

## CXLVIII.

## TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1906

## Presidenza del Presidente CANONICO.

**Sommario.** — *Comunicazione del Presidente* — Si discute lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario 1906-907 (N. 397) — Parlano nella discussione generale i senatori Pisa, Vigoni Giulio, Maragliano per fatto personale, ed il ministro dei lavori pubblici, il quale presenta, come conclusione della discussione, un disegno di legge per spese straordinarie per le ferrovie dello Stato e relativi passaggi di fondi — Chiusa la discussione generale, si approvano, senza osservazioni, i capitali del bilancio, meno il 20, 21, 56 e 488, in ordine ai quali fanno raccomandazioni i senatori Casana, Cadolini, Mezzanotte, relatore, Vischi e Di Sambuy, accolte dal ministro dei lavori pubblici — Sono poi approvati, senza osservazione, i riassunti per titoli e categorie, il bilancio di previsione della spesa e dell'entrata delle ferrovie dello Stato, per l'esercizio finanziario 1906-907, e i tre articoli del disegno di legge.

La seduta è aperta alle ore 15.5.

Sono presenti i ministri dei lavori pubblici, della guerra, delle poste e dei telegrafi.

ARRIVABENE, *segretario*, dà lettura del processo verbale della tornata precedente il quale è approvato.

**Comunicazione del Presidente.**

PRESIDENTE. Ho l'onore di annunziare al Senato, che l'illustre nostro collega senatore Carducci, con un biglietto dell'altro giorno, e l'illustre senatore Golgi, con lettera che oggi ricevo da Stoccolma, ringraziano vivamente il Senato per il telegramma che io inviai loro nel giorno in cui essi furono onorati del conferimento del premio Nöbel.

**Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1906-907 » (N. 397).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge: « Stato di pre-

visione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1906-907 ».

Prego il senatore, segretario, Arrivabene di dar lettura del disegno di legge.

ARRIVABENE, *segretario*, legge.

(V. Stampato n. 397).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

L'onor. senatore Pisa ha facoltà di parlare.

PISA. Dopo la discussione così accurata e così pratica di ieri sulle interpellanze sull'esercizio ferroviario, rimasi alquanto esitante oggi se dovessi prendere la parola. Ma poi mi son deciso a parlare per due motivi: per il desiderio che sento di compiere il mio dovere verso la regione a cui appartengo, e anche per qualche mio disaccordo con l'onorevole ministro, disaccordo che si è un po' accentuato dopo il suo discorso così eloquente, così applaudito di ieri.

L'onorevole Gianturco, a cui mi unisce una stima meritata da lungo tempo, ed a cui colgo l'occasione per presentare le mie più sentite felicitazioni, inquantochè alla sua riconosciuta

qualità di giureconsulto esimio, ha mostrato d'accoppiare in breve tempo l'altra dote d'una competenza singolare in materia ferroviaria, (non fa del resto meraviglia a me che ne apprezzi da lunghi anni l'intuito pronto e la grande versatilità d'ingegno): l'onorevole Gianturco, adunque, si trova in disaccordo meco, ciò che già scaturiva da un periodo della sua relazione alla Camera dei deputati sul progetto di legge relativo ai fondi necessari per le nostre ferrovie; oltre a questo disaccordo, che fu ribadito dalle sue dichiarazioni alla Camera, intervenne il discorso di ieri sera, che ancora più accentuò questo disaccordo su di un punto essenziale, tra l'onor. ministro e chi parla.

L'intonazione del discorso dell'onor. Gianturco che mi sembrò, a dire il vero, piuttosto ottimista, riguardo allo stato attuale e passato delle nostre ferrovie, non è conforme del tutto all'opinione prevalente nelle regioni in cui abito, e specialmente in quel triangolo di una importanza eccezionale per il commercio e per le industrie, segnato da Torino, da Genova e da Milano.

L'onorevole Gianturco, se io non erro, concluse col promettere nuovi miglioramenti, ma si sforzò di dimostrare che, tenuto conto dell'aumento grandissimo del traffico, tenuto conto di eventi eccezionali (citò tra gli altri l'esposizione di Milano), tenuto conto di tutto ciò, l'esercizio aveva proceduto abbastanza bene. Ebbene è notorio che a Milano, a Torino e a Genova si nutre un'opinione diametralmente opposta, opinione appoggiata da una serie di fatti purtroppo innegabili. A Milano abbiamo avuto una manifestazione duplice che ha un significato straordinario, una manifestazione da parte degli agenti ferroviari, di coloro cioè che servono le ferrovie, e da parte degli industriali e dei commercianti, da coloro cioè che delle ferrovie si valgono.

