

CLXXXV.

TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

Presidenza del Presidente SARACCO.

Sommario. — *Sunto di petizioni — Messaggio del Presidente della Camera dei deputati —* Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1904-905 » (N. 370) — Non ha luogo discussione generale — Si approvano, senza discussione, i capitoli da 1 a 67 — Sul capitolo 68 parlano i senatori Figoli, Astengo, Visocchi, Mezzanotte, relatore, Sonnino, Di Sambuy, Colombo ed il ministro dei lavori pubblici — Si approva il capitolo 68 e senza discussione sono approvati i capitoli da 69 a 206 — Al capitolo 207 parlano i senatori Figoli, Mezzanotte, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici — Il capitolo 207 è approvato — Senza discussione si approvano i capitoli da 208 a 365 — Al capitolo 366 parlano il senatore Casana ed il ministro dei lavori pubblici — Il capitolo 366 è approvato — Senza discussione si approvano i capitoli da 367 a 371, ultimo del bilancio, i riassunti per titoli e per categorie — L'articolo unico del progetto di legge è rinviato allo scrutinio segreto — Presentazione di un progetto di legge — Discussione del progetto di legge: « Autorizzazione di spese per diverse opere pubbliche e determinazione degli stanziamenti nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici durante il quadriennio finanziario dal 1904-905 al 1907-908 » (N. 362) — Osservazioni del senatore Mezzanotte, relatore, cui risponde il ministro dei lavori pubblici — Non ha luogo discussione generale — Si approva l'articolo 1, dopo osservazioni dei senatori Casana, Barracco Giovanni, Finali, Biaserna, Del Zio, Municchi, Pierantoni, Di Sambuy, Massabó, del relatore senatore Mezzanotte e del ministro dei lavori pubblici — Senza discussione si approva l'articolo 2 — L'articolo 3 è approvato dopo osservazioni del relatore senatore Mezzanotte, cui risponde il ministro dei lavori pubblici — Senza discussione si approvano gli articoli da 4 a 7 — Dopo osservazioni del relatore senatore Mezzanotte e risposte del ministro dei lavori pubblici, si approva l'articolo 8 — Gli articoli 9 e 10, ultimo del progetto, si approvano senza discussione.

La seduta è aperta alle ore 14 e 30.

Sono presenti i ministri dei lavori pubblici e degli affari esteri.

FABRIZI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Sunto di petizioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Fabrizi di dar lettura del sunto delle petizioni pervenute al Senato.

FABRIZI, segretario, legge:

« N. 601. La consociazione tra proprietari e conduttori di fondi della provincia di Ferrara

fa voti perchè siano adottati provvedimenti atti a risolvere la crisi agricola che agita la provincia medesima.

« 602. Il Consiglio provinciale di Campobasso fa voti in merito al disegno di legge relativo al miglioramento economico della città di Napoli.

« 603. Taffari Ludovico, parroco di S. Angelo a Vico d'Abbate (Firenze) ed altri quattro parroci di quella diocesi, fanno istanza perchè non siano dal Senato approvati gli articoli 2 e 4 del disegno di legge sulle congrue.

« 604. Metto Raffaele, economo curato di Giugianello (Lecce) fa istanza identica alle precedenti.

« 605. Santoro Rocco, parroco di Minervino di Lecce, fa identica istanza.

« 606. David Forte, abate mitrato, ed altri otto sacerdoti della chiesa di Labis (Avellino), fanno identica istanza.

« 607. Antonio Pasquinelli e Carlo Orso, parroci di Berceto (Parma) fanno istanza identica alle precedenti.

« 608. Gemari Giovanni, arciprete foraneo ed altri cinque sacerdoti del vicariato di Scurano (Parma) fanno identica istanza.

« 609. Bucchi canonico dottor Gennaro, in nome proprio, dei quindici parroci di Empoli (Firenze), fanno identica istanza.

« 610. Saracino Giacinto, parroco di Borgagne (Lecce), fa istanza come le precedenti.

« 611. Lazzari Gaetano, parroco di Carbo gnano (Roma), fa identica istanza.

« 612. Vittorio Zolfo, parroco di Borghetto (Genova), fa identica istanza.

« 613. Il sacerdote V. del Fiorentino, parroco di Nave (Lucca), fa istanza come le precedenti.

« 614. Alfonso Maria Buggino, parroco di Bagnolo Irpino (Avellino), fa istanza come sopra.

« 615. Enrico Rossi, parroco di Castelfranco (Avellino), fa istanza come sopra.

« 616. Angelo Maria Mastromarina, parroco di Monte Marano (Avellino), fa istanza come sopra.

« 617. Domenico Pigorri, parroco di Arquata del Tronto (Ascoli Piceno) ed altri otto parroci della stessa diocesi, fanno istanza come le precedenti.

« 618. Il dottor C. Lombardi, presidente del Comitato diocesano di Arezzo ed altri due pre-

sidenti di associazioni cattoliche di quella città, fanno identica istanza.

« 619. Ernesto Costantini ed altro parroco di Civita Castellana fanno identica istanza.

« 620. Giovenale Giacardi, arciprete e vicario foraneo di Santo Stefano Belbo (Alba), fa identica istanza.

« 621. Il sacerdote Angelo Musante ed altri due sacerdoti della diocesi di Genova, fanno istanza come sopra.

« 622. Giacomo Matteo de Nittis, vescovo di Castellanera ed altri due sacerdoti della stessa diocesi, fanno identica istanza.

« 623. Di Sacco Butteri ed altri due parroci dei vicariati di Quaranta e Giovi (Arezzo), fanno identica istanza.

« 624. Antonio Gaspari, parroco di Liscia (Chieti) ed altri due parroci della stessa diocesi, fanno identica istanza.

« 625. Pepiani Sante, parroco di Livraga (Lodi) ed altri quattro parroci della stessa diocesi, fanno istanza identica alle precedenti.

« 626. Marini Vincenzo, parroco di Monte Calle (Ascoli Piceno) ed altri sei parroci della stessa diocesi, fanno identica istanza.

« 627. Sposato Giovanni, parroco di Oppido Mamertina (Reggio Calabria) ed altri diciassette parroci della medesima diocesi, fanno istanza come sopra.

« 628. Francesco d'Errico e Pasquale Ruscelli, parroci della diocesi di Albano Laziale, fanno istanza perchè il Senato non approvi l'art. 4 del suddetto disegno di legge sulle congrue parrocchiali ».

Messaggio del Presidente della Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Annuncio al Senato che è pervenuto a questa Presidenza un messaggio del Presidente della Camera dei deputati, col quale trasmette un disegno di legge relativo alla modificazione dell'art. 22 della legge comunale e provinciale, circa l'elettorato e la eleggibilità amministrativa.

Do atto al Presidente della Camera elettiva della presentazione di questo progetto di legge, il quale sarà stampato e distribuito agli Uffici.

LEGISLATURA XXI — 2^a SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1904-905 ».

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1904-905.

Prego il senatore, segretario, Fabrizi di dar lettura del progetto di legge.

FABRIZI, *segretario*, legge:

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1905, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione dei capitoli, dei quali do lettura.

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

1	Ministero - Personale di ruolo (Spese fisse)	739,700 »
2	Ministero - Personale di ruolo - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	94,000 »
3	Ministero - Spese per trasferte e per indennità diverse al personale dell'Amministrazione centrale - Indennità per incarichi e studi diversi al personale di altre amministrazioni	8,000 »
4	Compensi e gratificazioni al personale dell'amministrazione centrale e del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate	16,000 »
5	Sussidi ad impiegati e al basso personale in attività di servizio dell'amministrazione centrale e del Regio ispettorato generale delle strade ferrate	30,000 »
6	Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti all'Amministrazione e loro famiglie	67,000 »
7	Assegni e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti ai Gabinetti	13,000 »
8	Spese d'ufficio	90,000 »
9	Manutenzione, riparazione ed adattamento dei locali	18,000 »
10	Spese postali (Spesa d'ordine)	3,000 »
11	Spese di stampa e per la pubblicazione del Bollettino ufficiale del Ministero - Premi ai funzionari autori delle migliori monografie tecniche ed amministrative	48,000 »
12	Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria	23,000 »
13	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>
14	Spese casuali	35,500 »
15	Spese di liti (Spesa obbligatoria)	70,000 »
16	Acquisto di libretti e di scontrini ferroviari (Spesa d'ordine)	500 »
		1,255,700 »

Debito vitalizio.		
17	Pensioni ordinarie (Spese fisse)	2,100,000 »
18	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) .	43,000 »
		2,143,000 »
Genio civile		
19	Personale di ruolo (Spese fisse)	3,315,500 »
20	Personale di ruolo - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) .	44,500 »
21	Spese d'ufficio (Spese fisse)	122,000 »
22	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)	32,000 »
23	Fitto di locali per uso d'ufficio (Spese fisse)	65,000 »
24	Spese per indennità di visite e di traslocazione.	550,000 »
25	Spese diverse pel Genio civile	33,000 »
26	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	12,000 »
27	Compensi e sussidi al personale del Genio civile	20,000 »
		4,194,000 »
Strade.		
28	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; trasferte e competenze diverse al personale di sorveglianza; spese per il servizio delle R. Trazzere	4,390,000 »
29	Salario ai cantonieri delle strade nazionali (Spese fisse). Indennità diverse e sussidi ai detti cantonieri	1,435,000 »
30	Cantonieri delle strade nazionali - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	350 »
<i>Da riportarsi</i>		5,825,350 »

	<i>Riporto</i>	5,825,350 »
31	Indennità a diversi comuni per la manutenzione di tronchi di strade nazionali che ne attraversano gli abitati a mente dell'articolo 41 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato <i>F</i>	152,000 »
32	Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i cantonieri	10,000 »
33	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 »
34	Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia delle strade (Spesa d'ordine)	5,000 »
35	Sussidi ai comuni e consorzi di comuni o di utenti delle strade vicinali più importanti soggette a servitù pubblica, per opere che stanno a loro carico (articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato <i>F</i>)	300,000 »
		6,307,350 »
	Acque.	
	Opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria.	
36	Opere idrauliche di 1ª categoria - Manutenzione e riparazione	870,000 »
37	Opere idrauliche di 1ª categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza	30,000 »
38	Opere idrauliche di 1ª categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (Spese fisse)	130,800 »
39	Opere idrauliche di 1ª categoria - Fitti e canoni (Spese fisse)	1,500 »
40	Opere idrauliche di 2ª categoria - Manutenzione e riparazione	4,700,000 »
41	Opere idrauliche di 2ª categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza	90,000 »
42	Opere idrauliche di 2ª categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (Spese fisse)	920,000 »
43	Opere idrauliche di 2ª categoria - Fitti e canoni (Spese fisse)	40,500 »
44	Servizio idrografico fluviale	4,000 »
45	Spese pel servizio di piena e spese casuali pel servizio delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e di altre categorie per la parte con quelle attinente	250,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	7,036,800 »

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

	<i>Riporto</i>	7,036,800 »
46	Spese per competenze al personale idraulico subalterno, dovute a termini e per servizi normali indicati nel regolamento sulla custodia, difesa e guardia dei corsi d'acqua. - Sussidi	155,000 »
47	Opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria - Custodi e guardiani idraulici e manovratori - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	2,250 »
48	Sussidi per opere ai porti ed agli scali sui laghi e fiumi, non parificati ai porti marittimi (articoli 100 e 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F)	15,000 »
		7,209,050 »
	Bonifiche.	
49	Personale di custodia delle bonifiche - Stipendi ed indennità al personale ordinario (Spese fisse)	150,000 »
50	Personale di custodia delle bonifiche - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	1,050 »
51	Personale di custodia delle bonifiche - Indennità, sussidi, quote complementari alla massa vestiario ed altre spese analoghe pel personale stesso (Spese variabili)	8,000 »
52	Agro romano - Personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica - Stipendi, indennità diverse (Spese fisse)	33,000 »
53	Agro romano - Personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	5,200 »
		197,250 »
	Porti, spiagge, fari e fanali.	
54	Manutenzione e riparazione dei porti	1,715,000 »
55	Escavazione dei porti	2,500,000 »
56	Indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario adibito al servizio di manutenzione e di escavazione dei porti	20,000 »
57	Stipendi ed indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei porti (Spese fisse)	8,000 »
58	Pigioni pel servizio dei porti e dei fari (Spese fisse).	1,500 »
59	Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali	950,000 »
		5,194,500 »
	<i>Da riportarsi</i>	

	<i>Riporto</i>	5,194,500 »
60	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	63,000 »
61	Personale subalterno straordinario adibito al servizio di manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	350 »
62	Stipendi e indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei fari (Spese fisse)	360,000 »
63	Personale subalterno ordinario pel servizio dei fari - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	1,000 »
64	Sussidi per opere ai porti di 4ª classe e per conservazione di spiagge (Articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, e art. 39 del testo unico della legge sui porti e fari, approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095)	30,000 »
65	Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4ª classe della 2ª categoria (Art. 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095)	60,000 »
66	Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (Spesa d'ordine)	15,000 »
67	Contributo annuo dello Stato a favore del Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova	1,110,000 »
	Strade ferrate.	6,833,850 »
68	Personale di ruolo dell'Ispettorato (Spese fisse)	1,086,182 »

FIGOLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FIGOLI Trattandosi del capitolo *Ferrovie*, desidero rivolgere all'onorevole signor ministro alcune raccomandazioni.

Prima quella dell'impianto dei *blocks* sulla linea Genova-Ventimiglia. Ormai in tutti i paesi questo sistema non solo è in uso, ma viene anche imposto. Parmi che in una recente concessione di ferrovia in America fu messa per condizione che debbano funzionare i *blocks*. Da noi furono posti da molto sulla linea Genova-Spezia.

Non so come senza di essi una linea potrebbe essere percorsa impunemente da 60 e più treni al giorno. La linea Genova-Ventimiglia, se non ha 60 treni, ne ha circa 44, e trovasi nelle me-

desime infelici condizioni della sorella del Levante, cagionate dal *binario unico*, dalle gallerie che si seguitano le une alle altre, e dai passaggi a livello che vi sono, quasi a dispetto, ad ogni curva e sbocco di galleria. Da vari anni si parla dell'impianto di *blocks*, ma al solito non se ne fa nulla, ed è un miracolo che non si spiega se su quella infelicissima linea non avvengono disastri!

Altra raccomandazione, che ritengo urgentissima, è quella del doppio binario sulla Pisa e Roma; occorre non sospendere, ma proseguire di tratta in tratta i lavori attualmente in corso su questa linea.

Ciò corrisponderebbe esattamente colle intenzioni manifestate dall'onorevole ministro nell'altro ramo del Parlamento.

L'onorevole signor ministro così si espresse: « Rilevo l'alta funzione non solo economica, ma politico-sociale dei lavori pubblici, e annunzio che nei prossimi mesi studierò un piano di opere che valga a garantire il lavoro a molti operai nell'inverno e primavera ». Ora quale migliore occasione di questa, del proseguimento dell'impianto del doppio binario Roma-Pisa?

Colla direttissima Roma-Napoli si avranno fra queste due città ben quattro binari e sarà un lusso, mentre la Pisa-Roma rimarrà con uno solo, ed è una vera miseria!

Il prodotto della Roma-Pisa è in aumento, specialmente pel trasporto di derrate alimentari, per modo che il prodotto chilometrico si avvicina a quello della Roma-Napoli.

La linea Roma-Pisa di chilometri 333 è ora a doppio binario fra Roma e Montaldo e fra Pisa e Collesalveti. Resterebbero 202 chilometri di linea a semplice binario; ma colla costruzione della linea Livorno-Cecina a doppio binario, resterà a semplice binario la tratta Montalto-Cecina di chilometri 166, cioè appunto metà dell'intera tratta Roma-Pisa.

Ora di tale estesa di chilometri 166 le tratte più facili e necessarie sarebbero Cecina-Follonica, Grosseto-Montepescali. Sul tratto Follonica-Giuncarico forse occorreranno varianti per diminuire le pendenze. Il tratto Cecina-Follonica è facile e costerà ben poco.

Il raddoppio Pisa-Collesalveti è previsto in lire 1,400,000, quello Civitavecchia-Montaldo lire 2,939,000, complessivamente lire 4,339,000 per chilometri 50.

Questa però è la tratta più difficile e quindi pei chilometri che resterebbero da fare fra Montalto e Collesalveti, non ostante le varianti per le salite di Gavorana e Orciano, occorre una spesa di circa 15 milioni.

Lasciando da parte la tratta Cecina-Collesalveti, in vista della costruzione della Livorno-Vada, la spesa si può ritenere di 12 milioni circa. Volendo essere più larghi, si può portarla a 15 per il doppio binario fra Montalto e Cecina, compresa la correzione di Gavorano.

Col doppio binario fra Pisa e Roma si otterrà non solo brevità di percorso di circa un'ora, ma assai maggiore sicurezza per i viaggiatori.

Ed ora occorremi accennare ai gravi inconvenienti che si verificano in quasi tutte le stazioni di trasbordo, il modo barbaro col quale

vengono trattati i disgraziati viaggiatori che devono in fretta e furia scendere da un treno, per prenderne un altro. Il treno molte volte è già pronto, ma per il solito ritardo di quello in arrivo, non mancano le premure del personale che urla: « presto, partenza ».

I treni, la maggior parte delle volte, sia per eccessivo numero di vagoni, sia per ingombro di binari, fermano fuori del misero, stretto, insufficiente marciapiede, e la discesa come la scalata dei vagoni diventa a molti poveretti cosa ben ardua.

Ma mi limiterò a citare tre soli casi, poichè altrimenti non finirei più, di stazioni importantissime, ove giornalmente si verificano inconvenienti che accennerò, e molti altri ancora.

Citerò le stazioni di Pisa, Sampierdarena e Borgo San Donnino.

A Pisa la tettoia è corta, i treni sono lunghi, i marciapiedi stretti, insufficienti, ingombri.

I treni diretti provenienti da Genova, che pel passato entravano sul primo binario, ora entrano sul secondo, ed i viaggiatori scendono appunto fuori della stazione, sulle piattaforme, sulle rotaie, in vere pozzanghere, quando piove. Il viaggio dal vagone alla terra ferma è viaggio ben disastroso. Giunti finalmente al riparo, si trovano in un ingombro da non poter più avanzare, ed occorre aspettare che il treno abbia fatto manovra per andare in cerca del treno da prendere. Chi deve poi recarsi da Pisa a Torino e Milano è costretto traversare sei binari e prepararsi, 10 minuti prima, sull'ultimo marciapiede della stazione e aspettare in piedi, esposto ai venti, alle intemperie, senza sedili o ripari di sorta. Per quanta buona volontà e gentilezza vi sia da parte dei signori capistazioni, il servizio della stazione di Pisa è un servizio dei più difficili, dei meno soddisfacenti per i viaggiatori, ed invece di migliorare va giornalmente peggiorando; è cosa vergognosa, con i tanti forestieri che continuamente vi affluiscono!

Lo stesso, ma con assai meno confusione, può dirsi di Sampierdarena. Qua il trasbordo si fa dalla linea del Piemonte a quella per Ventimiglia, traversando più binari, ove regolarmente manovrano macchine e treni. Qui pure conviene recarsi dal lato opposto della stazione per aspettare il treno per Ventimiglia, 10 minuti prima che la maggior parte delle volte diventano 20

e 30 e più, per i soliti ritardi, e come a Pisa i viaggiatori rimangono in piedi, senza riparo di sorta dalle intemperie. Il vento alla stazione di Sampierdarena è una vera specialità, e quei poveretti che vanno a respirare nell'inverno arie più miti, a curarsi nella nostra bella Riviera, se affetti da semplice bronchite, con la fermata di Sampierdarena sono quasi certi di giungere a destinazione con una polmonite in tutta regola.

Borgo S. Donnino è la stazione ove si deve scendere per fare ancora pochi chilometri onde essere a Salsomaggiore. Se la Svizzera, la Francia, la Germania, possedessero delle acque come quelle di Salso che cosa non avrebbero fatto per renderne l'accesso facile, comodo ai forestieri, a tutti coloro che ne abbisognano? Invece per l'ammalato, pel forestiere principia il suo tormento alla stazione di Borgo San Donnino, ove manca tutto; ove al solito bisogna scendere fuori del marciapiede; aspettare che i binari sieno liberati dai treni; ove i facchini sono scarsi di numero e tutti ne abbisognano, prima di potersi avviare a prendere un tramway, che lascia molto a desiderare, e che lentamente conduce migliaia e migliaia di persone d'ogni più lontano paese alle benefiche acque di Salso.

Io non pretendo che si faccia ciò che si fa in altri paesi, che si abbiano le stazioni di scambio, di transito come la Clappan e molte altre in Inghilterra portate alla perfezione, ma occorrerebbe che le nostre non fossero oggi come erano quelle quarant'anni fa — non pretendo che i marciapiedi sieno come in tutte le stazioni dell'Inghilterra al livello dei vagoni, sarebbe troppo lusso, troppo comodo, ma che i marciapiedi sieno della lunghezza dei treni, e che i treni vi si fermino! Desidero che si mettano ripari anche di semplici tavole, ove il viaggiatore deve aspettare il suo treno, e che in questi ripari vi sieno sedili. Parmi non essere troppo esigente.

Ora se in queste stazioni da me a caso citate, non primarie, ma di certa importanza per il gran numero di viaggiatori e forestieri che giornalmente vi transitano, si verificano simili inconvenienti, si può facilmente capire ciò che succede in altri luoghi, di minore importanza. Perché non rimediare ed uniformarci in ciò a quello che fanno le altre nazioni?

Mi spiace che l'onorevole ministro non abbia

i fondi disponibili pel doppio binario Pisa-Roma, ma mi lusingo potrà provvedere in qualche modo alla continuazione di questo importante lavoro. Per gli altri miglioramenti da me richiesti, la spesa è così tenue che son certo verrà provveduta, come pure son certo che verrà rimediato agli inconvenienti da me accennati, e ne ringrazio l'onorevole signor ministro, augurandomi che persona come lui, tanto competente, possa a lungo rimanere al posto, così meritatamente e con plauso generale occupato, e faccio pure voti che si inauguri anche da noi quello che già in altri paesi è un fatto, che cioè il Ministero dei lavori pubblici non sia un Ministero politico.

ASTENGO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ASTENGO. Giacchè il collega Figoli ha parlato sul capitolo delle ferrovie, ed anch'io vorrei parlare sopra un tratto di ferrovia e non trovando l'articolo corrispondente, mi valgo dell'esempio suo e richiamo l'attenzione del ministro dei lavori pubblici sul tratto di ferrovia Roma-Anzio.

Tanto io quanto il collega Colonna negli anni passati abbiamo già fatto parecchie raccomandazioni ai predecessori dell'onorevole ministro ed abbiamo richiamato la sua attenzione sul servizio veramente infelice di questo tratto di ferrovia.

Io vorrei raccomandare che l'Ispettorato, se c'è, veda di far meglio il suo dovere.

Ancora ieri andai in Anzio e i viaggiatori con biglietto di terza classe venivano dal personale ferroviario fatti entrare negli scompartimenti di prima classe.

Si è reclamato ai capi stazione, ma non s'è ottenuto niente; ispettori credo che non ve ne siano su quel tratto di linea; o se vi sono, dormono; le carrozze sono indecentissime, l'orario non è mantenuto.

Mi dispiace che non sia presente il collega Colonna che spesso viaggia con me su quella linea e avrebbe così con maggiore autorità corroborate le mie osservazioni.

Io ho perduto, direi, la speranza dei reclami; a tutti i ministri ho fatta la stessa raccomandazione.

Spero che questa volta l'onorevole Tedesco se ne vorrà occupare, e non fare come i suoi predecessori, i quali mi hanno promesso di prov-

vedere, e invece hanno lasciato andare le cose di male in peggio.

Ecco la raccomandazione che voglio rivolgere all'onorevole ministro.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Al senatore Figoli do una risposta molto semplice, tanto per la Genova-Ventimiglia, quanto per la Pisa-Roma. Io riconosco i bisogni che egli ha rappresentato, cioè, il sistema di blocco sulla Genova-Ventimiglia ed il doppio binario sui tratti della Pisa-Roma, che ancora ne mancano. Sono due bisogni che l'Amministrazione ha riconosciuto e di cui ha tenuto conto in un programma di lavori da eseguirsi a cominciare dal nuovo ordine di cose ferroviarie, cioè dal 1° luglio 1905. In questo programma, che importa una spesa di oltre 300 milioni, per l'assetto delle ferrovie, questi due lavori sono considerevoli. Ma per il momento, dati i bisogni di maggiore urgenza e gli impegni che ha lo Stato verso le Compagnie ferroviarie, non sarebbe possibile provvedere, anzi, dirò di più, io recentemente ho autorizzato la Mediterranea ad eseguire lavori per oltre 5 milioni, ma, per una questione di disponibilità di fondi, la Società, che pure aveva sollecitato l'esecuzione di questi lavori, ha creduto di non darvi corso.

Il Governo, alla ripresa dei lavori parlamentari, si propone di presentare un progetto di legge per chiedere i fondi al Parlamento, sia per liquidare gl'impegni esistenti, sia per eseguire lavori di maggior urgenza fino al 30 giugno 1905.

Riguardo agli inconvenienti nelle tre stazioni di Pisa, Borgo San Donnino e Sampierdarena, è noto che ciò dipende dal fatto che le stazioni in genere furono impiantate con vedute un po' ristrette, quando non si aveva fiducia nel traffico che poi si è verificato. Se si tratta di piccoli inconvenienti, a cui si possa ovviare con maggiore sorveglianza sull'andamento del servizio, io assicuro l'onorevole senatore Figoli che me ne interesserò vivamente, ma, se si trattasse di provvedere con lavori che richiegono somme non piccole, il senatore Figoli riconoscerà che non potrei far nulla, almeno pel momento. Anche a questo sarà provveduto

nell'esecuzione graduale dei lavori ferroviari dal 1905 in poi.

Al senatore Astengo poi dirò che sono perfettamente d'accordo con lui. Io non ho saputo mai immaginare un servizio peggiore di quello che si è sempre fatto non solo sulla Roma-Anzio, ma su tutte le linee ferroviarie intorno Roma. Di una cosa mi sono meravigliato, ed è questa, che, mentre siamo a Roma da 34 anni, non abbiamo fatto assolutamente nulla per migliorare i servizi ferroviari intorno alla Capitale.

Io recentemente ho fatto uno studio molto accurato, d'accordo con le Società delle ferrovie secondarie, per un piano di riordinamento ferroviario intorno a Roma. Questo piano è concretato, ma io ho bisogno di prendere degli accordi con l'onorevole ministro del tesoro e poi presenteremo, ove occorra, qualche proposta legislativa.

Per quanto riguarda poi gl'inconvenienti che ho sperimentati anch'io personalmente...

ASTENGO. Ho piacere.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. ... Proprio quelli stessi che ha sperimentato l'onorevole Astengo, è questione di dare delle disposizioni perchè l'Ispettorato ferroviario eserciti una sorveglianza più assidua, più continuata e più efficace; ma non bisogna dimenticare che il servizio è condotto dalla Compagnia ferroviaria e l'Ispettorato può farci poco; ad ogni modo l'assicuro che di questo mi occuperò come di una necessità assoluta.

FIGOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FIGOLI. Ammetto che pei lavori del doppio binario l'onor. ministro possa non avere i fondi, ma credo che delle piccole migliorie nelle stazioni di Sampierdarena, di Pisa, di San-Donnino si potrebbero portare con una spesa di poche centinaia di lire.

Ringrazio poi l'onor. ministro dell'affidamento che ha voluto darmi; mi auguro che egli, persona competentissima, resti a lungo al dicastero dei lavori pubblici e che anche presso di noi tale Ministero non sia più politico.

ASTENGO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ASTENGO. Dirò poche parole per ringraziare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per la risposta che mi ha data.

Confido nell'opera sua solerte e spero che

almeno gli inconvenienti più gravi saranno riparati al più presto.

VISOCCHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VISOCCHI. Poichè siamo entrati a discorrere delle ferrovie, io non voglio mancare di fare appello all'onor. ministro perchè voglia spendere le sue cure e l'opera sua a promuovere una parte molto importante di questo pubblico servizio.

Gittando gli occhi sulla carta d'Italia vediamo una parte di essa solcata da una rete fittissima di ferrovie, ma un'altra gran parte si trova tanto raramente fornita di questo mezzo di locomozione da recare sgomento. Questa grande scarsità di ferrovie intorpidisce ogni movimento, rende le industrie ed i commerci difficili e lascia improduttive e neglette le ricchezze del suolo; onde poi segue che intere popolazioni vanno a cercare all'estero una miglior retribuzione all'opera loro, anzichè cooperare alla produzione indigena.

Il presente Ministero scrisse nel suo programma di volere attendere seriamente al miglioramento delle provincie meridionali ed a questo suo proposito non mancò il plauso generale di tutta la nazione, perchè si comprese che il malessere di sì gran parte del territorio nazionale non poteva non considerarsi come infermità generale, come una gran menomazione della vita e del progresso dell'intera nazione.

Ora io credo che a questo grande intento di redenzione nessuno può tanto efficacemente giovare quanto il ministro dei lavori pubblici. E ciò per due vie; l'una coll'esecuzione della legge sulle bonifiche; l'altra col favorire la costruzione delle ferrovie.

Ma debbo anche dire che vedo finora che nè l'uno nè l'altro di questi servizi è stato migliorato ed aumentato più di quel che fosse anteriormente.

Per le bonifiche abbiamo scarsità di ingegneri adatti; i progetti vengono tardi; le approvazioni si fanno attendere lungamente; a nessuno dei lavori che dovevansi fare si è messo mano.

PRESIDENTE. Se permette, delle bonifiche parleremo poi; ora parli delle strade ferrate.

VISOCCHI. Non ne dico altro, e torno alle ferrovie. Io vedo che l'onor. ministro tanto nel

bilancio dei lavori pubblici, quanto nel disegno di legge dove si prevedono i lavori pubblici pel prossimo quadriennio, ha posta molta cura e molti stanziamenti pel miglioramento delle strade nazionali, pel compimento delle strade di serie e per provvedere ad altre opere stradali. Ha provveduto ancora ad altri molti servizi pubblici, perfino ad un fondo per sussidiare le installazioni di servizio di automobili. Ma a favorire lo sviluppo delle ferrovie, a chiamare l'iniziativa e l'industria privata a cooperare all'incremento della rete ferroviaria non si è dato il minimo pensiero nè il minimo impulso.

Le grandi e lunghe comunicazioni per mezzo di strade ordinarie, ormai son mezzi inadeguati al progresso attuale. Una persona che ha tanto spirito di modernità quanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, comprende che una strada rotabile non è più alla portata delle industrie attuali, e nemmeno dell'attuale agricoltura, e credo non dire un'esagerazione. Tanto l'industria che l'agricoltura attualmente hanno bisogno di mezzi molto più progrediti delle strade ordinarie. S'immagini che arriva un vagone di concime ad una stazione ferroviaria lontana 20 o 30, o più chilometri, il pensare a dover trasportare centinaia di quintali con i carri per farlo arrivare dove occorre, fa spavento, e di simili vagoni ne occorrono ben molti! Lo stesso interviene quando per molti giorni e con molti mezzi debbonsi caricare molti vagoni di vino, di cereali, di barbabietole. In somma, chiaramente apparisce che le sole strade ordinarie non bastano più ai bisogni d'una progredita agricoltura e quanto meno rispondano ai bisogni delle industrie non occorre che io faccia altre dimostrazioni. Ed in tali condizioni di cose non crede ella, onorevole ministro, che bisogna pensare a non profonder danaro nelle strade interprovinciali e provvedere invece al molto che ci è da fare per promuovere la costruzione di ferrovie?

