli, Cavasola, Pasolini, Visocchi, il ministro dei lavori pubblici ed il relatore senatore Vacchelli — Chiusura della discussione generale — Comunicazioni della Presidenza circa una mozione presentata dal senatore Durante; interloquisce il senatore Durante — Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici — Si approvano i capitoli da 1 a 71, dopo osservazioni del relatore senatore Vacchelli al capitolo 70 e del senatore Cremona al capitolo 71, ai quali risponde il ministro dei lavori pubblici — Rinviati a domani il seguito della discussione — Chiusura di votazione — Risultato di votazione.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 45.

Sono presenti, il ministro dei lavori pubblici, del tesoro, della marina, dell'interno e dell'istruzione pubblica.

DI PRAMPERO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale viene approvato.

**Sunto di petizioni.**

PRESIDENTE. Prego il senatore Di Prampero di dar lettura del sunto delle petizioni pervenute al Senato.

DI PRAMPERO, *segretario*, legge:

Ssunto di petizioni:

« N. 55. — L'avv. Alessandro Priore fa istanza al Senato perchè voglia introdurre alcune modificazioni nel disegno di legge relativo al condono delle sopratasse e pene pecuniarie per le tasse sugli affari.

« N. 56. — Il direttore della R. scuola superiore di commercio di Bari trasmette una memoria di quei professori, i quali fanno istanza al Senato per ottenere le stesse concessioni ferroviarie accordate ad altri impiegati provinciali dello Stato.

« N. 57. — La signora Elena Filippani fa istanza al Senato perchè sia provocata una inchiesta giudiziaria a carico di un funzionario dello Stato ».

**Elenco di omaggi.**

PRESIDENTE. Prego il senatore Di Prampero di dar lettura dell'elenco degli omaggi pervenuti al Senato.

DI PRAMPERO, *segretario*, legge:

Fanno omaggio al Senato:

L'ingegnere prof. A. Betocchi di due splendidi opuscoli intitolati: 1° *I muri di sponda*

LEGISLATURA XII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1900-901 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° LUGLIO 1901

del Tevere; 2° L'isola Tiberina ed i lavori del Tevere;

Il signor Salvatore Ferrazzani, di una monografia sulla *Repressione dell'usura*;

Il preside del R. Istituto d'incoraggiamento di Napoli, del volume I, serie 5<sup>a</sup> degli *Atti di quell'Istituto*;

Il sovrintendente del R. Istituto di studi superiori pratici e di perfezionamento di Firenze delle seguenti pubblicazioni: a) *Sulla latitudine di Arcetri*; b) *Osservazioni astronomiche al piccolo meridiano ed all'equatoriale di Arcetri nel 1900*; c) *Annuario accademico 1900-901*;

Il ministro del tesoro, della *Relazione intorno ai risultati economici ed amministrativi ottenuti dalla officina governativa delle cartevalori*;

Il prof. E. Pisani, di un suo opuscolo intitolato: *Elementi di ragioneria generale*;

Il ministro delle poste e telegrafi, dell'*Elenco generale dei distretti postali del Regno*;

I prefetti delle provincie di Milano, Pesaro-Urbino, Sassari, Ferrara, Calabria Citeriore e Calabria Ultra II, degli *Atti dei rispettivi Consigli provinciali per l'anno 1900*;

Il sindaco di Novara, degli *Atti di quel Consiglio comunale per l'anno 1900*;

Idem del sindaco di Roma pel primo quadrimestre 1901;

Il ministro dell'interno, della *Statistica delle carceri per l'anno 1898*;

Il preside della R. Deputazione di storia patria per le antiche provincie, del tomo IV delle sue pubblicazioni;

Il direttore del R. Istituto tecnico A. Zanon di Udine, degli *Annali del R. Istituto medesimo (1900)*;

Il signor Victor Odier Des Ambrois, di un volume contenente *Notizie e memorie inedite del cav. Luigi Des Ambrois de Nevache*;

Il ministro di agricoltura, industria e commercio, delle seguenti pubblicazioni: a) *Annuario del R. museo industriale italiano di Torino*; b) *Id. delle scuole industriali, professionali, commerciali, di disegno industriale, ecc. dipendenti o sussidiati dal Ministero di agricoltura, industria e commercio*; c) *Annali dell'industria e del commercio (1898)*;

Il presidente del Consiglio d'amministra-

zione del debito pubblico egiziano, del *Resoconto della gestione 1899*;

Il direttore della Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, della *Relazione del Consiglio d'amministrazione all'assemblea generale straordinaria, 28 maggio 1901*;

Il direttore della R. Scuola navale superiore di Genova, dell'*Annuario scolastico 1900-901*;

Il rettore della R. Università di Sassari, del *Resoconto della gestione 1900*;

Il presidente dell'Associazione italiana di beneficenza in Trieste, del *Resoconto della gestione 1900*;

Il direttore della Compagnia di Assicurazioni di Milano, di una *Pubblicazione fatta nel 75° anniversario della fondazione della Compagnia stessa*;

L'onor. E. Pinchia, di un *Discorso* da lui pronunziato all'inaugurazione di un quadro del Re Vittorio Emanuele III, nella sede della Società promotrice dell'industria in Torino, e di altro *discorso commemorativo* nel primo centenario di Vincenzo Gioberti;

L'ingegnere Gherardo Rega, di una sua conferenza sulla *Sede della Camera legislativa in piazza Colonna*;

Il senatore Giovanni Faldella, di una sua pubblicazione a *Ricordo di Giovanni Boglitti*;

Il comm. E. Bussola, della *Relazione alla eccellentissima Corte di cassazione di Palermo*, intorno ai principî adottati dalla Commissione ministeriale per la riforma del Codice di procedura penale;

Il dott. G. De Rita, di un suo opuscolo intitolato: *Amore, matrimonio e divorzio*;

Il procuratore generale presso la Corte d'appello di Napoli, della *Relazione statistica dei lavori compiuti da quel distretto giudiziario nel 1900*;

Il rettore della R. Università di Sassari, degli *Studi sassaresi*, pubblicati per cura di alcuni professori di quella Università;

Il direttore della Cassa di risparmio di Verona, del *Bilancio consuntivo 1900*, di quell'Istituto;

Il senatore Colombo, di una pubblicazione riferentesi all'*Inaugurazione del monumento a Francesco Brioschi*, nel R. Istituto tecnico superiore di Milano;

Il rev. prof. Luciano Milani, di un suo *Discorso in commemorazione di Umberto I*;

LEGISLATURA XXI — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1900-901 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° LUGLIO 1901

L'avv. Lorenzo Franceschini, di un suo opuscolo sulla *Questione letteraria intorno a due trecentisti*;

Il signor G. Alongi, di un suo *Progetto di legge e di regolamento sulla pubblica sicurezza*;

Il signor prof. P. Giovine, di un suo *Inno* dedicato alla nuova nave corazzata *Regina Margherita*;

Il direttore della Cassa centrale di risparmio di Firenze, del *Rendiconto della gestione 1900*, di quell'Istituto;

Il presidente della Deputazione provinciale di Torino, di una lettera a stampa diretta al presidente del Senato, sul *Decentramento amministrativo ed autonomie locali*.

#### Messaggio

del presidente della Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Comunico al Senato di aver ricevuto dal presidente della Camera dei deputati il seguente progetto di legge d'iniziativa parlamentare, già approvato dall'altro ramo del Parlamento: « Nomina dei professori straordinari delle Università e degli Istituti tecnici ».

Do atto al presidente della Camera elettiva di questa comunicazione. Il progetto sarà stampato e distribuito agli uffici.

#### Presentazione di progetti di legge.

DI BROGLIO, *ministro del tesoro*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DI BROGLIO, *ministro del tesoro*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge già approvati dall'altro ramo del Parlamento:

Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1901-902;

Spesa straordinaria di lire 151,000 per la posa di un nuovo filo telegrafico da Genova e da Milano pel Fréjus e di lire 51,000 per la costruzione di una linea telefonica internazionale fra l'Italia e la Svizzera;

Provvedimento per la trasformazione di 30 milioni di monete di bronzo in altrettanta somma di monete di nichelio puro;

Modificazioni alla legge 8 luglio 1883, numero 1496, concernente i provvedimenti pei danneggiati politici delle provincie napoletane e siciliane.

Poichè il progetto di legge relativo alla trasformazione del nichelio è urgente per sistemare la circolazione della moneta, così farei preghiera al Senato di volerlo dichiarato d'urgenza e trasmetterlo alla Commissione di finanze.

PRESIDENTE. Do atto all'onor. ministro del tesoro della presentazione di questi quattro progetti di legge.

I primi tre saranno trasmessi alla Commissione di finanze ed il quarto agli Uffici.

Il ministro ha chiesto che il progetto per la trasformazione delle monete di bronzo: sia dichiarato di urgenza.

Se non vi sono osservazioni, l'urgenza si intenderà accordata.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIUSSO, *ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti progetti di legge già approvati dalla Camera:

1. Modificazioni alla tabella A della legge 30 giugno 1896, n. 266, e trasporto dei residui fra alcuni capitoli della parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici 1900-1901.

2. Modificazioni nelle assegnazioni dei fondi stabiliti per l'esercizio 1901-902 con la legge 25 febbraio 1900, n. 56, per il Policlinico Umberto I ed il Palazzo di Giustizia in Roma.

3. Provvedimenti a favore dei danneggiati dalle alluvioni e frane dell'anno 1900 e primo semestre 1901.

4. Anticipazione di lire 800,000 al comune di Roma sulle ultime annualità del concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della Capitale del Regno.

5. Provvedimenti a favore dei comuni di Acerenza e Colliano danneggiati dalle frane.

6. Estensione del servizio economico, attuato sulla ferrovia Bologna-San Felice, al tronco San Felice sul Panaro-Poggio Rusco.

8. Concessioni speciali per determinati trasporti sulle strade ferrate del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia.

Prego il Senato di voler dichiarare d'urgenza il disegno di legge relativo ai provvedimenti a favore dei comuni di Acerenza e Colliano.

PRESIDENTE. Do atto all'onor. signor ministro dei lavori pubblici della presentazione di questi progetti di legge.

I primi cinque saranno trasmessi alla Commissione di finanza, gli ultimi due agli Uffici. Il signor ministro ha chiesto che il sesto progetto di legge sia dichiarato d'urgenza.

Se non vi sono obiezioni, l'urgenza s'intende accordata.

#### Votazione a scrutinio segreto.

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

Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1900-901;

Ricostituzione in Comune autonomo del soppresso Comune di Barlassina;

Onorari dei procuratori e patrocinio legale nelle preture.

Prego il senatore, segretario, Mariotti di procedere all'appello nominale.

MARIOTTI, *segretario*, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Si lasceranno le urne aperte.

#### Discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1901-902 » (N. 195).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1900-901.

Prego il senatore, segretario Di Prampero di dar lettura di questo disegno di legge.

DI PRAMPERO, *segretario*, legge.

(V. Stampato N. 195).

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

Ha facoltà di parlare il senatore Mezzanotte.

MEZZANOTTE. Il modo col quale si dà esecuzione ad alcune regole, o prescritte od invalse, circa le strade ordinarie, mi induce a richiamare su ciò l'attenzione dell'onor. ministro e del Senato. E poichè si tratta di concetti generali, ed ancora di concetti i quali hanno relazione con più di un capitolo dello stato di previsione, profitto della discussione generale

per esporre le mie osservazioni. Ma non per questo saranno meno brevemente svolte.

Innanzitutto ho da lamentare che l'attuazione del concetto fondamentale che presiede alla ripartizione delle spese fra gli enti interessati per qualsiasi opera pubblica, sia rimasta paralizzata a riguardo delle strade ordinarie; e questo a cagione di una procedura che io mi limiterò a denominare strana, la quale si è voluta sostituire a quella chiarissima e piana che prescrive la legge.

Sa ognuno che le opere pubbliche, sieno idrauliche o stradali, ponti, bonificazioni, arginature di fiumi, strade ordinarie, ecc. si distinguono in classi, a seconda del carattere che loro imprime il vario grado di interesse, il quale può essere limitato a speciali circoscrizioni amministrative, o estendersi all'intera nazione. E in corrispondenza di questo vario carattere, riconosciuto con procedimento che la legge prescrive, la spesa relativa è attribuita al contribuente dello Stato od a quello delle speciali circoscrizioni interessate.

Coerentemente a questo principio di massima anche le strade ordinarie sono distinte in categorie. Esse sono nazionali, provinciali, comunali, o vicinali, a seconda che dati requisiti, dalla legge specificatamente indicati, le rendano d'interesse della nazione, della provincia, del comune o di un certo numero di privati. E la legge determina anche il modo col quale codesti requisiti debbano essere esaminati e riconosciuti.

Quanto alle strade nazionali, di cui intendo specialmente occuparmi, il procedimento è semplice. Occorre una legge, in seguito ad istruttoria, che si riassume nei pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Ora che è avvenuto? Sino al 1883 si è proceduto regolarmente, e sono seguiti dei trasferimenti dall'elenco delle strade nazionali a quello delle provinciali, e viceversa.

Molte strade nazionali sono diventate provinciali, segnatamente a causa della costruzione di ferrovie parallele a strade nazionali.