Strana concordia d'idee tra gli impiegati ferroviari e tra gli industriali e commercianti che dei loro servizi devono valersi!

Vi è stato un gran *meeting*, come è notorio al Senato, degli agenti ferroviari nel quale si è accentuato il rimarco del disservizio ferroviario, come si chiama oggi il cattivo servizio delle ferrovie con un neologismo; e si è voluto attribuirlo a varie cause, che qui non è il caso di accennare.

Ma si mise in rilievo questo stato di cose deplorabile che veniva a danno del personale medesimo delle ferrovie, costretto per questa irregolarità del servizio ad un aumento di orario non contemplato nei regolamenti e non pagato, e ad un aumento di fatica che il personale ha ragione di deplorare, in quanto che non serve a migliorare il servizio ferroviario, ma al contrario viene come un coefficiente concomitante del suo disordine.

Questo da parte dei lavoratori: da parte poi degli industriali e dei commercianti è notoria la litania di telegrammi, di proteste che ha perseguitato continuamente e anche ultimamente l'onor. mio amico il ministro dei lavori pubblici, e la Direzione generale delle ferrovie. Ora è l'associazione dei cotonieri, ora l'associazione dei produttori dei preparati chimici, e così via via, tanto che farne l'elenco sarebbe troppo lungo. Come fatto saliente, ricordo la Camera di commercio di Milano che rappresenta in sé tutti i rami dell'industria e del commercio, e che deve essere la voce dei loro bisogni, dovendo appunto provvedere a che non siano danneggiati questi grandi interessi. Orbene la Camera di commercio di Milano recentemente votò un ordine del giorno assai chiaro. Io certo non voglio infliggere al Senato la lettura di tutto quell'ordine del giorno che è troppo lungo, ma in esso sono molto significativi uno dei motivati ed una della deliberazioni.

In esso si dice: « La Camera di commercio di Milano non può a meno infine di rilevare che non alla sola deficienza tecnica vi è assoluto bisogno di rimediare, ma altresì al malessere organico, dal quale sembrano affette le ferrovie di Stato, e che è certamente fra le prime cause del deplorato disservizio dello scorso e del presente anno ».

« Invita il Governo e la Direzione generale a rimuovere fermamente le cause organiche che perturbano il nuovo ordinamento ».

Non si può essere più chiari, più incisivi e più espliciti in un ordine del giorno motivato da una grande rappresentanza commerciale, che deve tutelare una massa di rispettabilissimi interessi, non si può essere più incisivi ed espliciti di così. E non basta ancora: per Milano avemmo un evento straordinario che il ministro conosce meglio o al pari di me. Il nostro egregio collega, il senatore Ponti, sin-

daco di Milano, fu obbligato a telegrafare alla Direzione delle ferrovie dello Stato, e non so se abbia telegrafato anche al ministro, per domandare che d'urgenza si provvedesse all'inoltro alla città di Milano del carbon fossile necessario alla illuminazione, perchè Milano era minacciata in questo servizio pubblico di principale importanza.

Mi pare dunque che vi sono dei fatti accaduti a Milano che dimostrano chiaramente la verità del mio asserto, che cioè a Milano si ha un'opinione diversa da quella professata dall'onor. ministro, e che questa opinione si riassume in un malcontento del servizio ferroviario; ed il male, invece di scemare, è andato pur troppo vie più aumentandosi.