Si è parlato di tramvie impiantate sulle strade ordinarie. Sarebbe certamente anche questo un provvedimento molto utile ed opportuno, quando lo si rendesse possibile con opportuni sussidi. Il ministro disse nell'altro ramo del Parlamento che egli aveva preparato degli studi in proposito: ben vengano questi studi ed al più presto possibile, affinchè possano avere un'attuazione.

Ma, onor. ministro, a voler contentare quelle

province le quali attendono una redenzione e molto di giustizia distributiva per esser messe alla pari delle altre, e dire che si provvede a loro dando sussidi all'impianto di automobili, mi pare che equivalga quasi ad uno scherno.

PRESIDENTE. Io sono costretto a richiamarla all'osservanza del regolamento. Parliamo di strade ferrate!

VISOCCHI. Per parlare in favore delle strade ferrate debbo dire che male a proposito si spende il danaro pubblico nelle strade ordinarie e nel servizio degli automobili. Ecco perchè ho dovuto uscire per poco dall'argomento.

Del resto le mie brevi parole sono finite. Io voglio sperare che l'onor. ministro vorrà riconoscere i gravissimi bisogni cui ho accennato e se egli vorrà, ha tanto di energia e di sapere da riuscire nell'intento e da provvedere bene ed al più presto.

TEDESCO, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEDESCO, ministro dei lavori pubblici. Auzitutto ringrazio il senatore Visocchi per le sue parole cortesi.

Si è parlato di ferrovie fitte in alcune parti d'Italia e rade in altre. Pochi giorni fa vi fu un deputato il quale volle dimostrare, con dati statistici, che nell'alta Italia le ferrovie in proporzione alla superficie ed alle popolazioni non sono tanto fitte come si crede ordinariamente. Io completai quella statistica e dissi che occorreva aggiungere le tramvie, che nella parte superiore raggiungono i 2815 chilometri, mentre nel Mezzogiorno non ve ne sono che per 131 chilometri; e naturalmente con queste cifre i dati vengono spostati.

Il senatore Visocchi ha detto che spendiamo troppo per le strade, mentre il senatore Mezzanotte, l'egregio relatore della Commissione di finanze, sostiene che noi spendiamo poco; ma io credo che spendiamo abbastanza per la viabilità ordinaria; che ha in bilancio una dote di 6 milioni e più nella parte ordinaria, e di 7 milioni nella straordinaria, sono in complesso 13 milioni che si spendono ogni anno.

Io ritengo che parecchie di queste strade potranno essere le sedi di future ferrovie, perchè credo che in alcune regioni, a traffico debole, come quelle del Mezzogiorno, l'avvenire sia precisamente delle ferrovie impiantate sulle

strade esistenti, che costano poco per la costruzione e per l'esercizio.

Io ho preparato, come dissi nell'altro ramo del Parlamento, un disegno di legge a questo riguardo; non l'ho presentato unicamente per le condizioni parlamentari, chè non sarebbe stato possibile approvarlo ora.

MEZZANOTTE, relatore. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEZZANOTTE, relatore. Debbo fare poche osservazioni. Innanzi tutto io debbo scagionarmi col Senato perchè nella relazione, che è stata presentata dalla Commissione di finanze, quest'anno non sono trattate molte questioni, e, fra le altre quella sollevata dall'onor. senatore Visocchi. Però io giustifico questo fatto, perchè contemporaneamente la Commissione di finanze ha dovuto riferire sulla legge del quadriennio, sulla quale credeva che sarebbe seguita la più rilevante discussione intorno alla parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici. In presenza di quella legge qualunque discussione noi facciamo ora sulla parte straordinaria dei lavori pubblici, è una discussione che dopo pochi minuti può essere ritenuta inutile. Io non posso per molte ragioni non unirmi a quanto ha detto il senatore Visocchi in ordine ad un maggior impulso che occorrerebbe dare alle costruzioni, sia di strade, come di strade ferrate nelle province meridionali, dove ne è molta penuria. Peraltro l'onor. Visocchi deve considerare che nella legge del quadriennio, a cui io mi riferisco, è provveduto nel miglior modo possibile a liquidare almeno quella parte della costruzione di ferrovie la quale è stata promessa ripetutamente da un quasto di secolo, così alle province meridionali come alle settentrionali. Egli vedrà che per quelle ferrovie per le quali è scaduto il termine prescritto nella legge 1902, si sono presentate speciali proposte. Per le altre non si potevano presentare, perchè non è ancora trascorso il biennio stabilito dalla legge del 1902.

Quanto alle strade ordinarie, di cui si sono occupati così il ministro come l'onor. Visocchi, l'uno affermando che si fa troppo, e l'altro che si fa quello che occorre, io non posso essere d'accordo nè con l'uno nè con l'altro. Difatti l'onor. ministro ha dimostrato come per l'elemento del tempo tecnico (che non è una sua trovata, ma è un coefficiente di cui non può

non tenersi conto) le strade che si dovevano costruire in otto anni, non avranno compimento che in 38.

È certo che mentre la legge che finora ha imperato stabiliva 19 milioni e 700 mila lire l'anno per costruzione di strade, oggi abbiamo davanti a noi un disegno, che discuteremo, che restringe questa somma a circa 16 milioni. Quindi non sono state ingiuste le osservazioni della Commissione di finanze, la quale ha ritenuto che lo stanziamento per le strade è troppo esiguo di fronte a quello per altre opere pubbliche.

Io convengo coll'onor. ministro che è corso molto tempo, troppo tempo per la costruzione di strade, che si sarebbero dovuto costruire in minor tempo; ma permetta pure che io ritengo che ciò non sia dipeso unicamente dalle necessità del tempo tecnico, il quale in fatto di strade provinciali e comunali, non può essere così lungo, come per altre opere più complicate.

Il coefficiente che maggiormente ha prodotto il ritardo, è l'aver voluto gravare soverchiamente la mano sugli enti locali che non potevano sostenere la metà delle spese in termine relativamente breve.

A questo riguardo io vorrei domandare che cosa è avvenuto di quella legge che riduceva di un quarto il contributo delle provincie nelle strade di serie costruite a cura dello Stato.

Ecco quello che io ho creduto di dover dire nel modo più breve al Senato, a difesa di quanto nella relazione si è esposto al riguardo.

SONNINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Permetta, onor. Sonnino, la mia parrà impazienza, ma io prego gli onorevoli colleghi di considerare che noi siamo posti in una dura posizione. Il Senato non è stato posto mai in condizioni così difficili; noi dobbiamo in quattro giorni, al più tardi, approvare quattro bilanci e noi certo faremo in modo che i servizi pubblici non siano nè sospesi nè interrotti, che le entrate si possano riscuotere. Ma tutto ciò a condizione che il Senato trovi modo e tempo per discutere, onestamente, ed in limiti molto ristretti, i quattro stati di previsione. Questo ho voluto dire unicamente perchè il Senato intenda in quali condizioni ci troviamo e come di necessità si debba usare molta discrezione nella discussione. Detto ciò, ha facoltà di parlare l'onorevole Sonnino.

SONNINO. Sarò brevissimo. Poichè siamo sulla via delle raccomandazioni per linee ferroviarie, mi raccomando all'onor. ministro e richiamo la sua attenzione sulla necessità di provvedere al congiungimento di Empoli con Lucca. Credo che già sia stato costituito un Comitato che studia il progetto. Questa linea ha certamente una grande utilità militare, ed è stata fin da venticinque anni fa raccomandata dal Ministero della guerra a quello dei lavori pubblici, ed io stesso tengo una lettera di quel tempo, in cui l'onorevole Pelloux (che era allora segretario generale), mi assicurava che questa pratica nel Ministero della guerra sarebbe continua e ne riconosceva l'urgenza.

Ma, purtroppo, siccome questa linea non rappresenta nessun interesse parlamentare, non ha mai trovato avvocati per sostenerla o per costringere il Governo a farla. È una linea di primo ordine e, senza essere un militare, salta agli occhi la necessità di poter congiungere Roma alla Spezia oltre che con la linea litoranea, anche per la via di Siena.

Come si farebbe in tempo di guerra, ove la ferrovia lungo il mare fosse resa impraticabile a comunicare fra la Capitale e il nostro maggiore arsenale? Basta porre questa questione, e non occorre che io dica altro, tanto più che desidero obbedire all'ingiunzione dell'onorevole nostro Presidente.

DI SAMBUY. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SAMBUY. Intendevo sul capitolo delle ferrovie dire pochissime parole, ma la gravità delle osservazioni fatte dal nostro onorevolissimo Presidente è tale che io mi chiedo quale sia la nostra individuale situazione dinanzi ad un fatto simile.

O noi possiamo liberamente discutere i bilanci, ed allora capisco che si stia qui a compiere il nostro dovere; o si riconosce che non si può addivenire a seria e pacata discussione e che non vi ha modo di fare quelle raccomandazioni che per debito di coscienza si reputano necessarie, ed allora sarà miglior consiglio il tornare alle nostre case, lasciandone la responsabilità a chi tocca. La situazione è grave; so anche io che il Senato non deve esser messo nelle condizioni di votare quattro bilanci in tre giorni, ma sa il paese che questa non è colpa nostra. La libertà della parola deve es-

sere mantenuta; anzi mi affido a che il difensore della libertà di parola sia l'onorevolissimo Presidente. (*Approvazioni da tutti i banchi*).

Detto questo, io non posso dimenticare di aver fatto l'anno scorso, appunto in occasione di questo bilancio, una raccomandazione al ministro precedente per il doppio binario, che credo indispensabile, tra Torino e Modane. Questa mia raccomandazione non è stata capita, talmente che ha dovuto sorgere il compianto presidente del Consiglio, onor. Zanardelli, a temperare l'effetto della risposta che mi era stata data. In due parole chiedo all'odierno onor. ministro, di cui tutti riconoscono l'alta competenza, se egli non creda indispensabile di provvedere in proposito almeno per quel primo tratto che si stacca dalla stazione di Torino. La stazione di Torino ha un movimento di circa 130 treni di viaggiatori al giorno. Il ministro s'immagini gl'inconvenienti d'ogni ora, pensando che in una simile stazione viene ad innestarsi una linea internazionale con un solo binario. Questo rende il movimento impossibile; troppo spesso i treni devono arrestarsi per entrare in stazione, ed è ben evidente che almeno sulla prima parte di quella linea bisogna render libero il movimento mediante un secondo binario.

Col tempo bisognerà provvedere a rendere tutta quella linea libera, e la Francia già lo ha fatto, terminando il doppio binario su tutto il versante della Moriana. Per ora non pretenderemo tanto. Se si osserva la potenzialità della linea, si riconoscerà il dovere di costruire il doppio binario in ragione del ricavo chilometrico, e l'opportunità di farlo per non intralciare il movimento del Fréjus, che per i suoi deficienti servizi costringe ad avviarsi per altre vie di comunicazione, ad esempio a quella del Gottardo.

Io nutro fiducia che l'onor. ministro riconoscerà la giustizia della mia raccomandazione e che vedrà di provvedere in proposito, poichè io stesso richiedo lo si abbia solo a fare nelle condizioni che il bilancio può consentire.

COLOMBO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLOMBO. Io mi era veramente iscritto a parlare sul capitolo delle costruzioni ferroviarie, parte straordinaria; ma, vedendo che si è entrati in piena discussione, non solamente del-

l'esercizio, ma anche della costruzione delle ferrovie, domando all'onor. nostro Presidente se non crede di riunire tutto quello che il Senato desidera di dire in argomento, sotto quello stesso capitolo sul quale si è aperta la discussione fatta finora.

PRESIDENTE. In questa intelligenza io non ho difficoltà che tutto ciò che riflette manutenzione e costruzione di strade ferrate si discuta in questa circostanza. Le do quindi facoltà di parlare.

COLOMBO. Ringrazio l'onorevole Presidente, e cercherò di essere breve. Ad ogni modo mi associo di cuore alle osservazioni fatte dal collega Di Sambuy; se noi, malgrado tutta la nostra buona volontà, non arriviamo a votare i bilanci nel tempo legalmente prescritto, non è colpa nostra; noi abbiamo fatto tutto il possibile, ci siamo riuniti tutte le volte che il Presidente ci ha convocato, e quindi abbiamo cercato di ovviare in tutto quanto era possibile per parte nostra al gravissimo inconveniente.

Io desidero di chiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra alcune questioni ferroviarie che mi sembra interessino grandemente il paese.

Per fare questo richiamo dovrò prendere le mosse da una linea della quale si occupa il progetto di legge che dovremo discutere, dopo il presente bilancio, vale a dire il progetto di legge del quadriennio.

Voci: Ma allora potrebbe attendere la discussione del progetto...

COLOMBO... No, perchè ne prendo le mosse solamente per potere esporre le considerazioni che credo necessarie nell'interesse della nostra rete ferroviaria.

Il progetto di legge sul quadriennio stabilisce i fondi per un tronco della direttissima Roma-Napoli.

Dirò, innanzi tutto, che io non intendo di oppormi a questa legge nè di combatterla; ma vorrei servirmene come un termine di confronto per richiamare, come dicevo, l'attenzione del Governo sopra altre linee, non dirò altrettanto, ma di gran lunga più importanti e più urgenti. In sostanza qual è lo scopo di una linea direttissima Roma-Napoli? Lo scopo è di fare un duplicato della linea esistente. Ora la linea esistente è una ferrovia di pianura, con pendenze sempre inferiori al 12 per 1000, salvo in due punti dove

si arriva fino al 17; una linea tutta a doppio binario, che ha ora un prodotto di 42 mila lire al chilometro, ma la cui potenzialità è evidentemente superiore, almeno doppia o tripla del suo traffico attuale. Quale è dunque la ragione per la quale s'intende duplicarla con la direttissima che dovremo votare nel seguente disegno di legge? Ragioni di ordine politico ce ne sono molte, ma dal punto di vista tecnico non ne vedo che due: l'accorciamento della durata del percorso, e la convenienza di provvedere alle conseguenze di eventuali interruzioni delle comunicazioni fra i suoi punti estremi. Il fatto dei disastri avvenuti per causa del torrente Sacco fu appunto quello che fissò in modo definitivo l'idea della direttissima.

Io non nego che questa seconda considerazione è importante; faccio però osservare che moltissime linee principali della rete italiana non hanno una linea di riserva. Se succede un inconveniente, il quale tenga la linea chiusa per alcuni giorni, bisogna aver pazienza; è un fatto di forza maggiore, sotto al quale bisogna curvare la testa. Potrei anzi osservare che la linea di cui si parla non manca di una riserva, appunto nella parte dove si verificarono le interruzioni, potendosi, in caso di bisogno, valersi della linea Roma-Avezzano-Roccasecca. Quanto alla durata del percorso è certo che, con un dispendio molto minore di quello che richiederebbe l'impianto della direttissima, si potrebbe correggere la linea attuale in modo che presso a poco ragginga la brevità di percorso che si otterrebbe con la direttissima.

Difatti la stessa Commissione Reale che ha studiato la questione di Napoli ha osservato che con una spesa di 40 milioni si può accorciare la linea presente Roma-Napoli di 27 chilometri, riducendola a 222, mentre la direttissima sarebbe lunga 203 chilometri. Colla stessa spesa si ottiene anche, oltrechè di accorciarla, di migliorarla, correggendone le pendenze in qualche punto eccessive; e siccome l'accorciamento di cui parlai, si farebbe mediante un nuovo tronco diretto fra Sparanise e Napoli, questo rappresenterebbe ancora un altro diversivo, un'altra linea di riserva nei casi di interruzione della linea principale.

Dunque, mediante la spesa di 40 milioni, vale a dire poco più di un terzo della spesa che richiederebbe la direttissima (che credo sia stata

valutata 110 milioni) si potrebbe avere una ferrovia diretta della lunghezza di 220 chilometri, in pianura, con doppio binario, con pendenze mitissime, vale a dire con tutte le condizioni di una linea di primo ordine; ed allora con le locomotive moderne, che sviluppano ingenti forze con grandissime velocità, con quelle locomotive stesse con le quali sulle linee poste in analoghe condizioni (come per esempio fra Piacenza e Bologna) si raggiungono agevolmente velocità di 80 chilometri all'ora, si potrebbe fare il servizio con queste velocità, o con velocità di poco minori, e quindi il percorso di 222 chilometri si potrebbe fare in circa tre ore. Non sono ancora le due ore e mezza che credo si calcolino per la direttissima (per quanto io avrei delle riserve da fare anche sull'applicazione della trazione elettrica e sui suoi effetti nel caso presente) ma si potrebbe accontentarsene.

Vengo con ciò a concludere che con una spesa di circa un terzo di quello che richiederebbe la direttissima, si potrebbe avere una eccellente linea di primo ordine tra Roma e Napoli, che potrebbe essere percorsa dai treni celeri da viaggiatori in tre ore circa. Il vantaggio, di mezz'ora che si avrebbe, supponendo che sia vero, colla nuova direttissima sarebbe dunque pagato molto caro, perchè si pagherebbe colla spesa di 110 milioni, se pur basteranno.

Ma, ripeto, io non voglio combattere questa linea. Dichiaro lealmente che difficilmente si potrebbe mancare ad impegni che datano dal 1879 e che furon rinnovati colla legge del 1902. Ci sono inoltre altre considerazioni di ordine non solo politico, ma morale, di equità, che suffragano la costruzione di questa linea. Ma io mi limito semplicemente a domandare: se il paese deve spendere 110 milioni solamente per ovviare ai non gravi inconvenienti dei quali ho detto, e che si potrebbero togliere con una spesa molto minore, perchè mai negheremmo i fondi per altre linee, per altre direttissime, incontrastabilmente più importanti e più urgenti? Ecco il mio tema.

Io voglio dimostrare che il Governo dovrebbe volgere la più grande attenzione a queste linee delle quali verrò a parlare, che hanno sulla economia nazionale una influenza della quale cercherò di darvi una pallida idea.

In Italia abbiamo due grandi arterie longitudinali. Sono arterie che si possono chiamare

tronchi di linee internazionali: una che, partendo dal Cenisio e dal Gottardo, per Torino, o per Milano, passando attraverso Genova, viene alla capitale e da questa va a Napoli; un'altra che, dal Gottardo, dal Brennero, dalla Pontebba viene nella valle del Po e per Milano, o per Venezia, attraverso Bologna e Firenze si dirige pure alla capitale.

Queste due grandi arterie, le più importanti della rete nazionale, sono in gran parte in condizioni, non dirò proprio eccellenti, perchè il termine per le ferrovie italiane sarebbe troppo lusinghiero, ma in condizioni buone. In gran parte hanno il doppio binario, sono linee di pianura, vale a dire hanno una potenzialità molto grande; ma sventuratamente sopra il percorso dell'una e dell'altra c'è una strozzatura, che è rappresentata sulla prima dal passaggio degli Appennini ai Giovi fra Genova e Novi, e sull'altra dal passaggio dello stesso Appennino tra Bologna e Firenze. Non dirò, perchè non voglio dilungarmi troppo, di un'altra grave strozzatura che esiste sulla prima linea ed è il tronco Genova-Spezia. Io non so se a molti questo tronco abbia fatto la stessa impressione che ha fatto sempre a me, che l'ho percorso tante volte; ma io la trovo in condizioni talmente pericolose, che parmi un miracolo se non vi succede qualche colossale disastro. Se non avviene, bisogna tributarne lode a chi ne fa l'esercizio. Ma, ripeto, io mi limiterò a parlare degli ostacoli che la catena dell'Appennino oppone all'esercizio dell'una e dell'altra di quelle importanti arterie.

Ai Giovi ci sono due linee, l'antica di Busalla e la succursale, l'antica al 35 per mille e la succursale al 16. Queste linee, lavorando 20 o 21 ore sopra 24, con un movimento intensissimo, arrivano a smaltire da 1200 a 1500 carri al giorno, oltre ai convogli viaggiatori. Questa è all'incirca la loro potenzialità attuale. Molto più in là sarebbe difficile andare; anche col blocco introdotto ora nella grande galleria di Ronco, la potenzialità non credo potrà aumentare al di là dei 1800 carri. Ora, il movimento del porto di Genova è da 5 a 6 milioni di tonnellate all'anno, e la sua massima parte, che è quella avviata al Piemonte e alla Lombardia, riesce appena a sfogarsi attraverso ai Giovi. Senonchè tra un anno dalla data d'oggi il Sempione sarà aperto.

Di questa linea ho avuto l'onore di parlarvi l'anno scorso, o due anni fa in questa stessa aula. Il Sempione si può dire una linea di pianura, perchè sulla più gran parte del suo percorso non oltrepassa pendenze del 10 per mille; soltanto ci sono lungo la linea due strozzature, cioè due tronchi a forti pendenze, una nel Giura svizzero-francese, che si sta studiando di togliere con un nuovo raccordo, l'altra, sventuratamente, nel tronco italiano di accesso tra Iselle e Domodossola. Quando si decise di fare questo tronco d'accesso non si è avuto il coraggio o la sapienza di idearlo in condizioni più conformi a quelle della linea principale. Però, siccome questo tronco è limitato ad una ventina di chilometri, si potrà sempre esercitarlo mediante un servizio a navetta, con macchine speciali, o mediante trazione elettrica, senza disturbo dell'esercizio complessivo.

Lo stesso errore non fu rinnovato quando si discussero e si approvarono le linee di accesso al Sempione per Arona-Domodossola, e per Borgomanero-Santhià. Allora si è sostituito alla linea esistente Gozzano-Orta, a grandi pendenze, una linea di prim'ordine con pendenze miti ed in condizioni eccellenti.

Il Sempione sarà certamente inaugurato fra un anno, e avrà per effetto, si può esserne sicuri, di aumentare considerevolmente il traffico di Genova. Non è troppo ardire il ritenere che il movimento del porto di Genova potrà arrivare in breve a otto milioni di tonnellate, e forse più, tanto più che si stanno già studiando i necessari ampliamenti per aumentarne la potenzialità. L'aumento del traffico del porto di Genova si tradurrà in un maggior numero di carri che traverseranno l'Appennino. I 1500 o 1800 carri diventeranno 2500; ma il passaggio dei Giovi non ha certo questa potenzialità, è una verità riconosciuta da numerose Commissioni che si sono succedute nell'esame della questione. Bisogna quindi pensare ad una seconda succursale; e poichè adesso non si rinnovino più gli errori di una volta, e già per questa ragione dalla linea antica di Busalla, al 35 per mille, si è venuti alla linea di Ronco di 16 per mille, e ancora si trova che 16 per mille è una pendenza eccessiva per una linea moderna, così si dovrà pensare a fare una linea che abbia pendenze non superiori a 12 per

mille, anche a costo di avere una galleia di 16 o 17 chilometri.

Questa direttissima, se pur vogliamo chiamarla così, benchè il nome cominci a fare un po' paura, questa direttissima è già fin d'ora indispensabile. Tutti, credo, avranno letto sulla *Revue des Deux Mondes* in questi mesi scorsi uno o due articoli nei quali si manifestava il grande timore che il primato di Marsiglia venga conteso con successo da Genova. È un fatto che Genova strenuamente combatte Marsiglia, e cerca contenderle il traffico verso l'Europa centrale.

Per ora il movimento dal porto verso l'estero è ancora piccolo; ma può diventare grande col Sempione, perchè questo passaggio mette alle porte di Genova tutta la Svizzera francese, ed una parte anche della Svizzera tedesca in concorrenza col Gottardo. Ora se noi non provvediamo d'urgenza, noi arrischiamo di produrre un danno irreparabile alla economia nazionale; perchè per fare una linea come è quella progettata per attraversare l'Appennino, ci vogliono almeno 6 o 7 anni, giacchè queste linee basse moderne a grande potenzialità, e col carattere di linee di pianura conducono forzatamente a lunghe gallerie; e le lunghe gallerie, come avete veduto col traforo del Sempione, non si possono fare così rapidamente come si vuole.

Se voi non provvederete oggi con una nuova linea a quella strozzatura così esiziale dell'Appennino, il commercio, vedendo l'impossibilità di avviarsi per Genova, si dirigerà a Marsiglia, e Genova perderà, forse irreparabilmente, l'opportunità di diventare il primo porto del Mediterraneo per l'Europa occidentale e centrale.

È adunque un interesse nazionale di primo ordine quello che si connette con questa linea direttissima Genova-Novì o Genova-Tortona.

Un'altra strozzatura è quella che si verifica sull'arteria longitudinale, cioè sulla linea Milano-Bologna-Firenze-Roma. Anche qui si tratta, meno il tronco Bologna-Firenze, di una linea che in alcune tratte è veramente magnifica. La tratta lungo la valle del Po è in condizione eccellente e tutta a doppio binario fino a Bologna. E in condizioni non altrettanto, ma abbastanza buone, trovasi la tratta Firenze-Roma, che però solo in parte è a doppio binario; ma

credo che fra breve ne sarà tutta provveduta. Resta dunque il tronco di quasi 130 chilometri fra Bologna e Pistoia a semplice binario, meno la tratta Firenze-Prato.

E pazienza se vi si potesse mettere facilmente il doppio binario, ma fra le stazioni di Porretta e di Pistoia l'aggiunta del secondo binario costerebbe come una linea nuova.

Orbene: questo tronco Bologna-Firenze non ha il traffico della linea di Giovi che oltrepassa 150 mila lire al chilometro; ma dà già a quest'ora un prodotto di 51 mila lire, superiore quindi di 9 mila lire al prodotto della Roma-Napoli, e il movimento progredisce così rapidamente che in questi ultimi anni l'aumento medio ha superato il 10 per cento. Se questo incremento combinasse con la stessa misura, tra 7 od 8 anni si arriverebbe a circa 80 mila lire al chilometro. Questo grande traffico, che sarebbe smaltito agevolmente fra Bologna e Milano o Venezia, e fra Firenze e Roma, non potrebbe esserlo egualmente dal tronco Bologna-Firenze nelle condizioni in cui si trova ora il passaggio della Porretta, anche col derivativo della linea Faentina, la quale essendo in condizioni ancora peggiori della Porrettana, poichè ha due punti culminanti, non può certo darle un grande aiuto. Fra alcuni anni adunque, se non si pensa sin da oggi, non soltanto a studiare, ma a provvedere, cioè a fare una nuova linea di potenzialità maggiore, ci troveremo ancora con una linea impotente a soddisfare al traffico; e questo allora si arenerà e prenderà altre strade, come ho detto che dovrà fatalmente avvenire, per il traffico che mette capo al porto di Genova.

Ora io dico: fate pure la direttissima Roma-Napoli, se considerazioni, non di indole tecnica ed economica, ma di altra natura, vi consigliano a farla; ma riconoscete che vi sono in Italia altre linee incontestabilmente d'importanza e d'urgenza di gran lunga maggiore. E quindi se intendete disporre di 110 milioni, o 120, o quanti in fatto ce ne vorranno, per la direttissima Roma-Napoli, vedete di disporne due volte altrettanto per altre due direttissime che assicurano l'avvenire del commercio e dei traffici italiani, l'avvenire della economia nazionale.

Non dico con ciò che il Governo non se ne sia preoccupato. Sono alcuni anni che si agi-

tano simili questioni. Io stesso ho avuto l'onore di far parte di una Commissione della quale facevan pure parte il direttore del Gottardo e il senatore Tortarolo, per esaminare, per incarico del municipio di Genova, il progetto di una nuova linea Genova-Tortona.

Un'altra Commissione della quale faceva parte il colonnello Locher, un grande costruttore di gallerie e uno degli ispiratori dei lavori del Sempione, diede il suo parere favorevole alla galleria, preveduta in quel progetto. Dopo di ciò il Governo ha nominato dal suo canto una Commissione presieduta da un nostro collega, il senatore Adamoli, coll'incarico di dare il suo parere sulle linee di accesso al porto di Genova; un'altra Commissione, che io stesso ho l'onore di presiedere, è stata nominata dal predecessore dell'onor. Tedesco per lo studio della direttissima Bologna-Firenze. I nostri studi sono terminati e il progetto che noi crediamo adottabile è pronto per essere attuato, se il Governo lo vuole.

Ora io mi rivolgo all'onor. ministro e gli dico: gli studi sono compiuti, o stanno per compiersi per quelle due linee delle quali ho parlato; bisognerebbe adesso far seguire agli studi i fatti. Fra un anno dovrà esser risolta la grande questione ferroviaria. Qualunque sia il sistema che si crederà di adottare, esercizio di Stato od esercizio privato, bisognerà provvedere i fondi per mettere in assetto le nostre ferrovie; i più competenti e i più moderati credono che ci vorrà per questo un mezzo miliardo...

PRESIDENTE. Ma questa è un'altra questione.

COLOMBO... Onorevole Presidente, io non posso fare a meno di accennare a questa previsione che viene in suffragio alla tesi che io sostengo.

Io osservo che occorrerà spendere mezzo miliardo per mettere in ordine il nostro patrimonio ferroviario. Ora di questo capitale credo che la parte più importante e meglio spesa sarà quella destinata a togliere le due strozzature le quali incagliano e rallentano il movimento sulle due grandi arterie longitudinali della rete ferroviaria nazionale.

Io non ho più altro a dire; mi lusingo di essere stato serenamente obbiettivo nelle considerazioni che ho creduto di dover svolgere, facendo una giusta parte da un lato al sentimento patriottico nazionale, ai riguardi dovuti

verso una grande regione italiana, e dall'altro lato a ragioni d'indole tecnica ed economica che devono avere pure un gran peso nelle questioni ferroviarie.

Io spero che l'onor. ministro comprenderà la sincerità e l'onestà delle mie intenzioni, e che vorrà darmi una risposta altrettanto sincera ed onesta.

MEZZANOTTE, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEZZANOTTE, *relatore*. Ho chiesto la parola per una semplice riserva. Il mio egregio amico Colombo si è diretto piuttosto al ministro che alla Commissione di finanze; ma io avrei desiderato che egli avesse parlato di quei rilevanti interessi dei quali ha trattato, in modo assoluto, e non in relazione ad altre ferrovie. Per usare una frase legale, io dirò avrei voluto che egli non avesse unito il liquido con l'illiquido, e quindi non avesse tratto in campo la direttissima Roma-Napoli, la quale non è più in questione dopo quattro successive leggi che ne hanno riconosciuto la necessità. Se mai, ne tratteremo in occasione della discussione del quadriennio; onde io mi riservo di dare allora quei chiarimenti che saranno reputati necessari; e ciò per non fare due volte la discussione sullo stesso argomento.

PRESIDENTE. Sta bene che il senatore Colombo abbia parlato della Roma-Napoli, ma faccio però osservare all'onor. Mezzanotte che il senatore Colombo ha dichiarato che non intendeva combattere quel disegno di legge, e che ne parlava solo per incidenza.

MEZZANOTTE, *relatore*. Capisco anch'io, ma l'onorevole collega è così valente in tale materia che le sue considerazioni sulla Roma-Napoli in relazione ad altri bisogni ferroviari possono costituire un pericolo per l'approvazione della legge nella quale la Roma-Napoli è compresa.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'illustre presidente, quando ha fatto quell'osservazione, il Senato l'ha inteso evidentemente, non aveva altro scopo che di esortare gli oratori alla brevità, desiderio a cui si associa ben volentieri anche il Governo; ma io sono sicuro che il Senato vorrà riconoscere che il presente Mini-

stero, da parte sua, ha fatto tutto quello che era possibile perchè la discussione dei bilanci nell'altro ramo del Parlamento procedesse sollecita, tanto che per la prima volta il Governo ha invocato la disposizione del regolamento per la quale è lecito poter discutere i bilanci senza la relazione della Giunta del bilancio. E poichè il presidente ha raccomandato la brevità, io sarò brevissimo.