E dall'altro lato alcune strade provinciali, sono passate nell'elenco delle nazionali, e a questo riguardo ricordo la legge del 10 agosto 1870 e l'altra del 9 luglio 1883.

Ora dopo il 1883 è avvenuta questo, che

quando si è trattato di trasferire una strada dall'elenco delle nazionali a quello delle provinciali, si è proceduto rapidamente; ma per il caso inverso non si è trovato mai il modo di provvedere.

Le prime denunce od istanze sono state sottoposte al Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma poi non si è dato ulteriore corso al procedimento. Succeduti altri casi, si è fatto anche a meno del Consiglio superiore dei lavori pubblici; e infine, quando pel correre degli anni si è addensato sul Ministero addirittura un nembo d'istanze, si è ricorso al solito mezzo a cui si ricorre quando nulla si vuol fare, ossia si è nominata una Commissione, la quale non ha mancato di lasciare trascorrere lunghi anni prima di mettere il suo parere.

Ora io domando all'onor. ministro: che ha che fare una Commissione quando la legge indica chiaramente da quali corpi consultivi bisogna attingere gli avvisi? Devianandosi così dalle prescrizioni della legge, si è cagionato un doppio inconveniente; si sono cioè sottratte questioni delicatissime ai giudici legittimi, e si è creato un enorme imbarazzo al Ministero.

Onor. ministro, ella che non ha la responsabilità del passato, ma che potrebbe dividerla col non provvedere, rimetta le cose a posto, e dia corso libero a queste acque impaludate, dia corso regolare al procedimento.

Gli alti corpi consultivi coi loro avvisi sbarazzano il campo di molte infondate istanze, e le altre si potranno presentare al Parlamento, il quale ha voluto essere giudice supremo in questo argomento, ed a cui l'amministrazione finora ha ostacolato l'esercizio di queste funzioni.

Esposto così quanto aveva in animo in ordine alla classificazione delle strade, procedo oltre, e dirò di talune modalità riguardanti le spese di costruzione e di manutenzione delle strade ordinarie.

Certamente è da riconoscere in questo argomento un gran miglioramento. Non siamo più di fronte a quelle grosse sorprese, che derivavano dai collaudi, per cui abitualmente si raddoppiavano o triplicavano le spese previste.

Ora le previsioni si fanno più accuratamente, con metodi più sicuri, e gran parte del merito è dovuto al regolamento del 25 maggio 1895, sulla compilazione dei progetti. Ma se questo

è vero, rimangono ancora, a rendere oltre il necessario gravi le spese, e a contrastare anche giuste aspirazioni di molte contrade, che ancora son prive di quel potente mezzo di civiltà e di ricchezza che sono le strade, i metodi un po' troppo grandiosi che presiedono alla loro costruzione.

Io qui mi fermo seguitamente sulle strade provinciali, e perchè per esse più manifesto è l'inconveniente, e perchè esse costituiscono la rete meno completa, quindi più bisognosa di nuove costruzioni. Ora, per le strade provinciali, ci troviamo in questa alternativa, o che si debbano costruire con metodi grandiosi, e tutte modellate sullo stesso tipo, o non si debbano costruire. Ampiezza di sede stradale, curve, pendii, tutto deve essere quanto di più perfetto esige l'arte.

Ora vi sono moltissime strade, il cui traffico è così limitato, che sarebbe sufficiente un'ampiezza tale da permettere il passaggio di fronte a due veicoli. Vi sono delle strade in cui il pendio oltremodo dolce, e le curve troppo ampiamente sviluppate non soltanto sono inutili ma non convenienti, perchè rendono troppo lungo il percorso.

Io so che parecchie amministrazioni provinciali, mettendo da banda quella certa vanità che ha spesso consigliato opere più grandiose che utili, hanno espresso voti in questo senso al Ministero, chiedendo moderate modificazioni al sistema vigente.

Agevoli, onorevole ministro, codesto salutare movimento, ed ella darà così un vigoroso impulso al compimento di quella rete stradale che deve concorrere allo sviluppo delle forze economiche del paese, senza che l'onere del contribuente fondiario, che è solo a sostenere le spese provinciali, sia così schiacciante da render questo esitante se debba desiderare che si costruiscano le strade, oppure che se ne faccia a meno.

Un'ultima parola sulla manutenzione, ed ho finito. Per la manutenzione delle strade, mi pare che si possa dire che quella delle strade nazionali procede abbastanza bene, salvo inevitabili eccezioni, ma costa troppo; la manutenzione delle comunali procede male e non costa poco; e un certo giusto mezzo si riscontra nella manutenzione delle strade provinciali, le quali sono tenute abbastanza bene, e la spesa

non ne è eccessiva. Forse ragione di questo fatto è che l'amministrazione provinciale ha una sfera d'azione nè molto ampia, nè molto ristretta, e quindi ha agio di sorvegliare abbastanza da presso l'andamento del servizio, ed è fornito degli opportuni mezzi tecnici ed economici. Lo Stato ha un campo troppo ampio, e concetti e metodi adeguati all'ampiezza; il comune manca di organizzazione tecnica, e spesso di mezzi di finanza.

Io ho qui dei dati; forse han d'uopo di alcuna integrazione; ma le proporzioni fra loro sono abbastanza esatte. Dai dati che ho qui risulta che la spesa media per chilometro della manutenzione delle strade nazionali è di 800 lire, mentre la media di quella delle provincie è di 161 lire; c'è un gran divario; e, mentre il massimo della spesa delle provincie è di 230 lire, vi sono dei comuni che eccedono le 300 lire a chilometro.

Ora, a me pare, che si dovrebbe tendere ad unificare questo servizio sul tipo della manutenzione delle strade provinciali, ed accentrarne la cura nelle amministrazioni provinciali. Ciò potrebbe essere utile a tutti; ed una media, non dico matematica, ma logica, tra quello che oggi spende lo Stato e quello che spendono le provincie, potrebbe costituire un'economia per lo Stato, e dar margine alle provincie per venire in aiuto ai comuni, oltre che con la organizzazione tecnica.

Anche questo argomento affido all'intelligente solerzia dell'onor. ministro, ed ho finito d'infastidire il Senato.

CARTA-MAMELI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARTA-MAMELI. Onorevoli colleghi. Tratto un argomento grave e delicato. Ma non temete: sarò breve, perchè penso che siamo al 1° di luglio, e suona minaccioso al mio orecchio il *ruit hora*.

Tratto dell'andamento dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

Il novello Regno ebbe dai cessati Governi un ben magro retaggio in materia di lavori pubblici, specie in alcune provincie, ove tutto o quasi tutto era da fare; onde la necessità di provvedere presto per riparare all'inazione del passato e per cementare, con mezzi di comunicazione dirette e più rapide, l'unità politica del paese.

Da ciò ne venne che si dovette procedere con soverchia precipitazione e quasi tumultuariamente. La precipitazione era allora giustificazione dalle esigenze del momento; ma però anche dopo trascorso il periodo epico della nostra vita nazionale si continuò, benchè a periodi interrotti, nel sistema di far le cose in modo tumultuario, non già per ragioni di vera e buona politica, ma per convenienze ed espedienti parlamentari.

Noi abbiamo costruito e continuiamo a costruire una rete ferroviaria senza un piano organico, un concetto direttivo economico e militare. Abbiamo speso circa tre miliardi e mezzo in strade ferrate. Li abbiamo spesi tutti bene?

Similmente abbiamo costruito altre opere grandiose di ogni fatta, la cui esecuzione si sarebbe potuta procrastinare. Abbiamo talvolta seguito tracciati stradali lunghi e costosi, non suggeriti da considerazioni economiche o tecniche — anzi al contrario.

Intanto per il vizio del metodo, per la negligenza dei compilatori dei progetti, avvenne che lo Stato dovette incontrare gravi perdite.

La negligenza nel compilare i progetti tecnici fu tale che soventissimo nei progetti furono indicate cave di materiali che non esistevano, o erano esaurite da lunga pezza. Cotesta negligenza dei compilatori dei progetti, le varianti sovente introdotte per fallite previsioni, o per altre cause meno giustificabili, fa sì che i contratti già stipulati vengono in sostanza mutati: da ciò nuovi prezzi, questioni e liti, dalle quali esce malconcia il più delle volte l'amministrazione. E qui ricorre alla mente la frase sculterica del compianto Mantellini: « Lo Stato appalta liti e non lavori ».

Non pretendendo di dire cose nuove, rammenterò alcuni fatti notori che, pur essendo notori, giova tenere sempre presenti.

Il decimo tronco della strada nazionale di Val d'Agri, che doveva costare secondo le previsioni del progetto L. 241,648, costò effettivamente L. 925,673.

Il porto di Licata fu appaltato per 2,023,624 lire. Per questioni, liti, transazioni, ecc. si dovettero aggiungere, dall'Amministrazione, alla somma citata, lire 1,650,000, più gl'interessi.

Il porto di Cotrone fu appaltato per lire 2,723,184. Quando pochi lavori erano stati eseguiti, l'Amministrazione dovette in transazione

accordare un compenso di L. 1,463,398, poi un altro di L. 555,600. In sostanza il porto di Cotrone il quale doveva costare lire 2,723,184 costò lire 4,720,182.

Il caso della galleria del Sansinato nella ferrovia Catanzaro Santa Eufemia è un caso curioso. Si trattava di scavare una galleria in un suolo acquitrinoso: non si fecero trivellazioni, si scavò per oltre mezzo chilometro, e si vide, a un certo punto, che non si poteva andare avanti, a causa delle persistenti infiltrazioni. La urgente spesa fu fatta inutilmente. La galleria fu abbandonata, si studiò un nuovo tracciato e questa volta si cominciò coll'eseguire la trivellazione!

Per la galleria di Ronco, nella succursale dei Giovi, si sarebbe dovuta spendere, secondo il progetto originario, la somma di 14 milioni 316,399 lire: costò invece 34,262,291 - quasi 20 milioni di più.

Per il tronco di Borgotaro nella ferrovia Parma-Spezia, giusta le previsioni del progetto, che fu poi tante volte modificato, la spesa era di 7,708,562. Il progetto, ripeto, fu modificato molte volte: nacquero infinite questioni coll'impresa e lo Stato venne a soffrire grave iattura. A quest'ora quel tronco deve essere costato circa 44 milioni e cinquecentomila lire. E non so se le questioni siano tutte finite.

In conclusione cotesti fatti - e se ne potrebbero citare in numero incredibile - provano, a mio avviso, che si è fatto sperpero del danaro dello Stato, del danaro dei contribuenti stremati dalle imposte. E questo spiega il perchè quando, pochi anni or sono, il nostro paese traversò un tristissimo periodo economico, quando i patrimoni di grandi e di modeste famiglie, nonchè i capitali di tanti istituti di credito di vario genere furono travolti dalla bufera e il suolo d'Italia fu sparso di rovine, su queste rovine si videro sorgere rapidamente sublimi le improvvisate fortune dei grandi appaltatori.

Altra causa di sperpero - bisogna che ripeta la parola nuda e cruda - furono talune leggi che non rispondevano ai veri, urgenti e seri bisogni del paese. Per rammentarne una mi limiterò alla legge del 30 agosto 1868 sulla viabilità obbligatoria. Questa legge con una uniformità giacobina obbligò i comuni a costruire certe determinate strade. Il concetto appariva teoricamente giusto, ma in pratica sovente la

legge non si palesò nè giusta, nè provvida. Furono costretti comuni di montagna a spendere somme enormi per congiungersi con vie carrozzabili. Essi gridavano invano: ma se non abbiamo interessi reciproci! O che dobbiamo forse da scambiarsi le nostre castagne? Queste le portiamo ai comuni del piano dove non ce ne sono e dove siamo già collegati con strade rotabili. Grida inutili: la legge c'era e si aveva a eseguire. Se i comuni si mostravano reluttanti, doveva provvedere, e provvedeva, il prefetto con l'esecuzione di ufficio.

Una delle cause maggiori del dissesto finanziario di non pochi comuni rurali, fu appunto la legge del 1868. Onde è titolo di benemerenda indimenticabile del nostro illustre Presidente l'aver proposto e ottenuto l'approvazione della legge del 19 luglio 1894, che sospese fino a nuovo provvedimento legislativo l'applicazione e l'esecuzione della legge sulle strade obbligatorie. Ma intanto si era speso sapete quanto? Io non ho le statistiche fino ad oggi, ma fino al 1895. A tutto quell'anno si erano spesi 322 milioni, di cui 82 a carico dello Stato per sussidi governativi.

Riassunta così brevemente la storia del passato, che è ammonimento per il presente e per l'avvenire, io mi rivolgo all'onorevole Ministro dei lavori pubblici per fargli alcune raccomandazioni.

Queste raccomandazioni riguardano: l'esame dei progetti tecnici; la responsabilità degli ufficiali tecnici e amministrativi; gli appalti e gli appaltatori, e l'applicazione delle leggi relative alle sovvenzioni ferroviarie.