Quello che ho detto per Milano, credo che valga per Torino e per Genova, ove, su per giù, come potrebbero affermare i nostri colleghi di quelle regioni, accadono i medesimi fatti; e così abbiamo assistito ad una gragnuola di sollecitazioni, più o meno moderate, al ministro e alla direzione delle ferrovie, per ottenere rimedio a continui inconvenienti. A Genova ed in altri luoghi si è perfino minacciata la serrata, e qualche volta in modo parziale si è fatta. Rimedio peggiore del male, perchè, se si può sfogare il movimento delle mercanzie nei porti coi mezzi a disposizione, tanto peggio accade sospendendo immediatamente ogni e qualunque operazione; ma a tal punto era giunta l'exasperazione sia dei commercianti, sia degli industriali e sia anche degli operai medesimi, notate, che si pervenne a minacciare perfino questa misura di serrata, misura propriamente illogica, che, in ogni caso, qui dichiaro apertamente di disapprovare. Il fatto sta però che, come dicevo, il male ci fu e andò sempre più aggravandosi, andò aggravandosi al punto che, come sa il Senato e mi insegna il signor ministro, vi furono perfino numerosi stabilimenti che dovettero sospendere il lavoro e mettere sul lastrico, sia pure per pochi giorni, le loro maestranze, con quanto danno per questi miseri lavoratori e quanto pericolo anche per il pubblico, non è da discutere, perchè gente che lavora tutto l'anno e che lavora per vivere, che si vede messa alla porta dai padroni i quali dicono che non possono dar lavoro perchè le ferrovie non portano le materie prime, perchè le ferrovie non portano il combustibile,

non deve certo sentirsi animata dai migliori sentimenti verso l'ente Governo d'Italia.

Ma l'onor. ministro, nella chiusa del suo discorso di ieri, accennò esplicitamente, in risposta al senatore Maragliano credo, che l'esposizione di Milano danneggiò enormemente Genova, danneggiò nel principal modo il traffico di Genova nei rapporti ferroviari, e aggiunse parole gentili per l'esposizione di Milano delle quali personalmente lo ringrazio, aggiunse cioè che era ben lieto però di avere assecondato alcune facilitazioni, perchè sapeva di aver compiuto opera patriottica trattandosi di un evento ridonato a gloria della Nazione. Mi permetta l'onor. ministro di dissentire se non in tutto in gran parte anche da questa sua affermazione come testimone locale. Sta bene che l'esposizione di Milano ha provocato questo movimento straordinario. È verissimo il numero grande dei treni viaggiatori da lui citati, è verissimo anche il movimento al principio dell'esposizione, movimento straordinario per condurre le merci, ed il movimento che succederà ora per sgombrare l'esposizione, ma non è altrettanto esatto, me lo perdoni l'onor. ministro, che si possa attribuire alla sola esposizione di Milano...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici.*  
Non ho detto questo.

PISA .. o in gran parte all'esposizione di Milano, e al 18 per cento sul traffico, il disordine che si è verificato a Genova. Questo disordine dipende da una serie di cause di cui ne accennerò alcune e l'onor. ministro ne aggiungerà altre, ma non credo che si debba fare capro espiatorio l'esposizione di Milano...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici.*  
Non ho detto questo.

PISA... Non credo veramente che ne sia il caso...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici.*  
Non lo credo nemmeno io.

PISA... Tanto meglio, mi pareva ieri d'aver sentito ciò...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici.*  
Dissi che fu una delle cause.

PISA... Vuol dire che ce ne saranno altre, che udrò volentieri da lui. Intanto mi permetto di esporre la mia molto meno autorevole opinione, perchè sono un dilettante in materia

ferroviaria, su queste concause che possono avere ostacolato il traffico di Genova.

Ci è stato il servizio ottimo che il Governo ha fatto nelle Puglie, per i mosti, vini, ecc. Ma questo servizio fu detto ottimo con una leggera punta d'ironia, perchè si è provveduto ai bisogni in modo alquanto esagerato, accumulandosi una grande quantità di materiale, non sempre intieramente utilizzato. Questo movimento fu poi regolato, io lo dico da profano, ma l'ho sentito dire da competenti, fu regolato in modo tale da fare intralcio alle linee. Piacenza in un momento era quasi inabordabile. Questo servizio straordinario, per riflesso, ha influito sulla deficienza dei vagoni. La stazione di smistamento di Milano, era in uno stato tale quale non si ravvisava da molti e molti anni, nel senso che era affollata in modo di carri da non permetterne lo scarico. Si aveva un bel eccitare gli industriali a ritirare la merce, ma essi non potevano farlo. Sapete onor. colleghi che per scaricare un carro di merci è necessario averlo alla banchina, se non l'avete alla banchina non si può scaricare: si offrono, bensì tardi, premi al personale, ma prima di usufruire di questi premi si dovette disincagliare questo enorme pacco di vagoni compatti che era impossibile di poter vagliare ed impossibile di poter condurre allo scarico.