Al senatore Mezzanotte che è ritornato a parlare delle strade, io faccio presente questo: che ci sono delle difficoltà che nessun ministro, nessuna amministrazione, con tutto il suo buon volere, potrà mai vincere. Noi abbiamo avuto parecchie leggi che hanno rinviato degli stanziamenti unicamente per non accumulare i residui, per non affaticare la finanza senza fare i lavori. Di fatti vediamo in questo ultimo periodo che al 30 giugno 1898 avevamo residui per le strade di 19 milioni, nell'anno successivo 17 milioni, e poi 14, 11 e 9. Quindi aver dei fondi in bilancio senza spenderli, io trovo che non sia la miglior politica finanziaria. Io sono per la politica di lavoro, ma solo per aver dei denari che si possono spendere.

Anche nell'altro ramo del Parlamento mi furono fatte raccomandazioni per la linea Empoli-Lucca, oggi patrocinata dal senatore Sonnino, ed io risponderò qui quello che risposi alla Camera. Noi abbiamo oggi tre lati del problema ferroviario da risolvere, a parte la questione grossa del riordinamento dell'esercizio delle ferrovie; abbiamo innanzi la questione delle ferrovie complementari che per il Governo come per il Parlamento è un debito d'onore risolvere nel più breve tempo possibile. Oramai sono 25 anni, che le ferrovie sono state promesse alle popolazioni e queste ferrovie bisogna costruirle. C'è stata l'ultima legge del dicembre 1902 che ha fatto fare un gran passo alla soluzione di questo problema, forse ne occorrerà ancora un altro, ed il presente Ministero sarà ben felice di farlo. In secondo luogo c'è la soluzione del problema per l'assetto delle linee esistenti, di cui ha parlato il senatore Colombo. Nel programma cui accennavo poc'anzi appunto noi abbiamo per oltre 300 milioni da dover spendere per mettere le linee in buon assetto, e fra questi 300 milioni c'è compresa una somma notevole per sistemare precisamente la Genova-Spezia, di cui riconosco le condizioni

così vivamente rappresentate dal senatore Colombo.

Di più abbiamo le ferrovie da concedere con sovvenzione chilometrica, la quale può arrivare fino ad un massimo di L. 5000, secondo la legge del 30 aprile 1899. Quindi per ora il Governo, all'infuori di risolvere la questione delle ferrovie complementari, di provvedere ai mezzi per l'assetto delle linee esistenti, e di concedere le ferrovie con sovvenzione chilometrica a termini della legge del 1899, lo dichiaro qui come lo dichiarai alla Camera, il Governo non intende di presentare altre leggi, per mezzi speciali da destinare alle ferrovie. Con ciò vengo anche a rispondere brevemente al senatore Colombo. Si riconosce dal Governo che le condizioni ferroviarie del triangolo Torino-Milano-Genova meritano di essere migliorate in vista del traffico sempre crescente, si riconosce che col tempo, che a me non pare prossimo, finirà per imporsi una nuova linea attraverso l'Appennino genovese. Ma, data la maggior potenzialità acquistata dalle linee dei Giovi, sia per applicazione del ventilatore Saccardo, sia per l'impianto del sistema di blocco, e tenuto conto della nuova ferrovia Genova Rivarolo, con un parco di 2400 vagoni a Campasso, il Governo ritenne che con questi mezzi miglioreremo di molto le condizioni del porto di Genova. Ma con questo non si esclude in modo assoluto nè che si debba fare una nuova linea nell'Appennino genovese, nè un'altra linea fra Bologna e Firenze. Però bisogna dar tempo al tempo; le questioni vanno risolte uno dopo l'altra. Non si nega l'utilità di altre linee, ma bisogna stabilire una certa graduatoria; e i termini principali della graduatoria sono questi: per alcuni anni ferrovie complementari, assetto delle linee esistenti, concessione di ferrovie con sovvenzione chilometrica, al massimo di L. 5000.

Alle altre linee ci penseremo in appresso.

L'onor. Sonnino da questo intenderà che il non potrei dirgli altro che questo, che, se la Empoli-Lucca si costruirà col sussidio di L. 5000, da parte mia lo assicuro, che metterò tutto il buon volere e tutta la mia premura nell'esaminare la domanda di concessione che venisse presentata.

Il senatore Di Sambuy ha ricordato il bisogno del doppio binario fra Torino e Modane. Riconosco perfettamente questo bisogno. Rico-

nosco anche che a Torino va provveduto al riordinamento dei servizi ferroviari, e a questo studio il Governo intende. Nel programma a cui accennavo poc' anzi c'è anche il doppio binario fra Torino e Modane, ma questo ed altri doppi binari e qualunque lavoro ferroviario si faranno gradatamente, anche per le esigenze del tempo tecnico che bisogna rispettare. Certo è una somma spaventosa quella di oltre 300 milioni ritenuta necessaria per l'assetto delle linee. Ma questi 300 milioni, per l'esperienza di 19 anni di vita ferroviaria, non si possono spendere in breve tempo. Ci vorranno parecchi anni; e questo può anche acquietare la coscienza finanziaria.

Poichè ci sono, tanto per non tornarci sopra, dirò al senatore Colombo, che per quanto riguarda la direttissima Roma-Napoli il presente Ministero non ha fatto che eseguire la legge. La Roma-Napoli ha al suo attivo la legge del 1879; poi la legge del 1882, che prescriveva si dovesse aprire all'esercizio il 31 dicembre 1886, poi la legge 20 luglio 1888, promossa dal vostro illustre presidente, la quale, oltre che stabilire la rettifica della Roma Segni, assegnava 32 milioni per i due tronchi Napoli-Formia e Roma-Terracina più altri 14 milioni per unire Formia a Terracina e per il maggior costo del tronco Formia-Minturno della Sparanise-Gaeta. Quindi erano 46 milioni autorizzati dalla legge del 1888. E, se allora fu prescelto il tracciato litoraneo per la direttissima Roma-Napoli, evidentemente ciò deve esser stato perchè allora non si erano ancora manifestati i gravi inconvenienti (sono molto mite a chiamarli solo inconvenienti) che si sono cominciati a verificare dal 1890: che cioè la linea Roma-Napoli si è interrotta nel 1890 per cinque giorni, nel 1892 per 8 giorni e poi un'altra volta per 2 giorni e finalmente nel 1901 per oltre 30 giorni.

Ora non si può concepire che ci sia una parte d'Italia, come il Mezzogiorno, la quale perda la

sua comunicazione col resto dell'Italia ed anche coll'Europa.

Ma il senatore Colombo diceva: si può rettificare la linea esistente. Questo è vero, ma prima di tutto anche questa rettifica importerebbe per lo meno una spesa di 46 milioni. Ora la direttissima, come è stata studiata accuratamente da un ufficio governativo, anche a doppio binario, non importerà oltre 85 milioni.

Quindi la differenza non è grande ma a parte questo con la rettifica noi non rispondiamo alla necessità suprema di avere una seconda comunicazione.

Il senatore Colombo osserva pure: ci sarebbe la Roma-Avezzano-Roccasecca-Napoli; ma si tratta di una linea di 314 chilometri, e con pendenze che arrivano a 31 per mille, quindi non è quella seconda comunicazione che è una necessità economica, politica e, mi si permetta dire, militare, perchè noi abbiamo bisogno, in caso di interruzioni della linea attuale, di una linea di grande potenzialità, come quella che abbiamo intrapresa con la Roma-Napoli; ma, ad ogni modo, poichè il senatore Colombo, e di ciò gli do lode, ha fatto quella osservazione solo per mettere un po' di scuro di fronte a quel chiaro che egli voleva far vedere, per la necessità di altre direttissime, lo ringrazio, perchè ha promesso il suo voto alla direttissima Roma-Napoli.

L'onorevole senatore Colombo ha concluso che egli ha parlato onestamente e sinceramente: ed io credo di aver parlato con eguale onestà e sincerità. Riconosco i bisogni, ma oggi non è questione che di stabilire una graduatoria nell'interesse della finanza e del regolare andamento dei lavori.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 68 nella somma di lire 1,086,182.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

69	Personale di ruolo dell'Ispettorato - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	60,528	»
70	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	»
71	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 ^a	7,500	»

72	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 »
73	Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario residente in Bruxelles	1,000 »
74	Spese giudiziali e di stampa in dipendenza di questioni ferroviarie (Spesa obbligatoria)	10,000 »
75	Spese per studi ed esperimenti riguardanti l'ordinamento e l'esercizio delle strade ferrate	5,000 »
		1,280,210 »
Tramvie.		
76	Spese di sorveglianza sulle tramvie a trazione meccanica	14,000 »
TITOLO II.		
Spesa straordinaria		
CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.		
Spese generali.		
77	Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (Spese fisse)	240 »
78	Interessi da pagarsi alla Cassa depositi e prestiti sul conto corrente istituito in applicazione della legge 28 dicembre 1902, n. 547 per l'esecuzione anticipata di lavori stradali portuali idraulici e di bonifica approvati da leggi dello Stato	110,000 »
79	Assegni mensili al personale straordinario ed avventizio addetto alle diverse opere pubbliche (Spese fisse) - Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al detto personale ed a quello aggiunto del Genio civile	355,780 »
80	Personale straordinario addetto all'amministrazione centrale ed alle opere in Roma - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	4,200 »
80 <i>bis</i>	Ministero - Personale aggiunto (Spese fisse)	82,300 »
80 <i>ter</i>	Ministero Personale aggiunto - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	10,200 »
80 <i>quater</i>	Genio civile - Personale aggiunto - (Spese fisse)	676,000 »
80 <i>quinq.</i>	Genio Civile - Personale aggiunto - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	14,100 »
		1,252,820 »

Opere in Roma (Spese ripartite).

81	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)	4,777,500 »
82	Trasferte e competenze diverse al personale ordinario addetto ai lavori di sistemazione del Tevere dipendenti dalla legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12 e 25 febbraio 1900, n. 56	<i>per memoria</i>
83	Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno - Leggi 14 maggio 1881, n. 209 e 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª	2,500,000 »
84	Anticipazione al comune di Roma sulle ultime annualità del concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno (Legge 7 luglio 1902, n. 306)	2,500,000 »
85	Prosecuzione della via Cavour e sistemazione della piazza Venezia, (leggi 20 luglio 1890, n. 6980, 6 agosto 1893, n. 458 e 25 febbraio 1900, n. 56)	1,500,000 »
86	Costruzione del ponte Vittorio Emanuele sul Tevere in Roma e dei relativi accessi (art. 5 della legge 6 agosto 1893, n. 458)	<i>per memoria</i>
87	Costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (leggi 20 luglio 1890, n. 6980, 28 giugno 1892, n. 299, 6 agosto 1893, n. 458, 14 gennaio 1897, n. 12 e 25 febbraio 1900, n. 56)	957,000 »
88	Prosecuzione dei lavori al monumento nazionale a Vittorio Emanuele II, (articolo 1, lett. a della legge 25 febbraio 1900, n. 56)	<i>per memoria</i>
		12,234,500 »

Opere varie.

89	Ampliamento, sistemazione e arredamento della Università di Napoli e degli Istituti dipendenti (Legge 30 luglio 1896, n. 339) - Nona annualità	437,000 »
90	Contributo dello Stato nel pagamento dell'annualità del mutuo concesso dalla Cassa depositi e prestiti al comune di Acerenza (art. 2 e 3 della legge 7 luglio 1901, n. 325)	880 »
91	Contributo dello Stato nel pagamento dell'annualità nel mutuo concesso dalla Cassa Depositi e prestiti ai comuni di Roscigno, Aliano e Colliano (articolo 3 della legge 7 luglio 1902, n. 301)	4,310 »
	<i>Da riportarsi</i>	442,190 »

	<i>Riporto</i>	442,190 »
	<i>Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'art. 34 della legge di contabilità generale.</i>	
92	Sussidi ai Comuni e alle Provincie per l'istituzione dei servizi pubblici a mezzo di automobili fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie	30,000 »
93	Sussidi ai Comuni e alle Provincie per l'esercizio di linee di automobili in servizio pubblico fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie	30,000 »
94	Sussidi a concessionari per l'istituzione e l'esercizio di linee di automobili in servizio pubblico fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie	30,000 »
		532,190 »
	Strade.	
	<i>Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.</i>	
	<i>Spese non superiori a L. 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale.</i>	
95	Sistemazione e allargamento della strada comunale per la stazione di Pettorano classificata nazionale (n. 51) con R. D. 2 marzo 1902, n. 96 e sistemazione del tratto di nazionale abbandonato dalla detta comunale al ponte sul Riaccio (Aquila)	7,300 »
96	Aggiunzione di una 2 ^a luce al ponte n. 60, opere per la sicurezza del transito e sistemazione di scoli d'acqua lungo il tronco da Avellino a Porta di Ferro della strada nazionale n. 54 (Avellino)	14,000 »
97	Imbrigliamento dei burroni attraversati dal 2 ^o tronco della strada nazionale n. 55 (Avellino)	15,000 »
98	Sistemazione ed allargamento della strada nazionale n. 8 nella località denominata Pala della Zerta, nella diramazione Arten-Pontet (Belluno)	28,500 »
99	Costruzione di una casa cantoniera doppia e di rifugio al chilometro 25 + 907 della strada nazionale n. 41 (Bologna)	16,200 »
100	Allargamento e sistemazione del tratto della strada nazionale n. 17 ricadente nel chilometro 64 in località denominata Cornella presso l'abitato di Cividale Camuno (Brescia)	17,800 »
101	Variante alla strada nazionale n. 53 fra il ponte n. 364 ed il piazzale della stazione ferroviaria di Larino (Campobasso).	7,900 »
	<i>Riporto</i>	106,700 »

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

	<i>Riporto</i>	106,700 »
102	Sistemazione del tratto della strada nazionale n. 51, già comunale, fra l'innesto del 3° tronco ed il piazzale della stazione ferroviaria di Roccaravindola (Campobasso)	10,000 »
103	Costruzione di nuove opere d'arte e miglioramento di quelle esistenti nel tronco dalla stazione ferroviaria di Francavilla Angitola alla Marina di Soverato della strada nazionale n. 65 (Catanzaro)	27,000 »
104	Costruzione di una casa cantoniera doppia con forno in contrada Aria della Valle al chilometro 4 + 985 del tronco dal ponte Lao alla stazione ferroviaria di Spezzano Castrovillari della strada nazionale n. 57 (Cosenza)	16,500 »
105	Variante altimetrica per sistemazione del tratto denominato Ascesa Pellegrini fra le progressive 48 + 904 e 49 + 383 del tronco dal ponte Lao alla stazione ferroviaria di Spezzano Castrovillari della strada nazionale n. 57 (Cosenza)	10,500 »
106	Sistemazione del tratto della strada nazionale n. 31 fra la sponda sinistra del Rivo Secco ed il nuovo tratto sistemato presso Demonte (Cuneo)	28,000 »
107	Lavori di fognatura per consolidamento della strada nazionale n. 40 presso il Rio di Cane in prossimità di S. Marcello Pistoiese (Firenze)	7,900 »
108	Consolidamento della frana del Cigno lungo la strada nazionale n. 41 (Firenze)	29,000 »
109	Consolidamento, difesa e sistemazione di un tratto del 1° tronco della strada nazionale n. 42 presso il chilometro n. 12 in località Massoni (Firenze)	9,000 »
110	Correzione del tratto della strada nazionale n. 36 fra Genova e Torriglia nei punti più ristretti (Genova)	28,000 »
111	Correzione della strada nazionale n. 44 alla salita Pasqualotto (Perugia)	7,000 »
112	Costruzione di una casa cantoniera doppia con forno alla progressiva 79 + 736 del 1° tronco della strada nazionale n. 55 (Potenza)	10,800 »
113	Costruzione di una casa cantoniera doppia nel tronco da Lagonegro al Ponte Lao della strada nazionale n. 57 (Potenza)	11,000 »
114	Costruzione di una casa cantoniera doppia con forno e cisterna alla progressiva 30 + 026,40 del tronco da Sella Cessuta all'altipiano di Viggiano della strada nazionale n. 58 (Potenza)	11,800 »
115	Rettifica del tratto della strada nazionale Carnica n. 1 fra il ponte sul Rio Cleudis presso Ampezzo ed i piani di Pigneia (Udine)	29,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	342,200 »

	<i>Riporto</i>	342,200 »
116	Spese casuali per opere di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali per le quali manca in bilancio o è deficiente lo stanziamento nei limiti di lire 30,000	30,000 »
117	Studi di progetti per opere stradali non autorizzate da leggi	9,650 .
118	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali non eccedenti le lire 30,000	10,150 »
		392,000 »
	<i>Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.</i>	
	(Spesa dipendente dall'art. 1 lett. C della legge 25 febbraio 1900, n. 56).	
119	Consolidamento del burrone detto Madonna dell'Arco, presso Ariano, lungo la strada nazionale n. 54 (Avellino)	169,00 »
120	Rettifica e miglioramento del tratto della strada nazionale n. 54, da Porta Puglie, in Avellino, alla stazione ferroviaria della stessa città	64,50 »
121	Sistemazione e consolidamento delle tratte in frana fra i ponticelli 55 e 56, 78 e 79 nel tronco da Ponte Nerolella a Sant'Andrea di Conza della strada nazionale n. 55 (Avellino)	1,000 »
122	Rettificazione di un tratto della strada nazionale n. 16 fra la località Croce ed il Ponte della Porca (Brescia)	86,400 »
123	Rettificazione della traversa interna dell'abitato di Leonforte lungo la strada nazionale n. 70 (Catania)	55,000 »
124	Sistemazione del piano viabile della Galleria del Colle di Tenda, lungo la strada nazionale n. 30 (Cuneo)	42,500 »
125	Sistemazione della strada nazionale n. 31 nel tratto fra Gaiola e Maiola (Cuneo)	17,000 »
126	Rettificazione d'un tratto della strada nazionale n. 42 nella località detta Madonna della Tosse (Firenze)	15,000 »
127	Rettificazione della strada nazionale n. 45 da Rimini a San Marino (Forlì)	40,000 »
128	Consolidamento di un tratto in frana in contrada S. Giovannello nel tronco da Fiumetorto a Caltavuturo della strada nazionale n. 70 (Palermo)	10,000 »
129	Rettificazione della salita di Colle S. Lorenzo nella strada nazionale n. 46 (Perugia)	40,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	540,400 »

	<i>Riporto</i>	540,400 »
130	Rettificazione della salita di Monte Martino fra la chiavica n. 120 ed il muro etrusco n. 1 nella strada nazionale n. 44 (Pesaro)	30,000 »
131	Ricostruzione del ponte sul fiume Padrongianus con sistemazione della strada nazionale n. 75 (Sassari)	280,000 »
132	Ricostruzione del ponte sul torrente Gallurese lungo la strada nazionale n. 75 (Sassari)	9,800 »
133	Maggiori spese impreviste pei lavori compresi nella tabella A annessa alla legge 25 febbraio 1900, n. 56	48,500 »
134	Indennità fisse mensili trasferite e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali	18,000 »
		926,700 »
	<i>Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali.</i>	
	(Spese dipendenti dalla legge 3 luglio 1902, n. 297).	
135	Strada nazionale della Valle d'Agri, da Sapri, attraversando la strada nazionale della Calabria, per Moliterno e Corleto, alla Marina di Montalbano (variante al tronco 10° per Cirigliano e Gorgoglione) (Potenza) (Legge 27 giugno 1869, n. 5147, n. 58).	20,000 »
136	Deviazione del tratto fra il passo di Monterosso ed il ponte Abate (Catanzaro) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 16).	50,000 »
137	Rettificazioni e sistemazioni per le strade nazionali del Piccolo e Grande San Bernardo (Torino) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 33).	<i>per memoria</i>
	<i>Lavori per la costruzione di strade provinciali sovvenute dallo Stato</i>	
138	Strada per Bosco Martese da Teramo a raggiungere la strada di 1 ^a serie Aquila-Ascoli (Teramo) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 2).	30,000 »
139	Strada da Nicastro alla Marina di Sant' Eufemia (Catanzaro) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 6).	30,000 »
140	Strada da un punto della nazionale n. 36 (ora n. 62) presso Soveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso Santa Severina (Catanzaro) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 7).	70,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	200,000 »

	<i>Riporto</i>	200,000 »
141	Strada da San Giovanni in Fiore a Cariatì (Cosenza). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 8).	20,000 »
142	Strada da Petrella per Palata alla ferrovia (Campobasso). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 13).	80,000 »
143	Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della strada nazionale della Ravindola presso Castellone, per Forlì, Roccasicura e Cerro (Campobasso). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 15).	20,000 »
144	Strada da Capestrano, per Forca di Penne, alla strada provinciale Chieti-Teramo (Teramo). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 16).	20,000 »
145	Strada da un punto della nazionale Appulo Lucana sotto Albano per Trivigno, alla provinciale di 1 ^a serie Brienza-Montemurro sotto Marsiconovo (Potenza). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 21).	<i>per memoria</i>
146	Strada da Chiaravalle a Guardavalle (Catanzaro). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 23).	60,000 »
147	Strada da Porto Santa Venere per Briatico fino a raggiungere la provinciale di Tropea (Catanzaro). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 25).	60,000 »
148	Strada da Mormanno, per Papisidero, a Scalea (Cosenza). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 28).	<i>per memoria</i>
149	Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Cosenza). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 29).	<i>per memoria</i>
150	Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Potenza). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 29).	70,000 »
151	Strada da Centocelle al Fortore e suo prolungamento fino all'Appulo Sannitica (Campobasso). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 39).	20,000 »
152	Strada da Pietracatella a Campo Marino (Campobasso). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 40).	40,000 »
153	Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Messina). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 53).	20,000 »
154	Strada da Rotonda, per Viggianello, alla nazionale del Sinni presso Favale (Potenza). (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 55).	65,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	675,000 »

	<i>Riporto</i>	675,000 »
155	Strada da Sarsina per la valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano (Arezzo) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 23).	<i>per memoria</i>
156	Strada da Sarsina per la Valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano (Firenze) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 23).	70,000 »
157	Strada dalla provinciale Tebro Romagnola, presso Pieve Santo Stefano, per Sestino, a Pian di Meleto in provincia di Pesaro (Arezzo) (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 24).	70,000 »
158	Strada dalla nazionale Appulo-Sannitica, tra Gaumbatesa e Ielsi, per Riccia, alla provinciale Bebiana in contrada Decorata e quindi alla provinciale Benevento Foiano presso il Casone Cocca (Benevento) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 34).	40,000 »
159	Strada da Agnone a Castel di Sangro (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 70).	75,000 »
160	Strada dalla provinciale Garibaldi al Piano di Salcito nei pressi di Lucito, Castel Bottaccio e Lupara a Larino, e per Ururi al confine della Capitanata verso Serracapriola, colle diramazioni per Montagano, per Guardialfiera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 73).	<i>per memoria</i>
161	Diramazione della strada provinciale 73 per Bagnoli, Civitanova del Sannio alla strada provinciale Aquilonia nei pressi di Pescolaniano (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 74).	20,000 »
162	Strada da Piedimonte d'Alife pel Matese, a raggiungere la strada nazionale Isernia-Campobasso fra Boiano e Vinchiaturo (Caserta) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 76).	40,000 »
163	Prolungamento della provinciale Perano-Castiglione Messer Marino a Trivento (Chieti) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 77).	60,000 »
164	Strada dal punto più alto dell'ultimo tronco della strada provinciale n. 15 (Legge 30 maggio 1875, n. 2521) presso la Masseria Graziani, attraverso l'abitato di Montefalcone del Sannio per un tratto della strada comunale di Montefalcone, a San Felice Slavo, al Casino Piccoli e da ivi per Acquaviva, Larino, Montorio, Montelongo, Rotello, Serracapriola, alla stazione ferroviaria di Chieuti (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 78).	90,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	1,140,000 »

	<i>Riporto</i>	1,140,000 »
165	Strada da sotto Atesa all'Istonia presso S. Barnaba di San Buono (Chieti) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 97).	60,000 »
166	Prolungamento della provinciale di Valsinello da Guilmi all'incontro della strada Perano Castiglione alla Sella del Guado di Sant'Egidio (Chieti) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 98).	60,000 »
167	Collegamento della strada provinciale Istonia con la Trignina, attraverso la Sella del Convento di Palmoli (Chieti) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 101).	20,000 »
168	Strada dalla Marina di Fuscaldo alla nazionale delle Calabrie per la stazione e la strada provinciale costruita per Bisignano (Cosenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 112).	50,000 »
169	Strada dalla provinciale Rotonda Valsinni, nei pressi di Oriolo, alla stazione di Amendolara (Potenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 117).	120,000 »
170	Strada da Altopascio a Bientina con diramazione alla provinciale del Tiglio (Firenze) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 127).	20,000 »
171	Prolungamento della strada provinciale Rotonda-Valsinni verso Bernalda e Genosa in terra di Otranto (Potenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 154).	145,000 »
172	Strada da Sant'Agata di Militello, nei pressi di Alcarali Fusi, Longi, Galati, Ucria e Raccuia alla provinciale Patti-Randazzo (Messina) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 165).	100,000 »
173	Completamento della provinciale Patti-Randazzo con diramazione alla provinciale Messina-Marina, per i Comuni di Montalbano, Basicò e Furnari (Messina) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 166).	60,000 »
174	Strada dalla nazionale dell'Agri per Stigliano, alla provinciale Potenza-Spinazzola, per Monte Peloso, con ponte sul Basento (Potenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 209).	60,000 »
175	Prolungamento della strada provinciale Miglionico-Pomarico fino all'incontro della provinciale proposta verso Genosa (Potenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 211).	40,000 »
176	Prolungamento della strada Montemurro-Brienza, da presso Brienza per Sant'Angelo le Fratte alla stazione di Romagnano (Potenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 212).	40,000 »
177	Strada da Moliterno alla nazionale del Sinni fra Latronico e Lauria (Potenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 213).	50,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	1,965,000 »

	<i>Riporto</i>	1,965,000 »
178	Prolungamento della strada Brienza Montemurro fino all'incontro della Potenza Sant'Arcangelo verso Armento (Potenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 214).	30,000 »
179	Strada dalla nazionale delle Calabrie, verso Padula alla Brienza-Montemurro (Salerno) (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 216).	50,000 »
180	Strada da Laurito, sulla provinciale di serie Cuccaro-Sanza, per Castel Ruggero, a Torre Orsaia ed alla provinciale di serie Caselle in Pittari Scario (Salerno) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 225).	30,000 »
181	Costruzione di un tronco di strada provinciale presso le due Raguse (Siracusa) (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 233).	40,000 »
182	Sussidio dello Stato per le strade di 3ª serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, n. 5147, e 30 maggio 1875, n. 2521	<i>per memoria</i>
183	Concorso dello Stato per le strade provinciali di 1ª e 2ª serie di cui nelle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, e per le strade di cui nell'Elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle provincie direttamente	1,225,000 »
184	Spese impreviste per le costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883	640,000 »
185	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883	150,000 »
186	Spese casuali per il servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883	30,000 »
		<hr/> 4,160,000 »
	<i>Sussidi straordinari per opere stradali.</i>	
187	Sussidi ai comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie e di strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie o all'approdo dei piroscafi postali ecc. (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613, 12 giugno 1892, n. 267, 19 luglio 1894, n. 338, art. 3 della legge 25 febbraio 1900, n. 56 e legge 8 luglio 1903, n. 312)	1,498,500 »
188	Spese di stampa ed eventuali per il servizio delle strade comunali obbligatorie	1,500 »
189	Sussidi ai comuni per opere di difesa degli abitati contro le frane	30,000 »
		<hr/> 1,530,000 »

Acque.		
190	Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria in conseguenza di piene (Spesa ripartita) (Leggi 24 luglio 1887, n. 4805 e 26 giugno 1898, n. 231)	1,540,000 »
191	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile addetto ai lavori per la sistemazione dei principali fiumi veneti dipendente dalle leggi 24 luglio 1887, n. 4805 e 26 giugno 1898, n. 231	50,000 »
192	Riparazioni di danni apportati dalle piene del 1901 alle opere idrauliche di 2 ^a categoria e sistemazione di dette opere divenute urgenti in seguito alle piene medesime (Spesa ripartita) (Legge 19 giugno 1902, n. 225)	1,500,000 »
193	Opere di spostamento di un tratto del Canale della Botte al Passo Canne in provincia di Bologna nell'interesse del regime del Reno, di che al n. 1 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455 (Legge 8 luglio 1903, n. 335)	200,000 »
194	Somma a calcolo per le spese impreviste per la esecuzione delle opere complementari di sistemazione del Reno e suoi affluenti, del Gorzone, Brenta-Bacchiglione e dell'Aterno e Sagittario (Legge 6 agosto 1893, n. 455)	500,000 »
<i>Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'art. 34 della legge di contabilità generale.</i>		
195	Spese straordinarie per eventuali acquisti e costruzione di fabbricati ad uso di magazzini idraulici	30,000 »
		3,820,000 »
<i>Opere idrauliche di 3^a, 4^a e 5^a categoria.</i>		
196	Opere idrauliche di 3 ^a categoria Concorso dello Stato od esecuzione diretta delle opere a termini degli articoli 2 e 15 della legge 7 luglio 1902, n. 304	300,000 »
197	Opere idrauliche di 4 ^a categoria - Concorso dello Stato giusta l'art. 98 della legge 30 marzo 1893, n. 173	20,000 »
198	Opere idrauliche di 5 ^a categoria - Sussidi giusta gli articoli 99 della legge 30 marzo 1893, n. 173 e 19 della legge 7 luglio 1902, n. 304	130,000 »
199	Spese casuali per studi e provvedimenti relativi alle opere idrauliche di 3 ^a , 4 ^a e 5 ^a categoria e al buon regime dei fiumi e torrenti e per sussidi a minori opere di difesa	50,000 »
		500,000 »

Spese comuni ad acque e strade.

200	Sussidi a Provincie, Comuni e Consorzi pel ripristino delle opere pubbliche stradali ed idrauliche danneggiate dalle alluvioni e frane dell'anno 1900 e 1° semestre 1901 in base agli articoli 2 della legge 7 luglio 1901, n. 341 e 4 della legge 8 luglio 1903, n. 311	375,000 »
201	Sussidi supplementari ai Comuni pel ripristino delle opere danneggiate dalle alluvioni e frane dell'anno 1900 e 1° semestre 1901 in base all'art. 4 della legge 7 luglio 1901, n. 341	75,000 »
202	Sussidi a Provincie, Comuni e Consorzi pel ripristino delle opere pubbliche stradali ed idrauliche danneggiate dalle alluvioni e piene del 2° semestre 1901 (articolo 2 della legge 3 luglio 1902, n. 298) .	185,000 »
203	Riparazione di danni cagionati alle opere dello Stato dalle alluvioni e frane del 2° semestre 1902 (art. 1 della legge 8 luglio 1903, n. 311)	250,000 »
204	Sussidi alle Provincie, Comuni e Consorzi pel ripristino delle opere pubbliche danneggiate dalle alluvioni e frane del 2° semestre 1902 (articolo 2 della legge 8 luglio 1903, n. 311)	200,000 »
		<hr/> 1,085,000 »

Bonifiche.

Testo unico della legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195 e legge 7 luglio 1902, n. 333.

Legge 22 marzo 1900, n. 195. — *Tabella I.*

Bonificazioni in corso da compiersi a cura dello Stato.

205	Bonifica di Burana (Ferrara, Modena e Mantova)	93,000 »
206	Lago di Bientina (Pisa e Lucca)	463,000 »
207	Maremma Toscane (Grosseto e Pisa)	277,000 »

FIGOLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FIGOLI. Raccomando all'onorevole signor ministro queste importantissime bonifiche delle Maremma Toscane, che sono promesse da tanti anni e per le quali i progetti non sono ancora arrivati al Ministero, ritardo questo che so essere esclusivamente dovuto alla mancanza di personale all'Ufficio del Genio civile di Grosseto; di guisa che il personale che oggi vi è assegnato, e che merita ogni elogio per scienza e volenterosità, non può sopperire ai bisogni degli studi e dei lavori di quelle estese boni-

fiche, come per la loro importanza sarebbe necessario.