L'opera del Consiglio superiore dei lavori pubblici nell'esame dei progetti, è indiscutibilmente utilissima. Senza quell'eminente consenso tecnico i danni sofferti dallo Stato sarebbero stati di gran lunga maggiori. Però il Consiglio superiore dei lavori pubblici giudica su documenti; ora un progetto che può apparire correttissimo astrattamente considerato, quando non risponde alle condizioni reali delle località è in realtà un progetto pessimo.

Ciò stante, io pregherei l'onorevole Ministro di vedere se, quando si tratta di progetti di lavori per i quali lo Stato deve incontrare un onere considerevole, non sia per avventura prudente di inviare sul posto un ispettore superiore del Genio civile, il quale esamini e riferisca prima

che il Consiglio superiore dei lavori pubblici dia il suo giudizio.

In quanto alla responsabilità dei compilatori dei progetti, io dico che se si potesse — ma non è possibile — fare una statistica dei danni prodotti dalla negligenza dei compilatori dei progetti, l'Italia rabbrivirebbe sentendo il numero dei milioni sciupati. E anche gravi molestie e danni soffre lo Stato per i soverchi ritardi nei provvedimenti amministrativi, per gli indugi, che durano anni, nella esecuzione dei collaudi, e mesi e mesi nell'approvazione dei contratti già stipulati — ritardi che si risolvono nel pagamento di compensi alle Imprese.

Però io non vorrei essere frainteso: la colpa di pochi non può tornare a disdoro dei molti, della grande maggioranza dei funzionari e degli ufficiali dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

So che questa amministrazione conta funzionari ottimi che adempiono rigidamente ai loro doveri; so che noi abbiamo un corpo d'ingegneri che serba le antiche e gloriose tradizioni dei nostri grandi, e tiene in alto posto l'ingegneria italiana ingegneri il cui elogio è scritto con caratteri indelebili sul marmo e sulla pietra di opere immortali. Ad ogni modo però, come ho detto, ci sono alcuni che mancano ai loro doveri, ed io prego e raccomando al signor Ministro di essere inesorabile con costoro. I regolamenti provvedono; ma se essi non provvedono abbastanza, voglia il signor Ministro studiare altre disposizioni più efficaci per punirli.

È strano: da noi, in Italia, il concetto della responsabilità non trova seria applicazione: da noi la responsabilità o è collettiva il che vuol dire di tutti e di nessuno, o è responsabilità personale, e rimane ugualmente inefficace. L'adagio popolare, che è schietta espressione di un senso di giustizia: *chi rompe paga*; sovente nella nostra amministrazione viene modificato in questi altri termini: *chi rompe non paga mai*: pagano gli altri.

Circa agli appalti e agli appaltatori mi occorre premettere che io non sono un caldo ammiratore del sistema degli appalti per pubblici incanti, nei quali rimane aggiudicatario chi offre un prezzo o un ribasso maggiore. Ribassi che a volte arrivano al 40, 44, 50 per cento. Naturalmente chi fa questi ribassi si rivale

sollevando questioni sopra questioni, nelle quali gli esperti assuntori trovano largo profitto.

Le Società ferroviarie hanno abbandonato il sistema degli appalti a pubblici incanti. Esse provvedono per mezzo di licitazioni private, alle quali chiamano le ditte che hanno fatto buona prova e non sono litigiose. E se per caso nella scelta della ditta si ingannano, allora quella ditta che male si condusse può esser certa di non esser più chiamata a una licitazione della Società.

Io so bene che lo Stato non può fare — per il suo complesso organismo — quanto può fare un industriale; ma ad ogni modo pregherei l'onorevole Ministro di voler studiare se in qualche modo si possa, anche in questa parte, prudentemente modificare la legge di contabilità, procedendo colla massima cautela, per non incappare in danni maggiori.

E giacché sono sul tema degli appalti, aggiungerò che l'amministrazione ha da procedere con molta circospezione per evitare la ripetizione di un caso che si è non raramente verificato.

Accade a volte che l'amministrazione appalta solo una parte di un grande lavoro dell'importo di molti milioni. C'è un concorrente che offre condizioni buonissime: offre, per esempio, il 36.55 per cento e rimane aggiudicatario. Rimasto aggiudicatario, egli comincia coll'impianto dei cantieri dove dovrebbero svolgersi i lavori non ancora appaltati. Fa in modo che i suoi lavori, i quali erano già connessi con quelli da eseguire mediante altri appalti successivi, divengano sempre più connessi; quando egli è in questa favorevole condizione di cose, e si tratta di dover proseguire l'opera, l'amministrazione si trova in un ingranaggio, e bisogna che conceda a costui appaltatore, a pezzi e a bocconi il resto dei lavori; il quale appaltatore, noti il Senato, che principio, come si è detto, coll'offrire nei pubblici incanti più del 26, gradatamente negli appalti susseguenti, va scemando il ribasso, per arrivare finalmente a 76 centesimi per ogni 100 lire! E questa è storia.

Visto tutto ciò, pregherei l'onorevole Ministro a provvedere affinché non si appaltino parzialmente i lavori per evitare il ripetersi dei lamentati fatti. E anco lo pregherei di far uso di una facoltà, che gli accorda il regolamento di contabilità generale, e che fu largamente ado-



perata - e con profitto - dal ministro Prinetti, ossia la facoltà di escludere dalle aste tutte quelle imprese che già diedero prova di malafede o di negligenza.

E qui vorrei porre fine al mio dire; ma mi consenta il Senato di soffermarmi per un istante sull'applicazione delle leggi riguardanti le sovvenzioni ferroviarie.

Queste leggi sono parecchie, e l'ultima, come il Senato sa, è del 1899.

Le sovvenzioni cominciarono in limiti modesti, 1000 lire per chilometro; poi sono arrivate a 3000, a 5000 e in certi casi a 6000 lire.

E la durata della sovvenzione che prima era limitata a un massimo di 35 anni, ha raggiunto ora quello di 70 anni. Ci vuole molta prudenza e molta circospezione nella concessione di coteste sovvenzioni; ma ogni raccomandazione all'onorevole Ministro sarebbe superflua perchè coi suoi splendidi discorsi nell'altro ramo del Parlamento egli ha palesato chiaramente i suoi sani intendimenti. Egli avvertì che sovente si tratta di linee povere, le quali, come è noto, divorano il prodotto delle ricche. Io aggiungerei che può avvenire anche un altro guaio maggiore; può darsi che aperte siffatte linee povere all'esercizio, questo potrebbe esser interrotto perchè a perdita, e dovrebbe in tal caso assumersi dallo Stato a' termini della legge sulle opere pubbliche, e dallo Stato proseguirsi con non lieve nocumento.

Le leggi sulle sovvenzioni ferroviarie possono celare una grande insidia all'erario. Badiamo di non andare incontro a incognite disastrose.

Conchiudo, dicendo che ho fiducia nel Ministro, come ho fede nell'avvenire economico del mio paese; e la mia fede deve essere ben salda, se resiste, come resiste di fatto, alle inquietudini di questi giorni, che segnano per il paese un periodo pieno di pericoli gravissimi. (*Benissimo*).

CAVASOLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAVASOLA. Pochi minuti di tolleranza io invoco dagli onor. colleghi e dall'onor. ministro per una raccomandazione, la quale non ha un punto di riattacco immediato al bilancio che si discute, ma che non potrei presentare in altra occasione all'onor. ministro, ed intanto scorrerebbe la stagione propizia a quell'intento cui io miro.

Quando ero a Napoli, convinto che il problema economico di quella popolazione non si possa risolvere altrimenti che con l'aumento della produzione, io mi applicai con ogni amore allo studio delle industrie locali per vedere come si potessero favorire ed in qual parte fossero suscettibili di un maggiore sviluppo, senza ricorrere ad artifici sempre fallaci.

E tra le industrie d'indole eminentemente locale, disgraziatamente in decadenza da alcuni anni, ho notato la pesca del corallo, fatta tradizionalmente dai marinai di Torre del Greco, in sostituzione parziale della quale da alcuni anni ha preso voga la pesca delle spugne, che già rappresenta un notevole sviluppo di attività ed un discreto impiego di capitale da parte di quegli armatori.

La quale pesca delle spugne, che rappresenta la occupazione annuale di alcune migliaia di pescatori, perchè alle volte si armano persino 300 imbarcazioni per questa industria speciale, si esercita principalmente nel mare d'Africa, tra le coste della Sicilia, della Tunisia e della Tripolitania.

Ma siccome le imbarcazioni sono capaci di poca portata, e d'altronde la materia pescata è soggetta a rapido deterioramento se non subisca un primo trattamento, accade che, non avendo quei marinai la possibilità di depositare su spiaggia italiana il prodotto della loro pesca, sono costretti a depositarlo a Sfax in Tunisia; e così il prodotto del lavoro italiano, per la mancanza di un punto d'appoggio su terra italiana, produce un monopolio industriale francese, d'importanza non trascurabile, perchè dalle notizie mie, controllate in diversi modi, posso assicurare che si tratta di un'industria che rappresenta dagli 8 ai 9 milioni all'anno.

Allora io mi sono domandato come sarebbe possibile dare ai marinai nostri il punto di approdo del quale abbisognerebbero; e tanto più m'è sembrato interessante il pensarvi, perchè accade quest'altro fatto, del quale prego l'onorevole ministro a passar notizia anche ai suoi colleghi della marina e degli esteri.

Il pescatore italiano che va a Sfax per la campagna della pesca delle spugne è obbligato a subire una specie d'immatricolazione provvisoria dall'autorità di Tunisia. Gli vengono ritirate le sue carte di bordo, ed egli può eser-

citare il suo mestiere solamente con una carta di permanenza che gli dà l'autorità tunisina, assoggettandosi ad una tassa di pescaggio. Egli sbarca la sua merce a Sfax, e quando in fine di stagione volesse riprenderla dovrebbe pagare tale dazio di uscita o tassa di esportazione, che gli sarebbe assolutamente distrutta ogni convenienza di farlo, perchè andrebbe incontro a certa perdita. Di guisa che egli deve vendere sul posto la materia prima, a prezzi che egli non può fissare e deve subire, e col prodotto delle fatiche dei marinai italiani, si arricchisce un monopolio esclusivamente francese.

Il punto d'approdo italiano ci sarebbe; nè l'indico io per presunzione mia, ma l'indico per notizie attinte direttamente alla classe degli interessati, agli esperti di mare, ai padroni, ai comandanti, e sarebbe il porto di Lampedusa. L'ultima terra italiana che sta di fronte alla costa d'Africa ha un porto naturale amplissimo, sicuro, ricco di tradizioni gloriose, perchè dava ricetto altre volte alle potenti armate di Ruggero di Lauria e di Andrea Doria. Ma da quell'epoca in poi abbandonato, a poco a poco s'è interrato, e al giorno d'oggi non ha fondale sufficiente per le piccole imbarcazioni. Le industrie di Torre del Greco invocano lo scalo di Lampedusa, che abbia tanto fondale quanto basti per la pescagione dei loro battelli, vale a dire due metri e mezzo o due metri e 80 centimetri, non più di questo. L'isola di Lampedusa costituisce un piccolo comunello ed il suo porto è classificato in quarta classe; lo scavo dovrebbe perciò farsi in consorzio fra comune e provincia con minimo sussidio dello Stato. Quindi per questa via è impossibile venire a capo dell'impresa.

Io mi spinsi innanzi e feci fare degli studi in via particolare, perchè ufficialmente non avevo nè veste, nè autorità per richiedere studi di un porto che appartiene alla provincia di Girgenti. Il Comando del Dipartimento di marina, debbo dirlo a sua lode, mi favorì molti dati tecnici e carte marine; tanto che coll'aiuto del Genio civile si fece un conto della presumibile spesa coll'opera delle draghe, poichè non si richiederebbero altri lavori, e mi si disse che al massimo con L. 120,000 o 150,000 si potrebbe rendere il porto di Lampedusa accessibile per il ricovero di 300 imbarcazioni peschereccie.

Riuscendo i nostri marinai, che pescano ordinariamente in alto mare o in acque extraterritoriali togliersi dalla soggezione della Tunisia, potrebbero a misura che ne abbiano il bisogno depositare la loro merce a Lampedusa, impiantarvi l'operazione preliminare del primo lavaggio, dar lavoro con essa alla gente dell'isola e poi a fin di stagione trasportare tutta la mercanzia prodotta a Torre del Greco, e far sorgere nel golfo di Napoli una industria importante colla lavorazione definitiva delle spugne. Certamente non corrisponderebbe questa alla totalità dell'attuale in fiore a Sfax, perchè oltre ai torresi ed ai siciliani concorrono là anche marinai dell'arcipelago greco, e quelli potrebbero trovare conveniente il continuare la loro industria sul terreno di Tunisi; ma i nostri potrebbero impiantarla ed esercitarla a Torre del Greco, producendo un movimento di 4 o 5 milioni di lire all'anno.

Quattro o cinque milioni all'anno di movimento industriale nel golfo di Napoli valgono bene la pena di una attenzione del Governo e di una spesa di 120,000 lire!