Questo fenomeno, è naturale, aveva riflesso sul porto di Genova; e l'onor. ministro sa meglio di me quali sono le relazioni intime fra le stazioni di Milano e di Genova.

Altre cause accessorie vi sono state, e che l'onor. ministro già conosce, ma che, qua e là, hanno influito, e fra le altre, una, accennata ieri, quella della enorme quantità di veicoli in sede di riparazione che ingombrano talora i binari dificultando il transito; e questo fatto ha avuto cause che oramai sono notorie, e cause strane.

Sul principio del nostro esercizio si trovò il modo di mandare dei gruppi di locomotive, dei gruppi di carri, dei gruppi di vagoni della rete Mediterranea, ad esempio, alle officine dell'Adriatica e viceversa gruppi di locomotive adriatiche e carri furono mandati alle officine di riparazione della rete mediterranea.

Che cosa ne avvenne? Lo comprendete. Mancavano pezzi di ricambio, come si dice in gergo ferroviario, mancava il modo di provvedere a

delle riparazioni che sarebbero state compiute, se condotte con maggiore oculatezza, in pochi giorni e richiesero talora mesi e causarono ingombri e deficienza di materiale, che altrimenti non si sarebbe dovuto verificare. Su questo punto trovo che mi sono dilungato abbastanza, ed il ministro mi darà gli schiarimenti che crederà e desidero che non sieno evasivi, ma devo procedere oltre.

Io dissi che il dissenso principale tra chi parla e l'onor. ministro era in questo: che l'onor. ministro, compiendo un altissimo dovere, ha pensato di presentare al Parlamento un progetto di legge di 610 milioni diventati ora a quanto pare, 635, che aggiunti ai 300 milioni prima votati per gli esercizi 1905-906, danno un totale disponibile di 910 milioni o di 935 milioni, con la variante Rubini, da spendersi nel sessennio per le nostre ferrovie.

È atto altamente lodevole dell'onor. ministro, e sono ben lieto di fargliene qui pubblicamente plauso; ma l'onor. ministro sa che tutte le aziende ferroviarie come la nostra si basano su tre cardini principali: Impianti fissi, materiale mobile e personale. Ora gli impianti fissi e il materiale mobile sono quelli contemplati appunto nel progetto di legge presentato dall'onor. Gianturco al Parlamento e che verrà tra giorni al Senato.

C'è il personale. Il personale è una parola comprensiva, ma assai importante; perchè il personale rappresenta tutti gli impiegati dal più alto al più basso, e tutti i manovali e operai che lavorano in questa azienda. Ora in nessuna grande industria, è più necessario il massimo affiatamento, la maggiore disciplina, la maggiore coesione nel personale come nella industria ferroviaria.

Questo è un coefficiente utile in ogni industria, perchè conosco industriali che battono i loro concorrenti puramente e semplicemente per il modo con cui hanno saputo regolare il loro personale e pel modo veramente ammirevole con cui agiscono tutti di accordo e di intesa. Ma nella industria ferroviaria, questo è un coefficiente di vitale importanza, perchè questa industria ferroviaria si esercita sopra lunga estensione di terreno.

L'industria ferroviaria ha bisogno di una quantità di meccanismi, di capi, sotto-capi, personale viaggiante e di stazione, ecc. ecc.

Ha bisogno dunque di una quantità tale di personale disseminato sopra una grande estensione di spazio; il quale personale, deve, sia per disciplina, sia per iniziativa, cooperare allo scopo finale dell'esercizio.

Dunque c'è la questione della disciplina, la quale non voglio specialmente toccare, sebbene con qualche fatto vi accennerò e ne domanderò spiegazioni al ministro; ma c'è pure la parte importante dell'organizzazione, dell'amministrazione.

Ora francamente, per non dilungarmi soverchio, non voglio tentare di provare che i mali esistono; ma dico all'onorevole ministro: data una serie di fatti, di cui alcuni citerò, dato il malessere delle ferrovie, che continuamente esiste, malgrado che si siano votate queste nuove spese e malgrado che si sia accresciuto fin d'ora il materiale mobile e che molte consegne siano già state fatte, dato tutto ciò, io non posso fare a meno di credere che qualche ragione si abbia di criticare questo ordinamento.