La somma poi di L. 277,000 stabilita in questo bilancio per tutte le bonifiche delle Maremma è ben misera rispetto all'estensione ed importanza dei lavori.

Raccomando inoltre all'onorevole ministro di vigilare acciocchè l'amministrazione, per avere i fondi disponibili per l'acquedotto pugliese, non ritardi le pratiche per l'esecuzione delle opere di bonifica che sono tanto necessarie per le Maremma toscane, dove l'agricoltura va sviluppandosi in modo straordinario.

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*, Per le Maremme toscane l'Amministrazione ha provveduto largamente. C'è già in corso di esecuzione il diversivo dell'Ombrone per una spesa di qualche milione; ci sono anche in corso di studio progetti di altri lavori.

Lo stanziamento iscritto corrisponde a quello della legge del 1899; non si potrebbe iscrivere una somma maggiore. Del resto per lo svolgimento normale dei lavori questo stanziamento si ritiene sufficiente.

Il senatore Figoli ha voluto accennare a una questione riguardante un disegno di legge che si trova innanzi all'altro ramo del Parlamento, cioè allo storno dalle bonifiche d'alcuni milioni a beneficio dell'acquedotto pugliese. Questo storno, prima di 43 milioni è stato ridotto a 26,

e si è aggiunta una disposizione per la quale, se lo svolgimento dei lavori procederà così spedito come è nei miei voti, il senatore Figoli può esser sicuro che si provvederà anticipatamente alla reintegrazione del fondo delle bonifiche.

MEZZANOTTE, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEZZANOTTE, *relatore*. Per la Commissione di finanze debbo dire che nella relazione della legge sul quadriennio si è già osservato che uno dei pochi gruppi di spese che non subiscono alcuna variazione, nè in meno, nè in più, è appunto quello che riguarda le bonifiche.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 207 nella somma di lire 277,000.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

208	Agro Romano (Roma)	463,000 »
209	Bacino inferiore del Volturno (Caserta e Napoli)	752,000 »
210	Torrenti di Nola (Caserta e Avellino)	276,000 »
211	Lago Salpi (Foggia)	324,000 »
212	Bacino Nocerino (Salerno e Avellino)	250,000 »
213	Agro Sarnese (Napoli e Salerno)	93,000 »
214	Bacino del Sele (Salerno)	93,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	3,084,000 »

LEGISLATURA XXI -- 2ª SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

		<i>Riporto</i>	3,084,000 »
215	Vallo di Diano (Salerno)		158,000 »
216	Valli di Cervaro e Candelaro (Foggia)		401,000 »
217	Macchia della Tavola (Cosenza)		45,000 »
218	Val di Chiana (Arezzo e Siena)		554,000 »

Legge 22 marzo 1900, n. 195. — *Tabella II.**Annualità da pagarsi per bonifiche già concesse ai Consorzi.*

219	Consorzio di VII Presa superiore (Venezia).	15,195 25
220	Consorzio Gambarare (Venezia)	15,600 »
221	Consorzio Gorzon Medio (Padova)	12,149 96
222	Consorzio Foresto generale (Venezia)	21,529 86
223	Consorzio Polesano a destra di Canal Bianco (Rovigo)	96,207 15
224	Consorzi Padani - Anticipazione da farsi dallo Stato della spesa relativa alla costruzione del canale Polesano-Padano a destra di Canal Bianco (Rovigo)	540,000 »
225	Consorzio Polesine S. Giorgio (Ferrara)	86,119 08
226	Bonifica di Burana (Ferrara, Modena e Mantova)	522,000 »
227	Consorzio per la bonifica Reggiana-Mantovana (Reggio Emilia e Mantova)	308,009 37
228	Consorzio del Trasimeno (Perugia)	38,762 »
229	Bonificazioni Pontine (Roma)	30,000 »

Leggi 22 marzo 1900, n. 195 e 8 luglio 1903, n. 335. — *Tabella III.**Bonificazioni di 1ª categoria da intraprendersi.*

230	Terreni bassi tra il colatore Tagliato ed i fiumi Oglio e Po (Cremona e Mantova)	138,000 »
231	Bacino a sinistra del Lemene (Venezia)	93,000 »
232	Territorio fra la destra del Tagliamento ed il canale Lugugnana (Venezia)	47,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	6,205,572 67

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

	<i>Riporto</i>	6,205,572 67
233	Bacino compreso fra la Piave Nuova e Livenza Viva (Venezia)	140,000 »
234	Terreni paludosi del consorzio Bacchiglione e Fossa Paltana (Padova)	184,000 »
235	Terreni paludosi dei Comuni di Bovolenta e Cassalserugo e cioè in consorzio Pratiarcati (Padova)	93,000 »
236	Territorio Polesano a sinistra di Canal Bianco e Po di Levante (Rovigo)	93,000 »
237	Bassa pianura Bolognese Ravennate (Bologna e Ravenna)	79,000 »
238	Valle del Liri (Caserta)	93,000 »
239	Pantano di Sessa (Caserta)	93,000 »
240	Valle del Volturno tra i monti Tifatini e Presenzano (Caserta)	93,000 »
241	Valle inferiore dell'Alento (Salerno)	93,000 »
242	Lago di Lesina (Foggia)	<i>per memoria</i>
243	Lago di Varano (Foggia)	<i>per memoria</i>
244	Terreni paludosi fra Torre Rinalda e Porto San Giovanni e fra Porto San Giovanni e Torre Specchia Ruggero (Lecce)	140,000 »
245	Paludi Feda, Serra Piccola, Serra degli Angeli, Felicò, Salina e piccoli stagni fra Gallipoli e Taranto e Paludi Mascia, Stornara, Belvedere e Burago (Lecce)	93,000 »
246	Paludi Foggione, San Brunone, Leggiadrezze, Pamunno, Taddeo, Bofoluto, Pantano e Cagiuni (Lecce)	93,000 »
247	Bacino inferiore dei torrenti Caldanello, Raganello, Satanasso, Gronde, Esaro, Coscile, Fellone, Crati, San Mauro e Malbrancato (Cosenza)	140,000 »
248	Valle a destra del Crati e Valli influenti tra Cosenza e la stretta di Tarsia (Cosenza)	93,000 »
249	Bonifica di Caulonia (Reggio Calabria)	186,000 »
250	Piana di Rosarno (Reggio Calabria)	186,000 »
251	Lago di Lentini e Pantani di Lentini e Celsari (Siracusa)	186,000 »
252	Paludi di Nespuliddo, Margi di Milo e Margi di Birgi (Trapani)	46,000 »
253	Valli Grandi veronesi ed ostigliesi (Verona, Mantova e Rovigo)	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i>	8,329,572 67

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

	<i>Riporto</i>	8,329,572 67
	<i>Legge 7 luglio 1902, n. 333 - Tabella unica - Nuove opere di bonifica dichiarate di 1ª categoria in base all'articolo 64 del testo unico 22 marzo 1900, n. 195, ed all'articolo 1 della legge 7 luglio 1902, n. 333.</i>	
254	Comprensorio Lama interposto tra i fiumi Ronco e Montone che si riuniscono poco lungi dalla città di Ravenna (Ravenna)	200,000 »
255	Territorio di Atella (Potenza)	295,000 »
256	Stagno di Aiello o di Turbolo e sistemazione del bacino del fiume Olivo (Cosenza)	360,000 »
257	Bacino inferiore dei fiumi Coriglianeto, Cino e Trionto (Cosenza)	277,000 »
258	Agro di Siniscola (Sassari)	197,000 »
259	Campobasso - Pianura Petrarà o Sinarca (Campobasso)	184,000 »
	<i>Leggi 22 marzo 1900, n. 195 e 7 luglio 1902, n. 333. Somme a disposizione dell'Amministrazione.</i>	
260	Fondo di riserva per provvedere alle spese indicate alle lettere a), b), c), d), e) dell' art. 66 del testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, e ad altre spese necessarie per le opere di bonifica in base al disposto dell'articolo 69, secondo comma, della legge stessa	1,508,084 47
	<i>Compimento delle opere di bonificazione in corso di esecuzione autorizzate da leggi anteriori a quelle del 18 giugno 1899, n. 236.</i>	
261	Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi Lisimelie (Siracusa)	<i>per memoria</i>
262	Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Mondello (Palermo)	<i>per memoria</i>
263	Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Napoli (Napoli)	<i>per memoria</i>
264	Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Policastro (Salerno)	<i>per memoria</i>
265	Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Rocca Imperiale (Cosenza)	<i>per memoria</i>
266	Compimento delle opere di bonificazione della Marina di Catanzaro (Catanzaro)	<i>per memoria</i>
267	Compimento delle opere di bonificazione dei Regi Lagni (Caserta)	<i>per memoria</i>
268	Compimento delle opere di bonificazione del Lago Dragone (Avellino)	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i>	11,350,657 14

	<i>Riporto</i>	11,350,657 14
269	Compimento delle opere di bonificazione del lago di Acquafondata (Caserta)	<i>per memoria</i>
270	Compimento delle opere di bonificazione del lago di Orbetello (Grosseto)	<i>per memoria</i>
271	Compimento delle opere di bonificazione dell'Agro Telesino (Benevento)	<i>per memoria</i>
272	Compimento delle opere di bonificazione degli stagni di Vada e Collemezzano (Pisa).	<i>per memoria</i>
273	Compimento delle opere di bonificazione della salina e salinella di San Giorgio presso Taranto (Lecce)	<i>per memoria</i>
274	Pagamento a mente dell'articolo 9 del testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195 degli interessi dovuti ai consorzi concessionari di opere di bonificazione di 1 ^a categoria	<i>per memoria</i>
275	Contributo dello Stato alle opere di bonificazione di 2 ^a categoria giusta l'articolo 25 del testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195 .	<i>per memoria</i>
	<i>Spese generali per le bonifiche.</i>	
276	Indennità fisse mensili, trasferte, e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche	230,500 »
277	Spese inerenti allo studio di progetti per opere di bonifica dipendenti dal testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, non dotate di stanziamento proprio in competenza. Spese casuali. Somme da prelevarsi dal fondo di riserva in esecuzione al disposto dell'articolo 69, secondo comma, della legge stessa	<i>per memoria</i>
	Legge 13 dicembre 1903, n. 474.	
277 <i>bis</i>	Retribuzione ai condannati impiegati nella costruzione delle strade obbligatorie dell'Agro Romano (art. 21 della legge 13 dicembre 1903, n. 474)	25,000 »
		11,606,157 14
	<i>Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna.</i>	
	Legge 2 agosto 1897, n. 382.	
278	Opere di correzione dei corsi d'acqua nell'isola di Sardegna	217,500 »
279	Opere di bonificazione nell'isola di Sardegna	90,000 »
280	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio delle opere di correzione dei corsi d'acqua e di bonificazione nell'isola di Sardegna	22,000 «
		329,500 »

<i>Acquedotto Pugliese e silvicoltura del Sele.</i>		
Legge 26 giugno 1902, n. 245.		
281	Concorso dello Stato e delle Provincie nella spesa per l'acquedotto pugliese (articolo 3 della legge 26 giugno 1902, n. 245) . . .	1,000,000 »
282	Rimboschimento del bacino idrologico del Sele e spese accessorie inerenti alla tutela della silvicoltura del bacino medesimo (articolo 18 della legge 26 giugno 1902, n. 245) (Spesa ripartita) . . .	100,000 »
		1,100,000 »
Porti, spiagge, fari e fanali.		
<i>Nuove opere urgenti nel porto e nelle stazioni ferroviarie di Genova, giusta la legge 2 agosto 1897, n. 349 (Spesa ripartita).</i>		
283	Nuove opere urgenti nel porto e nelle stazioni ferroviarie di Genova	1,000,000 »
<i>Costruzione di nuove opere marittime e lacuali autorizzate colla legge 14 luglio 1889, n. 6280, serie 3ª (Spese ripartite).</i>		
PORTI DI 1ª CATEGORIA.		
284	Porto di Spezia - Ampliamento del porto mercantile	221,250 »
285	Porto di Venezia - Costruzione di un bacino di carenaggio e di vari tratti di banchine	350,000 »
286	Porto di Chioggia - Costruzione di una darsena e di nuovi approdi .	<i>per memoria</i>
287	Porto di Reggio-Calabria - Ampliamento del porto e sistemazione di banchine	200,000 »
288	Porto di Santa Venere - Prolungamento del molo di difesa . . .	22,000 »
289	Porto di Taranto - Ampliamento del porto commerciale	192,000 »
290	Porto di Castellammare di Stabia - Prolungamento del molo foraneo ed opere accessorie	192,000 »
PORTI DI 2ª CATEGORIA - 1ª CLASSE.		
291	Porto di Brindisi - Costruzione di nuove banchine ed escavazione straordinaria	200,000 »
292	Porto di Civitavecchia - Ampliamento e sistemazione generale del porto	700,000 »
293	Porto di Napoli - Costruzione di bacini di carenaggio	900,000 »
<i>Da riportarsi</i>		3,977,250 »

	<i>Riporto</i>	3,977,250 »
294	Porto di Livorno - Ampliamento della darsena e costruzione di banchine	340,000 »
295	Porto di Catania - Completamento del nuovo porto	79,000 »
296	Porto di Savona - Costruzione di un molo in ampliamento del porto ed opere accessorie	201,000 »
297	Porto di Palermo - Sistemazione del porto e bacini di carenaggio	200,000 »
PORTI DI 2ª CATEGORIA - 2ª CLASSE, 2ª SERIE.		
298	Porto di Porto Torres - Lavori di completamento	82,000 »
299	Porto di Bosa - Ricostruzione parziale del muraglione di difesa e rifiorimento della scogliera	<i>per memoria</i>
300	Porto di Pozzuoli - Opere di difesa e sistemazione	100,000 »
PORTI DI 2ª CATEGORIA - 3ª CLASSE.		
301	Porto di Amalfi - Prolungamento dell'esistente molo	90,000 »
302	Costruzione di nuovi fari e fanali	856,500 »
303	Imprevisti a termini della precitata legge 14 luglio 1889, n. 6280	1,080,600 »
<i>Opere dipendenti dalla legge 25 febbraio 1900, n. 56, art. 1, lett. d, designate nella tabella B, annessa alla legge stessa.</i>		
PORTI DI 1ª CATEGORIA.		
304	Porto di Ancona - Ampliamento delle banchine fra il ponte sporgente dei magazzini generali ed il molo di San Primiano - Prolungamento ed ampliamento del molo della Sanità - Consolidamento delle esistenti banchine	150,000 »
305	Porto di Manfredonia - Costruzione di un primo tratto di scogliera in prolungamento del molo esistente - Costruzione di un secondo tratto di scogliera in direzione da greco a libeccio - Prosecuzione del muraglione esistente fino al faro	40,000 »
306	Porto di Tortoli - Completamento di scogliere di difesa foranea e fanale di segnalamento	60,000 »
307	Porto di Trapani - Costruzione di un molo per la difesa foranea e scavo di roccia per la sistemazione del canale di accesso	150,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	7,406,350 »

LEGISLATURA XXI — 2^a SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

	Riporto	7,406,350 »
	PORTI DI 2 ^a CATEGORIA - 1 ^a CLASSE.	
308	Porto di Napoli - Costruzione di un antemurale a completamento delle opere foranee e propriamente per difendere il porto dai venti del primo quadrante - Costruzione di due capannoni per il deposito delle merci	500,000 »
	PORTI DI 2 ^a CATEGORIA - 2 ^a CLASSE - 1 ^a SERIE.	
309	Porto di Bari - Ampliamento della calata antistante l'edificio della R. Dogana e Capitaneria di Porto - Prolungamento del pennello in scogliera presso la via Pizzoli - Scavo presso il secondo braccio del molo foraneo - Scavo presso il ponte sporgente - Scavo a ridosso della scogliera di via Pizzoli - Scavo delle zone interne del porto	155,000 »
310	Porto di Porto Empedocle - Consolidamento degli esistenti moli	<i>per memoria</i>
	PORTI DI 2 ^a CATEGORIA - 2 ^a CLASSE - 2 ^a SERIE.	
311	Porto di Barletta - Scavo a metri 7 di profondità del bacino interno del porto - Allargamento e sistemazione della banchina dell'antico molo isolato - Allargamento della strada di accesso al porto - Allargamento della banchina del molo di ponente - Costruzione di un ponte sporgente - Lastricamento delle banchine dei predetti due moli isolato e di ponente - Costruzione della torre e fabbricato per fanalista sulla testata del molo di tramontana - Allargamento della banchina del primo tratto di quest'ultimo molo - Tettoia sulla banchina del molo di ponente per deposito temporaneo delle merci - Impianto dei binari di allacciamento dal porto alla stazione ferroviaria	100,000 »
312	Porto di San Remo - Costruzione di un pennello ortogonale al molo di mezzogiorno - Segnalamento della testata del pennello - Completamento del muraglione di difesa - Costruzione di calate di accosto al molo di mezzogiorno - Pavimentazione sulle calate	75,000 »
313	Porto di Viareggio - Ampliamento di una darsena	<i>per memoria</i>
	PORTI DI 2 ^a CATEGORIA - 3 ^a CLASSE.	
314	Porto di Castellammare del Golfo - Costruzione di un ponte sporgente con gru della portata di tre tonnellate. Impianto di un fanale diottrico e di una boa d'ormeggio. Completamento dell'attuale banchina	20,000 »
315	Porto di Rodi - Costruzione di un ponte sbarcatoio	30,000 »
316	Maggiori spese imprevedute per le opere comprese nella tabella B annessa alla legge 25 febbraio 1900, n. 56	<i>per memoria</i>
317	Opere diverse in altri porti del Regno	140.000 »
	<i>Da riportarsi</i>	8,426,350 »

	<i>Riporto</i>	8,426,350 »
	<i>Opera dipendente dalla legge 20 giugno 1901, n. 292.</i>	
318	Porto di Villa San Giovanni - Difesa della spiaggia, robustamento del molo, ed opere portuali accessorie, nonché opere ferroviarie riguardanti l'approdo dei ferry-boats ed altre accessorie	635,000 »
	<i>Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'art. 34 della legge di contabilità generale.</i>	
	PORTI.	
319	Aumenti e miglioramenti delle grue e degli ormeggi e tonneggi	29,000 »
320	Lavori eventuali per i quali manca o è deficiente il fondo iscritto in bilancio nei limiti di lire 30,000	28,000 »
321	Porto di Ancona - Allargamento di un tratto di banchina.	29,500 »
322	Porto di Augusta - Costruzione di uno sbarcatoio in muratura.	29,500 »
323	Porto di Venezia - Costruzione di gruppi d'ormeggio lungo la sponda Nord del Canale della Giudecca	29,500 »
324	Porto di Messina - Costruzione di un pennello	28,500 »
325	Porto di Viareggio - Prolungamento dei moli	29,500 »
	FARI.	
326	Rinnovazione di apparecchi, ampliamento della illuminazione sulle calate dei porti e forniture diverse	26,000 »
327	Costruzione e miglioramento di vie di accesso ai fari	19,000 »
328	Ampliamento e sistemazione di fabbricati dei fari	25,000 »
	<i>Spese generali per i porti e pei fari.</i>	
329	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio delle nuove opere marittime	59,000 »
330	Studio di progetti per opere non ancora autorizzate da leggi - Spese di stampa e casuali pel servizio marittimo	18,000 »
		9,411,850 »

Strade ferrate.

331	Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (Spese fisse)	400 »
331	Personale aggiunto dell' Ispettorato (Spese fisse)	700,000 »
<i>bis</i>		
331	Personale aggiunto dell' Ispettorato - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	28,900 »
<i>ter</i>		
(a)		
334	Indennità di trasferte al personale dell' Ispettorato per la sorveglianza di lavori di ferrovie concesse all' industria privata ed al personale ordinario e straordinario in aiuto al personale di ruolo dell' Ispettorato medesimo	52,000 »
335	Indennità di tramutamento di reggenza, di collaborazione e diverse al personale ordinario e straordinario dell' Ispettorato	7,000 »
336	Compensi e remunerazioni al personale dell' Ispettorato ed a quello ordinario, straordinario ed avventizio in aiuto al personale di ruolo dell' Ispettorato medesimo	32,000 »
337	Opere in conto capitale sulle ferrovie dello Stato esercitate dalla Società Veneta d' imprese e costruzioni pubbliche (Legge 12 luglio 1896, n. 299, art. 21, contratto 29 agosto 1896)	15,000 »
	<i>Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell' articolo 34 della legge di contabilità generale.</i>	
338	Studi relativi a progetti di nuove strade ferrate	30,000 »
339	Spese per l' accertamento dello stato delle linee ferroviarie di cui alle convenzioni approvate con la legge 27 aprile 1885, n. 3048, e del relativo materiale rotabile e di esercizio	30,000 »
		895,300 »

CATEGORIA SECONDA. — SPESE DI COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE.

(Spesa ripartita colla legge 27 giugno 1897, n. 228, modificata colla legge 25 febbraio 1900, n. 56 e leggi 20 luglio 1900, n. 268 e 20 giugno 1901, n. 293, 4 dicembre 1902, n. 506 e 8 luglio 1903, n. 310 e 24 dicembre 1903 n. 501)

340	Spese pel compimento e saldo dei lavori relativi alle diciannove linee complementari contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785	<i>per memoria</i>
341	Linea Roma-Solmona	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i>	»

(a) I capitoli 332 e 333 vennero soppressi in forza della legge 3 marzo 1904, n. 66.

	<i>Riporto</i>	
342	Linea Faenza-Firenze	<i>per memoria</i>
343	Id. Eboli-Reggio	<i>per memoria</i>
344	Id. Parma-Spezia	<i>per memoria</i>
345	Id. Gozzano-Domodossola	<i>per memoria</i>
346	Id. Cuneo-Ventimiglia	<i>per memoria</i>
347	Id. Benevento-Avellino	<i>per memoria</i>
348	Id. Taranto-Brindisi	<i>per memoria</i>
349	Id. Messina-Patti-Cerda	<i>per memoria</i>
350	Id. Lucca-Viareggio	<i>per memoria</i>
351	Id. Foggia-Lucera	<i>per memoria</i>
352	Id. Valsavoia-Caltagirone	<i>per memoria</i>
353	Id. Macerata-Civitanova	<i>per memoria</i>
354	Id. Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano	<i>per memoria</i>
355	Ampliamento e lavori nelle stazioni d'innesto delle linee complementari in quelle della rete principale	<i>per memoria</i>
356	Ampliamento di officine per la rete complementare	<i>per memoria</i>
357	Materiale metallico di armamento per i tronchi concessi alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo colla legge 2 luglio 1896, n. 269	<i>per memoria</i>
358	Aumenti e migliorie del materiale rotabile e d'esercizio della rete principale, in relazione ai bisogni della rete complementare	<i>per memoria</i>
359	Quota di concorso dello Stato nella costruzione di strade ferrate di 4ª categoria, concesse all'industria privata	<i>per memoria</i>
360	Rimborso ai corpi morali delle anticipazioni dai medesimi fatte delle quote a carico dello Stato per la costruzione delle linee complementari. (Articolo 5 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, serie 2ª, ed articolo 18, alinea 5 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª)	<i>per memoria</i>
361	Assegni al personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie, (Spese fisse). Indennità e sussidi eventuali e continuativi al personale stesso in servizio o licenziato	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i>	

	Riporto	»
362	Spese d'ufficio	<i>per memoria</i>
363	Alle Società esercenti in rimborso di spese per lavori, prestazioni e somministrazioni diverse alle Direzioni tecniche governative, per spese di studio di progetti e per corrispettivo di spese generali di direzione dei lavori eseguiti a norma dell'art. 81 del capitolato d'esercizio	<i>per memoria</i>
364	Somma di riserva per aumenti di liquidazioni, per transazioni di vertenze, per interessi, e per altre maggiori spese impreviste relative alle linee e titoli di spesa che precedono, non che per ogni altra spesa dipendente da contestazioni relative all'azienda ferroviaria.	<i>per memoria</i>
365	Concorso dello Stato nelle spese a carico delle Casse per gli aumenti patrimoniali	8,200,000 »
366	Costruzione della ferrovia da Domodossola ad Iselle. (Art. 2 della legge 20 luglio 1900, n. 268)	4,262,000 »

CASANA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CASANA. Io ho chiesto la parola al capitolo 366 inquantochè è quello che più facilmente mi apre la via ad una raccomandazione che vorrei rivolgere all'onorevole ministro. Quello stanziamento ha attinenza colle linee di accesso al Sempione, ed è precisamente riguardo alla costruzione di una di quelle linee di accesso che io intenderei di intrattenere brevissimamente l'onor. ministro. In base alle due convenzioni del 27 novembre 1901 approvate con apposito progetto di legge dello stesso anno, furono date in concessione l'una alla provincia di Milano, l'altra al municipio di Torino, le linee di Domodossola - Arona, ed Arona-Borgomanero-Santhià.

Fra le condizioni di queste concessioni, che da quegli enti furono, col concorso del Governo, fatte passare alla Società Mediterranea delle strade ferrate, la quale si assunse l'obbligo della costruzione e dell'esercizio, vi era l'impegno assoluto che la costruzione ne dovesse essere compiuta per l'apertura della galleria del Sempione, e in ogni caso entro il 1904.

Mancherei alla equità e alla verità se non dichiarassi che, per quanto a me consta, la Società Mediterranea diede opera alacre e solerte, senza guardare a spese, perchè realmente le due costruzioni fossero condotte con energia;

ma nel tronco Arona-Borgomanero essa incontrò una difficoltà impreveduta.

Nel breve percorso di 400 metri della galleria di Gattico il terreno fu trovato mobile con grande quantità di acqua.

Non è escluso che si sieno lasciati passare parecchi mesi nella esitazione fra i mezzi d'opera da adottare perchè fossero sufficienti a vincere quelle grandi difficoltà tecniche, ma parrebbe che la valentia degli ingegneri addetti a quell'opera abbia saputo oggi trovare la buona via.

Senonchè si deve tener conto che con quasi assoluta certezza coll'aprile del 1905 la grande galleria del Sempione sarà aperta e così pure potrà essere aperta all'esercizio la linea Domodossola-Arona verso Milano: l'interesse che tutti dobbiamo avere a che dalla grande opera per quanto la rispettiva posizione geografica lo può consentire, irradii in tutte le parti d'Italia la maggior somma di beneficii, mi muove a richiamare l'attenzione del ministro sulla necessità assoluta che in nessun modo abbia a succedere che l'una linea si apra all'esercizio prima dell'altra.

Pur riconoscendo la valentia degli ingegneri che sovrintendono a quei lavori e l'alacrità e l'impegno che la Società Mediterranea pone per vincere la difficoltà dei suddetti 400 metri, io prego il ministro di far vigilare con la mag-

sima attenzione onde tutti quegli aumenti di mezzi d'opera che sia possibile suggerire al fine di accelerare la vittoria delle difficoltà su quel limitato spazio siano proposti e dalla Società colla dimostrata premura messi in opera. Non è questione di diffidenza verso l'ente che si è assunta la costruzione; è questione d'interesse alto per cui non è troppo che da tutte le parti si vigili, perchè nulla sia tralasciato per raggiungere l'intento, il quale è intento di suprema equità regionale: coll'apertura del Sempione, tutte e due le grandi arterie devono poter dare tosto il beneficio che per i sacrifici fatti dal paese si ha diritto di voler ottenere. Questa la raccomandazione che io faccio al ministro.

Presentazione di progetti di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. A nome del ministro del tesoro, ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1904-905;

Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di L. 288,827 45 verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1902-903 concernenti spese facoltative;

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1903-1904;

Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzione di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Mini-

stero del tesoro per l'esercizio finanziario 1903-1904;

Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzione di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1903-904.

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro dei lavori pubblici della presentazione di questi progetti di legge, che saranno inviati alla Commissione permanente di finanze.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del bilancio dei lavori pubblici. Do facoltà di parlare all'onorevole ministro.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Posso rispondere all'onor. senatore Casana che notizie ricevute questa mattina assicurano che entro i termini contrattuali sarà costruita la Arona-Domodossola e il tronco Santhià-Borgomanero. Per il tronco Borgomanero-Arona le difficoltà a cui accennava il senatore Casana porteranno ad un ritardo. Io intendo la sua premura, ma penso che la Società Mediterranea è essa per la prima interessata a condurre sollecitamente i lavori, inquantochè sarebbe obbligata, in caso contrario, a pagare delle forti multe; tuttavia raccolgo con molto piacere l'invito del senatore Casana e da parte mia adopererò tutti i mezzi perchè i lavori possano essere condotti con la maggiore alacrità.

CASANA. Ringrazio l'onor. ministro delle fatte dichiarazioni.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda di parlare, pongo ai voti lo stanziamento del cap. 366, nella somma di L. 4,262,000.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

LEGISLATURA XXI — 2^a SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

367	Costruzione in stazione di Domodossola o d'Iselle dei locali ed alloggi da porsi a disposizione delle Amministrazioni svizzere e impianto del servizio di trazione nella stazione di Iselle (Legge 8 luglio 1903, n. 310)	266,666 66
368	Sovvenzioni riguardanti le ferrovie complementari da concedersi all'industria privata ai sensi dell'art. 1 della legge 4 dicembre 1902, n. 506. (Articolo 6 della legge stessa)	<i>per memoria</i>
368 <i>bis</i>	Costruzione del tronco ferroviario di congiunzione della stazione di Trastevere con la linea Roma-Pisa e quindi con la stazione centrale di Termini. (Legge 24 dicembre 1903, n. 501)	200,000 »
		<hr/> 12,928,666 66

CATEGORIA TERZA. — MOVIMENTO DI CAPITALI.

Anticipazioni a provincie e comuni.

369	Anticipazione della quota spettante alla provincia di Roma sulla spesa dei lavori per la sistemazione del Tevere - Legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12 e 25 febbraio 1900, n. 56 (Spesa ripartita)	687,500 »
-----	--	-----------

CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.

370	Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative	370,910 21
371	Somme corrispondenti ai pagamenti da disporre per le opere straordinarie di bonificazione da rimborsarsi al Tesoro mediante prelevamento dal conto corrente con la Cassa dei Depositi e Prestiti (Articoli 67 e 68 del testo unico della legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195)	13,733,783 43
		<hr/> 14,104,693 64

RIASSUNTO PER TITOLI**TITOLO I.****Spesa ordinaria****CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.**

Spese generali	1,255,700 »
Debito vitalizio	2,143,000 »
Genio civile	4,194,000 »
Strade	6,307,350 »
Acque — Opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria	7,209,050 »
Bonifiche	197,250 »
Porti, spiagge, fari e fanali	6,833,850 »
Strade ferrate	1,280,210 »
Tramvie	14,000 »
TOTALE della categoria prima della parte ordinaria	29,434,410 »

TITOLO II.**Spesa straordinaria****CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.**

Spese generali	1,252,820 »	
Opere in Roma	12,234,500 »	
Opere varie	532,190 »	
Strade {	Lavori di sistemazione non superiori a L. 30,000	392,000 »
	Lavori per sistemazione e miglioramento	926,700 »
	Riparazioni straordinarie	»
	Costruzioni	4,160,000 »
	Sussidi straordinari per opere stradali	1,530,000 »
	7,008,700 »	

Acque	3,820,000 »
Opere idrauliche di 3 ^a , 4 ^a e 5 ^a categoria	500,000 »
Spese comuni ad acque e strade	1,085,000 »
Bonifiche	11,606,157 14
Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna	329,500 »
Acquedotto Pugliese e silvicoltura del Sele	1,100,000 »
Porti, spiagge, fari e fanali	9,411,850 »
Strade ferrate	895,300 »
TOTALE della categoria prima della parte straordinaria	49,776,017 14
CATEGORIA SECONDA. — SPESE DI COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE	12,928,666 66
CATEGORIA TERZA. — MOVIMENTO DI CAPITALI	687,500 »
TOTALE del titolo II. (Spesa straordinaria)	63,392,183 80
TOTALE delle spese reali (ordinarie e straordinarie)	92,826,593 80
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO	14,104,693 64
RIASSUNTO PER CATEGORIE	
Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria)	79,210,427 14
Categoria II. — Costruzione di strade ferrate (Parte straordinaria)	12,928,666 66
Categoria III. — Movimento di capitali (Parte straordinaria)	687,500 »
TOTALE spese reali	92,826,593 80
Categoria IV. — Partite di giro	14,104,693 64
TOTALE GENERALE	106,931,287 44

PRESIDENTE. Darò ora lettura dell'articolo unico del progetto di legge:

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1905, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Trattandosi di articolo unico, sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del progetto di legge: « Autorizzazioni di spese per diverse opere pubbliche e determinazione degli stanziamenti nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici durante il quadriennio finanziario dal 1904-905 al 1907-908 » (N. 362).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: « Autorizzazione di spese per diverse opere pubbliche e determinazione degli stanziamenti nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici durante il quadriennio finanziario dal 1904-905 al 1907-908.