Io ebbi occasione di fare e di ripetere questa proposta, come era mio dovere di ufficio, un altro tempo; ed uno dei predecessori dell'onorevole ministro attuale aveva anche promesso di farne oggetto di studio e se occorresse di una legge speciale, per chiedere al Parlamento l'autorizzazione alla spesa straordinaria. Io non voglio indicare i mezzi, nè a me compete fare ciò. Io mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici su questa questione, che piccola in apparenza ha però una grande importanza. E se le notizie ultime che mi furono date fossero vere ed esatte, e l'onorevole ministro potrà accertarsene, e potesse bastare al compimento di quell'opera anche una somma di molto minore - poichè l'anno scorso mi si disse che forse ci si poteva arrivare anche con 80,000 lire - credo che allora non solamente varrebbe la pena di non trascurarla, ma non si dovrebbe indugiare a farla, perchè sarebbe un danno non giustificabile anche perdere un'altra sola campagna di pesca.

Ed è appunto per non indugiare che io mi sono permesso di cogliere questa occasione di porgere la mia preghiera, con l'autorità che ad essa viene dall'aula nella quale ho l'onore di ripresentarla.

Il ministro della marina, pare a me, potrebbe con un piccolo sforzo dare un aiuto notevole, che consisterebbe nell'approfittare della buona stagione per fare eseguire il rimorchio dei materiali e dei pezzi d'opera dalla costa italiana a Lampedusa; il che basterebbe già a ridurre notevolmente la spesa per il consumo del carbone e per l'applicazione diversa delle tariffe che stanno nei contratti in corso, per le escavazioni dei porti a distanza dai distretti per i quali sono fatti gli appalti.

Io spero e confido che l'onor. ministro vorrà interessarsi della cosa e circa al modo ed ai mezzi da dedicarvi, non ho che da rimettermi completamente alle decisioni sue. (*Bene*).

PASOLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PASOLINI. Io non abuserò della pazienza del Senato e non farò perdere tempo all'onor. ministro ripetendogli ciò che egli sa, e raccomandandogli quello che già tanto gli fu raccomandato alla Camera.

Le risposte da lui date all'onor. Mirabelli ci mostrano che la questione del porto di Ravenna gli sta veramente a cuore.

Il traffico di questo porto è sempre crescente, il suo aumento non può a meno che mantenersi ed accrescersi; questo si deve prima allo sviluppo preso dalle industrie in tutta l'Italia centrale, secondo l'accrescimento delle reti ferroviarie tanto estese ora in questo parte d'Italia e al di là dell'Adriatico, nell'Istria, nell'Austria Ungheria, e via via in tutta quella parte di Oriente europeo che di giorno in giorno va sempre più aprendosi alla civiltà. Questo fa sì che le comunicazioni fra questi paesi d'Oriente e l'Italia diventino ogni giorno più frequenti ed accennino ad un grande sviluppo avvenire.

A capo di questa grande arteria, sulla costa d'Italia, si trova Ravenna. Il suo scalo marittimo è diventato uno dei più importanti di tutto il litorale adriatico, ed oggi il suo porto e la sua darsena non sono più sufficienti: un lavoro di ampliamento è inevitabile.

La città che nel porto vede il massimo dei suoi interessi, se ne preoccupa vivamente. Le Romagne e molti paesi dell'Emilia che in questo porto veggono il loro comune vantaggio, si uniscono alle preoccupazioni dei cittadini ravennati e, com'è naturale, propugnano l'adempimento

dei loro voti, cioè una pronta e sufficiente amplificazione di esso porto.

Ed ecco, al solito, un nuovo impegno ed un peso di più per il bilancio. Ma con tutto questo non è forse consolante il pensare che se oggi nulla più basta, perchè tutto è in aumento, in ciò abbiamo la prova manifesta e sicura dello sviluppo della vita italiana? L'Italia cresce, e, come a giovinetta adolescente, le scarpe d'una volta diventano strette e non bastano più. Noi sappiamo, noi constatiamo con soddisfazione, noi abbiamo capito che l'onorevole Giusso è profondamente e giustamente penetrato di questa condizione di cose, che favorisce, che spinge i lavori del porto ravennate con tutta la sollecitudine che egli deve avere come ministro, e con tutto l'amore che può mostrare un buon italiano per gli interessi commerciali della nazione. Tutti siamo d'accordo nella necessità del fare, l'unica divergenza è sorta sul modo. Il Genio civile ha fatto un progetto, il capitano del porto, capo del circondario marittimo di Ravenna, ne ha fatto un altro.

Io qui non debbo e non saprei davvero discuterne e paragonarne il valore tecnico; questo giudizio non è mio. Cittadino ravennate, la mia parte non è che quella di dover ricordare una volta ancora al ministro che questo secondo progetto del capitano del porto, approvato dalla Commissione cittadina, ha raccolto il plauso unanime di tutta la cittadinanza ravennate; la quale lo ha espresso apertamente, pubblicamente, per mezzo dell'intervento di tutti i corpi che rappresentano ogni maniera di interessi ed ogni sfera di attività.

Questo progetto, si pensa e si dice chiaro, è il più pratico: non obbliga a spostare la dogana, che è una fabbrica nuova; non obbliga a venire ad espropriazioni per ottenere un prolungamento della ferrovia. Con questo progetto tutti i lavori, tutte le operazioni in dogana e con la ferrovia rimarrebbero più facili e più accentrate. Anche il possibile lavoro di allargamento dell'intero canale, per aver poi un maggiore specchio di acqua, rimarrebbe più facile. Ed è pur probabile che anche questo lavoro si trovi necessario in avvenire. Debbo dire ancora che un mezzo termine, una via di mezzo, e cioè un tentativo di accordo fra i due progetti, difficilmente sarebbe utile. Si teme che con questo si sacrificerebbe il buono che

ha ciascuno dei due progetti. Le vie di mezzo raramente riescono a soddisfare.

Il paese, debbo ripeterlo, unanime reclama l'attuazione del progetto preferito dalla Commissione cittadina. Chiedo che il lavoro si faccia subito, poichè vi è urgenza assoluta d'allargare la darsena, perchè il commercio aumenta di anno in anno, di mese in mese, ed il disagio ogni giorno è maggiore. Il signor ministro, che ha dato tante prove del suo impegno e della sua premura - di cui lo ringrazio - mi permetta che io fermi la sua attenzione su questo consenso unanime della città, tanto raro pur troppo tra noi, e raro dovunque, soprattutto quando si tratta di interessi. Non pare forse al signor ministro che questo accordo, nel quale convengono tutti, in fondo sia la prova più rassicurante che si è toccato il punto giusto? Noi viviamo in tempi in cui l'istruzione diffusa, l'attività generale, la discussione libera, fanno sì che tutte le cose si determinino sull'opinione pubblica e sul sentimento generale. Il contraddirlo, il fare diverso, senza poter dare una prova matematica che la via diversa è la migliore, a me sembra fonte possibile di danni e di pentimenti: è una responsabilità che io, al suo posto, onorevole ministro, non vorrei avere. Accennato a questo, poichè parlo ad un ministro così assennato e zelante, non aggiungo altro.

VISOCCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VISOCCHI. L'onor. Carta-Mameli nel suo importante discorso, dopo aver rilevato diversi inconvenienti occorsi nell'amministrazione dei lavori pubblici, volle anche mettere il ministro in sull'avviso per quanto riguarda la concessione di sussidi chilometrici alle ferrovie di costruzione privata, ed a me parve ch'egli ammonisse il Governo a non procedere oltre nel dare tali concessioni.

L'onor. relatore dell'Ufficio centrale nella sua pregevole relazione si è anche soffermato intorno a questa materia ed ha notato la grande quantità di progetti, cui è già concesso il sussidio ed i molti che sono in esame, e l'onere che ne verrà al bilancio.

Ora, a me dispiacerebbe che questi rilievi inducessero il Governo ad essere meno proclive a tali concessioni; e debbo perciò esporre il mio avviso, del tutto opposto, affinchè il Governo, ascoltando le osservazioni degli oppo-

sitori e dei favorevoli, possa tenere quel giusto mezzo che è dall'equità e dalle leggi vigenti richiesti.

Ora dunque io debbo osservare in primo luogo che il sistema tenuto in Italia nella costruzione delle nostre ferrovie non è stato dei più felici.

Lo Stato a sue spese ha costruite molte delle ferrovie più importanti ed atte a dare maggiore provento; e queste appunto, secondo me, esso non doveva costruire a sue spese e doveva anzi lasciar costruire all'industria privata, perchè offrivano utili bastevoli a compensare i capitali occorrenti alla loro costruzione.

Dall'altro lato era ed è bene intesa la concessione di un sussidio per ottenere la costruzione di ferrovie di traffico minore, le quali non dando sufficiente provento, almeno nei primi anni, non si sarebbero mai fatte.

Or l'importanza di queste ferrovie non è solo per uguagliare i cittadini nel godimento dei servizi pubblici, affinchè non avvenga che alcuni godano largamente del servizio ferroviario ed altri sieno costretti di andare in carrozza o a cavallo per tornar a casa loro, ma anche perchè le ferrovie dello Stato non possono dare un provento sufficiente a pagar le spese d'esercizio se non si costruiscono tutte quelle diramazioni con le quali può essere ad esse procurato un più largo traffico di merci e viaggiatori.

Queste ferrovie minori, adunque, quando percorrono plaghe lontane dalle ferrovie esistenti, quando rendono servizio a contrade capaci di notevole produzione, è lodevol cosa che sieno promosse e facilitate colla concessione di sussidi e ciò non solamente per l'equa distribuzione dei pubblici godimenti, ma anche per ottenere un indiretto ma notevolissimo vantaggio all'erario, diminuendo l'annuo dispendio che esso sopporta per l'esercizio delle ferrovie già costruite alle quali verrebbe aumentato.

Ma oltre delle suddette vi è un'altra importantissima osservazione. Uno dei passati ministri dei lavori pubblici, e, se non erro, proprio quegli che si degnamente presiede oggi la nostra assemblea, ragionando alla Camera dei deputati sulla costruzione di queste ferrovie minori, dimostrò come una gran parte del sussidio che lo Stato concede, rientra nelle Casse erariali per via di tante tasse che gravano sopra simili imprese ferroviarie. Tassa di ric-

chezza mobile, tassa di circolazione delle azioni, tasse sui trasporti di merci a piccola e gran velocità, tasse su ciascun biglietto, tasse di trapasso delle aeree occupate, dritti doganali d'entrata di materiali che si adoperano, e non so per quante altre vie rientri nel pubblico tesoro una gran parte del sussidio che il Governo dà. E se non erro, questa parte che rientra allo Stato per via di altre tasse ammonta a lire 3000 per chilometro; e ben posso asserire che una ferrovia privata nelle vicinanze di Napoli che è dell'estensione di 18 chilometri, ha pagato allo Stato nel biennio 1898-99 una somma di tasse che corrisponde a più che 3000 lire a chilometro.

Or dunque, stando così le cose, il consentire 4 o 5000 lire di sussidio chilometrico significa darne 1000 o 2000. E per una sì mite spesa, a me pare ragionevole di rendere giustizia a quei cittadini i quali, non avendo avuto la fortuna di vedere costruite le loro ferrovie dal Governo, si affannano per ottenere ora a grande stento ciò che gli altri godono ed a cui essi hanno pur contribuito e seguitano a contribuire.

Non occorre poi che io intrattenga più lungamente il Senato per dimostrare tutti gli altri vantaggi che derivano alla pubblica finanza pel maggiore movimento e per la maggior ricchezza che si produce colla costruzione d'una ferrovia.

Mi basta d'aver richiamato intorno a questo argomento l'attenzione del Senato e del ministro dei lavori pubblici, affinché la sua amministrazione non si arresti ingiustamente e indebitamente dal seguire quella via, nella quale le leggi anteriori ci han messi con tutta ragione e senza pericolo di fallimento per le finanze dello Stato, anzi con sicurezza di promuoverne il più florido incremento.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIUSSO, *ministro dei lavori pubblici*. Dopo aver reso il maggiore e dovuto elogio al relatore ed alla Commissione di finanze per la sobria, accurata e diligente relazione colla quale hanno proposto alla approvazione del Senato lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1901-902, esporrò brevemente ai vari oratori ciò che a me sembra utile di dire in risposta ai loro discorsi.

Innanzi tutto il senatore Mezzanotte ha parlato sulla questione delle strade provinciali, lamentandosi non tanto col ministro del giorno, quanto coi ministri precedenti, che non siasi tenuta la bilancia perfettamente giusta, quando si è trascurato di dar ragione a quelle provincie, le quali reclamavano che una parte delle loro strade fossero iscritte tra le nazionali. Ora io debbo con franchezza dichiarare che il senatore Mezzanotte in gran parte ha ragione, perchè fino a un certo periodo questi passaggi sono stati fatti, e poi dopo sono stati ostacolati.

Per quale ragione ciò sia avvenuto, non ho potuto rilevarlo da nessuna relazione e da nessun documento pubblico; immagino tuttavia che il motivo debba esserne il seguente.

Il passaggio delle strade provinciali nell'elenco delle nazionali, importava ed importa un onere pel bilancio dello Stato, agli effetti della manutenzione. Ora, da parecchi anni a questa parte, lo Stato, stretto dai propri bisogni, ha fatto un po' orecchio da mercante per quelli delle provincie, come queste alla loro volta, quando si sono trovate in condizioni men buone, hanno fatto orecchie da mercante pei bisogni dei comuni.