Ieri si accennò al soverchio accentramento ed a burocrazia; ed io devo a questo proposito chiedere una spiegazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

L'onor. senatore Maragliano, che mi duole di non veder presente, accennò a una cifra che mi ha fatto impressione e su cui desiderava qualche spiegazione dall'onorevole ministro. Egli accennò alla cifra di 6300 impiegati addetti alla direzione centrale delle ferrovie a Roma. La cifra mi ha fatto impressione, e non avendo udito rilevare dall'onorevole ministro la cosa, m'indirizzai al senatore Maragliano medesimo e gli chiesi dove aveva attinto quella cifra, perchè mi pare realmente una cifra che ha tutta l'apparenza di essere esagerata. L'onorevole Maragliano mi disse di averla attinta da un documento ufficiale, dalla relazione delle ferrovie, e mi domandò se l'avevo letta. Io dovetti dire il vero che, purtroppo, non ebbi tempo ancora di leggere questa relazione; ma questa cifra di 6300 impiegati addetti a Roma, confesso che mi ha messo indosso un senso di sgomento.

Si tratta, onorevole collega generale De Sonnaz, di mezzo corpo d'armata, che può diventare un corpo intero in breve, con vantaggio degli affittacamere, perchè non avremo palazzi

per ospitarli, ma con danno della cittadinanza romana, che vedrà gli affitti crescere e per un motivo che non è dei più plausibili! Mi favorirà dunque, se ne avrà la compiacenza l'onorevole ministro, qualche spiegazione in merito, perchè spero che vi sia qualche sbaglio in questa cifra accennata dal collega Maragliano.

Io parlavo dunque di questo personale e del malessere delle ferrovie, e qui proprio mi permetto di accennare ad alcuni fatti, che commenterò assai poco, ma che l'onorevole ministro commenterà meglio di me; alcuni fatti che servono come indizio e che io non comprendo, inesperto come sono in materia di ferrovie.

Per esempio, è accaduto assai spesso nelle nostre ferrovie, anche in tempi quasi odierni, il fenomeno di dischi lasciati aperti quando si dovevano chiudere. Ora, disco aperto, vuol dire passaggio libero, quando si dovrebbe vietare, il che significa minaccia di pericolo imminente, e i giornali han parlato ultimamente di un serio pericolo in cui sarebbe corso S. A. il Duca di Genova, reduce dalle manovre, nella stazione di Grosseto, dove fu appunto lasciato aperto un disco inavvertitamente. Comprende il Senato da questo disco aperto qual disastro avrebbe potuto nascere, e che lutto, speciale per noi, che abbiamo collega in Senato il Duca di Genova, oltre che lo stimiamo grandemente come ammiraglio della nostra flotta.

Così è accaduto anche un caso strano, che io non udii mai finora: un treno, che partiva da Milano, ha sbagliato strada; invece di avviarsi nella direzione di Brescia-Venezia si è avviato nella direzione di Pavia e di Genova.

Non aveva mai sentito parlare finora di locomotive vagabonde, devianti dal retto sentiero; deve essere stato un fenomeno straordinario, ma si è prodotto ultimamente e nelle vicinanze del centro di Milano con grande spavento dei viaggiatori, ma fortunatamente con nessuna conseguenza grave.

Ieri si è già toccato della deficienza di ispezioni alle linee, ma questa deficienza di ispezioni alle linee e alle officine spiega anche la facilità dei disastri che possono accadere. Le verifiche sui binari, in conseguenza sempre della scarsità di sorveglianza, sono fatte meno bene, e vi è un pericolo anche in questo. Dei carri merci, ella, onor. Ministro, me ne può parlare: fatto sta che ultimamente vi è stata una serie di carri

merci smarriti, e figurava sui giornali principali di Milano e sull'organo del commercio e dell'industria milanese, sul *Sole*, l'offerta di una rilevante ricompensa da parte di una Ditta a chi avesse trovato un carro merci che era smarrito da tre mesi e che non si arrivava a rintracciare; con quale danno il Senato può immaginarlo! Sono fatti che qualche significato avranno, e che non si producono di frequente quando l'organizzazione sia tenuta nel modo come l'onor. ministro desidera più di me, e come io pure mi permetto di desiderare. Non parlo poi del fenomeno accaduto moltissime volte anche a me, di treni che improvvisamente sulla strada (anche di treni viaggiatori) si trovano tagliati a metà, ossia una parte se ne procede con la locomotiva e l'altra resta ferma. Basta accennare questi fatti per comprenderne la gravità.