Prego il senatore, segretario, Di San Giuseppe di dar lettura del progetto di legge.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, legge:
(V. Stampato N. 362).

PRESIDENTE. Chiedo al ministro dei lavori pubblici se crede che si debba dare lettura delle due Convenzioni; a me sembra di no, perchè esse, specie la seconda, non fanno parte della legge...

MEZZANOTTE, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MEZZANOTTE, *relatore*. Ho chiesto la parola per dire ciò che ha già detto molto bene il presidente, solo aggiungerò qualche cosa che credo importante.

Tra gli allegati di questo disegno di legge è una Convenzione con la Francia...

PRESIDENTE. Per il Senato quella Convenzione non esiste.

MEZZANOTTE. Siamo d'accordo, volevo solo provocare una dichiarazione dal ministro.

Io ho avuto il mandato dalla Commissione permanente di finanze d'interpellare in questo senso il ministro dei lavori pubblici.

Io credo che la seconda Convenzione non

debba far parte integrante della legge, e quindi sono d'avviso che non se ne debba dare lettura. Interrogo quindi l'onorevole ministro dei lavori pubblici, a nome della Commissione, se sia d'accordo che si ometta questa lettura onde non s'incorra in un equivoco.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Le Convenzioni per la Cuneo-Ventimiglia, con diramazione a Nizza e per il doppio binario Mentone-Ventimiglia, furono comunicate entrambe al Parlamento (perchè tutte le Convenzioni internazionali, debbano o no essere approvate, si comunicano al Parlamento), ma fa parte integrante della legge solamente quella relativa alla Cuneo-Ventimiglia, come è espressamente detto all'art. 1, comma 1 del disegno di legge.

MEZZANOTTE, *relatore*. Ringrazio il ministro a nome della Commissione di finanze, e sono soddisfatto delle sue dichiarazioni, però è naturale che sarebbe stato più opportuno di non comunicar le Convenzioni in questa forma al Senato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale; passeremo alla discussione degli articoli che rileggo, avvertendo che porrò in discussione comma per comma l'art. 1.

Art. 1.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire centosette milioni seicentocinquantamila da stanziarsi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

La detta somma è ripartita come segue:

a) lire 250,000 per l'isolamento del palazzo Madama in cui ha sede il Senato del Regno.

CASANA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CASANA. Do lode alla Presidenza del Senato e all'onorevole ministro che accolse l'invito della medesima di provvedere prontamente all'isolamento del palazzo Madama, che si imponeva per ragioni soprattutto di sicurezza e massime di fronte ad esempi che in altri luoghi provarono quanta necessità vi sia di essere previdenti in rapporto ai pericoli di incendi quando si ha la responsabilità di enti importanti.

L'opera che si propone porta per necessità un taglio attraverso al grande isolato che dalla

via degli Staderari viene a sboccare all'estremo di via della Dogana Vecchia.

Nel complesso dell'opera contemplata con questa somma vi è la sistemazione dei locali che continuerebbero ad appartenere al pubblico demanio.

Ma, siccome anche i proprietari, o proprietario unico che sia, del rimanente dell'isolato dovrà provvedere dopo il taglio a qualche accomodamento del suo stabile, io vorrei pregare il nostro eccellentissimo presidente e l'onorevole ministro perchè non vogliano tralasciare, presentandosene l'occasione nell'attuazione di questo progetto, di vedere se in quella combinazione di adattamento delle prossime proprietà private nel rimanente dell'isolato, non fosse possibile d'ottenere qualche combinazione che conducesse presto o tardi a poter liberare il Senato dallo inconveniente di avere nel suo fabbricato stesso l'attuale tipografia; qualora questa potesse trovar sede negli attigui fabbricati, continuerebbe il vantaggio della vicinanza al Senato senza il danno dell'attuale ingombro.

Vorrei pure sottoporre alla saviezza dell'onorevole ministro se appunto nelle trattative a cui ho accennato non si presentasse l'opportunità di togliere l'inconveniente di una proprietà che dalla via del Salvatore si incastra nel fabbricato demaniale, sede del Senato, la quale menoma la libertà di azione nei rimaneggiamenti eventualmente possibili nel Senato; essa appartiene allo stesso ente cui appartengono i fabbricati del resto dell'isolato, epperò questa raccomandazione si connette colla precedente.

Io spero che ambedue saranno accolte benevolmente dall'onorevole ministro e dall'onorevolissima Presidenza, perchè in questo modo si sistemerebbe bene la sede del Senato.

BARRACCO G. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. Barracco Giovanni.

BARRACCO G. Come ho avuto l'onore di dire ieri al senatore Casana, in Comitato segreto, il taglio per il quale questo progetto è presentato non ha altro intento che d'isolare il palazzo del Senato e di preservarlo così da un doppio pericolo, da quello cioè che può verificarsi per effetto della malvagità umana, e da quello soprattutto degli incendi. L'onorevole ministro con molta cortesia accolse la domanda

che gli rivolsero all'uopo i senatori questori. Non so che cosa l'onorevole ministro risponderà, ma per quanto consta a me, egli ha dovuto trattare con i proprietari di quelle umili casette che si prolungano sulla via degli Staderari, tra la nuova biblioteca e un grande fabbricato. L'onor. senatore Casana potrà osservare tutto questo percorrendo la detta via, e vedrà che dopo la nuova biblioteca, seguono tre case assai basse, e poi la fila degli edifici si rialza. Ora l'ultimo di questi edifici appartiene all'amministrazione francese di San Luigi, e per conseguenza il ministro non poteva trattare relativamente ad esso, perchè altrimenti il progetto avrebbe acquistato uno sviluppo troppo grande, e poi non è certo che si sarebbe riusciti.

L'onorevole ministro si è limitato a far preventivare la spesa che importa l'espropriazione, calcolando naturalmente il reddito che i proprietari percepiscono attualmente, ed inoltre calcolando la spesa che poi occorrerà per dare un'apparenza conveniente al nostro palazzo, dopo che sarà isolato.

In quanto poi all'ampliamento da darsi alla biblioteca con maggiori locali, ciò non entra in questo disegno di legge. Esso è soltanto inteso a liberare da questa parte il palazzo senatorio. Dissi pure che la questione della biblioteca dipende da un'altra molto grave, quella cioè della tipografia, perchè, rimuovendo questa, si guadagnerebbe un bellissimo pianterreno, ma per ciò occorrerebbe che la tipografia fosse portata altrove, il più vicino possibile, ma fuori del palazzo.

Ora questa questione è tale, che non si può decidere dall'oggi al domani; essa richiede studi ulteriori, fatti con maturità di consiglio, e non può entrare per ora nel progetto che si discute.

CASANA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA. Io ringrazio l'onor. Barracco delle maggiori spiegazioni che ha dato; ma forse io non mi sono bene spiegato, perchè egli ha dato maggiore portata alle mie parole di quello che io non avessi detto. Io ho soltanto chiamata l'attenzione su questo punto; evidentemente, facendo il taglio attraverso l'isolato, vi restano due parti le quali hanno bisogno di essere sistemate; è contemplata nel progetto di legge la sistemazione della parte, direi del-

l'edificio del Senato, ma all'adattamento della residua parte che resterà distaccata dai fabbricati che ora si espropriano dovranno provvedere i proprietari, od il proprietario, per conto suo. Ora l'invito che io faceva contemporaneamente al nostro egregio presidente e all'onorevole ministro era soltanto in questo senso; che nell'occasione delle ultime intelligenze per dare attuazione a quest'opera, la quale fu lo devolissimo pensiero della Presidenza, tosto accolto dall'onor. ministro, si veda se sia possibile (e nel caso di possibilità, non sia trascurato), di ottenere che quella sistemazione, che faranno quei proprietari, dia mezzo di installarvi, sia pure contro un affitto, la tipografia, essendo che questo trasporto lascierebbe per un avvenire, prossimo o remoto, la possibilità al Senato di adottare quelle migliori disposizioni interne che nella sua saviezza credesse convenienti. Il mio pensiero è questo; vedere se nella sistemazione per parte dei proprietari che non sono espropriati vi sia la possibilità di ottenere che vi trovi sede opportuna la tipografia, e siccome quel certo stabile, che viene a incastrarsi dalla via del Salvatore nell'edificio del Senato, appartiene pure allo stesso ente a cui appartengono quei fabbricati di cui ho discorso, vedere pure in quell'occasione se non si possa riuscire a tale intelligenza per cui quell'incastro di proprietà estranea nel corpo dell'edificio del Senato abbia ad essere tolto.

La mia preghiera è limitata a vedere se nella opportunità del momento fosse per sorgere l'occasione di quella migliorata. Non intendo proporre altro perchè tra le altre cose non vorrei certamente io incoraggiare a spese esorbitanti quando già si votano tant'altre spese che danno a riflettere a quanti della finanza italiana si preoccupano.

BARRACCO G. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BARRACCO G. Da ciò che ha detto l'onorevole senatore Casana parrebbe che dopo il taglio rimanessero molti proprietari in quegli altri edifici che ho accennato; ma non è così. L'edificio che rimarrà, dopo rimosse le casette espropriate, a me pare impossibile che sia adatto per il collocamento della tipografia. L'onorevole senatore Casana passava poi a parlare del lato opposto, cioè di via del Salvatorello. Ora le due questioni sono affatto distinte. Pra-

tiche per ottenere quel piccolo locale dove è ora il Salvatorello si sono già avviate; e non credo che si possa far altro. Se queste pratiche saranno coronate da successo, non si avrà in quella parte la Cappella del Salvatorello; ma ciò, ripeto, non ha nulla a che vedere con le pratiche che si dovrebbero fare per collocare la tipografia nel palazzo degli stabilimenti francesi.

Questo è quanto io ritengo; se poi l'onorevole ministro ha altri mezzi per ottenere tale intento, sarà tanto meglio.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ho domandato la parola unicamente per dire che, come accolsi ben volentieri il voto della Presidenza per studiare il progetto d'isolamento, sono ora agli ordini della Presidenza per tutti i miglioramenti che possono occorrere, e per tutte le pratiche che possono condurre al risultato a cui aspira il senatore Casana. Io non potrei dire altro.

FINALI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FINALI, *vice-presidente della Commissione di finanze*. Non è per rispondere che io parlo, ma per dichiarare a nome della Commissione permanente di finanze all'onor. Casana che la sua proposta, la quale sembra semplice, porterebbe una grande spesa. Sarà certo studiata dalla Presidenza, ma, a nome della Commissione di finanze, debbo osservare che sono molte le utilità che si ottengono dall'aver la tipografia nel locale stesso del Senato, e di queste varie utilità è più di ogni altra persuasa la Commissione di finanze che ha più spesso la occasione di rivolgersi alla tipografia per lavori urgenti che in certi punti dell'anno si accumulano; ora non so se, allontanata la tipografia dai locali del Senato, essa potrebbe adempiere con eguale rapidità a tutto ciò che le si richiede.

Quindi, mentre la Presidenza di certo terrà conto della raccomandazione dell'onor. Casana, noi la preghiamo pure di tener presente anche questa nostra osservazione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare su questo comma a), lo metto ai voti.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

b) L. 6,500,000 per i lavori di costruzione di una nuova aula per la Camera dei deputati e di sistemazione del palazzo di Montecitorio.

(Approvato).

c) L. 5,500,000 per il compimento dei lavori di costruzione del nuovo palazzo di Giustizia in Roma.

BLASERNA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BLASERNA. Dirò brevissime parole, anche per soddisfare al desiderio ripetuto varie volte dall'onorevole nostro presidente; ma non posso fare a meno di richiamare l'attenzione del Senato e dell'onor. ministro su questa nuova spesa, che ci si richiede per il palazzo di giustizia in Roma. Sono appena due anni da che ci fu assicurato, che i fondi esistenti in bilancio erano sufficienti a terminare questo lavoro. Adesso saltano fuori altri 5 milioni e mezzo, che si chiedono e non sono neppure sicuro, se questi 5 milioni e mezzo saranno sufficienti per terminare veramente il lavoro. Ora io vorrei pregare l'onor. ministro a fare una dichiarazione in proposito, perchè confesso che non potrei votare una somma, di cui non sono sicuro almeno che sarà l'ultima che ci si domanda.

E ciò tanto più, inquantochè, come sapete, molte critiche si sono fatte e si fanno a quel palazzo, tanto per ciò che riguarda l'architettura esterna, quanto per ciò che riguarda la distribuzione interna dei locali. Prego dunque l'onor. ministro a dire quello che pensa su questo argomento.

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

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Si è molto parlato della differenza tra le previsioni e la spesa effettiva che occorre per il palazzo di Giustizia; ma in fondo si ripete qui quello che è avvenuto per quasi tutte le opere pubbliche.

La previsione effettiva per il palazzo di Giustizia è stata di 27 milioni, ed oggi si viene ad aumentare di 5 milioni e mezzo; e questo aumento è determinato da diverse cause.

Prima di tutto abbiamo avuto questo esempio, che dal Ministero qualche anno fa si ordinò di ridurre una perizia di un milione a 800,000 lire senza elementi tecnici che servissero di base a

quest'ordine. Poi abbiamo avuto una causa con l'appaltatore che è finita con la condanna dell'Amministrazione a pagare circa un milione. C'è poi la spesa del riscaldamento e della ventilazione. Prima si era progettato l'impianto nell'interno del palazzo, poi si è considerato (e secondo me giustamente) che, sia per ragioni di sicurezza, sia per ragioni di decoro, era conveniente che l'impianto fosse posto fuori del palazzo; e ciò ha portato una differenza di oltre 900,000 lire. Il resto poi dipende da previsioni insufficienti.

Il senatore Blaserna mi ha poi rivolto una domanda molto precisa; io posso rispondere questo, che i 5 milioni e mezzo che oggi il Governo chiede al Parlamento, corrispondono a somme risultanti da perizie accuratamente studiate, ma io non potrei dare un'assicurazione assoluta che, all'infuori di questo, non occorra altro. Non è escluso, per esempio, che, quando si va a fare il collaudo, non possano sorgere altre difficoltà da parte degli appaltatori, con la conseguenza di nuove liti e di maggiori compensi che l'Amministrazione fosse condannata a pagare. Ma oggi questa somma di cinque milioni e mezzo corrisponde a tutte le previsioni che si son fatte con la maggior cura.

DEL ZIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DEL ZIO. Desidererei sapere dall'onorevole ministro se sia vera la notizia data dai giornali e particolarmente del *Popolo Romano*, di solito bene informato, che egli abbia nominato il suo collega di grazia e giustizia presidente di una Commissione incaricata di curare l'ultimazione del Palazzo di giustizia specialmente per ciò che ha riguardo all'ornamentazione interna ed alle statue.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Pel palazzo di giustizia è istituita una Commissione consultiva che per parecchi anni fu presieduta dall'onor. Zanardelli; venuto questo a mancare, io ho nominato presidente di quella Commissione il ministro guardasigilli, come per alcuni anni il guardasigilli aveva presieduto quella Commissione, perchè mi pareva la persona più indicata.

Dopo queste dichiarazioni, credo che il senatore Del Zio possa esser soddisfatto.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda di parlare, pongo ai voti il comma c).

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

d) Lire 3 milioni per continuare i lavori di costruzione del monumento nazionale al Re Vittorio Emanuele II.

MUNICCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MUNICCHI. La spesa che il Senato sta per approvare, corrisponde ad un sentimento profondo dell'animo di tutti gl'Italiani, di tutti quanti amano la patria. Non credo che possa passare l'approvazione di questa spesa senza che il Senato applauda al ministro che, con questo stanziamento, ha tolto di mezzo le difficoltà che si erano presentate, e che costituivano un pericolo per la grande opera di gratitudine verso il fondatore dell'unità della nostra patria, opera che sembrava dovesse prendere un tempo eccessivo.

Credo d'interpretare il sentimento di voi tutti, onorevoli colleghi, dando una parola di plauso al ministro per lo stanziamento che ha proposto. (*Approvazioni vivissime su tutti i banchi*).

PRESIDENTE. Il Senato plaude alle parole dell'onorevole Municchi, e dimostrerà il suo avviso colla votazione favorevole che certo vorrà fare unanime, sul proposto stanziamento.

Chi intende di approvare il comma d che porta lo stanziamento di lire 3 milioni per continuare i lavori di costruzione del monumento nazionale a Re Vittorio Emanuele II, è pregato di alzarsi.

È approvato all'unanimità.

e) Lire 3 milioni per l'ultimazione dei lavori di ampliamento, di sistemazione e di arredamento dell'Università di Napoli e degli istituti dipendenti.

Il senatore Blaserna ha facoltà di parlare.

BLASERNA. Vorrei chiedere anche su questo argomento il parere dell'onorevole ministro.

La storia dell'Università di Napoli è una storia dolorosa. Tutti sanno che molti anni addietro il compianto Rettore d'allora, prof. Trinchese, si era messo alla testa di un movimento per creare a Napoli un impianto universitario sulle falde di Capodimonte, che sarebbe stato il più bell'impianto universitario di Europa,

comprendendo anche in questo l'Università di Strasburgo, che si considera la migliore di tutte. E nello stesso tempo si sarebbe dato per la prima volta in Europa l'esempio di portare l'Università fuori della città, affinché potesse trovarvi la calma per gli studi, tanto necessaria, soprattutto in Italia.

Sul progetto sorsero due indirizzi diversi: quello dei professori che studiano e lo caldeggiarono, e quello dei professionisti che non volevano allontanarsi dal loro centro d'azione.

Il progetto non fu accettato, ed in sua vece, fu sostituita tutta una serie di pasticci. Si adoperarono edifici esistenti per destinarli all'uno ed all'altro uso, e, con grande mia sorpresa, fu finalmente stabilito di costruire proprio nella via più rumorosa di Napoli, l'Università centrale, come sede degli studi di giurisprudenza, di lettere e di filosofia.

Ora è impossibile che in quella località l'Università possa funzionare; ed appena saranno terminati i lavori, i professori saranno tutti d'accordo nel dire, che in una strada così rumorosa non si possono fare le lezioni. E gli studenti si uniranno ai professori, e, forse, per i primi essi chiederanno la libertà dello studio ed i mezzi per poter studiare. Tutti saranno d'accordo nel rendere impossibile il funzionamento di quella Università.

Per questa ragione io non posso indurmi a dare il mio voto favorevole ad un impianto, che evidentemente fra pochi anni tornerà di nuovo e sul quale bisognerà prendere altri provvedimenti.

PIERANTONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PIERANTONI. Dirò poche parole, perchè fui professore molti anni nell'Università di Napoli. Conoscendo l'Università vecchia e i nuovi edifici in via di costruzione, non stimo fondate le sinistre previsioni ora udite.

È cosa certissima che gli studi hanno bisogno di raccoglimento e che gli insegnamenti addimandano il silenzio. Perciò non vi ha Università moderna, la quale non sia costruita con questo intendimento lontana dai centri popolosi, dalle numerose contrade; ma in Napoli si vanno riducendo antichi locali, non si edifica Università nuova.

Mi permetta l'egregio collega, il senatore Blaserna, di dire che le sue previsioni sono

esagerate. Egli ha detto che appena l'Università sarà terminata, i professori dichiareranno essere impossibile l'insegnarvi e gli studenti essere impossibile il farvi studio.

Chi conosce il corso nuovo di Napoli, il Rettifilo, sa che la sola nuova facciata dell'Università sporge su quella strada, certamente popolosa e rumorosa; ma l'Università è posta in terreno così profondo che dal Rettifilo va fino al Salvatore, di modo che sopra quella immensa area vi sono località tranquillissime, le quali saranno talvolta soltanto agitate dalla gioventù meridionale, tanto facile agli entusiasmi, e alquanto proclive a disordini universitari. So che i professori i quali si fecero promotori di quell'edificio, specialmente il rimpianto collega senatore Miraglia e l'onor. Gianturco, compresero che nella parte sporgente sul corso si dovranno collocare gli uffici che non avranno bisogno del silenzio. Penso quindi che potremo alla fine avere un'Università in Napoli decente; e tale non era quella che per lunghi anni servi, senza i danni paventati, all'istruzione della gioventù napoletana.

MEZZANOTTE, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEZZANOTTE, *relatore*. L'onorevole Pierantoni mi ha di molto agevolato il compito di difendere le conclusioni della Commissione di finanze.

Non entrero nel merito dell'argomento, ma dirò soltanto che se la Commissione di finanze si è indotta a proporre l'adozione di questa parte della legge, ciò è derivato da ragioni giuridiche ed amministrative. Le osservazioni che oggi si fanno sul merito dell'argomento potevano essere opportune quando si è stipulata la convenzione o quando si è approvata la legge relativa, adesso non è più tempo di vedere se si debbano costruire gli edifici in quel dato punto, perchè per questo siamo vincolati dalla convenzione stipulata col municipio di Napoli ed altri enti locali, e gli edifici si trovano, come la Commissione di finanze ha manifestato nella relazione, in via di avanzata costruzione. Onde ora non si tratta che di adempiere alla convenzione già approvata per legge. L'illustre mio amico, senatore Blaserna, non intervenne alla riunione della Commissione di finanze nella quale si adottarono unanimemente le proposte del relatore; e nella seduta consecutiva con la sua consueta lealtà dichiarò di riserbarsi

libertà d'azione in quanto al suo voto, pur non facendo alcuna proposta contraria. Colgo intanto questa occasione per dire anche due parole su di un argomento, sul quale non ho prima interloquuto, riguardante il palazzo di Giustizia.

La Commissione di finanze ad unanimità ha censurato il modo con cui si è proceduto alla previsione della spesa per la costruzione del palazzo di Giustizia; ma ha dovuto accettare l'autorizzazione dei nuovi fondi, come una conseguenza inevitabile del fatto, secondo che è stato dimostrato dall'onorevole ministro. I chiarimenti che ora ha domandato il senatore Blaserna la Commissione di finanze non ha mancato di domandare a suo tempo all'onorevole ministro, e ne ha dato conto nella sua relazione. Questo ho voluto dire perchè non si creda che la Commissione di finanze abbia fatto, di fronte ad argomenti così importanti, tutto quello che era suo dovere.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Se la maggioranza del Senato fosse nell'ordine di idee del senatore Blaserna, non aspetteremo che l'Università fosse compiuta e che si sentissero i rumori della via perchè i professori non insegnassero e gli studenti non ascoltassero le lezioni: perchè se il Senato non accordasse questo stanziamento, i lavori non si potrebbero compiere. Ma devo assicurare l'onor. Blaserna che la parte dell'Università prospiciente il Rettifilo sarà destinata a sede delle rappresentanze dell'Università, e le cattedre potranno trovar luogo nella parte interna dell'edificio.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, pongo ai voti il comma e).

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Presentazione di progetti di legge.

ORLANDO, *ministro della pubblica istruzione*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ORLANDO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge approvati nell'altro ramo del Parlamento:

Conversione in regi degli istituti secondari; Regificazione del ginnasio e della scuola tecnica di Pistoia.

PRESIDENTE. Do atto all'onor. ministro della pubblica istruzione della presentazione di questi due disegni di legge, i quali saranno stampati e distribuiti agli Uffici.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Procederemo ora al seguito della discussione dell'articolo 1.

f) lire 7,000,000 per i lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, designati nella tabella A annessa alla presente legge;

g) lire 2,000,000 per concessione, in conformità della disposizione del seguente art. 3, di sussidi ad opere di difesa delle strade provinciali e comunali contro le frane, e le corrosioni di fiumi e torrenti;

h) lire 1,000,000 per concessione, in conformità della disposizione del seguente art. 4, di sussidi ad opere di difesa degli abitati contro le frane, e le corrosioni di fiumi e torrenti;

i) lire 400,000 per concessione in conformità della disposizione del seguente art. 5, di sussidi per l'impianto e l'esercizio di linee di automobili in servizio pubblico fra località non congiunte da ferrovie o da tranvie;

k) lire 7,000,000 per lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 2ª categoria, in conformità della tabella B annessa alla presente legge.

l) lire 38,000,000 per il completamento della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia secondo la convenzione con la Francia, stipulata in Roma il 6 giugno 1904 e che forma parte integrante della presente legge.

DI SAMBUY. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SAMBUY. Ricorda il Senato l'ordine del giorno che fu presentato il 1º dicembre 1902 dalla Giunta centrale la quale riferiva sulle ferrovie complementari; ordine del giorno votato all'unanimità dal Senato allo scopo di ottenere entro un anno un progetto di legge che assicurasse la continuazione della linea da Vievola alla frontiera e la migliore congiunzione colla Liguria occidentale.

Tutti sanno che entro l'anno non si è potuto presentare questo disegno di legge, e, se il

Governo non ha mantenuta la promessa, certo io non gliene faccio colpa. Occorrevano trattative internazionali, le quali non sono sempre facili e che in questo caso hanno anche dimostrato di essere difficilissime. Ciò dico perchè nessuno supponga un sol momento che vi sia rimprovero nelle mie parole; anzi *si vera sunt exposita*, ed ho ragione di credermi assai bene informato, il Governo ha ritardato la presentazione della legge per migliorare di molto la convenzione che abbiamo sott'occhio e di questo voglio essere il primo a dargliene ampia lode schietta e sincera.

Forse a modo mio di vedere sarebbe stato più corretto che in seguito all'ordine del giorno del Senato si fosse presentato un disegno di legge con l'annessa convenzione. Ma devo supporre che vi siano state ragioni speciali, che non conosco, per giustificare la forma adottata, poichè noi siamo richiamati alla questione col giudicare del progetto di legge di maggiori spese pel quadriennio entrante. Ed appunto alla lettera L dell'art. 1º del disegno di legge io trovo iscritti 38 milioni per il completamento della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, secondo la convenzione con la Francia stipulata il 6 giugno 1904.

E qui mi viene naturale di fare una prima interrogazione all'egregio ministro dei lavori pubblici. La linea di cui si discorre e per la quale si vuol provvedere, era calcolata dalla Commissione Reale nella somma di 27 milioni e 200 mila lire, cioè un'impostazione di 16 milioni e 600 mila lire per il tratto di Vievola al confine, lungo 19 km. ed un'impostazione di 10 milioni e 600 mila lire per il tratto inferiore da Breglio a Ventimiglia, lungo 17 km. Ora noi non abbiamo nessun documento unito alla presente legge che ci spieghi l'aumento di questi 10 milioni ed 800 mila lire di spese. È abbastanza naturale che io interroghi il ministro chiedendogli perchè vi è quest'aumento. Quali ne sono le ragioni? Sono i nuovi e maggiori studii fatti? In nessun modo ciò risulta a me ed al Senato.

Seconda interrogazione: perchè sui 38 milioni si sono impostati soltanto per il quadriennio 8 milioni? Questa sarebbe una prova che non si ha gran premura di completare una linea che è tanto necessaria all'Italia settentrionale, per i suoi sbocchi verso la Provenza;

e prova altresì che si vogliono proprio impiegare otto anni ad eseguire una linea che si potrebbe compiere in assai minor tempo.

E veniamo alla Convenzione. La Convenzione non è naturalmente cosa da discutersi. Si accetta o si respinge; ma per accettarla sono utili alcuni schiarimenti che io domando schiettamente all'onorevole ministro. Prima di tutto all'art. 3 io leggo: « Ces Sections seront construites à écartement normal, sans obligation de prévoir la construction de la deuxième voie »; ed io mi chiedo come mai ad una linea di questa importanza, si precluda persino il diritto di prevedere la costruzione del secondo binario.

Ma questo mi sembra in evidente contraddizione coll'art. 4 il quale dice:

« Le chemin de fer, objet de la présente Convention, sera considéré comme voie internationale ouverte, pour les deux pays, à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises... ».

Ora come provvedere in avvenire al transito, all'esportazione, all'importazione delle mercanzie su di una linea internazionale, se oggi ci precludiamo la strada persino a pensare al secondo binario?

In pianura si può, bene o male, provvedere ai servizi con tratti a un solo binario, ma in montagna, colle forti pendenze e la lentezza dei treni non si riesce a fare servizi diretti.

Ecco una terza interrogazione; ma ve ne sono ben altre ancora, ed all'art. 7 io leggo che ogni Governo deve pensare a stabilire la propria dogana sul suo territorio. Qui non posso fare a meno di ricordare che questo avviene perchè non si è messa al principio delle trattative la vera base di questa Convenzione; la vera base doveva essere la stazione e la dogana internazionale a Breglio, perchè allora di là sarebbero partiti i tre tronchi, Breglio-Nizza, Breglio-Ventimiglia, Breglio-Cuneo. Queste trattative non furono fatte tecnicamente, come avrebbero dovuto essere avviate fin dal principio, ed in via diplomatica hanno portato a queste conseguenze. La diplomazia mise persino avanti obiezioni e difficoltà strategiche, mentre noi abbiamo udito i nostri migliori generali dichiarare che la questione militare non si poteva sollevare nè da una parte nè dall'altra. Ora questa Convenzione si deve accettare, ma perchè l'articolo 8 viene a stabilire a carico

nostro una vera stazione internazionale a San Dalmazzo? Allora tanto valeva fare anche la dogana in questa stazione internazionale e non avere il grande imbarazzo di due dogane. È vero che l'art. 15 dice espressamente che bisognerà ridurre alla massima semplicità ed effettuare nel minor tempo possibile tutte le operazioni di dogana. Ma rimarranno sempre due dogane, mentre l'articolo 8 suona tassativamente così:

« L'exploitation française aura en gare de San Dalmazzo le personnel nécessaire à cet effet; cette gare devra être munie des installations nécessaires pour le service des deux administrations exploitantes... ».

Dunque abbiamo tutto l'onere di una stazione internazionale e non avremo il vantaggio di una sola dogana internazionale.

Io non dubito che l'onorevole ministro vorrà dare in proposito le spiegazioni che mi sembrano proprio necessarie. E allora riprendo l'ordine del giorno 1° dicembre il quale nel suo ultimo inciso si esprime così: « il congiungimento delle linee ferroviarie del Piemonte... e con la Liguria occidentale ».

Tutti sanno che le difficoltà che hanno protrato le trattative con la Francia sono venute tutte per il tronco Breglio-Ventimiglia; per il tronco diretto a Nizza non vi sono state difficoltà perchè l'Italia è stata larga di concessioni; e questo lo dico apposta perchè la Francia si vanta di avere fatte tante concessioni mentre in sostanza le ha fatte l'Italia permettendo alla Francia di passare sopra il *Grazian*, il che l'ha messa in condizione di scendere a Nizza con una linea molto più facile che se avesse dovuto passare sotto il colle di *Brouis*, trovandosi a tale altezza da non sapere poi come passare per l'*Authion*.