Oggi però vediamo con piacere che da parte di parecchie provincie si accolgono con maggiore facilità le domande dei comuni: ed anche io, da che ho l'onore di essere ministro dei lavori pubblici, posso dire che non poche strade comunali vengono man mano dichiarate provinciali.

Vuol dire che le provincie si sono trovate in condizioni alquanto più soddisfacenti. Questo io mi auguro che possa essere un prodromo dell'altro fatto, cioè che lo Stato, trovandosi in condizioni più agiate, comincerà a dimostrarsi più largo verso le provincie. Vi è stata una Commissione, che l'onor. Mezzanotte dice essere stata nominata a bella posta per non far nulla; ma il cui lavoro, già compiuto, verrà pubblicato, ed io spero che allora l'onorevole Mezzanotte potrà cominciare a vedere un po' di luce nelle tenebre fittissime del passato, e sentire soddisfatto il desiderio di quelle provincie che, per giustificati motivi, chiedono il passaggio tra le nazionali di alcune loro strade. Sarà questo un atto di giustizia, che sarò ben lieto di annunciare io stesso all'onorevole se-

natore Mezzanotte, per quanto riguarda la sua regione...

MEZZANOTTE. Io ho parlato in generale...

GIUSSO, *ministro dei lavori pubblici*. Certo il senatore Mezzanotte non crederà che io andrò a suscitare questi desiderî: quando le provincie si faranno vive, la giustizia per loro indiscutibilmente si farà.

E, ripeto, se questo non è avvenuto fino ad oggi, è stato perchè le ristrettezze del bilancio dello Stato e il desiderio di metterlo in pareggio ha impedito al Governo una soverchia condiscendenza verso le provincie.

Per questa parte credo che l'onor. Mezzanotte dovrà ritenersi pago.

Ma una più importante questione egli ha sollevata, sempre riguardo alle strade nazionali, col chiedere perchè lo Stato non si esoneri dal carico della loro manutenzione, e non l'affida alle provincie.

Egli ha fatto dei calcoli in proposito, della cui esattezza non posso dubitare, ed afferma che la spesa di manutenzione delle strade nazionali in media ascende a 800 lire. Devo però confessare che questa cifra mi pare alquanto esagerata, mentre le provincie, alla loro volta, spendono dalle 260 alle 300 lire.

Ora ben dice l'onor. Mezzanotte: poichè le manutenzioni fatte dallo Stato costano moltissimo, e le manutenzioni fatte dalle provincie costano molto meno, poichè infine vi sono quelle curate dai comuni, perchè tutte queste manutenzioni non vengono fatte da un ente solo, l'ente provincia, il quale potrebbe ottenere sul complesso una rilevante economia?

In tesi generale, la proposta dell'onor. Mezzanotte parrebbe eccellente.

Io mi sono occupato della questione fin dai primi giorni che ebbi l'onore di prendere possesso del mio ufficio; la studiai con amore, e vidi che forse ci sarebbe da fare alcunchè di quello che desidera l'onor. Mezzanotte.

Mi si obiettarono però alcune difficoltà d'indole alquanto delicata: nel senso che forse le provincie, prendendo la manutenzione delle strade nazionali, non avrebbero potuto agevolmente attendere agli occorrenti restauri d'indole straordinaria, di cui le strade hanno bisogno; così che su questo punto avrebbero potuto nascere delle questioni fra esse e lo Stato.

Non ho potuto dissimularmi la gravità del

problema; e qui lo riferisco per dimostrare che la questione che l'onor. Mezzanotte ha portato al Senato è importantissima, e non scevra di difficoltà.

Ripeto, del resto, che ho già rivolto il mio esame sulla cosa, e studierò se si possa agevolare con opportuni temperamenti, l'accoglimento del desiderio del senatore Mezzanotte.

L'idea è certo molto pratica ed utile; e credo che, quando si possa applicarla, potranno trarne beneficio le provincie, e conseguirne una qualche economia anche lo Stato.

Vengo ora al lungo e poderoso discorso del senatore Carta Mameli.

In un rapido cenno sull'andamento delle opere pubbliche, egli ha detto che in principio lo Stato ha dovuto far molto, perchè i cessati Governi nulla o poco avevano fatto, e dovendo far molto ed in breve tempo, esso ha finito per far male, senza un concetto politico, senza un criterio militare.

Si fecero spesso opere meno utili, tralasciando di fare quelle veramente necessarie.

Non starò a ribadire le opinioni enunciate con tanta dottrina e con tanta convinzione dal senatore Carta Mameli, poichè in gran parte le cose che egli ha affermato purtroppo sono vere.

Spesso, nel compilare il progetto di un'opera si è mancato perfino alle norme più elementari di essere, cioè, precisi nell'indicare le località dalle quali bisognava prendere i materiali; e non di rado si sono segnate cave che non vi erano o che erano già esaurite. Altre volte, mentre il progetto era in via di esecuzione, vi si apportarono varianti perfino di tracciato; e da questo ne sono venute poi quelle infinite contestazioni per le quali si è radicato un concetto, dall'onor. Carta Mameli espresso con parole così incisive, che cioè spesso lo Stato, invece di appaltare opere, ha appaltato liti.

Tutto questo indiscutibilmente risponde in gran parte al vero. Io non istarò qui a riferire i molti esempi di cui egli ha parlato, di opere portuali e ferroviarie, che dovevano costare un milione e ne sono costate trenta.

Debbo però, con dolore, convenire in massima della loro verità.

Ma se gli esempi che l'onor. Carta-Mameli ha citato non possono essere messi in discussione da alcuno, credo nondimeno mio debito

affermare che, da un pezzo a questa parte, l'andamento delle opere pubbliche in Italia procede molto più regolarmente, e che quegli scandali, diciamo la parola, di una differenza enorme fra i presuntivi e i consuntivi, non si sono più avverati con tanta frequenza.

In questo, senza alcun dubbio, un grande progresso vi è stato nel Ministero dei lavori pubblici, e parecchi miei predecessori hanno lasciato impronta seria di un indirizzo veramente migliore che non era stato per lo passato.

Certo nei primi anni del nuovo Regno la fretta, il desiderio, l'ingordigia delle imprese non sufficientemente tenuti a freno, hanno prodotto i guai che l'onor. Carta-Mameli ha lamentato, ma oggi i tempi ed i sistemi son radicalmente modificati, e gl'inconvenienti di cui ho detto, sono divenuti molto più rari, e quasi potrebbero dirsi cessati.

L'onor. senatore Carta-Mameli ha accennato ai danni arrecati dalla legge del 30 agosto 1868 per la costruzione obbligatoria delle strade comunali. Io convengo che quella legge abbia arrecato gravi e penosi oneri ai comuni; però bisogna pur riconoscere che il nuovo Stato aveva bisogno di veder aumentate, e migliorate, sia pure con ingente sacrificio, le comunicazioni fra le diverse località del Regno. Col sensibile incremento dato al commercio nazionale, dopo la sua unità, non era possibile che i comuni non avessero strade per le quali avviare il traffico dei loro prodotti. Il bisogno delle strade comunali obbligatorie era evidente; forse fu esageratamente, e talvolta anche non giustamente attuato, e per vero, in molti Comuni la legge del 1868 ha dato origine a grandi colpe, a veri e propri turbamenti nell'armonia tra diverse classi sociali. L'obbligo della prestazione d'opera, che ha ricordato la barbara imposta antica della *corvée*, certamente fu una delle peggiori forme di contribuzione che s'impondeva ai contadini e a tutti coloro che rappresentavano le classi inferiori. Ed io conosco Comuni ove quella tassa riuscì tanto odiosa, da generalizzare nei contadini l'opinione che se le strade avessero dovuto esser fatte colla loro opera personale, sarebbero a quest'ora già ultimate; mentre invece non lo furono, perchè, convertita la prestazione d'opera in contribuzione di danaro, i fondi rac-

colti furono malamente sperperati. E per ottenere tale conversione, si forzò la lettera e si violò lo spirito della legge, obbligando i cittadini ed i lavoratori a far giornate quando non potevano o dovevano farne, e creando altrimenti per essi un tal cumulo di vessazioni, da costringerli a sobbarcarsi, come a male minore, al pagamento delle giornate di lavoro, che avrebbero dovuto prestare.

L'eccesso quindi da parte dello Stato si avverò non solo nella spesa enorme di 300 e più milioni imposta ai comuni, ma anche nel modo come quella imposizione fu regolata. Ora, da un eccesso, mi pare che siasi saltato ad un altro, ed io credo che qualcosa bisogna ancora fare, almeno perchè le strade già iniziate vengano condotte a compimento. Fu provvida la sosta per le condizioni economiche dei comuni e anche dello Stato; ma poichè quest'ultimo si trova ora in condizione alquanto migliore, bisognerà ritornare in parte alla legge antica, e, molto emendandola nel suo concetto, renderla applicabile alle attuali contingenze, per completare, senza insostenibile sacrificio, la rete stradale nella parte più urgente, e che improvvidamente è rimasta interrotta.

L'onorevole Carta-Mameli ha poi raccomandato che, per le opere pubbliche, innanzi tutto si facciano bene i progetti. E questa è una raccomandazione che io accetto con grande rispetto e di gran cuore. È vero però che da un pezzo a questa parte i lavori dello Stato danno minor campo a gravi litigi; perchè, se di controversie ancora se ne hanno, esse d'ordinario riguardano opere antiche, poichè ora i progetti sono incomparabilmente meglio studiati, fatti con maggior cura e con più accurato studio. E quando il senatore Carta-Mameli invoca dal ministro una maggiore severità al riguardo, quando egli chiede che tale severità sia estesa a coloro che vigilano alla esecuzione dei lavori per conto dello Stato, io accetto ben volentieri la raccomandazione, perchè credo che quella severità sia uno stretto obbligo di un'amministrazione che si rispetta, e che il principio del « chi rompe paga », debba venire attuato, senza eccezioni, dal ministro dei lavori pubblici. E questo come norma ordinaria; non per fare angherie, ma perchè le opere eseguite dallo Stato vadano, come debbono andare, e costino quello che devono costare.

E passo alla questione degli appalti. Questa, onorevole Carta-Mameli, è questione assai grave, ed ella oggi si fa interprete d'una corrente che esiste nel paese. Al concetto rigido, antico, di dover star sempre rigorosamente al sistema degli appalti, ora va sostituendosi un concetto diverso, cioè che non sempre l'appalto sia la espressione del modo onde si può, con maggior profitto, compiere un'opera pubblica. A questo proposito io non nego che spesso l'appalto dia occasione a infinite noie, infiniti litigi e infiniti guai, come pure che con le licitazioni private, adoperate così spesso dalle private aziende, si evitino una gran parte di quegli inconvenienti. Non nego quindi che si possa anche accettare la sua opinione. Ma per verità non saprei fino da oggi dichiarare se si debba, in tesi generale, abbandonare il sistema degli appalti. Questo sistema, con tutti i suoi inconvenienti, è sempre, secondo me, quello che deve essere preferito dalle pubbliche amministrazioni. Tutto ciò che scuote la norma della gara pubblica mi pare che debba essere l'eccezione e non la regola; molto poco, io stimo, debba essere lasciato dalla legge al libito degli amministratori; nel nostro caso, all'arbitrio dei ministri.

Io comprendo tutti gli inconvenienti che avvengono, ma, ripeto, essi non sono prodotti dal sistema degli appalti, ma bensì da molte altre cause varie delle quali con tanta sapienza esposte dall'onor. Carta-Mameli.

Spesso per un'opera, che dovrebbe essere concepita ed eseguita unica nel suo insieme si fanno appalti parziali; di guisa che, fatto il primo, di necessità si è costretti a dare all'appaltatore di esso anche gli appalti successivi. Or questo non è difetto del sistema; è difetto del modo non regolare col quale esso viene attuato. E così avviene frequentemente che nel disporre il primo appalto parziale (l'esempio ho potuto constatarlo in questi giorni) si consegna all'aggiudicatario di esso il cantiere che dovrebbe servire per tutta l'opera; ed allora ne avviene che in seguito, o lo Stato non può fare altri appalti, se il primo non sia stato esaurito, ovvero si trova in condizione di dover cedere di fronte al primo appaltatore, e venire a quelle transazioni che non giovano nè onerano l'Amministrazione, sia col ridurre il ribasso d'asta dal 30 al 10, al 5 e fino al 2 per cento, sia pure, ciò che è peggio, col dare all'appaltatore

del primo lotto l'intera opera, che si sarebbe potuta aggiudicare più favorevolmente o con appalti diversi, oppure facendolo oggetto, fin dal principio, di un solo appalto.

Ora tutte queste considerazioni non possono certo indurci a condannare il sistema degli appalti; devono invece consigliarci ad una maggiore oculatezza e prudenza per il decoro dell'Amministrazione, per l'interesse dell'Erario. In questo senso, con questi intendimenti, ripeto, che terrò nel maggior conto le raccomandazioni ed i consigli dell'onor. Carta-Mameli.

Vengo così all'ultimo argomento, ch'egli magistralmente ha detto, quello cioè delle concessioni di strade ferrate fatte all'industria privata col sussidio chilometrico allo Stato. E poichè di ciò ha anche parlato l'onor. Visocchi, anche a quest'ultimo io risponderò nel rispondere all'onor. Carta-Mameli.