Ora questo può accadere una volta, perchè il meccanismo ferroviario è così complesso che non si può tutto prevedere, ma che accada tre, quattro volte, è un fenomeno strano, che manifesta il difetto di sorveglianza in coloro che sono addetti a questo ramo speciale, i quali devono vedere come stanno i ganci delle vetture prima che il treno parta: è accaduto un fatto simile anche a Palidoro pochi giorni fa.

Nell'Amministrazione stessa vi sono degli indizi, anche minimi, i quali spiegano come la macchina non proceda regolarmente: per esempio orari che devono andare in vigore oggi e che sono affissi questa mattina medesima o il giorno dopo in cui devono andare in vigore; ma se il pubblico si rivolta e dice: ma che disordine è questo? francamente non gli posso dar torto e non gli potrà dar torto neppure il ministro dei lavori pubblici. Non continuo perchè andrei troppo per le lunghe; mi basta semplicemente aver accennato a cose che mi sembrano di molta importanza.

Del resto, sempre in materia di amministrazione, vi è un altro fatto saliente che non è sfuggito all'attenzione generale, ed è quello accennato da un uomo assai competente in materia ferroviaria, che lo indica con queste parole: « non bastano gli impianti fissi attuali ad un esercizio discreto con le tariffe odierne ed invece si applicano delle tariffe transitorie e definitive di molto scemate, di molto limitate nel loro prezzo ». Ora è chiaro: se l'eser-

cizio ferroviario cammina men bene coi prezzi attuali, e se cerca di promuovere la ressa dei viaggiatori e delle merci con prezzi diminuiti senza aver aumentato i mezzi per trasportarli ne viene un servizio peggiore. Dunque, ottimo provvedimento questo della diminuzione delle tariffe, ma adottato a suo tempo, quando il servizio ferroviario sia al caso di potere affrontare questa maggiore ressa di viaggiatori e questo maggior carico di merci, altrimenti piove sul bagnato, come dice un proverbio lombardo, perchè si accrescono le difficoltà. E qui l'autore di queste righe accenna, quasi presago di quanto disse l'onorevole ministro ieri, alle influenze parlamentari o politiche. L'onorevole Gianturco ieri molto bene disse che non vuole il Parlamento tramutato in Consiglio direttivo delle ferrovie dello Stato, ma però qualche indizio di queste influenze si comincia a sospettare da qualcuno, quando sente parlare di tariffe differenziali facilitate in un esercizio ferroviario che oggi ancora non cammina come dovrebbe.

Mi affretto alla fine chiedendo scusa al Senato se ho dovuto dilungarmi, ma l'argomento si presterebbe a lunghissime osservazioni. Vengo adunque ad una osservazione di indole capitale che è quella finanziaria, salvo a chiudere con un'altra anche più importante.

Finanziariamente mi rimetto a quello che ha detto un uomo competentissimo di bilanci in Italia, l'onor. Rubini, che, con una frase sola caratteristica, accennò alla sua opinione che sarà discutibile, ma per certo deve essere fondata su serie osservazioni. Questa frase dell'onor. Rubini è la seguente: « le spese di esercizio crescono e il servizio è peggiorato ». Su ciò non voglio aggiungere altro.

Vengo poi ad un altro punto che è di vitale importanza per il paese, quello della sicurezza e difesa dello Stato. Alla Camera si verificò questo strano fenomeno, che un socialista di grande ingegno e che mostrò pari coscienza, ne parlò indirizzandosi al ministro dei lavori pubblici e domandandogli come intendeva provvedere alla sicurezza dello Stato per quanto riguarda l'esercizio ferroviario.

Io parlo qui in un ambiente dove sono numerosi i patrioti di ieri, non quelli del domani; tutta gente che ha sacrificato pensiero, sangue e vita per la nostra patria; e domando a tutti

questi miei colleghi, se fra le preoccupazioni che desta il disservizio ferroviario, non ci deve essere anche quella massima che riguarda la difesa dello Stato. Non occorre essere militare per sapere che se le ferrovie non funzionano regolarmente, non si può provvedere alla concentrazione delle truppe in caso di necessità, e anche con l'esercito meglio organizzato si corre incontro ad un disastro che francamente sarebbe meritato.