Date queste concessioni è evidente che noi non potevamo trovare difficoltà per il tronco diretto a Nizza. Tutte sono per la Breglio-Ventimiglia. Ma allora come il Governo del Re non ha badato ad un fatto abbastanza importante accaduto nel frattempo e cioè che la Liguria occidentale, tanto interessata in questa linea, ha dimostrato chiaramente con una serie di Comizi avvenuti in quasi tutte le città della Liguria che quella ferrovia non era necessaria mentre quella Garessio-Oneglia era di una enorme utilità? E se ne era parlato non solo

due anni fa in Senato ma fin dal 1879, quando l'egregio nostro collega senatore Borelli venne a dire che la ferrovia Ceva-Oneglia era la sola linea veramente pratica e buona, confidando nel tempo per dar ragione alle profetiche sue parole.

Nel novembre 1902 non ho combattuta la linea Breglio-Ventimiglia perchè io dovevo stare nei termini in cui la Commissione Reale aveva posto il problema. Ma aveva però detto al Senato sin d'allora che tutta la Liguria, Sanremo, Ospedaletto e Bordighera, avevano un enorme vantaggio a passare da Oneglia, mentre la sola città di Ventimiglia sarebbe stata di qualche chilometro avvicinata al Piemonte, alla condizione però di non badare alle distanze virtuali perchè se si bada a queste, Ventimiglia, passando dal Colle di Tenda, alto 1040 metri, avrà un maggior percorso virtuale nientemeno che di 90 chilometri per adire al Piemonte.

Ma io vedo un ordine del giorno presentato al Senato su questo argomento e però non mi dilungherò oltre sopra questo fatto. Conchiudo sperando che l'onor. ministro vorrà rispondere, alle varie mie richieste di necessari schiarimenti affinchè tutti possano essere informati a dovere e poscia votare in coscienza una legge la quale a tutte le regioni d'Italia deve portare un grandissimo giovamento.

MASSABÒ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASSABÒ. Non è mio intendimento di combattere, sibbene di migliorare, integrare e rendere accettabile la soluzione, a cui il Governo è addivenuto, in ordine alla linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia, perchè riconosco lealmente che di fronte alla situazione creata dalla legge del 1879, di fronte ai precedenti parlamentari, e anche alle proposte della Commissione Reale, il Governo non avrebbe potuto deviare dalla via adottata. Parimenti non intendo esaminare il valore e la portata delle singole clausole, contenute nella Convenzione 6 giugno 1904, quantunque in me sia nato il dubbio che alcune di queste condizioni siano onerosissime, e possano ostacolare l'esercizio lodevole del tronco che specialmente c'interessa, creando una vera Babele ferroviaria.

Non vorrei essere Cassandra, ossia profeta di cattivo augurio; certo è che colla convenzione, come sopra adottata, la Francia potrà spadroneggiare nell'esercizio della linea Bre-

glio-Ventimiglia, e restare quindi arbitra della ferrovia che l'Italia a sue spese costruisce nella vallata del Roja.

Per evitare queste difficoltà ed inevitabili attriti non v'era che un'unica via, quella di trattare sulla base della rettifica del confine, per avere così modo ed occasione di promuovere un'*errata-corrige* di quella infausta frontiera politica che ci fu inflitta nel 1860, perchè ognuno sa che la valle del Roja è italiana nell'origine e nella fine, e diventa francese nel centro con un cuneo della lunghezza di 6 chilometri, che s'inoltra ed attraversa l'intera vallata.

Se nonchè io devo anzitutto lamentare che nella presentazione di questo disegno di legge non si sia tenuto conto dell'*ordine del giorno*, votato dal Senato nella tornata del 1° dicembre 1902, proposto dall'Ufficio centrale, del quale era relatore l'onor. Codronchi, e che fu accettato dal Governo. Quest'*ordine del giorno* venne approvato dopo una larga discussione, nella quale fu posta in campo l'importanza della Ceva-Garessio-Oneglia-Porto Maurizio, importanza che fu riconosciuta da tutti quanti gli oratori, Di Sambuy, Pelloux, Codronchi, i quali interloquirono sulla grave questione.

L'ordine del giorno è il seguente:

« Il Senato, udite le dichiarazioni del Governo, invita a presentare entro un anno un progetto di legge di congiungimento colle linee ferroviarie del Piemonte e della Francia per Vievola al confine e colla Liguria occidentale ».

È notevole che mentre ivi si parla della linea Vievola *confine*, non si parla invece della *Breglio Ventimiglia*, ma sibbene del congiungimento delle linee del Piemonte colla Liguria occidentale.

Dinanzi ad una locuzione così chiara e perspicua correva l'obbligo al Governo della presentazione d'un progetto di legge, in cui dovea essere proposto il migliore e più diretto allacciamento fra le ferrovie del Piemonte e quelle della Liguria occidentale, e questo non poteva essere rappresentato che dalla linea *Garessio-Portomaurizio*, l'unica che corrisponda al suddetto obiettivo, perchè essa tende al centro della zona corrente fra Savona e Ventimiglia, mentre una linea che rade e lambisce il confine non può raggiungere l'anzidetto obiettivo. E quando il Governo fosse andato in opposto e

diverso concetto, avrebbe obbligo di dichiararlo e manifestare le ragioni, che lo distoglievano dall'accogliere una linea universalmente designata, come il migliore tramite fra la Liguria occidentale ed il Piemonte.

Invece il Governo non s'occupò affatto della nostra linea, *tamquam non esset*, e così ha trasgredito il voto apertamente espresso dal Senato, manifestando poca riverenza verso le disposizioni prese dal Senato con tanta solennità.

Ora vorrei su questo proposito avere precise spiegazioni dall'onorevole ministro. Forse egli dirà che il Senato non poteva alludere ad una ferrovia non classificata, quale sarebbe la Garessio Oneglia-Portomaurizio.

Ma se questo fosse l'obbietto sollevato, mi permetto di rispondere anzitutto che bisognava affacciarlo prima che l'ordine del giorno venisse adottato. Ma in ogni caso ritengo d'aver nell'anzidetta tornata dimostrato, e credo di poter dimostrare anche oggi, che la linea Ceva-Garessio-Oneglia-Portomaurizio è stata inclusa virtualmente nel programma delle ferrovie complementari contemplate dalla legge 29 luglio 1879.

Invero risulta dai verbali della discussione, svoltasi nel giugno 1879 nella Camera elettiva, che in seguito al dibattito oratorio fra l'onorevole Borelli e l'onorevole Biancheri la Camera mandò inscrivere nella seconda categoria la ferrovia *Cuneo Nizza* per il Colle di Tenda e Ventimiglia in preferenza alla *Ceva-Oneglia-Portomaurizio*. Pareva così e doveva essere la questione definitivamente risolta, quando, a proposito delle ferrovie della terza categoria, è stato proposto, e fu dal Governo e dalla Camera accettato il tronco *Ceva-Ormea*, che rappresentava fin d'allora e rappresenta tuttora la metà dell'intera linea da me propugnata.

Questa ferrovia veniva presentata quale linea d'interesse militare; in fatto però, sia nei raggi delle curve, sia nel robusto armamento, sia nella sede delle stazioni essa veniva costruita quale linea di grande traffico destinata ad aprire un nuovo valico fra il Piemonte e la Liguria occidentale.

Ognuno poi può di leggieri rilevare che le ragioni militari non potevano di per sè sole

giustificare quel tronco di ferrovia, che non poteva essere ideato ed eseguito, se non col fermo proposito di condurlo o presto o tardi al mare, da cui lo separa la breve distanza di circa 40 chilometri.

Sono queste le ragioni che m'inducono a ritenere virtualmente incluso nel programma delle ferrovie complementari il tronco Garessio-Portomaurizio, di cui forma la prima parte il tronco Ceva-Ormea; tronco che di per sè solo, non avrebbe avuto ragion d'essere, non potendo attingere sufficiente alimento dall'alta valle del Tanaro, in cui presentemente s'irradia. Se non che, quando pure si volesse condiderare il tronco Ceva-Ormea come un ente a sè, e non già quale parte della costruenda ferrovia Garessio-Portomaurizio, vi sarebbero sempre potentissime ragioni di ordine morale ed evidenti ragioni d'equità, le quali reclamano che questo tronco complementare debba avere un trattamento speciale *sui generis*, non potendo equipararsi agli altri tronchi di ferrovie, che sono insistentemente richiesti. La prima ragione di equità la deduco da ciò. Non si può negare che la Cuneo-Ventimiglia, ideata dal Parlamento italiano nel 1879, doveva svolgersi nel territorio italiano, perchè allora non si pensava e non si poteva credere che la Francia avrebbe dato il suo consenso attraverso la valle della Roia.

Ora è accertato dagli studi il fatto che la ferrovia eseguita in territorio italiano, ossia nelle valli dell'Argentiera e del Nervia, implica una maggiore spesa di 40 o 50 milioni. Però lo Stato ha fatto bene ad eseguirla in Valle di Roia, perchè non solo si ebbe il risparmio dei suddetti milioni, ma il modo di poter appagare i legittimi voti del Piemonte che insisteva ed insiste per una comunicazione diretta con la Francia, ma se questo è stato, ed è il vantaggio, che si ricava dalla soluzione preferita dal Governo, non si deve dimenticare che il beneficio arrecato all'erario e al Piemonte si risolve in danno della provincia di Portomaurizio, perchè se si fosse sviluppata la ferrovia nel territorio italiano, si sarebbe dovuta internare nella Valle del Nervia e dell'Argentiera; il che, oltre al tornare di vantaggio a due importanti vallate della nostra provincia, avrebbe aperta una porta per poter scendere al mare per la spaccatura naturale di Valle

Argentiera in mezzo ai porti di Sanremo, Portomaurizio ed Oneglia.

E questo sviluppo in mezzo a due vallate interne della nostra provincia, anzichè sull'estremo confine, costituiva una specie di diritto quesito, tenuto conto dei contributi corrisposti dalla stessa provincia e calcolati sopra queste basi. Ond'è che se nell'interesse dell'erario e del Piemonte si è creduto spostare la base del tracciato, non è giusto che il profitto vada esclusivamente a beneficio dell'erario, ma una parte almeno dovrebbe devolversi a beneficio della provincia, giusta i criteri larghi ed equitativi, che in casi consimili sono stati adottati nelle Calabrie e nella Sicilia, secondo che consta dalla relazione della Commissione Reale per le ferrovie complementari.

Non credo che si possano avere due pesi e due misure; e questa è la prima ragione di equità per cui la nostra ferrovia versa in una posizione eccezionale.

In secondo luogo voi avete la ferrovia Ceva-Ormea che rappresenta una passività, perchè le spese di esercizio ammontano a 6000 lire annue, mentre il reddito raggiunge a mala pena le 3000 lire, ciò che rappresenta un'annua passività di circa lire 120,000, essendo 36 i chilometri della tratta Ceva-Ormea.

Per contro si può liberare l'erario da questa passività e integrare il capitale di 12 milioni, occorso per la costruzione, col decretare il prolungamento di questa ferrovia sino ai porti di Oneglia e di Portomaurizio; il che varrebbe anche a rendere più produttivi per l'erario i non pochi milioni, che, per la costruzione di questi porti, si sono dovuti erogare.

In terzo luogo concorrono evidenti ragioni di ordine strategico e militare, le quali impongono che lo scacchiere occidentale ligure, diventato ormai un campo aperto al *movimento dei trasporti militari francesi*, in virtù della gravosissima condizione dell'art. 14, alinea 3°, della Convenzione 6 giugno corrente, che concede al Governo francese di far *transitare per Ventimiglia i suoi trasporti militari*, possa, in caso di guerra, aver un'efficace protezione mediante una ferrovia, che la colleghi ai forti di sbarramento di Nava e Zuccarello e alle formidabili posizioni naturali che difendono l'alta valle del Tanaro e quella del Po.

Importa sempre custodire le porte di casa nostra e non dimenticare che nelle guerre combattute tra la Francia ed il Piemonte sullo scorcio del secolo XVIII, decorsero ben quattro anni prima che si addivenisse al trattato di pace di Cherasco, e quest'eroica resistenza si potè ottenere per l'aiuto derivato dalle posizioni strategiche, costituito dalla nostra linea di frontiera; e siccome questa è potentemente diminuita dalle Convenzioni 6 giugno 1904, per cui la vallata del Roja diventa di fatto incorporata nella sfera d'efficienza della Francia, così l'Italia commetterebbe una grave imprudenza se non pensasse a rinforzare in tutti i modi, e così anche per mezzo della ferrovia, il naturale contrafforte del Montegrando, che è il nodo cui fanno capo tutte le vallate comprese fra l'Arroscia e l'Argentiera e costituisce ciò che i militari chiamano la *chiave della posizione*.

In quarto luogo conviene non dimenticare che per effetto delle linee Cuneo-Nizza e Breglio-Ventimiglia, viene necessariamente ad aumentarsi la potenzialità dei porti francesi di Nizza, Villafranca e Mentone e che anche per la corrente dei viaggiatori, che da Torino e dall'alto Piemonte scendono al mare, gl'interessi italiani restano seriamente compromessi dall'agevolezza consentita alla Francia d'incorporare di fatto nel suo territorio il così detto Monte Grazia, che permette d'attenuare di molto le pendenze della costruenda ferrovia Cuneo-Nizza e dall'altra non meno importante agevolezza di costruire a spese dell'Italia il doppio binario nella tratta Ventimiglia-Mentone; ciò che viene a costituirci in un evidente stato d'inferiorità, essendo risaputo che per effetto del doppio binario già occorrente fra Nizza e Mentone, ed ora trasportato a Ventimiglia, la Francia è in grado di fare circolare non meno di 25 treni al giorno sopra la linea della Riviera, a servizio delle stazioni climatiche di Mentone, Capo-Martin, Montecarlo e di tutta la cosiddetta Costa Azzurra, ciò che non può farsi dall'Italia, essendovi un solo binario sulla linea Genova-Ventimiglia.

È quindi interesse supremo per l'Italia di migliorare le condizioni dell'esercizio della linea Ventimiglia-Genova e di porre i porti di Sanremo, Portomaurizio ed Oneglia in grado di sostenere la concorrenza dei porti rivali francesi, ed impedire che la parte migliore del no-

stro traffico marittimo venga deviata a servizio ed incremento di questi porti francesi.

Questo gravissimo danno non si può scongiurare altrimenti che colla costruzione della linea Garessio-Oneglia-Porto Maurizio; linea che risolverà anche il problema dei porti in Liguria, di cui si è occupato incidentalmente il senatore Colombo nel suo odierno discorso, accennante al costante incremento del movimento del porto di Genova e al movimento maggiore ascensionale che seguirà la prossima apertura del valico del Sempione. Or bene, sta in fatto e risulta dalle cifre della statistica che nel ventennio 1882-1902 il movimento commerciale di Genova, che nel 1882 era costituito da 2,072,605 tonnellate, è salito alla cifra di 5,579,733, ciò che rappresenta un aumento medio annuo di 160,000 tonnellate; sicchè tenuto conto di questo costante incremento e di quello che risulterà dall'apertura del Sempione, non sembrerà arrischiato il pronostico di coloro che presagiscono un movimento annuo di 10,000 tonnellate. La potenzialità del porto di Genova si constata già fin d'ora inferiore ai bisogni dell'oggi; d'onde la necessità che vengano migliorate le condizioni dei due porti d'Oneglia e Porto Maurizio, i soli che possano accogliere l'esuberante plètora del porto di Genova ed evitare che la stessa affluisca ai porti rivali francesi. Nè questa funzione può essere esercitata dal porto di Savona, che ha ormai esaurito la sua potenzialità, avendo raggiunto il traffico di un milione di tonnellate.

A tutte queste ragioni è da aggiungersi che le Riviera ligure di ponente è zona ricca per industria, commercio e per prodotti agricoli, il di cui mercato di consumo è in gran parte il Piemonte e che le relazioni fra le due regioni avvivate anche da lunghi, tradizionali e simpatici ricordi storici, sono intense ed estese.

Ora queste popolazioni da oltre 50 anni s'agitano per essere allacciate al Piemonte mediante una linea ferroviaria, che surroggi l'antica via Nazionale e quest'agitazione ben lungi dall'affievolirsi, si fa sempre più intensa ed acuta per il timore che il Governo creda poter ritenere appagate le loro domande colla costruzione della Vievola-Ventimiglia. La verità è che la linea Vievola-Ventimiglia non migliorerebbe per nulla le condizioni del loro traffico, perchè essa è linea di semplice interesse lo-

cale e non può giovare alla Liguria occidentale, che dovrebbe sempre preferire il percorso per Savona, sebbene considerevolmente più lungo.

La Vievola-Ventimiglia, per le sue sfavorevoli condizioni altimetriche e planimetriche, non può assurgere alla funzione di linea di traffico; questa funzione è invece mirabilmente esercitata dalla ferrovia Garessio-Oneglia-Porto Maurizio, come ha dimostrato l'ingegnere Regis, professore della R. Scuola d'applicazione in Torino, nella sua conferenza del 17 novembre 1903.

Senza quindi ulteriormente dilungarmi presento il seguente ordine del giorno, che riassume e sintetizza lo stato odierno della grave questione, che da tanto tempo preoccupa ed assorbe l'attenzione delle classi dirigenti nella Liguria occidentale:

« Il Senato coerente al voto espresso nell'ordine del giorno 1° dicembre 1902 invita il Governo a voler prendere nella debita considerazione e a sussidiare con una sovvenzione chilometrica adeguata e corrispondente al costo ed alla presunta produttività dell'opera, il progetto presentato dal Consorzio dei Comuni interessati per la prosecuzione della linea ferroviaria Ceva-Garessio fino ai porti di Oneglia e Porto Maurizio, linea virtualmente inclusa nel programma delle ferrovie complementari, contemplate dalla legge del 1879, e urgentemente reclamata dalle popolazioni del Piemonte e della Liguria occidentale per la tutela dei loro legittimi interessi comunali e industriali, agricoli, marittimi e storici ».

Che se dal ministro del tesoro mi venissero elevate difficoltà, in quanto si dovrebbe superare il limite massimo delle sovvenzioni chilometriche fissate dalla legge 30 aprile 1899, dovrei rispondere che la necessità di superare questi limiti è stata riconosciuta nella relazione dell'Ufficio centrale 9 luglio 1902 sul disegno di legge « Concessione di strade ferrate complementari », essendo stato proposto ed accettato un ordine del giorno così concepito:

« Il Senato ritiene che la misura delle sovvenzioni per le linee da concedersi all'industria privata, pur non eccedendo i limiti maggiori stabiliti dall'art. 1, debba essere determinata in relazione col costo accertato delle singole

linee, e tenendo pur conto delle presunte produttività di esse ».

Queste sono le proporzioni vere e giuste anche in relazione ai precedenti legislativi. Infatti nelle Convenzioni colle Società esercenti del 20 luglio 1888 per linee richiedenti una spesa chilometrica di costruzione di L. 400,000 e di L. 450,000 fu accordata la sovvenzione annua di L. 20,500 per chilometro.

A prescindere infine da questi precedenti legislativi, credo che lo Stato professi una politica di lavoro assai gretta col pretendere che i pubblici lavori e specialmente le ferrovie, si debbano costruire alla stregua delle risorse ordinarie del bilancio.

Se l'Italia avesse sempre adottato una politica così miope e gretta non si troverebbe nello stato di risveglio economico, che ora è universalmente riconosciuto e che è indice sicuro della nostra prosperità economica.

E mi duole che nel presente Ministero, dove pur seggono ministri già collaboratori del Sella e del Minghetti, si professino principi contrari agli esempi ed agli insegnamenti, che ci vennero tramandati dai loro illustri predecessori, non dovendosi dimenticare che il Sella ebbe il coraggio di far stanziare dal Parlamento la somma di 40 milioni per contributo nel traforo del Gottardo, quantunque il disavanzo del bilancio raggiungesse la cifra di 300 milioni.

Nè vi ha il timore di favorire spese improduttive, essendovi un freno abbastanza efficace nel fatto che le linee non devono costruirsi dallo Stato, sibbene dall'industria privata.

M'auguro pertanto che sia accolto il mio ordine del giorno e che i ministri della risorta Italia vogliano ispirarsi agli esempi, alle tradizioni ed alle alte idealità, che furono guida del conte di Cavour nel piccolo Piemonte e che furono sempre in osservanza presso i più grandi statisti della nuova Italia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Do lettura dell'ordine del giorno del senatore Massabò il quale suona così:

« Il Senato, coerente al voto espresso nell'ordine del giorno 1° dicembre 1902, invita il Governo a voler prendere nella debita considerazione e a sussidiare con una sovvenzione chilometrica adeguata e corrispondente al costo ed alla presunta produttività dell'opera, il progetto presentato dal Consorzio dei comuni interessati per la prosecuzione della linea fer-

roviaria Ceva-Garessio fino ai porti di Oneglia e Porto Maurizio, linea virtualmente inclusa nel programma delle ferrovie complementari, contemplate dalla legge del 1879 e urgentemente reclamata dalle popolazioni del Piemonte e della Liguria occidentale per la tutela dei loro legittimi interessi commerciali, industriali, agricoli, marittimi e storici ».

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. A proposito di una osservazione fatta dal senatore Di Sambuy io mi credo in dovere di scagionarmi da un appunto, chiamiamolo così, fatto nella forma più garbata che sa adoperare il senatore Mezzanotte.

È stato osservato dalla Commissione permanente di finanze che il disegno di legge, oltre a comprendere ripartizioni di stanziamenti, riguarda autorizzazioni di nuove spese. Ora io, nel presentare questo disegno di legge, mi ispirai ad un precedente molto prossimo, cioè alla legge del 25 febbraio 1900, la quale anch'essa ripartiva gli stanziamenti e autorizzava delle nuove spese a un tempo. E le spese che autorizzava erano diverse, come per il Policlinico, per il monumento a Vittorio Emanuele, per strade nazionali e provinciali e, cosa più importante, per le ferrovie, perchè autorizzava oltre 30 milioni per lavori da farsi coi fondi delle Casse patrimoniali, e dava facoltà al Governo di fare delle convenzioni con le Società ferroviarie, convenzioni che furono fatte e che hanno avuto una portata finanziaria di 150 milioni. Cosicchè, guardata dal lato finanziario, la legge del precedente quadriennio approvava una spesa di 214 milioni; invece nel presente disegno di legge abbiamo soltanto 127 milioni, dei quali la maggior parte, cioè 70 milioni, riguardano due linee ferroviarie già autorizzate per legge, ed anzi per una, per la direttissima Roma-Napoli la legge 20 luglio 1888 aveva già accordato uno stanziamento di 46 milioni.

MEZZANOTTE, Domando la parola.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Il senatore Di Sambuy, innanzi tutto alludeva a un miglioramento che il presente Ministero avrebbe conseguito sui preliminari accordi che aveva fatto il precedente Ministero con la Francia.

Ora io posso confermare precisamente che le

notizie alle quali egli alludeva, sono realmente fondate; il Ministero ha ottenuto un vantaggio notevole sugli accordi che già erano stati consentiti al precedente.

Il senatore Di Sambuy domandava poi perchè si è elevato il prezzo. Innanzi tutto è aumentato il percorso per i raccordi da fare con le ferrovie nel territorio francese; infatti il tronco Vievola-confine nord è di 20 chilometri e 507 metri, il tronco successivo confine sud-Ventimiglia è di 19 chilometri 300 metri, in totale 39 chilometri 807 metri circa.

Non basta però; il Governo, appunto per evitare le note differenze tra i consuntivi ed i preventivi, ha creduto opportuno, anzi necessario, di far rivedere i progetti e gli studi che esistevano, e posso assicurare che una piccola parte dell'aumento della spesa è stata determinata dal prezzo della mano d'opera.

Sono stati fatti studi accuratissimi, ed abbiamo fiducia che la somma non sarà sorpassata, e calcolando che i ribassi d'asta potranno assorbirsi da maggiori compensi ad appaltatori, crediamo di poter rimanere nei confini dei 38 milioni.

Il senatore Di Sambuy domandava: perchè si stanziavano soli 8 milioni, mentre è di grande interesse che la ferrovia venga costruita sollecitamente. Anche nei voti del Governo italiano era questa sollecitudine, tanto è vero che i delegati francesi nella prima seduta che ebbe luogo qui a Roma domandavano, che la ferrovia fosse costruita nel termine di dieci anni. Questo termine al Governo italiano sembrò soverchio e allora fece premure perchè fosse ridotto; le premure ebbero il risultato di ridurre il termine a otto anni.

DI SAMBUY. È il termine massimo.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Certo; e se da parte della Francia potrà essere facilitata la costruzione, dal canto nostro assicuro il senatore Di Sambuy che troveremo nel bilancio i mezzi per potere affrettare la costruzione della linea.

Io dico che dato il tempo tecnico, gli 8 milioni si ritengono sufficienti per il prossimo quadriennio, ma se occorressero maggiori somme potremmo attingerle al fondo di riserva.

Il senatore Di Sambuy domandava anche perchè la linea si fa ad un solo binario. Differenze quando si fanno delle convenzioni internazio-

nali ce ne sono sempre: su questo punto invece l'accordo è stato perfetto sin dal primo momento. Tanto l'Italia quanto la Francia fanno questa previsione, che per quanto il traffico si possa sviluppare, una ferrovia ad un solo binario sarà sufficiente per poterlo servire.

Infine domandava il senatore Di Sambuy perchè non si sia istituita a S. Dalmazzo anche la stazione internazionale per la dogana. La ragione è molto semplice: noi abbiamo voluto limitare allo stretto necessario per l'esercizio della ferrovia le installazioni che siamo obbligati a fare a S. Dalmazzo.

Questo è il pensiero che ha mosso il Governo, perchè il servizio doganale francese fosse fatto il suo territorio.

Il senatore Massabò, e prima ancora il senatore Di Sambuy, hanno domandato perchè il Governo non ha tenuto conto dell'ordine del giorno approvato dal Senato il 1° dicembre 1902. Quell'ordine del giorno fu accettato dal precedente Ministero, il quale gli ha dato quella interpretazione, che il presente Ministero ha trovato nell'atto che è salito potere, l'interpretazione, cioè, che si dovesse presentare al Parlamento un disegno di legge per eseguire la legge del 1879, che autorizzava la linea Cuneo-Nizza per Ventimiglia. Non saprei che altro rispondere: noi dovevamo eseguire la legge, e presentammo al Parlamento una proposta per ottenere i fondi necessari alla costruzione della ferrovia. Il senatore Massabò ha patrocinato una nuova comunicazione fra il Piemonte e la Liguria occidentale, e ha sviluppato la sua proposta con molta copia di argomenti, che io sono dolente di non poter seguire, almeno per ora, poichè in fatto di ferrovie, e di ferrovie nuove, è molto facile deragliare. Mi si conceda quindi di essere molto cauto. So che per iniziativa degli enti locali si stanno studiando proposte concrete, le quali sarebbero di affidare ad una impresa privata l'esercizio della Ceva-Ormea, di dare la concessione della costruzione e dell'esercizio della Garesio Oneglia, e di fare la concessione di lavori e di diritti marittimi nei porti di Porto Maurizio e di Oneglia. Come ho avuto l'onore di dichiarare nell'altro ramo del Parlamento, posso prendere impegno che il Governo esaminerà con premura la proposta che gli sarà fatta, ma, all'infuori di questo, il senatore Massabò intende bene come io mi trovi

nella dispiacevole impossibilità di prendere oggi altro impegno. Conchiudo col pregarlo di ritirare il suo ordine del giorno, che io accetto ben volentieri come una raccomandazione nel senso che il Governo studierà la proposta concreta, come ho accennato.

DI SAMBUY. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SAMBUY. Il signor ministro è stato cortese nel darmi alcune delle spiegazioni che ho chieste. Ha giustificato l'aumento dei dieci milioni che sono richiesti in più con la recente legge, sia per un aumento di percorso di circa tre chilometri e mezzo, e sia per una migliore valutazione delle spese allo scopo di impedire le conseguenze che si lamentano ogni giorno per le eccedenze di spese. Ed in questo, io che non sono tecnico debbo dichiararmi soddisfatto delle sue risposte.

Non sono tanto soddisfatto della questione della doppia dogana, se non avessi piena fiducia che le amministrazioni ferroviarie abbiano poi da risolvere loro la questione tecnicamente, e questo dico per raccomandare al Governo che la linea non si apra all'esercizio senza aver prima stabilito che la visita doganale, come si usa in molti paesi, sia fatta per i treni viaggiatori senza fermata alle dogane. Così soltanto si risolverà la questione compromessa dalla pretesa delle doppie dogane.

Non posso insistere per sapere dall'onorevole ministro perchè il Governo, malgrado i voti della Liguria, non abbia creduto di provvedere alla sostituzione della linea Breglio-Ventimiglia. Qui sotto ci sta un mistero che tutti sanno, ma che non si deve sapere; dunque passiamoci sopra e non ne parliamo più. Tanto la verità che io so nessuno la vorrebbe dire.

Conchiuderò dicendo al signor ministro che io ho esplorato la linea Cuneo-Vievola or sono pochi giorni e raccomando fin da ora di provvedere alle necessarie correzioni di quel tronco prima che diventi linea internazionale. Accennerò a due soli fatti. Da Cuneo a San Dalmazzo vi sono sette chilometri, la ferrovia ha la bontà di percorrerne tredici, facendo un angolo alla lontana Boves. Questo per una linea che deve diventare internazionale è già un grave difetto.

I tunnels poi sono così ristretti che ho i miei riveriti dubbi che i vagoni internazionali vi possano transitare; anche col pessimo mate-

riale d'oggi, si resta soffocati letteralmente dal fumo. Si potranno applicare i ventilatori, ma saranno giovevoli? Ad ogni modo dico che la Cuneo-Vievola, come è attualmente, non può servire come linea internazionale e credo mio dovere dirlo sin d'ora perchè a tempo debito si prendano dal Governo i provvedimenti opportuni.

Rimane l'ultima parola. Mi ha assicurato il ministro che basterà un binario solo sulla linea internazionale e dovrei poter credere a chi ne sa più di me. Ritengo però — e non sono solo di questa opinione — che una linea di montagna così lunga, con pendenze così forti, obbligherebbe tutti i treni a fermarsi a tutte quante le stazioni. Ora una linea internazionale che abbia da esercitarsi come attualmente funziona la linea Modane, non ha le condizioni moderne essenziali per dirsi una linea internazionale. Ho già detto poco fa gl'inconvenienti che ne deriverebbero e non li ripeterò. Basti il dire che non possono aver passo i treni diretti.

Questa è una calda raccomandazione che faccio al Governo il quale ha il maggiore interesse perchè le linee sieno efficaci e rispondano al servizio che il pubblico richiede a buon diritto dopo avere speso tanti milioni nelle costruzioni.

PRESIDENTE. Si contenta l'onorevole Massabò delle dichiarazioni dell'onorevole ministro?

MASSABÒ. Non credo che le parole del ministro alquanto asciutte e soverchiamente prudenti faranno una buona impressione sulle nostre popolazioni laboriose, sempre devote alle nostre istituzioni e desiderose di partecipare alle lotte dell'odierna civiltà.

Deploro sinceramente l'atteggiamento dell'onorevole ministro e non volendo pregiudicare la causa santa che ho impresso a patrocinare, e che è destinata, o presto o tardi, a trionfare, non insisto per ora nel mio ordine del giorno, riservandomi di ritornare alla carica in altra più propizia occasione e di presentare anche apposito disegno d'iniziativa parlamentare, quando saranno ultimati gli studi definitivi, che sono in corso d'esecuzione per la ferrovia da me propugnata.