L'onorevole Carta-Mameli ha detto che per quanto riguarda le concessioni di ferrovie fatte all'industria privata, con sussidi chilometrici, noi andiamo incontro ad un avvenire non troppo roseo. E concordando in ciò nell'opinione dell'Ufficio centrale e del relatore onor. Vacchelli, ha espresso il dubbio che simili concessioni possano essere origine di grave perturbazione pel bilancio dello Stato.

Io non metto in questione che si sia proceduto per questa parte con soverchia facilità.

Da principio si davano sussidi di 3000 lire, poi si è saliti fino a 5000 e finalmente si è giunti talvolta anche a 6000 lire. E quanto alla durata del sussidio che una volta era d'ordinario limitata a 35 anni, ora è arrivata a 70; ed in un caso anche, per legge, fino a 75 anni.

Orbene, convengo che se queste concessioni cresceranno di anno in anno in così gravi proporzioni, occorrerà un giorno modificare la legge per porre un freno ad una spesa che, certo, diverrà eccessiva per lo Stato.

Ma fino ad oggi, e qui sono d'accordo col l'onorevole Visocchi, nulla ancora si è verificato di allarmante, perchè appena in questi anni si è raggiunta la cifra stanziata in bilancio, e per quanto vi siano moltissime domande, pur nondimeno il loro corso procede, nella pratica, molto a rilento. Alcune delle concessioni (dirò di più), che si son già date, non è sicuro se saranno attuate e se l'erario verrà effettivamente a sborsare le somme già concesse.



Quest'ultimo caso mi auguro che non si avveri; ma non posso escludere che alcuno di coloro che hanno ottenuto concessioni di ferrovie, finisca col non mantenere i propri impegni; esonerando così lo Stato dal pagare il sussidio accordato.

Ad ogni modo, in tesi generale, debbo dichiarare che io non sono contrario a questa forma di sovvenzioni. Certo sarebbe molto meglio che chi vuole una strada ferrata, potesse costruirla colle proprie forze, e che lo Stato non dovesse essere costretto a sussidiare opere, le quali, da loro stesse, non possono pagarsi.

Ma poichè vi è una legge, che stabilisce tale aiuto, e poichè è pur vero che in alcuni punti le nuove ferrovie possono essere di grande beneficio all'intera economia nazionale, applichiamo pure quella legge e vediamo i risultati, senza modificare radicalmente una condizione di fatto, la quale, se dà luogo ad inconvenienti, non può negarsi che abbia anche arrecato non pochi benefici. E qui mi pare che si debba porre mente a ciò che ha detto il senatore Visocchi.

Questi ha fatto osservare che, di fronte al sussidio dato dallo Stato, il quale spesso è di 3000, spesso di 4 o 5000, ma è pur molte volte di sole 1000 o 1500 lire, vi è poi da tener conto dei benefici che lo Stato medesimo ricava, non solo dal grande vantaggio che ne ricavano le industrie nazionali, ma ancora per quanto esso indirettamente percepisce dal giorno in cui le nuove linee sono messe in esercizio. Il senatore Visocchi giunge a calcolare questi introiti indiretti, per alcune linee, fino a 3000 lire, ed io non saprei negargli ragione.

Certamente questa cifra varia da linea a linea, ma è indiscutibilmente un gran beneficio, che deriva all'erario.

Vi era però fino ad oggi un pericolo, che cioè alcune di queste ferrovie sovvenzionate potessero un giorno avere tali vantaggiosi introiti, da non più giustificare il sussidio concesso, visto il largo beneficio ricavato dal concessionario, e dal quale lo Stato non avrebbe potuto trarre profitto corrispondente.

Invero, come sa il Senato, con la legge del 1865 non vi può essere partecipazione dello Stato, se non quando gl'introiti netti del concessionario abbiano raggiunto il 10 per cento. Ma io posso dichiarare qui con molta soddisfa-

zione che nei nuovi contratti, da me stipulati, ho fatto ridurre il limite per la partecipazione dello Stato dal 10 al 750 per cento, così come è stabilito nei contratti per le grandi Reti.

Per questa parte, quindi, compensando quel che si dà per sussidio con quello che si riscuote per tasse e per altri diritti; regolando meglio la partecipazione dello Stato agli utili, che potrà in seguito essere anche migliorata, io credo che il pericolo di vedere di soverchio aggravato l'erario dovrebbe sparire.

Ad ogni modo, se col tempo concessioni più numerose verranno chieste, ed in più grande misura, allora sarà il caso di vedere se si debbano temperare i risultati di leggi, che finora non hanno avuto effetti allarmanti.

Sento ora il dovere di rispondere al senatore Pasolini, il quale mi ha chiesto ciò che io pensavo intorno al porto-darsena di Ravenna. Innanzi tutto sentitamente lo ringrazio delle cortesissime parole che mi ha rivolte.

È vero quanto egli ha affermato, che cioè tutti i partiti di quella cittadinanza preferiscono, per l'allargamento della darsena di Ravenna, il progetto fatto dal capitano del porto, e che consiste specialmente nell'allargare la darsena Baccarini, cioè la darsena nuova che sta presso la stazione di Ravenna, e che è situata in fondo al canale lungo circa 12 o 13 chilometri che congiunge Ravenna col mare.

Il porto-darsena di Ravenna è, più o meno, fatto così: da un lato c'è la darsena, così detta *Vecchia*, che ha circa 250 metri di lunghezza e 20 di larghezza, dove s'accostano i battelli più piccoli. Dal lato sinistro vi è la nuova darsena chiamata Baccarini (poichè fu da lui disegnata), di una lunghezza di circa 150 metri e della larghezza di 70 metri, vicino alla quale vi è uno scalo d'alaggio, ed un grande spazio verso oriente per il deposito delle merci.

Ora i Ravennati (e dico i Ravennati perchè, in generale, sono tutti quanti a voler la stessa cosa) domandano che questa darsena Baccarini sia allargata in modo da diventare quasi il doppio di quella che oggi è.

Di fronte a questa domanda v'è il progetto del Genio civile, il quale consisterebbe nel fare una darsena nuova 300 metri più distante. Con questo progetto, dice il Genio civile, si potrebbe provvedere più largamente ai bisogni, non solo di oggi, ma di molte decine di anni ancora;

e dovendosi la città allargare è meglio pensare a fare una darsena nuova, pur conservando l'antica, anzichè allargare soltanto l'antica. Ed in appoggio di questo secondo progetto si dice che costerebbe molto meno del primo; invece di spendere 800,000 lire, come vorrebbe il capitano del porto, se ne spenderebbero lo la metà all'incirca, perchè i terreni costano poco, e non vi sarebbero opere da distruggere.

Data questa condizione di cose, io mi son visto obbligato a mandare sul posto un ingegnere esertissimo della materia, che io cito, a ragion di onore, l'ispettore del genio civile commendatore Cintio, per vedere se fosse veramente giusto secondare i desiderî della popolazione ravennate, ovvero seguire il concetto del Genio civile.

L'ispettore Cintio ha visitato la località, e mi ha riferito che veramente il punto prescelto del genio civile per la nuova darsena è troppo remoto, pel quale rimarrebbero spostati tutti gli interessi presenti del commercio di Ravenna. Egli quindi ha opinato che il proponimento dell'ufficio tecnico governativo fosse da abbandonare; ma che insieme non fosse il caso di allargare la darsena Baccarini, come si desiderava dai Ravennati, ma farne una nuova vicina, senza distruggere l'antica.

Il nuovo progetto sarà tra breve presentato a me; e, come dissi alla Camera, sono lieto di ripetere al Senato che sarà mia cura mandarlo a Ravenna, alla stessa Commissione che esaminò il primo progetto, affinchè si possa tener conto del parere di tutti gl'interessati. Confido che il problema sarà di facile soluzione, tanto più che si otterrà lo scopo di avere un'opera più utile nell'avvenire, spendendo meno; al che appunto si mira col nuovo progetto. Se poi sarà preferito il progetto antico, secondo le idee del capitano del porto, mi studierò di esaminare se ed in quanto possa accettarsi questo desiderio; pur mettendo fin da ora sull'avviso quella popolazione, che in fatto di porti non si è sempre liberi di fare quello che si vuole, poichè non bisogna dimenticare che altri enti, oltre il comune direttamente interessato, devono concorrere nella spesa.

Ad ogni modo, onor. Pasolini, io conosco la questione, l'ho molto studiata e sono disposto a fare quanto è possibile perchè la popolazione di Ravenna sia soddisfatta...

PASOLINI. Domando la parola.

GIUSSO, *ministro dei lavori pubblici*. E tanto più credo mio debito di fare tali dichiarazioni, in quanto sono lieto di poter confermare al Senato quanto ha riferito qui il senatore Pasolini, che cioè il commercio marittimo di Ravenna cresce così rapidamente, che dà argomento di viva soddisfazione, non solo per quella città, ma per tutta intiera l'Italia.

Non vorrei qui abusare, dilungandomi di troppo, della benevolenza del Senato; accennerò quindi brevemente alla raccomandazione fattami dall'onor. senatore Cavasola pel porto di Lampedusa. Di tale argomento già mi sono occupato, e ciò non per merito mio, ma dello stesso onor. Cavasola.

Infatti fino dai primi mesi da che io presi possesso del mio ufficio, informandomi degli affari di maggior momento che attendevano soluzione, mi occorse di leggere dei rapporti dell'onor. Cavasola, i quali veramente formano l'elogio migliore del modo col quale egli ha saputo esercitare l'alto ufficio di prefetto.

In questi rapporti io lessi la proposta che egli faceva al Ministero intorno alle escavazioni del porto dell'isola di Lampedusa, e la dimostrazione del grande vantaggio che quelle opere avrebbero arrecato ai marinai di Torre del Greco e della Sicilia.

Infatti, come il Senato sa, questi marinai partono sopra piccolissimi battelli e vanno alla pesca delle spugne. Arrivati che sono nei mari presso Tunisi, presso Algeri, e presso la Tripolitania, sono obbligati a portare, ogni volta che hanno fatto il carico, le loro spugne a Sfax, così tutto il commercio di queste spugne, il quale, come ha ben detto l'onor. Cavasola ascende a 7 od 8 milioni di lire, sfugge totalmente alla nostra Italia e va a beneficio di altre regioni.

La spesa non sarà maggiore di quella che egli ha accennato. Io credo che con 100 mila lire si potrà fare largamente l'escavazione del porto di quest'isola, permettendo così non solo l'approdo, ma anche provvedendo alla sicurezza delle barche. Con sole 100,000 lire, in tal modo, attireremmo in Italia un commercio importantissimo e che può dare considerevoli profitti.

Ed il vantaggio sarebbe non solamente diretto, ma pure indiretto, perchè anche i mari-

nei greci verrebbero molto volentieri da noi, stante la prossimità della Sicilia.

Pertanto dopo avere ringraziato l'onor. Cavasola per la proposta fatta al Senato, e dopo avergli reso le maggiori lodi per un'iniziativa così importante, lo assicuro che, per parte mia, come ho già messo allo studio la cosa, così certamente cercherò di risolverla: nella fiducia che potrà essere utilmente risolta senza ricorrere a una legge, ma solo profittando dei fondi alligati in bilancio per le spese generali di escavazione e miglioramento dei porti del Regno.

Ad ogni modo nel caso che ciò non mi riuscisse, e fosse necessario presentare una legge, io m'impegno a farlo subito, in novembre, appena siano ripresi i lavori parlamentari.

Chiudo così il mio dire, ringraziando il Senato dalla sua benevole attenzione, e nella fiducia di avere risposto in modo soddisfacente a tutti gli oratori che hanno presa la parola nella discussione generale. (*Approvazioni*).

PASOLINI, Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PASOLINI. Ho chiesta la parola unicamente per dire all'onor. ministro che io non mi meraviglio della premura e della benevolenza che egli ha dimostrato per questo lavoro giacchè egli ne ha dato già molte prove con le parole e coi fatti. Gratissimo per le sue idee e per le sue risposte, mi faccio un dovere di esprimergli i miei vivi ringraziamenti e di assicurarlo della gratitudine della mia città natale.

CARTA-MAMELI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARTA-MAMELI. Ringrazio l'onorevole ministro di avere accolto la maggior parte delle mie raccomandazioni e con parole tanto cortesi; ma mi corre l'obbligo di chiarire il mio pensiero a proposito di ciò che egli ha detto sul sistema degli appalti per pubblici incanti.

Io non mi sono recisamente affermato contrario a siffatto sistema. Ho riconosciuto che lo Stato è un organismo complesso al quale riesce difficile fare ciò che può fare il semplice industriale; e ho pregato il ministro di sottoporre ad accurato studio la questione per vedere se per qualche caso si possa cautamente modificare, in questa parte, la legge sulla contabilità generale.

MEZZANOTTE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MEZZANOTTE. Io non posso essere da meno degli altri colleghi nel ringraziare l'onor. ministro della cortesia che ha avuto di prendere in seria considerazione le mie raccomandazioni, e credo che fra le altre egli avrà compresa (forse mi sarà sfuggita la sua risposta) anche quella che riguarda la costruzione più economica delle strade provinciali; ad ogni modo prego di prenderne nota.