PRESIDENTE. Con questa dichiarazione ella quindi ritira il suo ordine del giorno.

MEZZANOTTE, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MEZZANOTTE, *relatore*. Mi duole che la mia voce oggi, fievole più del consueto non sia arrivata a tempo all'udito dell'onorevole presidente, perchè io avrei voluto dire qualche cosa a nome della Commissione di finanze sull'argomento testè trattato.

PRESIDENTE. Non era di sua competenza, ma del ministro; del resto parli pure.

MEZZANOTTE, *relatore*. C'è la parte che riguarda la relazione, perchè nel discutersi si è entrato nel merito, come nel merito è entrata la Commissione di finanze; ed in questo permetta il presidente che io salvaguardi la competenza ed i diritti, anzi i doveri, della Commissione.

Ad ogni modo ho accusato me non lei di voce fievole.

Ora non credo utile, a campo esaurito, di rientrare nell'argomento; senonchè, siccome l'onorevole ministro mi ha fatto l'onore di ricordare una frase inserita nella relazione, a questo riguardo poi sento il dovere di dare qualche spiegazione.

È vero che la Commissione di finanze ha dichiarato di non approvare il sistema di riunire le leggi di ripartizione con quelle di autorizzazione di fondi.

La Commissione l'ha dichiarato in tesi generale, e l'onorevole ministro non potrà negare, la ragionevolezza di codesto concetto in tesi generale.

Difatti è sempre imbarazzante la condizione dei deputati e dei senatori, e pericolosa quella del Governo, se due o tre nuove autorizzazioni non repute opportune, possono, mediante quel giudizio sintetico che si da in ultimo con lo scrutinio segreto, impedire l'approvazione di una legge di ripartizione di fondi e paralizzare il movimento dei lavori pubblici del Regno.

Quindi è sempre meglio sceverare le leggi di autorizzazione dalle leggi di ripartizione dei fondi.

Altrimenti o si fa una specie di pressione sull'animo dei membri del Parlamento, o si corre il rischio di un rigetto complessivo, che non è di lieve momento.

Questo, come ho detto, in tesi generale perchè infine la Commissione ha approvato quello che ha proposto il ministro, qualunque massima generale dovendo intendersi attuabile nei limiti del possibile.

Vi sono dei casi in cui, o la notorietà della nuova autorizzazione, o il momento in cui si deve concederla, rende necessaria quella unione, e noi abbiamo creduto che questo sia il caso, come in precedenza altri casi simili sono stati risolti.

Ora si tratta della Cuneo-Ventimiglia di cui parliamo da un quarto di secolo. della direttissima Roma-Napoli, per cui abbiamo sempre nello stesso senso discusso ed approvato quattro leggi, e di altre nuove autorizzazioni che non vengono di sorpresa davanti al Parlamento. Onde noi abbiamo potuto concludere favorevolmente alle proposte del ministro; ma non vogliamo che ciò passi in esempio, ed esprimiamo il desiderio che nei limiti del possibile le leggi di autorizzazione di spese sieno separate dalle leggi di ripartizione di fondi.

In ciò dunque il signor ministro non potrà vedere nè un conviucimento irragionevole, nè un atto di sfiducia verso la sua persona.

PRESIDENTE. Metto a partito lo stanziamento proposto al comma 1) in lire 38,000,000 per il completamento della linea Cuneo-Ventimiglia, secondo la Convenzione con la Francia stipulata in Roma il 6 giugno 1904 e che forma parte integrante della legge.

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

m) lire 34,000,000 per la costruzione del tronco dal fiume Amaseno a Formia che fa parte della ferrovia direttissima Roma-Napoli e serve pure a congiungere le linee Velletri-Terracina e Gaeta-Sparanise.

Se non si fanno osservazioni s'intenderà approvato.

Darò ora lettura delle tabelle A e B annesse all'art. 1.

TABELLA A.

Lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.

Numero	Provincia	INDICAZIONE DEL LAVORO	Importo
1	Avellino	Restauro alla platea del ponte sul Calore lungo il tronco da Avellino a Porta di Ferro della strada nazionale n. 54	55,000
2	Id.	Consolidamento dei tratti in frana a Camporeale e tra la fontana delle Monache ed il ponte Pecoraro nel tronco dal miglio 52 al miglio 61 della strada nazionale n. 54	65,000
3	Id.	Consolidamento di tratti in frana, costruzione di muri di sostegno e opere di difesa nel tronco dal miglio 61 al ponte S. Marco della strada nazionale n. 54	150,000
4	Id.	Costruzione di tre case cantoniere, di un ponte sul torrente Arso e consolidamento di vari tratti dal Varco Appennino al ponte n. 90 della strada nazionale n. 55	115,000
5	Id.	Imbrigliamento di torrenti, consolidamento e riparazione di opere d'arte nel tronco dal Varco Appennino al Formicoso della strada nazionale n. 55	66,000
6	Belluno	Ricostruzione dei ponti sul Piave nelle località Roibe Rosse e Roibe Nere nel tronco da Gogna a Montecroce della strada nazionale n. 1	124,000
7	Id.	Sistemazione delle frane di San Zan, Santa Maria e Pian del Vento nel tronco da Feltre al confine trevisano della strada nazionale n. 7	54,000
8	Id.	Sistemazione del tratto al Piano delle Barche e di quello tra Pedesalto e il Ponte Serra nel tronco da Arten a Pontet della strada nazionale n. 8	54,000
9	Id.	Ricostruzione di ponti nelle località Val Rosna e Val Molina nel tronco da Arten a Pontet della strada nazionale n. 8	43,000
10	Id.	Sistemazione del tratto tra Fonzaso e il Forte Sant'Antonio della strada nazionale n. 8	119,000
11	Id.	Ricostruzione dei ponti sui torrenti Rio Secco e Laveneggia lungo la strada nazionale n. 8	65,000
12	Id.	Sistemazione di frane mediante costruzione di briglie e ponticelli nelle località Gazzarò, Tovanelle e Vodo lungo la strada nazionale n. 9	64,000
13	Id.	Ricostruzione del ponte sul Desedan lungo la strada nazionale n. 9	134,000
14	Benevento	Consolidamento e sistemazione di vari tratti del tronco da Solopaca a Ponte Principe della strada nazionale n. 53	63,000
15	Bergamo	Sistemazione del tratto fra le progressive 36000 e 41500 della strada nazionale n. 17	365,000
16	Brescia	Ricostruzione del ponte Abbioccolo e relative rampe di accesso lungo la strada nazionale n. 16	137,000
17	Id.	Sistemazione del tratto della strada nazionale n. 17 in corrispondenza alla Valle di Sellero	153,000
18	Id.	Sistemazione del tratto della strada nazionale n. 17 fra la Casa di Pagherola ed il vecchio ponte di S. Brizio	261,000
<i>A riportarsi</i>			2,087,000

LEGISLATURA XXI - 2ª SESSIONE 1902-904 - DISCUSSIONI - TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

Segue TABELLA A.

Numero	Provincia	INDICAZIONE DEL LAVORO	Importo
		<i>Riporto</i> . . .	2,087,000
19	Cagliari	Consolidamento di frane lungo i tronchi 2° e 3° della strada nazionale n. 75	200,000
20	Campobasso	Prolungamento della galleria artificiale tra i ponticelli 99 e 100 e radicali riparazioni alle opere d'arte lungo il 3° tronco della strada nazionale n. 51	104,000
21	Id.	Lavori di sistemazione e di consolidamento fra i ponticelli 109 e 111 e radicali riparazioni alle opere d'arte lungo il 2° tronco della strada nazionale n. 52	192,000
22	Id.	Consolidamento di frane tra Campolieto e Casacalenda lungo il 2° tronco della strada nazionale n. 53	100,000
23	Catania	Ricostruzione di ponticelli e sistemazione del tronco da Cerami al bivio per Cesarò della strada nazionale n. 70	52,000
24	Id.	Ricostruzione e riparazione di opere d'arte nel tronco da Sella Crociate al Colle Contrasto della strada nazionale n. 71	62,000
25	Catanzaro	Sistemazione degli accessi a difesa del ponte sul fiume Neto e opere di consolidamento lungo il 3° tronco della strada nazionale n. 61	82,000
26	Id.	Sistemazione e consolidamento del 4° tronco della strada nazionale n. 61	54,000
27	Id.	Riparazione e consolidamento delle opere d'arte nel 5° tronco della strada nazionale n. 62	44,000
28	Id.	Consolidamento di frane, opere di difesa contro il fiume Angitola, costruzione di nuove opere d'arte e miglioramento di quelle esistenti nella strada nazionale n. 65	164,000
29	Cosenza	Costruzione di ponti nelle località Puella e Trifoglio lungo la strada nazionale n. 57	53,000
30	Id.	Sistemazione e consolidamento della frana Candelina lungo la strada nazionale n. 60	130,000
31	Id.	Costruzione di un ponte sul Busento nell'abitato di Cosenza lungo la strada nazionale n. 62	147,000
32	Firenze	Consolidamento nella discesa di Mamiano, costruzione di cunette e di parapetti lungo la strada nazionale n. 40	54,000
33	Id.	Variante attraverso la frana di Castro e ponte sul torrente Rimaggio lungo la strada nazionale n. 41	82,000
34	Id.	Consolidamento e ricostruzione di ponti nelle località Scadurano e Tribuccio; sistemazione di frane e opere di miglioramento lungo il secondo tronco della strada nazionale n. 42	100,000
35	Genova	Riparazione e consolidamento del ponte di Gorreto sul Trebbia lungo la strada nazionale n. 36	50,000
36	Lucca	Consolidamento e ricostruzione di manufatti nel tronco dal Ponte di Campia al Valico delle Radici della strada nazionale n. 39	53,000
37	Messina	Sistemazione e miglioramento dei due tronchi delle strade nazionali numeri 71 e 72	396,000
38	Modena	Sistemazione e miglioramento del tronco dal Valico delle Radici al chilometro 24 della strada nazionale n. 39	68,000
		<i>A riportarsi</i> . . .	4,274,000

Segue TABELLA A.

Numero	Provincia	INDICAZIONE DEL LAVORO	Importo
		<i>Riparto . . .</i>	4,274,000
39	Palermo	Ampliamento della casa di ricovero Sella Martino, ricostruzione di muri, di cunette, di ponticelli e consolidamento di frane lungo la strada nazionale n. 69	57,000
40	Id.	Consolidamento di frane in contrada S. Maria, ricostruzione di ponticelli e consolidamento di tratti nel tronco da Fiumetorto a Caltavuturo della strada nazionale n. 70	140,000
41	Id.	Consolidamento della frana tra i chilometri 61 e 62 nel tronco da Caltavuturo a Petralia Sottana della strada nazionale n. 70	48,000
42	Parma	Ricostruzione di ponticelli, di briglie e di muri di controriva lungo la strada nazionale n. 37	84,000
43	Pesaro	Consolidamento di opere d'arte e sistemazione di vari tratti lungo la strada nazionale n. 43	63,000
44	Id.	Ricostruzione di ponticelli e opere di miglioramento lungo la strada nazionale n. 44	83,000
45	Potenza	Costruzione di un ponte sulla frana Porcellini lungo il 4° tronco della strada nazionale n. 58	52,000
46	Reggio Calabria	Sistemazione di alcuni tratti della strada nazionale n. 67 compresa la traversa di Gioia Tauro	236,000
47	Salerno	Consolidamento e riparazione del ponte di Oliveto sul Sele lungo la strada nazionale n. 55	52,000
48	Id.	Sistemazione e consolidamento del tronco di Sapri a Sanza della strada nazionale n. 58	53,000
49	Sassari	Ampliamento della luce libera del ponte del torrente Cedrino e rami di accesso lungo la nazionale, n. 75	303,000
50	Id.	Costruzione di un ponte sul torrente Posada e relativi accessi lungo la strada nazionale n. 75	400,000
51	Sondrio	Costruzione di un ponte sull'Adda presso l'abitato di Le Prese lungo la strada nazionale n. 18	83,000
52	Id.	Costruzione di un ponte sul torrente Aver lungo la strada nazionale n. 19	81,000
53	Trapani	Sistemazione, miglioramento e consolidamento di frane lungo la strada nazionale n. 68	89,000
54	Udine	Opere di miglioramento, di sistemazione e di difesa nel 1° tronco della strada nazionale n. 1	72,000
55	Id.	Prolungamento della galleria al Passo della Morte e sistemazione di tratti nel 2° tronco della strada nazionale n. 1	177,000
56	Id.	Ripristino di un tratto nella località Ronchi lungo la strada nazionale n. 2	53,000
			6,400,000
57	»	Fondo per imprevisti, direzione e sorveglianza dei lavori sopraindicati	600,000
			7,000,000

TABELLA B.

Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 2^a categoria.

PARTE I. — Spese occorrenti per riparazioni e sistemazioni delle opere idrauliche di 2^a categoria, rese necessarie dalle straordinarie piene dell'autunno 1903.

N. d'ordine	CORSO D'ACQUA	PROVINCIA	Importo
1	Adige	Verona	95,000
2	Brenta	Padova e Vicenza	240,000
3	Canali Bagnarolo, Rivella, Rialto, Battaglia, Sottobattaglia, Cagnola e Biancolin	Padova	850,000
4	Canali Pontelongo, Roncaiette e Scaricatore	Padova	95,000
5	Fiumi Chiampo e Tesina e Canale Bussè	Vicenza e Verona	85,000
6	Livenza, Monticano, Muson dei Sassi e Bacchiglione	Treviso, Padova e Venezia	125,000
7	Piave	Treviso e Venezia	2,910,000
			4,400,000

PARTE II. — Spese occorrenti per altre urgenti riparazioni e sistemazioni delle opere idrauliche di 2^a categoria.

N. d'ordine	CORSO D'ACQUA	PROVINCIA	Importo
1	Adige	Padova, Rovigo e Verona	400,000
2	Allacciante di sinistra del Canale Maestro della Chiana e Fiume Elsa	Arezzo e Firenze	145,000
3	Brenta, Muson dei Sassi, Gorzone e Meduna	Padova, Udine e Venezia	235,000
4	Canalazzo, Tassone e Crostolo	Reggio Emilia	150,000
5	Cornia	Pisa	250,000
6	Enza, Fontana Alta, Parma, Lorno e Taro	Parma e Piacenza	210,000
7	Oglio	Mantova	100,000
8	Panaro, Po di Goro, Secchia	Ferrara, Mantova e Modena	115,000
9	Po, Terdoppio	Mantova, Pavia, Piacenza e Rovigo	180,000
10	Reno, Lamone, Montrone e Senio	Ferrara e Ravenna	275,000
11	Scuropasso	Pavia	140,000
12	Tora	Pisa	200,000
			2,400,000

PARTE III. — Fondo a calcolo per corsi d'acqua classificati in 2^a categoria e non indicati nella presente Tabella 200,000

Totale generale 7,000,000

Metto ora a partito il complesso dell'art. 1. Chi lo approva voglia sorgere.
(Approvato).

Art. 2.

I lavori, di cui nelle lettere *a, b, f, g, h, i*, del precedente articolo, sono dichiarati di pubblica utilità.

Alle espropriazioni occorrenti per i lavori di cui nelle lettere *a, b* sono applicabili gli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, numero 2892, per il risanamento della città di Napoli.

(Approvato).

Art. 3.

Per i lavori necessari a difendere le strade provinciali e comunali contro le frane e le corrosioni dei fiumi e torrenti, lo Stato potrà accordare sussidi, alle provincie in misura non maggiore del terzo della spesa ed ai comuni o consorzi di comuni in misura non maggiore della metà, secondo norme da stabilirsi con regolamento da approvarsi per decreto Reale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

MEZZANOTTE, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MEZZANOTTE, *relatore*. Una sola parola. Sinteticamente, e senza entrare in particolari, io domando all'onor. ministro se egli è d'accordo intorno alle considerazioni che su questo articolo ha esposto la Commissione di finanze, specialmente in quanto all'importanza da attribuirsi al criterio della ampiezza dei danni nel misurare il sussidio da corrispondere agli enti locali.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sono perfettamente d'accordo con quanto è scritto al riguardo nella relazione della Commissione permanente di finanze.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'art. 3. Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 4.

Per i lavori necessari a difendere gli abitati di comuni aventi una popolazione inferiore a 15,000 abitanti o delle relative borgate, contro le frane e le corrosioni di fiumi e torrenti, lo Stato, in parziale deroga dell'art. 19 della legge 7 luglio 1902, n. 304, potrà accordare ai comuni, indipendentemente dal concorso della provincia, sussidi nella misura da un terzo a due terzi della spesa secondo norme da stabilirsi nel regolamento previsto dal precedente articolo 3.

Il sussidio, entro i limiti predetti, sarà fissato con speciale riguardo ed in proporzione corrispondente alle seguenti circostanze: il numero degli abitanti del comune, l'ammontare delle imposte principali sui terreni e fabbricati, l'importanza e la spesa delle opere da eseguirsi.

(Approvato).

Art. 5.

Per l'impianto e l'esercizio di linee di automobili in servizio pubblico fra località non congiunte da ferrovie o da tranvie, lo Stato potrà accordare alle provincie, ai comuni ed ai privati concessionari, sussidi nella misura e secondo norme da stabilirsi con speciale regolamento da approvarsi per Decreto Reale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

(Approvato).

Art. 6.

In aggiunta alla spesa di L. 13,349,500, autorizzata dalla legge 3 luglio 1902, n. 297, e dalla relativa tabella per le opere stradali provinciali, dipendenti dalla legge 23 luglio 1881, n. 333, elenco III, che si eseguono a cura dello Stato, è stabilita una ulteriore spesa di lire 12 milioni, per le opere stradali indicate nella tabella *C* annessa alla presente legge.

Il Governo del Re è autorizzato a riunire in una tabella unica le opere comprese nella tabella annessa alla predetta legge 3 luglio 1902, n. 297, e quelle comprese nella tabella *C* annessa alla presente legge.

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

TABELLA C.

**Costruzione di opere stradali provinciali dipendenti dalla legge 23 luglio 1881, n. 333, elenco III,
che si eseguono a cura dello Stato.**

PROVINCIA	OPERA STRADALE			Importo
	Numero	Designazione	Designazione del tronco o tratto	
Aquila	13	Strada di Scanno - Da Solmona per Bugnara, Anversa, Villago e Scanno a Villetta Barrea.	Tratto da Scanno a Villetta Barrea . .	980,000 »
»	15	Strada dalla nazionale degli Abruzzi, per Campotosto alla provinciale Aquila-Ascoli presso Amatrice.	Tratto dal Rio Fucino a Campotosto . Tratto da Campotosto a Poggio Cancelli Tratto da Poggio Cancelli alla provinciale Aquila Ascoli presso Amatrice	560,000 »
»	16	Strada da Solmona, per Campo di Giove alla provinciale Frentana e presso Palena.	Tronco dal Cancellone Tabassi all'innesto con la strada n. 17 Tronco dall'innesto con la strada n. 17 a Campo di Giove . Tronco da Campo di Giove al Guado della Puttana	510,000 »
»	17	Strada dalla Pescara-Popoli, presso la stazione di S. Valentino all'incontro della Solmona-Campo di Giove in direzione di Pacentro.	Tronco dal confine con la provincia di Chieti al Piano dell'Orso Tronco dal Piano dell'Orso a Pacentro . Tronco da Pacentro allo innesto della strada n. 16 presso Solmona	770,000 »
Firenze	23	Strada da Sarsina per la valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano.	Tronco da Bagno di Romagna a Verghereto	550,000 »
Benevento	34	Strada dalla provinciale di serie Benevento-Foiano presso San Marco dei Cavoti, a Colle Sannita, Castelpagano, Riccia ed alla nazionale tra Gambatesa e Jelsi.	Tronco dalla provinciale Bebiana alla provinciale di serie Benevento-Foiano .	300,000 »
Caserta e Benevento	35	Ponte sul Volturno per congiungere le provinciali fra Caserta e Benevento.	Ponte controindicato	520,000 »
Campobasso	72	Strada da Pietracatella alla nazionale Appulo Sannitica presso l'innesto della traversa obbligatoria di Riccia.	Costruzione del ponte sul Tapino . .	100,000 »
»	73	Strada dalla provinciale Garibaldi al piano di Salcito nei pressi di Lucito, Castellobbottaccio e Lupara a Larino, e per Ururi al confine con la Capitanata verso Serra Capriola colle diramazioni per Montagano, Guardialfiera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata.	Tronco (1ª parte), da Sambiase a S. Angelo di Limosano . Tronco da Lupara a Guardialfiera	850,000 »
			<i>Da riportarsi . .</i>	5,140,000 »

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

Segue TABELLA C.

PROVINCIA	OPERA STRADALE			Importo
	Numero	Designazione	Designazione del tronco o tratto	
			<i>Riporto</i> . . .	5,140,000 »
Campobasso	78	Strada dal ponte sul Trigno fra Tufilo e Montemitro per la Buffaloria di S. Felice Slavo, Acquaviva, Larino, Montorio, Montelongo per Rotello a Serra Capriola per accedere alla stazione ferroviaria di Chieti.	Tronco da Acquaviva Colle Croci al Vallone Difesa sulla provinciale 73 . . .	490,000 »
Cosenza	93	Strada dal porto di Cotrone per la Serra di Melissa e Cirò alla stazione di Cariati.	Tronco dal fiume Nicà alla stazione di Cariati	400,000 »
Chieti	97	Strada da sotto Atesa all'Istonia presso San Barnaba di San Buono.	Tronco dalla provinciale Marrucina sotto Atesa alla provinciale Guilmi-Casalbordino . . .	400,000 »
»	99	Strada dalla stazione di S. Valentino alla provinciale di serie fra Casale in Contrada e Pretoro.	Tronco dalla stazione ferroviaria di S. Valentino per Manoppello a Serramonacesca	200,000 »
Cosenza	111	Strada da Cosenza per Aprigliano ed Acqua del Prete alla provinciale Coraci, nazionale Silana presso Acqua del Corvo con diramazione da Aprigliano a Pian del Lago.	Tronco dall'abitato di Cellara alla contrada Cozzarelle . . .	480,000 »
»	118	Strada litoranea Tirrena, da Sapri al confine di Catanzaro.	Tronco da Scalea al fiume Cirella . . . Tratto dalla comunale di Bonifati a Capo Bonifati . . . Tronco da Amantea al torrente Torbido	2,300,000 »
Napoli	172	Strada da Castellammare per Gragnano, Pimonte ed Agerola all'incontro della provinciale Amalfi-Positano-Meta.	Tronco da Agerola al confine con la provincia di Salerno .	70,000 »
Salerno	172	Id.	Tronco dal confine tra le due provincie di Napoli e Salerno all'incontro della provinciale Amalfi Positano Meta . . .	1,320,000 »
»	»	Imprevisti e maggiori spese per le suindicate opere e per quelle comprese nella tabella annessa alla legge 3 luglio 1902, n. 297.	1,000,000 »
»	»	Indennità di trasferta ed assegni mensili al personale del Genio civile ed a quello straordinario addetto alle opere sopraindicate.	200,000 »
				<u>12,000,000 »</u>

(Approvato).

Art. 7.

È autorizzata la spesa di L. 7,900,000, in aumento alle assegnazioni precedentemente approvate, per contributi dello Stato, alle opere stradali provinciali dipendenti dalla legge 23 luglio 1881, n. 333, elenco III, e indicate nella tabella *D* annessa alla presente legge, che si eseguono a cura delle provincie, fermo rima-

nendo l'obbligo delle Amministrazioni provinciali di iscrivere altrettanta somma nei loro bilanci.

Al pagamento della suddetta somma di lire 7,900,000, quale concorso dello Stato in ragione del 50 per cento della spesa, sarà provveduto col fondo di L. 12,250,000 stabilito nella tabella annessa alla legge 3 luglio 1902, n. 297.

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

TABELLA D

**Costruzione di opere stradali provinciali dipendenti dalla legge 23 luglio 1881, n. 333, elenco III,
che si eseguono a cura delle Provincie.**

PROVINCIA	OPERA STRADALE		Importo della maggiore spesa
	Numero	Designazione	
Alessandria	3	Da Castel d'Annone a Nizza Monferrato per Rocchetta Tanaro, Cortiglionone e Incisa Belbo	40,000
Alessandria e Genova	8	Strada da Spigno a Pareto e Mioglia	100,000
Ancona	11	Strada fra Chiaravalle ed Osimo.	70,000
Aquila	13	Strada di Scanno - Da Solmona per Bugnara Anversa, Villago e Scanno a Villetta Barrea	90,000
Aquila e Chieti	17	Strada dalla Pescara-Popoli, presso la stazione di S. Valentino, all'incontro della Solmona-Campo di Giove in direzione di Pacentro	60,000
Arezzo e Pesaro	22	Strada da presso Badia Tedalda sulla provinciale Sestinese, pel Marecchia a Mercatino di Talamello, sulla provinciale Feltresca	430,000
Ascoli	25	Strada di Val d'Aso, dalla provinciale Appennina presso Comunanza alla stazione ferroviaria di Pedaso, con ponte sull'Aso	315,000
Avellino	28	Strada Calore-Ofanto	5,000
Bergamo e Milano	37	Strada dalla provinciale Milano-Bergamo alla ferrovia di Monza, con ponte sull'Adda a Trezzo.	60,000
Bologna e Modena	40	Strada da Montefiorino, per Lama, Sestola e Fanano a Porretta, con diramazione da Sestola a Pieve Pelago	840,000
Bologna e Modena	42	Strada Zocca-Vergato	90,000
Bologna, Parma, Piacenza e Reggio Emilia	43	Allargamento di ponti alla strada Emilia per renderli corrispondenti alle esigenze del traffico e del servizio militare	60,000
Cagliari	52	Strada da S. Andrea Frius all'approdo di Muravera	10,000
Caltanissetta e Palermo	69	Strada dalla nazionale Termini-Taormina, presso Scalfani per Valle d'Olmo, alla provinciale Messina-Montagne	320,000
Catanzaro	88	Strada dalla nazionale delle Calabrie n. 36 all'incontro della strada di Curinga nei pressi di Maida, Borgia, San Floro e Catanzaro	5,000
Catanzaro	91	Strada da Catanzaro a Pentone nel mandamento di Taverna	45,000
Catanzaro	93	Strada dal porto di Cotrone, per la Serra di Melissa e Cirò alla stazione di Cariati	15,000
Catanzaro e Cosenza	94	Strada da Nocera per San Mango Martirano, Conflenti Motta Santa Lucia, Pedivigliano, Scigliano e Carpanzano alla nazionale delle Calabrie	100,000
		<i>Da riportarsi</i>	2,655,000

LEGISLATURA XXI - 2ª SESSIONE 1902-904 - DISCUSSIONI - TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

Segue TABELLA D.

PROVINCIA	OPERA STRADALE		Importo della maggiore spesa
	Numero	Designazione	
		<i>Riporto</i> . . .	2,655,000
Chieti	96	Ponte sul Sangro, sulla provinciale Chieti-Atessa e strada da presso Atessa a Cupello	175,000
Chieti	100	Strada da presso Palena all'Istonia presso il ponte sul Sente e dal ponte sul Sente alla Crocetta di Colle di Mezzo sulla Perano Castiglione	740,000
Chieti	102	Strada Adriatica da Pescara all'innesto colla strada del Trigno	840,000
Como	103	Strada detta Regina da Como alla nazionale per Chiavenna (tronchi da costruire)	955,000
Como	105	Tronco da Osteno a Porlezza	450,000
Como	106	Strada da Porlezza ad Oria	260,000
Como	107	Strada da Laveno a Pino e tronco da Dizzasco a Laino	935,000
Como	108	Strada da Taceno a Bellano	480,000
Como	109	Strada da Varese a Luvino	60,000
Cosenza	110	Strada dalla Marina di Cetraro nei pressi di Fagnano e di Rogiano e la stazione di Tarsia alla nazionale presso Spezzano Albanese	185,000
Cosenza	114	Strada da Coraci sulla nazionale per Scigliano, pressi di Altilia, Malito, Grimaldi, Ajello e Serra d' Ajello alla ferrovia Eboli-Reggio	590,000
Cosenza	115	Strada dalla stazione ferroviaria Rende San Fili passando per San Pietro e Castiglione, alla nazionale Silana	50,000
Cosenza	116	Strada dalla provinciale presso Cropalati alla stazione ferroviaria Mirto-Crosia	5,000
Cosenza	117	Strada dalla provinciale Rotonda-Valsinni nei pressi di Oriolo alla stazione di Amendolara	305,000
Firenze	126	Strada di Valle di Bisenzio da Prato al confine di Bologna verso Castiglione dei Pepoli (tronchi da costruire)	300,000
Lucca e Pisa	127	Strada da Altopascio a Bientina con diramazione alla provinciale del Tiglio	245,000
Firenze e Pisa	129	Strada Volterrana per i pressi di Vicarello e Villamagna al Castagno	35,000
Forlì e Pesaro	136	Da Sogliano al confine provinciale di Pesaro nel luogo detto Siepi, e da esso alla provinciale del Marecchia in provincia di Pesaro	185,000
Forlì e Pesaro	137	Prolungamento della strada dell'alto e basso Montefeltro Sant' Agata Feltria e a Sarsina fino all'incontro della strada provinciale della Valle del Savio	45,000
Genova	141	Dalla provinciale Albenga-Castelvecchio a Calizzano	50,000
		<i>Da riportarsi</i> . . .	9,545,000

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

Segue TABELLA D.

PROVINCIA	OPERA STRADALE		Importo della maggiore spesa
	Numero	Designazione	
		<i>Riporto</i> . . .	9,945,000
Genova e Parma.	145	Strada da Borgonovo per Val di Vara a Bedonia . .	385,000
Genova e Piacenza	146	Strada da Borzonasca per Santo Stefano d' Aveto e per la Valle di Nore a Bettola e a Ponte dell' Oglio . .	730,000
Milano e Novara.	168	Strada da Oleggio a Gallarate, con ponte sul Ticino a Tornavento	30,000
Novara	173	Strada da Oleggio a Buronzo passando per Arborio con ponte sulla Sesia	175,000
Novara	175	Strada delle Cento Valli, da Santa Maria Maggiore per Crana al confine svizzero presso Locarno	340,000
Palermo	180	Strada da Collesano alla nazionale Termini-Taormina pei pressi di Polizzi.	755,000
Parma	184	Strada da Parma alla foce del Cedra con tronco comune colla provinciale Reggiana di Val d' Enza n. 161, dal ponte sull' Enza presso Vetto sino all' altro ponte sull' Enza presso la foce del Cedra	670,000
Parma	185	Strada da Pellegrino Parmense alla provinciale di Val di Ceno.	300,000
Parma e Piacenza	188	Strada di Val di Ceno da Fornovo a Varano Melegari Varzj e Bardi	955,000
Pavia	191	Strada di congiunzione delle Valli della Trebbia e della Staffora pel Valico del Brallo	85,000
Perugia	194	Strada di Valnerina da Ferentillo a Scheggino . . .	30,000
Aquila e Perugia	195	Strada detta Casciana per Monteleone; tronco dalla Forca di Ocosce per il villaggio di Ruscio a Leonessa	15,000
Perugia	196	Strada provinciale detta Valfabbrica; tratto dal ponte a Risacco a Casa Castalda	15,000
Perugia	199	Strada Amerina da Guardea al ponte sul Tevere, compreso il ponte	460,000
Perugia	200	Strada Tancia, dall' Edicola di Monte San Giovanni a Poggio Mirteto	55,000
Aquila e Perugia	201	Strada del Turano e di Fontecerro	200,000
Pesaro	206	Strada dell'Alto e Basso Montefeltro	65,000
Reggio Calabria	220	Completamento della strada dalla marina di Gioiosa a Mammola e Catalisano a Grotteria, e da Limina per Giffone e Galatro alla provinciale Laureana-Radicena e Melicucco-Rosarno	45,000
Teramo	237	Prolungamento della provinciale di serie Capestrano-Forca di Penne, sino alla provinciale Loreto-Aprutino-Penne	20,000
		<i>Da riportarsi</i> . . .	14,875,000

LEGISLATURA XXI — 2^a SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

Segue TABELLA D.

PROVINCIA	OPERA STRADALE		Importo della maggiore spesa
	Numero	Designazione	
		<i>Riporto . . .</i>	14,875,000
Torino	240	Strada da Ponte San-Martin a Gressoney-la-Trinité nella Valle del Lys	200,000
Udine	242	Strada Spilimbergo-Maniago con un nuovo ponte sul torrente Meduna	150,000
—	—	Imprevisti e maggiori spese per le suindicate opere e per le altre autorizzate dalla legge 23 luglio 1881, n. 333, elenco III, che si eseguono a cura delle provincie	575,000
			15,800,000

(Approvato).

Art. 8.

Gli stanziamenti da iscriversi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici saranno determinati, per il quadriennio finanziario dal 1904-905 al 1907-908, in conformità della tabella *E* annessa alla presente legge.

Con la legge di approvazione del bilancio, la spesa indicata per ciascuna categoria di o-

pere nella detta tabella *E* sarà annualmente ripartita in distinti capitoli fra le varie opere della stessa categoria.

Con altra legge sarà provveduto alla ripartizione degli stanziamenti da farsi negli esercizi successivi al 1907-908, tanto per le spese autorizzate dalle leggi precedenti, quanto per quelle autorizzate dalla presente legge.

LEGISLATURA XXI - 2ª SESSIONE 1902-904 - DISCUSSIONI - TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

TABELLA E.

Ripartizione delle somme da stanziare nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici durante il quadriennio finanziario dal 1904-905 al 1907-908.

Numero d'ordine	INDICAZIONE DELLE OPERE	SOMME DA STANZIARE nel bilancio dell'esercizio finanziario			
		1904-905	1905-906	1906-907	1907-908
I	Spese generali:				
	a) Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi . . .	240	240	240	240
	b) Interessi da pagarsi alla Cassa dei depositi e prestiti sul conto corrente istituito in applicazione della legge 28 dicembre 1902, n. 547, per l'esecuzione anticipata di lavori stradali, e di bonifica approvati da leggi dello Stato	110,000	190,000	290,000	290,000
	c) Assegni mensili (per la parte che non viene prelevata dalle opere) al personale aggiunto del Ministero e del genio civile ed a quello straordinario ed avventizio - Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al detto personale	240,000	240,000	240,000	240,000
	d) Indennità di residenza in Roma al personale aggiunto del Ministero e del genio civile	28,500	28,500	28,500	28,500
		378,740	458,740	558,740	558,740
II	Opere in Roma:				
	a) Isolamento del palazzo Madama in cui ha sede il Senato del Regno (Articolo 1, lett. a, della presente legge)	160,000	90,000	»	»
	b) Costruzione di una nuova Aula per la Camera dei deputati e sistemazione del palazzo di Montecitorio (Articolo 1, lettera b, della presente legge)	1,000,000	1,000,000	2,000,000	2,000,000
	c) Lavori di sistemazione del Tevere (Legge 2 luglio 1890, n. 6936 modificata dalle leggi 30 dicembre 1892, n. 734; 7 giugno 1894, n. 221; 14 gennaio 1897, n. 12; 25 febbraio 1900, n. 56 e 27 dicembre 1903, n. 514).	900,000	1,700,000	1,700,000	1,700,000
	d) Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno (Leggi 14 maggio 1881, n. 209 e 20 luglio 1890, n. 6980)	2,500,000	2,500,000	2,500,000	2,500,000
	e) Anticipazione al comune di Roma sulle ultime annualità del concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno (Leggi 7 luglio 1901, n. 333 e 7 luglio 1902, n. 306).	2,500,000	2,500,000	2,500,000	»
	f) Prosecuzione della via Cavour e sistemazione di piazza Venezia (Leggi 20 luglio 1890, n. 6980; 6 agosto 1893, n. 458; 25 febbraio 1900, n. 56 e 27 dicembre 1903, n. 514)	200,000	400,000	500,000	500,000
	g) Costruzione del ponte Vittorio Emanuele sul Tevere in Roma e dei relativi accessi (Art. 5 della legge 6 agosto 1893, n. 458).	»	»	»	500,000
	h) Costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (Leggi 20 luglio 1890, n. 6980; 28 giugno 1892, n. 299; 6 agosto 1893, n. 458; 14 gennaio 1897, n. 12; 25 febbraio 1900, n. 56; 7 luglio 1901, n. 332; 7 luglio 1901, n. 333 e 27 dicembre 1903, n. 514).	1,000,000	»	»	»
	i) Idem. - Art. 1, lett. c, della presente legge.	200,000	1,700,000	2,000,000	1,000,000
	k) Prosecuzione dei lavori del monumento nazionale al Re Vittorio Emanuele II (Art. 1, lett. d, della presente legge)	»	1,000,000	1,000,000	1,000,000
		8,460,000	10,890,000	12,200,000	9,200,000

LEGISLATURA XXI - 2ª SESSIONE 1902 904 - DISCUSSIONI - TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

Segue TABELLA E.

Numero d'ordine	INDICAZIONE DELLE OPERE	SOMME DA STANZIARE nel bilancio dell'esercizio finanziario			
		1904-905	1905-906	1906-907	1907-908
III	Opere varie:				
	a) Ampliamento, sistemazione e arredamento dell'Università di Napoli e degli Istituti dipendenti (Legge 30 luglio 1896, n. 339)	450,000	450,000	»	»
	b) Idem. - Articolo 1, lettera e, della presente legge	»	500,000	1,000,000	1,200,000
	c) Contributo dello Stato nel pagamento dell'annualità del mutuo concesso dalla Cassa dei Depositi e prestiti al comune di Accerenza (Articoli 2 e 3 della legge 7 luglio 1901, n. 325)	880	880	800	880
	d) Contributo dello Stato nel pagamento dell'annualità del mutuo concesso dalla Cassa dei Depositi e prestiti ai comuni di Roscigno, Colliano ed Aliano (Articolo 3 della legge 7 luglio 1902, n. 301)	4,310	4,310	4,310	4,310
		455,190	955,190	1,005,190	1,205,190
IV	Strade:				
	a) Lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali di un importo non superiore lire 30,000, iscritti in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale	400,000	»	»	»
	b) Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali (Articolo 1, lettera c, della legge 25 febbraio 1900, n. 56 e legge 27 dicembre 1903, n. 514).	938,700	»	»	»
	c) Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali (Articolo 1, lettera f, della presente legge)	200,000	700,000	700,000	700,000
	d) Costruzione di strade nazionali e provinciali (Legge 3 luglio 1902, n. 297 e articolo 6 della presente legge)	3,500,000	4,000,000	4,400,000	4,500,000
	e) Sussidi alle provincie ed ai comuni per opere di difesa delle strade provinciali e comunali contro le frane (Articolo 1, lettera g, e articolo 3 della presente legge)	300,000	500,000	600,000	600,000
	f) Sussidi per opere di difesa degli abitati contro le frane (Articolo 1, lettera h e articolo 4 della presente legge)	200,000	200,000	300,000	300,000
	g) Sussidi per l'impianto e l'esercizio di linee di automobili in servizio pubblico fra località non congiunte da ferrovie o da tranvie (Articolo 1, lettera i e articolo 5 della presente legge)	100,000	100,000	100,000	100,000
	h) Sussidi ai comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie e di accesso alle stazioni ferroviarie o all'approdo di piroscafi postali (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613; 12 giugno 1892, n. 267; 19 luglio 1894, n. 338; e 8 luglio 1903, n. 312)	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000
	i) Sussidi ai comuni per le opere di difesa degli abitati contro le frane	30,000	»	»	»
		7,168,700	7,000,000	7,600,000	7,700,000

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

segue TABELLA E.

Numero d'ordine	INDICAZIONE DELLE OPERE	SOMME DA STANZIARE nel bilancio dell'esercizio finanziario			
		1904-905	1905-906	1906-907	1907-908
V	Acque:				
	a) Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria in conseguenza di piene (Leggi 24 luglio 1887, n. 4805; 26 giugno 1898, n. 231; 19 giugno 1902, n. 225 e 27 dicembre 1903, n. 514)	1,340,000	750,000	»	»
	b) Completamento della sistemazione del fiume Reno e suoi influenti, del Gorzone, Brenta-Bacchiglione, e dell'Aterno e Saggittario (Leggi 6 agosto 1893, n. 455, 19 giugno 1902, n. 225 e 8 luglio 1903, n. 335)	400,000	500,000	»	»
	c) Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 2ª categoria (Legge 19 giugno 1902, n. 225)	1,500,000	»	»	»
	d) Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 2ª categoria (Articolo 1, lettera k, della presente legge)	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
	e) Concorsi e sussidi dello Stato per le opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria e per le opere necessarie a difendere gli abitati contro le frane (Articoli 19 e 21 della legge 7 luglio 1902, n. 304)	350,000	400,000	500,000	500,000
	f) Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale	30,000	»	»	»
		4,620,000	2,650,000	1,500,000	1,500,000
VI	Spese comuni ad acque e strade:				
	a) Riparazioni dei danni cagionati dalle alluvioni e frane dell'ultimo trimestre del 1899, dell'anno 1900 e del primo semestre del 1901 (Leggi 1º aprile 1900, n. 121 e 7 luglio 1901, n. 341)	200,000	100,000	»	»
	b) Sussidi alle provincie, ai comuni ed ai consorzi per il ripristino delle opere pubbliche danneggiate dalle alluvioni e frane del 1900 e del primo semestre del 1901 (Stanziamiento suppletivo a quello autorizzato dalla legge 7 luglio 1901, n. 341) (Articolo 4 della legge 8 luglio 1903, n. 311)	100,000	200,000	»	»
	c) Provvedimenti a favore dei danneggiati dalle alluvioni e piene del secondo semestre del 1901 (Legge 3 luglio 1902, n. 298)	185,000	»	»	»
	d) Riparazione dei danni cagionati alle opere dello Stato dalle alluvioni e frane del secondo semestre del 1902 (Articolo 1 della legge 8 luglio 1903, n. 311)	250,000	»	»	»
	e) Sussidi alle provincie, ai comuni ed ai consorzi per il ripristino delle opere pubbliche danneggiate dalle alluvioni e frane del secondo semestre del 1902 (Articolo 2 della legge 8 luglio 1903, n. 311)	150,000	250,000	»	»
		885 000	550,000	»	»

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

Segue TABELLA E.

Numero d'ordine	INDICAZIONE DELLE OPERE	SOMME DA STANZIARE nel bilancio dell'esercizio finanziario			
		1904-905	1905-906	1906-907	1907-908
VII	Bonifiche:				
	a) Spese per opere di bonifica stabilite dalle tabelle I, II, III e IV annesse al testo unico della legge approvato con Regio decreto 22 marzo 1900, n. 195 e modificato con la legge 8 luglio 1903, n. 335	10,343,057	10,343,057	10,543,057	10,543,057
	b) Spese per nuove opere di bonifica dichiarate di 1ª categoria in base all'art. 64 del testo unico della legge approvato con Regio decreto 22 marzo 1900, n. 195 (Legge 7 luglio 1902, n. 333)	1,666,600	1,666,600	1,666,600	1,666,600
	c) Retribuzione ai condannati impiegati nella costruzione delle strade obbligatorie dell'Agro romano (Art. 21 della legge 13 dicembre 1903, n. 474)	25,000	25,000	25,000	25,000
		12,034,657	12,034,657	12,234,657	12,234,657
VIII	Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna:				
	(Leggi 2 agosto 1897, n. 382 e 28 luglio 1902, n. 342)	337,500	337,500	337,500	537,500
IX	Acquedotto pugliese:				
	Costruzione ed esercizio dell'Acquedotto pugliese (Legge 26 giugno 1902, n. 245)	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
	Opere di rimboschimento del bacino idrologico del Sele e spese accessorie inerenti alla tutela della silvicoltura nel bacino medesimo (Art. 18 della legge 26 giugno 1902, n. 245).	100,000	100,000	100,000	100,000
		1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000
X	Opere nella provincia di Basilicata	»	1,000,000	1,700,000	2,300,000
XI	Porti, spiagge, fari e fanali:				
	a) Nuove opere urgenti nel porto e nelle stazioni ferroviarie di Genova (Legge 2 agosto 1897, n. 349)	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
	b) Costruzione di nuove opere marittime e lacuali (Leggi 14 luglio 1889, n. 6280; 17 giugno 1892, n. 279; 17 giugno 1892, n. 281, e 27 dicembre 1903, n. 514)	4,100,000	3,300,000	3,300,000	2,500,000
	c) Nuove opere marittime (Articolo 1, lettera d, della legge 25 febbraio 1900, n. 56, e legge 27 dicembre 1903, n. 514)	1,500,000	1,500,000	1,800,000	1,800,000
	d) Porto di Villa San Giovanni - Difesa della spiaggia, robustamento del molo ed opere portuali accessorie nonchè ferroviarie riguardanti l'approdo dei <i>ferry-boats</i> ed altre accessorie (Legge 20 giugno 1901, n. 292)	315,000	335,000	»	»
	e) Nuove opere marittime in diversi porti del Regno (Legge 13 marzo 1904, n. 102)	800,000	1,800,000	1,800,000	1,800,000
	<i>Da riportarsi L.</i>	7,715,000	7,935,000	7,900,000	7,100,000

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

segue TABELLA E.

Numero d ordine	INDICAZIONE DELLE OPERE	SOMME DA STANZIARE nel bilancio dell'esercizio finanziario			
		1904-905	1905-906	1906-907	1907-998
	<i>Riporto L</i>	7,715,000	7,935,000	7,900,000	7,100,000
	f) Spese per lavori marittimi di importo non superiore a lire 30,000 iscritti in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale	300,000	»	»	»
		8,015,000	7,935,000	7,900,000	7,100,000
XII	Strade ferrate:				
	a) Spese diverse	895,300	895,300	895,300	895,300
	b) Costruzione di strade ferrate complementari (Legge 27 giugno 1897, n. 228, modificata dalle leggi 25 febbraio 1900, n. 56; 20 giugno 1901, n. 293 e 22 giugno 1902, n. 199)	per memoria	per memoria	per memoria	per memoria
	c) Concorso dello Stato nelle spese a carico delle casse per gli aumenti patrimoniali (Legge 25 febbraio 1900, n. 56)	5,000,000	»	»	»
	d) Costruzione della ferrovia da Domodossola ad Iselle (Articolo 2 della legge 20 luglio 1900, n. 268)	4,262,000	4,262,000	»	»
	e) Allacciamento diretto fra il porto di Genova e le due linee dei Giovi ed impianto di un parco per deposito di vagoni presso Rivarolo (Legge 20 giugno 1901, n. 293)	3,200,000	1,800,000	»	»
	f) Sovvenzioni per concessioni delle ferrovie complementari di cui agli articoli 1 e 6 della legge 4 dicembre 1902, n. 506	per memoria	per memoria	per memoria	per memoria
	g) Sovvenzioni per concessioni delle ferrovie complementari di cui agli articoli 7 e 10 della legge 4 dicembre 1902, n. 506	»	per memoria	per memoria	per memoria
	h) Costruzione in stazione di Domodossola o d'Iselle dei locali ed alloggi da porsi a disposizione delle Amministrazioni Svizzere, e impianto del servizio di trazione nella stazione di Iselle (Legge 8 luglio 1903, n. 310)	66,666	466,668	»	»
	i) Costruzione del tronco ferroviario di congiunzione della stazione di Trastevere con la linea Roma-Pisa e quindi con la stazione centrale di Termini (Legge 24 dicembre 1903, n. 501)	200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000
	k) Completamento della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia (Articolo 1, lettera l, della presente legge	»	1,000,000	3,000,000	4,000,000
	l) Costruzione del tronco dal fiume Amaseno a Formia che fa parte della ferrovia direttissima Roma-Napoli e serve pure a congiungere le linee Velletri-Terracina e Gaeta-Sparanise (Articolo 1, lettera m, della presente legge)	»	1,000,000	3,000,000	4,000,000
		13,623,966	10,623,968	8,095,300	10,095,000
XIII	Assegnazione per un fondo di riserva per maggiori stanziamenti relativi a spese autorizzate da leggi precedenti o dalla presente legge, e per eventuali nuove spese da autorizzarsi con legge di bilancio per somme non eccedenti lire 30,000, e con leggi speciali per somme superiori.	846,700	4,464,945	5,768,613	6,468,613

LEGISLATURA XXI — 2^a SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

Segue TABELLA E.

Numero d'ordine	INDICAZIONE DELLE OPERE	SOMME DA STANZIARE nel bilancio dell'esercizio finanziario			
		1904-905	1905-906	1906-907	1907-908
RIEPILOGO					
I	Spese generali	378,740	458,740	558,740	558,740
II	Opere in Roma	8,460,000	10,890,000	12,200,000	9,200,000
III	Opere varie	455,190	955,190	1,005,190	1,205,190
IV	Strade	7,168,700	7,000,000	7,600,000	7,700,000
V	Acque	4,620,000	2,650,000	1,500,000	1,500,000
VI	Spese comuni ad acque e strade	885,000	550,000	»	»
VII	Bonifiche	12,034,657	12,034,657	12,234,657	12,234,657
VIII	Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna	337,500	337,500	337,500	537,500
IX	Acquedotto pugliese	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000
X	Opere nella provincia di Basilicata	»	1,000,000	1,700,000	2,300,000
XI	Porti, spiagge, fari e fanali	8,015,000	7,935,000	7,900,000	7,100,000
XII	Strade ferrate	13,623,966	10,623,968	8,095,300	10,095,300
		57,078,753	55,535,055	54,231,387	53,531,387
XIII	Assegnazione per un fondo di riserva	846,700	4,464,945	5,768,613	6,468,613
		57,925,453	60,000,000	60,000,000	60,000,000

MEZZANOTTE, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEZZANOTTE, *relatore*. Anche qui avrei avuto bisogno di svolgere a lungo le considerazioni accennate nella relazione; ma, tenendo conto dell'ora in cui siamo, e delle giuste esortazioni rivolteci dall'egregio nostro Presidente, mi limito a fare la solita domanda all'onor. ministro dei lavori pubblici, segnatamente per quanto riguarda le Calabrie e gli Abruzzi.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ed io fo la stessa risposta soddisfacente alla Commissione permanente di finanze. (*Ilarità*).

PRESIDENTE. Metto quindi ai voti l'art. 8 testè letto. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 9.

È assegnata la complessiva somma di lire 17,548,871 quale fondo di riserva da iscriversi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, in ragione di lire 846,700 per l'esercizio 1904-905, di L. 4,464,945 per l'esercizio 1905-906 di L. 5,768,613 per l'esercizio 1906-907 e di L. 6,468,613 per l'esercizio 1907-908.

Nei limiti del detto fondo di riserva si potrà provvedere:

a) ad aumentare, con la legge di approvazione del bilancio di previsione o del bilancio di assestamento, entro i limiti delle somme stabilite dalle leggi precedenti o dalla presente legge, gli stanziamenti per le opere già autorizzate;

b) ad eventuali nuove spese da autorizzarsi con la legge di approvazione del bilancio di previsione per somme non eccedenti L. 30,000, e con leggi speciali per somme superiori.

La quota del fondo di riserva che non sia stata impiegata in un esercizio, sarà portata in aumento del fondo di riserva dell'esercizio successivo.

(Approvato).

Art. 10.

All'art. 22 della legge 7 luglio 1902, n. 304, è aggiunta la seguente disposizione:

Eguale facoltà potrà essere data al comune od ai comuni interessati in opere di terza categoria.

In tal caso, fermo restando il contributo provinciale, il comune od i comuni interessati dovranno addossarsi l'onere dei contributi posti a carico dei proprietari o possessori interessati e quello della successiva manutenzione.

(Approvato).

Prego ora il senatore, segretario, Di San Giuseppe di dar lettura della Convenzione 6 giugno 1904 e della quale è cenno nel comma 1) dell'articolo 1.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, legge:

CONVENTION.

Sa Majesté le Roi d'Italie et le Président de la République française, reconnaissant l'utilité d'établir des communications plus directes par voie ferrée entre Coni et Nice et entre Coni et Vintimille en suivant la vallée de la Roya, pour donner satisfaction aux vœux exprimés par les populations intéressées des deux pays, ont résolu de régler par une Convention les conditions générales suivant lesquelles ces nouvelles voies ferrées seront construites et exploitées. A cet effet ils ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE:

Son Excellence M. Giovanni Giolitti, Président du Conseil des Ministres, Son Ministre de l'Intérieur; Son Excellence M. Tommaso Tittoni, Son Ministre des Affaires étrangères; Son Excellence M. Francesco Tedesco, Son Ministre des Travaux publics;

M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE:

Son Excellence M. Camille Barrère, Ambassadeur de France près Sa Majesté le Roi d'Italie; M. Denis Pérouse, Inspecteur général des ponts et chaussées, Directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics; lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les dispositions suivantes:

Article 1^{er}.

Les Hautes Parties contractantes sont d'accord pour établir une nouvelle communication entre les réseaux de chemins de fer des deux pays au moyen d'une voie ferrée qui, traver-

sant les territoires respectifs dans la vallée de la Roya, reliera Coni avec Vintimille et avec Nice par Sospel.

Article 2.

Le Chemin de fer, objet de la présente Convention, comprendra les sections suivantes:

1^o la section sur territoire italien entre la station de Vievola et la frontière nord italo-française dans la vallée de la Roya :

2^o la section sur territoire français entre les deux frontières italo-françaises nord et sud ;

3^o la section qui, se détachant de la précédente à Breil, traverse le territoire italien en souterrain sous le mont Grazian et se continue sur le territoire français jusqu'à Nice par Sospel ;

4^o la section sur territoire italien entre la frontière sud italo-française et la station de Vintimille.

Les points de raccordement des sections sus-indiquées de la voie ferrée, à la frontière nord et à la frontière sud italo-françaises, seront fixés d'un commun accord.

Article 3.

Chaque Gouvernement s'engage à assurer la construction des sections situées sur son territoire (le souterrain établi sous le mont Grazian étant considéré comme entièrement situé sur le territoire français), de telle façon que toutes les sections soient mises en exploitation en même temps, et dans un délai maximum de huit années à courir de l'échange des ratifications de la présente Convention.

Ces sections seront construites à écartement normal, sans obligation de prévoir la construction de la 2^o voie.

Article 4.

Le chemin de fer, objet de la présente Convention, sera considéré comme voie internationale ouverte, pour les deux pays, à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises non prohibées, comme aussi au transport des voyageurs, sans distinction de jours fériés et de fêtes.

Article 5.

Les prescriptions relatives à l'unité technique internationale en matière de chemins de fer seront rigoureusement observées dans les sections à établir sur les territoires des deux pays.

Article 6.

Les deux Gouvernements se communiqueront réciproquement les rapports périodiques sur la marche et sur l'état d'avancement des travaux des sections de voie ferrée à construire sur leurs territoires respectifs.

Article 7.

L'exploitation du chemin de fer sera réglée de la façon suivante:

Chaque Gouvernement établira ses gares de douane sur son propre territoire.

Chaque Gouvernement assurera l'exploitation des sections situées sur son territoire (le souterrain établi sous le mont Grazian étant considéré comme entièrement situé sur le territoire français).

Toutefois le Gouvernement français autorise le Gouvernement italien à faire continuer en territoire français les trains transitant d'une frontière à l'autre. De son côté le Gouvernement italien s'engage à admettre dans ces trains les rames de voitures à voyageurs et de wagons à marchandises composant les trains en provenance ou à destination de la section de Breil à Nice, de façon à assurer la continuité du service entre les sections françaises et Coni sans imposer aux voyageurs un transbordement à Breil.

Les trains transitant entre les deux frontières devront assurer d'une façon satisfaisante le service des sections françaises et réduire, dans toute la mesure du possible, les stationnements aux points de jonction ou d'échange.

A cet effet, les points d'arrêt et les horaires de ces trains sur le territoire français seront arrêtés par le Gouvernement français d'accord avec le Gouvernement italien.

Si les trains transitant entre les deux frontières ne suffisent pas à assurer le service des sections françaises, le Gouvernement français aura le droit de faire circuler les trains supplémentaires reconnus nécessaires jusqu'à la gare d'échange de San Dalmazzo, avec leur personnel et leur matériel.

Article 8.

Les échanges entre l'exploitation française et l'exploitation italienne auront lieu à la gare de San Dalmazzo, pour le trafic à destination ou en provenance de cette gare et de au-delà vers le nord. L'exploitation française aura en gare de San Dalmazzo le personnel nécessaire à cet effet; cette gare devra être munie des installations nécessaires pour le service des deux administrations exploitantes. Les autres échanges auront lieu en gare de Breil, par l'intermédiaire du personnel de la gare et des agents des trains de la ligne de Coni à Vintimille.

Article 9.

Sauf dans le cas prévu par le dernier paragraphe de l'article 7, les trains circulant entre San Dalmazzo et Breil seront accompagnés par un double personnel de conducteurs appartenant aux deux nationalités, dont chacun assurera le service sur son territoire. Sur le tronçon compris entre Breil et la frontière sud, le service sera assuré par les conducteurs italiens.

Article 10.

Les recettes afférentes aux parcours effectués sur chaque territoire appartiennent à l'administration qui exploite sur ce territoire. Une Convention spéciale interviendra entre les deux administrations intéressées pour régler les redevances qui pourront être dues comme rémunération des services effectués par chacune d'elles sur le territoire de l'autre.

Article 11.

La tarification applicable aux voyageurs et marchandises transitant sur le territoire français sera celle des tarifs généraux et spéciaux de l'administration française exploitante. Les taxes seront établies d'après la distance réelle séparant les frontières nord et sud.

Dans l'application des tarifs aucun parcours virtuel en augmentation du parcours réel ne sera consenti, quelles que soient les déclivités de la ligne.

Les marchandises passant d'un pays à l'autre par les lignes qui font l'objet de la présente Convention seront acheminées par l'itinéraire correspondant à la taxe la plus réduite, sauf demande contraire de l'expéditeur.

Article 12.

Le nombre des trains comportant des voitures directes de toutes classes de Coni à Nice et de Coni à Vintimille sera de trois par jour au moins dans chaque sens.

Article 13.

Les deux Gouvernements conviennent réciproquement que les formalités occasionnées par la vérification des passeports et par la police des voyageurs seront exercées en appliquant le traitement le plus favorable permis par les lois de chacun des deux pays.

Article 14.

Sur tout le parcours du chemin de fer, il ne sera faite aucune différence entre les habitants des deux Etats, ni en ce qui concerne le mode et le prix des transports, ni en ce qui concerne les délais et le mode d'expédition.

Est accordée au Gouvernement italien la faculté de faire transiter, sur la section française comprise entre les frontières nord et sud, le personnel, les animaux et le matériel militaires, et tous autres objets appartenant à l'administration militaire italienne.

Il est de même accordé au Gouvernement français le droit de faire transiter par Vintimille, dans les mêmes conditions, les transports de même nature.

Les mesures d'exécution relatives à l'application du présent article seront réglées par un accord ultérieur entre les deux Gouvernements.

Article 15.

Les formalités douanières, pour les voyageurs et leurs bagages, et pour les marchandises échangées, soit entre deux gares italiennes en traversant la section française, soit entre deux gares françaises en traversant la section italienne, seront réduites à la plus grande simplicité possible et seront effectuées dans le plus bref délai possible.

A cet effet, les bagages et les marchandises seront régulièrement admis à transiter d'une frontière à l'autre avec exemption de la visite douanière, pourvu que les transports se fassent sous la responsabilité des administrations des chemins de fer, en wagons, en compartiments

de voitures ou en colis isolés, garantis par des plombs ou autres moyens de fermeture douanière.

Article 16.

Le Gouvernement français autorise le libre passage sur son territoire, entre la frontière nord et la frontière sud, des dépêches et valeurs postales déclarées, échangées entre les bureaux italiens et pris en charge par les agents postaux italiens, sans exiger le paiement d'aucun droit de transit et de port et sans aucune bonification pour les valeurs déclarées.

Les redevances à payer par l'administration des postes italiennes à l'administration française exploitante, pour le transport des colis postaux, feront l'objet d'un accord ultérieur.

Les agents postaux italiens dont il est question ci-dessus seront transportés gratuitement.

Article 17.

Les deux Gouvernements italien et français accorderont la transmission gratuite des dépêches télégraphiques relatives au service de la voie ferrée de Coni à Vintimille.

Article 18.

Le Gouvernement italien instituera, dans les stations intermédiaires entre Vievola et la frontière nord et entre Vintimille et la frontière sud française, des postes de vétérinaires chargés de soumettre le bétail en transit sur le territoire français, entre l'une et l'autre des deux frontières, aux visites prescrites par les lois italiennes pour le bétail sourtant du Royaume.

Dans l'une et l'autre directions, le dit bétail devra être transporté dans des wagons fermés et plombés, et il sera interdit de procéder aux opérations d'embarquement et de débarquement durant le transit sur le territoire français.

Le Gouvernement français reconnaît la validité des visites précitées et s'engage à ne pas mettre d'obstacle et à ne pas imposer d'autre mesure sanitaire au bétail italien durant le trajet par chemin de fer sur son propre territoire sur la section entre les frontières nord et sud.

Article 19.

Est réservée à l'accord entre les deux Etats la conclusion des dispositions concernant les

services de la douane, de la poste, du télégraphe et du téléphone, de la police en général et de la police sanitaire pour les deux Etats, en tant qu'il n'ont pas été réglés dans la présente Convention.

Article 20.

Les exploitants des voies ferrées qui font l'objet de la présente Convention ne pourront y employer des individus condamnés pour délits de droit commun et pour contraventions aux lois en matière de douanes.

Il n'est en rien dérogé en ce qui regarde les droits de souveraineté appartenant à chacun des deux Gouvernements sur les parties du chemin de fer situées sur leur territoire respectif.

Il est toutefois entendu que pour la partie du souterrain du mont Grazian située sous le territoire italien, le Gouvernement italien délègue au Gouvernement français ses droits de contrôle sur la voie ferrée et ses droits de police et de justice.

Article 21.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Rome aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et l'ont revêtue de leurs cachets.

Fait, en double exemplaire, à Rome le 6 juin 1904.

(L. S.) GIOVANNI GIOLITTI.

(L. S.) TITTONI.

(L. S.) FRANCESCO TEDESCO.

(L. S.) CAMILE BARRÈRE.

(L. S.) D. PÉROUSE.

PRESIDENTE. Questo disegno di legge insieme al bilancio del Ministero dei lavori pubblici, approvato oggi per alzata e seduta, sarà votato domani a scrutinio segreto.

Avverto che la seduta di domani si aprirà alle ore 14 col seguente ordine del giorno:

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1904-905 (N. 370);

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 GIUGNO 1904

Autorizzazione di spese per diverse opere pubbliche e determinazione degli stanziamenti nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici durante il quadriennio finanziario dal 1904-905 al 1907-908 (N. 362).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1904-905 (N. 390);

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1904-905 (N. 391);

Stato di previsione dell'Entrata per l'esercizio finanziario 1904-905 (N. 393);

Propoga di termini per i riscatti delle strade ferrate meridionali e delle linee Domodossola-Arona e Santhià-Borgomanero-Arona (N. 382).

La seduta è sciolta (ore 18 e 45).

Licenziato per la stampa il 2 luglio 1904 (ore 21)

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.