Quanto alla classificazione delle strade, io non ho nominata alcuna provincia; ma se egli ha alluso specialmente a qualche modesta provincia la cui caratteristica è quella di non avere nemmeno un metro di strada nazionale, io gli sono doppiamente grato, e prendo atto di questa sua cortese dichiarazione. Ma tengo, dal canto mio, a dichiarare questo, che io ho voluto fare una questione generale, che credo sia di interesse non soltanto di speciali circoscrizioni amministrative, ma dello stesso Ministero. Io ho voluto dire questo: si confonde una questione di attribuzione di diritti con una questione di graziosa concessione. Se vi sono dei diritti i quali vogliono sperimentarsi, si sottopongano a quel procedimento che la legge ha stabilito. Saranno infondate le istanze, si rigettino; saranno fondate, si accolgano; il non sottoporle al procedimento prescritto dalla legge è atto di denegata giustizia, e non vi è incomodo di finanza che possa rendere legittima una ingiustizia.

Io quindi proprio su questo richiamo l'attenzione del signor ministro, e so che questi concetti rispondono all'intimo suo convincimento.

VACHELLI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VACHELLI, *relatore*. Io non intendo di interloquire circa quelle raccomandazioni che sull'andamento dei servizi furono rivolte in special modo all'onorevole ministro. A me corre solo l'obbligo di avvertire che la Commissione di finanze non si è nè punto nè poco manifestata contraria al concetto delle sovvenzioni alle ferrovie, perchè sia l'industria privata eccitata a costruirne. Non ha fatto nessuna osservazione e non c'è una parola nella relazione in questo senso. Personalmente poi, io sono favorevolissimo a questo sistema di provvedere alle costruzioni ferroviarie.

Nella relazione mi sono limitato a constatare un fatto; che le domande di concessioni per

le quali sono già ultimate tutte le istruzioni amministrative, richiedono in complesso una sovvenzione di due milioni; mentre, compreso anche l'esercizio prossimo 1901-902, il Governo non ha facoltà di dare sovvenzioni che per un milione e mezzo. Di modo che restano impegnate dalle domande delle quali è già esaurita ogni pratica amministrativa, e per le quali non occorre altro che firmare il contratto della concessione tutte le 500 mila lire del 1902-1903, se a 500 mila lire soltanto si dovesse limitare l'onere che lo Stato può assumere per fare queste concessioni. E, quantunque non sia detto nella relazione, traluce in essa il pensiero del relatore, che io espongo decisamente al Senato, ed è che in occasione del prossimo bilancio, invece di determinare il limite delle concessioni che si possono fare annualmente in mezzo milione soltanto di sovvenzioni chilometriche, si metta un milione intero, perchè altrimenti non si potrà corrispondere ai desideri e alle domande che vengono dal paese.

Poichè ho la parola vorrei fare un'altra raccomandazione. L'argomento che è stato sollevato dall'onor. Cavasola è di un altissimo interesse, e io voglio pregare il ministro a provvedere senz'altro e senza neppure mettere in dubbio di dover ricorrere ad una legge per la poca spesa di 100,000 lire, che possono occorrere per la escavazione di quel porto.

Invece di fare una legge, domandi al suo collega il ministro del tesoro, che sul fondo di un milione per le spese imprevedute, assegni subito le 100,000 lire a quello scopo. Ho detto. (*Approvazioni vivissime*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

#### Comunicazione della Presidenza.

PRESIDENTE. Prima di passare alla discussione dei capitoli, devo dare comunicazione di un fatto, sovra del quale intendo domandare l'avviso del Senato.

È pervenuta al banco della Presidenza una proposta dell'onor. nostro collega Durante, la qual proposta porta la firma di altri 21 senatori.

Con essa si tende sostanzialmente a promuovere una decisione del Senato intorno ad alcuni punti dei quali discorre il nostro regola-

mento, punti che riguardano le prerogative dei senatori in determinati casi.

Ora io, esaminando il nostro regolamento, ho cercato di conoscere quale sia la procedura che in questi casi si debba seguire.

Io non ne ho trovata alcuna; quindi ho creduto, e credo, che convenisse adottare quella procedura che si segue, quando qualche senatore presenta proposte di legge di sua iniziativa.

Non essendovi altra disposizione speciale alla quale si debba far capo per venire ad una soluzione, io ho creduto e credo che si debba seguire quella contemplata dall'art. 81 del regolamento, il quale dice così: « Ogni proposta di legge fatta da un senatore, in virtù dell'art. 10 dello Statuto, dovrà dal proponente esser estesa in iscritto, firmata e deposta sul banco del presidente, il quale ne darà tosto avviso al Senato, senza far cenno dell'oggetto di essa, e la trasmetterà agli Uffici ».

Nell'art. 82 poi si dice:

« Nessuna proposta di legge di iniziativa dei senatori potrà essere letta in seduta pubblica prima che almeno tre Uffici ne abbiano autorizzata la lettura.

« Conceduta l'autorizzazione, il presidente ne fa dare lettura pubblicamente; e quindi il Senato fissa il giorno in cui dovrà svolgersi ».

Quindi è che, nel mio modo di vedere, mancando altra disposizione la quale dica le cose come devono essere condotte, io propongo che la proposta sottoscritta, come dico, da 22 senatori, sia trasmessa agli Uffici, perchè ne autorizzino la lettura; questa consentita, si procederà poi a tenore del regolamento.

Tale è il mio modo di vedere che mi sono creduto in dovere di sottoporre al giudizio del Senato, inquantochè voglio essere ossequiente ai suoi voti.

Questa adunque sarebbe la proposta, quando il Senato non creda altrimenti.

DURANTE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DURANTE. Tocca a me prendere la parola perchè figuro il primo nella domanda fatta al presidente, ma dichiaro che non mi sarei arrogata tanta autorità. Mi trovo iscritto primo proprio per caso: nella pagina non ci era altro spazio che quello dove apposi la mia firma, perciò riuscì la prima.

Intanto trattandosi di cosa di grande importanza ed urgente, mi permetto, a nome dei sottoscrittori, di pregare il nostro presidente, a ciò voglia interrogare il Senato se intende e quando convocare l'Alta Assemblea in Comitato segreto, per venire alla discussione di cui è parola nella domanda già presentata.

Propongo dunque che sia convocato il Senato per domani o dopo domani, quando si giudicherà più opportuno in Comitato segreto per la discussione dell'argomento di cui ho tenuto parola.

**PRESIDENTE.** Io mi rimetto agli ordini del Senato.

Mi permetto però di esprimere le mie riserve sulla questione dell'urgenza; tuttavia poichè tale è il desiderio dell'onor. Durante, il quale ha parlato eziandio a nome di altri autorevolissimi senatori, io, per parte mia, me ne rimetto a quello che il Senato crederà meglio di fare. Sono pronto a convocare il Senato in Comitato segreto mercoledì mattina alle dieci. (*Benissimo*).

Il Senato vorrà considerare che io faccio atto

di ossequio e di rispetto verso i signori senatori, che hanno sottoscritto la proposta.

Come i signori senatori hanno inteso, secondo il regolamento, non si deve darne lettura; ma siccome ormai il segreto è conosciuto da tutti, è perfettamente inutile di nascondere che si tratta di interpretare gli articoli 18 e 19 del regolamento giudiziario. Dico questo, perchè gli altri senatori possano prepararsi a discutere la questione, se vorranno farlo.

Ora interrogo il Senato se crede di riunirsi in Comitato segreto mercoledì mattina alle dieci.

Coloro che approvano questa proposta vogliono alzarsi.

(Approvato).

#### **Ripresa della discussione.**

**PRESIDENTE.** Riprenderemo ora la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Procederemo alla discussione dei capitoli.

Ne do lettura.

## TITOLO I.

## Spesa ordinaria

## CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

## Spese generali.

1.	Ministero - Personale di ruolo (Spese fisse) . . . . .	740,790 »
2.	Ministero - Spese per trasferte e per indennità diverse al personale dell'Amministrazione centrale . . . . .	5,000 »
3.	Compensi e gratificazioni al personale dell'amministrazione centrale . . . . .	16,000 »
4.	Sussidi ad impiegati e al basso personale in attività di servizio dell'amministrazione centrale e del Regio ispettorato generale delle strade ferrate . . . . .	30,000 »
5.	Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti all'Amministrazione e loro famiglie . . . . .	67,000 »
6.	Assegni e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti ai Gabinetti . . . . .	8,500 »
7.	Spese d'ufficio . . . . .	73,860 »
8.	Manutenzione, riparazione ed adattamento dei locali . . . . .	15,000 »
9.	Spese postali (Spesa d'ordine) . . . . .	3,000 »
10.	Spese di stampa e per la pubblicazione del Bollettino ufficiale del Ministero - Premi ai funzionari autori delle migliori monografie tecniche ed amministrative . . . . .	27,800 »
11.	Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria . . . . .	17,950 »
12.	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>
13.	Spese casuali . . . . .	39,500 »
14.	Spese giudiziali in dipendenza di liti e vertenze coll'Amministrazione (Spesa obbligatoria) . . . . .	20,000 »
15.	Acquisto di libretti e di scontrini ferroviari (Spesa d'ordine) . . . . .	500 »
		<hr/>
		1,064,900 »
		<hr/>
		Debito vitalizio.
16.	Pensioni ordinarie (Spese fisse) . . . . .	2,075,000 »
		<hr/>
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	2,075,000 »

LEGISLATURA XXI — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1900-901 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° LUGLIO 1901

	<i>Riporto</i> . . . . .	2,075,000 »
17	Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 83 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato col regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (Spesa obbligatoria) .	39,000 »
		2,114,000 »
	<b>Genio civile.</b>	
18	Personale di ruolo (Spese fisse) . . . . .	3,350,570 »
19	Spese d'ufficio (Spese fisse) . . . . .	121,240 »
20	Provvista e riparazione di mobili ed istrumenti geodetici, restauro ed adattamento dei locali ad uso degli uffici del Genio civile (art. 28 della legge 5 luglio 1882, n. 874) . . . . .	20,000 »
21	Fitto di locali per uso d'ufficio (Spese fisse) . . . . .	62,000 »
22	Spese per indennità di visite e di traslocazione. . . . .	500,000 »
23	Spese diverse pel Genio civile . . . . .	50,000 »
24	Indennità dipendenti dalle leggi 5 luglio 1882, n. 874 e 15 giugno 1893, n. 294, accordate con decreti ministeriali registrati preventivamente dalla Corte dei conti . . . . .	16,000 »
25	Compensi per maggiori servizi resi dal personale del Genio civile e personale straordinario in servizio, sia presso l'Amministrazione centrale, sia presso gli uffici provinciali; spesa di copiatura di atti e disegni affidata ad estranei quando non convenga assumere altro personale straordinario . . . . .	15,000 »
		4,134,810 »
	<b>Strade.</b>	
26	Manutenzione di strade e ponti nazionali, sgombro di nevi, di materie franate o trasportate dalle piene; lavori per impedire interruzioni di transito e per riparare e garantire da danni le strade e i ponti nazionali; e spese per provvedere a tutto quanto concerne il servizio delle R. Trazzere . . . . .	4,200,000 »
27	Salario ai cantonieri delle strade nazionali (Spese fisse). Indennità diverse ai detti cantonieri . . . . .	1,420,000 »
28	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 1835, n. 2248, allegato F . . . . .	144,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	5,764,000 »

LEGISLATURA XXI — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1900-901 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1<sup>o</sup> LUGLIO 1901

	<i>Riporto</i> . . . . .	5,761,000 »
29	Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i cantonieri . . . . .	10,000 »
30	Concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade nazionali compresi entro gli abitati ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato <i>F</i> . . . . .	15,000 »
31	Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia delle strade (Spesa d'ordine) . . . . .	10,000 »
32	Sussidi ai comuni e consorzi per opere pubbliche ai termini dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato <i>F</i> . . . . .	150,000 »
		5,949,000 »
	<b>Acque.</b>	
	Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> categoria.	
33	Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria - Manutenzione e riparazione . . . . .	790,000 »
34	Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza . . . . .	24,000 »
35	Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (Spese fisse) . . . . .	130,920 »
36	Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria - Fitti e canoni (Spese fisse) . . . . .	1,500 »
37	Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria - Manutenzione e riparazione . . . . .	4,700,000 »
38	Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza . . . . .	90,000 »
39	Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (Spese fisse) . . . . .	912,000 »
40	Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria - Fitti e canoni (Spese fisse) . . . . .	45,500 »
41	Servizio idrografico fluviale . . . . .	4,000 »
42	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 . . . . .	250,000 »
43	Spese per competenze al personale idraulico subalterno, dovute ai termini e per servizi normali indicati nel regolamento sulla custodia, difesa e guardia dei corsi d'acqua. - Sussidi e remunerazioni . . . . .	155,000 »
		7,102,920 »



Opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria.		
44	Opere idrauliche di 3ª categoria - Concorso dello Stato giusta gli articoli 96 e 97 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, modificata con la legge 30 marzo 1893, n. 173 . . . . .	80,000 »
45	Opere idrauliche di 4ª categoria - Concorso dello Stato giusta l'articolo 98 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, modificata con la legge 30 marzo 1893, n. 173 . . . . .	15,000 »
46	Opere idrauliche di 5ª categoria - Sussidi giusta l'articolo 99 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, modificata con la legge 30 marzo 1893, n. 173 . . . . .	150,000 »
47	Spese casuali per studi e provvedimenti relativi alle opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria, e al buon regime dei fiumi e torrenti e per sussidi a minori opere di difesa . . . . .	25,000 »
		270,000 »
<b>Bonifiche.</b>		
48	Personale di custodia delle bonifiche - Stipendi ed indennità al personale ordinario (Spese fisse) . . . . .	125,600 »
49	Personale di custodia delle bonifiche - Indennità, sussidi, quote complementari alla massa vestiario ed altre spese analoghe pel personale stesso (Spese variabili) . . . . .	8,000 »
50	Agro romano - Personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica - Stipendi, indennità diverse (Spese fisse) . . . . .	33,000 »
		166,600 »
<b>Porti, spiagge, fari e fanali.</b>		
51	Manutenzione e riparazione dei porti . . . . .	1,695,000 »
52	Escavazione ordinaria dei porti . . . . .	2,600,000 »
53	Indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario adibito al servizio di manutenzione e di escavazione ordinaria dei porti . . . . .	36,000 »
54	Stipendi ed indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei porti (Spese fisse) . . . . .	10,000 »
55	Pigioni pel servizio dei porti e dei fari (Spese fisse) . . . . .	1,500 »
56	Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali . . . . .	858,000 »
<i>Da riportarsi</i> . . . . .		5,200,500 »

	<i>Riparto</i> . . . . .	5,200,500 »
57	Indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario adibito al servizio di manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali. Assegni e competenze diverse ai fanalisti avventizi . . . . .	53,000 »
58	Stipendi e indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei fari (Spese fisse) . . . . .	345,000 »
59	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 <i>F</i> e art. 39 del testo unico della legge sui porti e fari, approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095) . . . . .	19,000 »
60	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) . . . . .	35,000 »
61	Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (Spesa d'ordine) . . . . .	15,000 »
		5,667,500 »
	<b>Strade ferrate.</b>	
62	Personale di ruolo dell'Ispettorato (Spese fisse) . . . . .	867,518 »
63	Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell'Ispettorato, ed ai membri del Consiglio delle tariffe (Spese variabili) . . . . .	100,000 »
64	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> . . . . .	7,500 »
65	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 »
66	Spese giudiziali e di stampa in dipendenza di questioni ferroviarie (Spesa obbligatoria) . . . . .	10,000 »
67	Spese per studi ed esperimenti riguardanti l'esercizio delle strade ferrate . . . . .	5,000 »
		1,000,018 »
	<b>Tramvie.</b>	
68	Spese di sorveglianza sulle tramvie a trazione meccanica . . . . .	12,000 »

## TITOLO II.

## Spesa straordinaria

## CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

## Spese generali.

69	Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (Spese fisse)	3,240 »
70	Assegni mensili al personale straordinario addetto alle diverse opere pubbliche (Spese fisse) - Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al detto personale . . . . .	955,080 »
		958,320 »

VACCHELLI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VACCHELLI, *relatore*. In questa prima categoria delle spese straordinarie - spese generali - venne improntato un nuovo capitolo nel quale si raccolgono tutte le spese per stipendi agli straordinari addetti alle varie opere.

In occasione dell'impronto di questo nuovo capitolo, il predecessore dell'egregio onorevole ministro aveva manifestato il pensiero di voler formulare un organico speciale con grado di promozione.

Nella relazione io ho dovuto esporre le considerazioni della Commissione di finanze per le quali sembra che questo argomento non sia stato ancora convenientemente maturato, che può presentare degli inconvenienti, e che sono quindi opportuni nuovi studi. A questo scopo io ho pregato il ministro di voler rinviare ad un altro esercizio, e, dopo maturi studi, le proposte eventuali relative a questo organico per gli straordinari.

Prego il ministro di volere esporre il suo pensiero in proposito.

GIUSSO, *ministro dei lavori pubblici*. Risponderò brevissimamente all'onor. Vacchelli.

Egli ha già detto che questo bilancio è stato presentato dal mio predecessore, ed io non ho fatto altro che mantenerlo tale e quale è. Ora, per quel che riguarda il personale, prima di iniziare una riforma qualsiasi, bisogna che il ministro sia tanto ammaestrato dall'esperienza di quel che riguarda il suo ministero, che la possa fare con sicura coscienza; ed è perciò che io ho creduto di nulla mutare a quanto era stato stabilito dal mio predecessore.

Però trovo giuste in massima le osservazioni fatte dal senatore Vacchelli ed i desiderî da lui espressi; e le assicuro che non farò nessuna proposta nel senso che egli dubitava io volessi fare.

Per quanto riguarda il personale straordinario, non si farà niente se non dopo maturi studi; e questo non solo nell'interesse del personale medesimo, ma anche nell'interesse dello Stato.

Il desiderio dell'onor. relatore, adunque, sarà completamente soddisfatto.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, pongo ai voti lo stanziamento del cap. 70 in L. 958,320.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

## Opere in Roma (Spese ripartite).

71	Quota a carico dello Stato nella spesa pei lavori di sistemazione del Tevere (Legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12 e 25 febbraio 1900, n. 56) . . . . .	1,275,000 »
----	--	-------------

Su questo capitolo ha facoltà di parlare il senatore Cremona.

CREMONA, *Vice Presidente della Commissione di finanze*. Prendo occasione da questo articolo 71 per rendere le dovute grazie al signor ministro dei lavori pubblici per la difesa da lui fatta nell'altro ramo del Parlamento, nella seduta del giorno 24 giugno: difesa di quella Commissione che era stata nominata dal suo predecessore coll'incarico di ricercare le cause dei danni ai muraglioni del Tevere e di proporre i provvedimenti atti a riparare a quei danni.

Anzitutto mi sia lecito di rilevare e deplorare il malvezzo di alcuni di chiamare in causa le Commissioni che hanno avuto incarico di dare pareri al Governo.

Un ministro, trovandosi in una grave difficoltà tecnica, chiama delle persone di buon volere, anche estranee all'amministrazione, ed affida loro un incarico. Queste persone che potrebbero declinare l'invito, si prestano per rendere servizio alla cosa pubblica.

Ora è egli giusto, che qualcuno, punto informato, anzi ignaro, diciamo pure, di tutte le circostanze di fatto, vituperi cotesti valentuomini e lo faccia proprio in una sede in cui non si possono difendere?

Ma badiamo, una Commissione siffatta è meramente consultiva. Quando essa abbia compiuto il suo lavoro e condotto a termine i suoi studi, ed abbia reso conto al ministro dal quale ha ricevuto l'incarico, il suo ufficio è finito. Il ministro è libero di accettare o non accettare i suggerimenti che la Commissione ha creduto di dover dare. Il ministro solo ha la responsabilità delle decisioni che prenderà in proposito; al ministro solo incombe di rendere conto al Parlamento di coteste sue decisioni.

La cosa mi pare così semplice, mi pare proprio una questione di senso comune; cosicchè non è nemmeno il caso di invocare la correttezza amministrativa o parlamentare.

Mi credo quindi autorizzato ad affermare che era assolutamente fuori del caso di trascinare una Commissione consultiva in Parlamento chiamandola un *secondo disastro*, dopo quello dei muraglioni. E che l'attacco sia stato fatto senza alcun fondamento di ragione, è provato da due circostanze che io addurrò.

Prima di tutto si è detto che la Commissione era formata di ispettori dei lavori pubblici,

donde si concludeva non potersi avere fiducia in questi alti burocratici.

Invece, signori, la Commissione, composta di nove membri, contava nel suo seno sette persone assolutamente estranee all'amministrazione dei lavori pubblici, tra le quali chi ha l'onore di parlarvi ora.

Vedete quindi come fosse informato bene l'interpellante!

Secondo punto:

Fu detto, nella stessa occasione, che la Commissione aveva giudicato che la causa della rovina dei muraglioni risiedesse nelle acque del sottosuolo, aggiungendo che con ciò si vollero coprire responsabilità diverse.

Ora questo è assolutamente a rovescio del vero, come già il signor ministro ha avuto occasione di dire nell'altro ramo del Parlamento. Infatti, precisamente fa parte degli atti di quella Commissione una relazione del distintissimo ingegnere Mazzuoli, ispettore delle miniere, colla quale relazione si dimostra che l'influenza delle acque freatiche, tanto sul regime del fiume, quanto sulla stabilità dei muraglioni, è stata nulla o insignificante, e quindi non ha avuto alcuna parte nel disastro.

Ora, siccome quell'interpellanza ebbe luogo il giorno 24, quando già da dieci giorni la Commissione aveva presentato al signor ministro il risultato dei suoi lavori, voi vedete, signori senatori, che le accuse e le sentenze furono lanciate senza avere letto nemmeno una parola di ciò che la Commissione aveva fatto, scritto e concluso.

Dopo ciò, io debbo dire che le inesattezze dell'interpellante furono rilevate e confutate dal signor ministro, al quale, a nome della Commissione che ho avuto l'onore di presiedere, rendo le più ampie e sentite grazie. (*Benissimo*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'on. ministro dei lavori pubblici.

GIUSSO, *ministro dei lavori pubblici*. Come intesi di adempiere ad un dovere innanzi alla Camera, così intendo adempierlo anche innanzi al Senato.

Alla Camera feci notare come la Commissione presieduta dall'onor. Cremona, per studiare il problema del Tevere, abbia compiuto opera degna del maggiore elogio, e come le conclusioni, alle quali essa è venuta, erano quelle precisamente che lo stesso interpellante voleva dedurre.

Così che nel fare l'elogio della Commissione io non feci che il mio dovere; ed ebbi specialmente di mira mettere le cose a posto in argomento di sì grande importanza. Ma quello che io dissi alla Camera, sento oggi il dovere di ripeterlo innanzi al Senato. La Commissione presieduta dall'onorevole senatore Cremona ha reso un grandissimo servizio al paese, perchè nella sua relazione mise in chiaro le cause vere del disastro del muraglione all'Anguillara; non dovuto, come bene essa riferì, all'azione delle acque del sottosuolo o freatiche, ma bensì all'azione del fiume, il quale aveva scavato il letto e scalzata la base del muraglione stesso.

E come per questa parte, anche pel resto io feci notare alla Camera l'opera pregevole della Commissione; opera utilissima e degna della riconoscenza del Parlamento e del Paese.

Ed uno dei meriti più grandi è quello di aver dimostrato il dovere preciso che ha lo Stato di ricordarsi che il Tevere deve essere un fiume navigabile.

Di un'altra benemerita della Commissione debbo fare qui parola, e cioè del suggerimento dato, con profondo intuito delle cose, perchè sia provveduto a che il Tevere, in tutta la sua lunghezza dall'origine fino al mare, debba essere considerato dallo Stato come una cosa sola e perciò sottoposto ad una sola direzione tecnica.

Secondo tale criterio, se veramente si vuole che il Tevere non inondi più la capitale, bisogna pensare non solo al tronco urbano di esso e alle opere che lo debbono circoscrivere, ma bensì a quei bacini montani i quali hanno tanta influenza sul vizioso regime del fiume. Come vede il Senato, il consiglio è provvido e sapiente; il Governo deve ponderatamente esaminarlo, e darne ampia lode, a cui mi auguro che anche la Camera vitalizia vorrà associarsi, all'onore Cremona ed ai suoi colleghi della Commissione. (*Approvazioni*).

CREMONA. Ringrazio di nuovo.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, pongo ai voti il capitolo 71 nella somma di L. 1,275,000.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Stante l'ora tarda rimanderemo a domani il seguito della discussione di questo bilancio.

#### Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

Prego i signori segretari di procedere allo spoglio dei voti.

(I signori senatori segretari fanno lo spoglio delle urne.).

#### Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1900-901:

Senatori votanti . . . . .	85
Favorevoli . . . . .	73
Contrari . . . . .	12

Il Senato approva.

Ricostituzione in comune autonomo del soppresso comune di Barlassina:

Senatori votanti . . . . .	86
Favorevoli . . . . .	72
Contrari . . . . .	14

Il Senato approva.

Onorari dei procuratori e patrocinio legale nelle preture.

Senatori votanti . . . . .	86
Favorevoli . . . . .	75
Contrari . . . . .	11

Il Senato approva.

Do intanto lettura dell'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 15.

Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1901-1902;

Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1897-98;

Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1898-99;

---

LEGISLATURA XXI — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1900-901 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° LUGLIO 1901

---

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1901-1902;

Approvazione di maggiori assegnazioni per L. 151,700 su alcuni capitoli e di diminuzione di stanziamento, per somma eguale, su altri capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1900-901;

Emissione di nuovi buoni del Tesoro a

lunga scadenza, in sostituzione dei certificati nominativi definitivi trentennali emessi in virtù delle leggi 24 luglio 1887 e 20 luglio 1888.

La seduta è sciolta (ore 18 e 40).

---

Licenziato per la stampa l' 8 luglio 1901 (ore 19).

F. DE LUIGI

Direttore dell' Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche

---