Io perciò chiudo il mio dire con questo rilievo, salvo a chiedere licenza di rispondere all'onorevole ministro, se mi muoverà qualche obiezione che mi sembri di grande rilevanza; e, ringraziando di nuovo il Senato della pazienza con cui ha voluto udirmi, esorto grandemente l'onor. ministro dei lavori pubblici, a concentrare tutte le sue forze, la competenza che ha acquistato in materia, e di tendere anche con tutta l'intelligenza sua che è grande, al proposito di ridurre le nostre ferrovie in una condizione ben migliore di oggi, e al proposito inoltre di far sì che corrispondano perciò interamente le parole dette dall'onor. ministro ieri con la opinione pubblica del paese. (*Approvazioni*).

**PRESIDENTE.** Se nessun altro chiede di parlare, do facoltà di parlare all'onor. ministro dei lavori pubblici.

**GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici.** Ringrazio il senatore Pisa delle parole estremamente benevole che ha avuto per me; ma mi affretto a soggiungere che l'apprezzamento da lui espresso intorno al pensiero ottimistico, che sarebbe stato come lo sfondo del mio discorso di ieri, è assolutamente inesatto. Io non ho, onor. Pisa, attribuito a questa, che potrei chiamare la *nevrastenia ferroviaria del paese*, le doglianze e le proteste che da ogni parte sono pervenute a me come a tutti coloro che s'interessano di questo gravissimo problema economico italiano. Io riconosco pienamente che le doglianze sono fondate sopra difficoltà vere, presenti ed efficienti. Ma mi sono proposto l'unico quesito che dal punto di vista politico potevo e dovevo esaminare: se cioè, date le condizioni in cui la Direzione generale delle ferrovie dello Stato aveva assunto l'esercizio, data la condizione delle linee e del materiale, dato lo spirito animatore di questo personale (che, come dirò fra poco, in ciò pienamente d'ac-

cordo col senatore Pisa, rappresenta la viva forza di qualunque organismo e soprattutto di quello ferroviario) si potesse sinceramente e con sicurezza di giudizio affermare che si fosse verificata la bancarotta dell'esercizio di Stato, e che in realtà il servizio ferroviario avrebbe altrimenti proceduto in mano delle Compagnie private. Posto così il problema, non ho potuto concludere altrimenti che riconoscendo che le difficoltà fossero presenti e reali, le doglianze del commercio giustificate, e che fosse dovere del Governo di provvedere ai mezzi opportuni per uscire da una condizione di cose di giorno in giorno più intollerabile, pur non potendosi far carico alla pretesa mala volontà e deficienza di coloro che hanno la responsabilità del servizio, e dovendosi, invece, tutto ciò attribuire ad una sciagurata condizione di cose che la storia ferroviaria italiana aveva creata e che nessuno potrebbe, da un momento all'altro, distruggere.

Io, quindi, sostanzialmente sono d'accordo in ciò che è stato detto da alcune Camere di commercio, per quanto, onorevole Pisa, io debba fare molta tara agli apprezzamenti esposti nei relativi comizi e deliberazioni. Fra le Camere di commercio, quella di Milano ha parlato con forma generica di un malessere organico delle ferrovie, ma non ne ha specificato le cagioni. Altre Camere di commercio hanno voluto specificarle e hanno addossato ogni responsabilità al Governo che, con proponimento deliberato, non provvederebbe ai bisogni ferroviari italiani. Di ciò lascio giudice il Senato.

Noi abbiamo assistito allo spettacolo di agenti ferroviari contro agenti ferroviari, di personale viaggiante che accusava quello di stazione; spettacolo questo che io non posso non deplorare altamente. Si diceva che il personale movimentista lavorava mal volentieri; anzi si è detto perfino che l'alto personale volesse inceppare le funzioni normali dell'esercizio di Stato, per screditarlo, con un proposito sottinteso e malvagio, facendo sopportare al personale più basso le conseguenze di un servizio maggiore e più faticoso!

Mi permetta, onor. Pisa, che io ripeta di disapprovare siffatte manifestazioni, siffatte divisioni del medesimo personale, e mi consenta che io continui, dal mio punto di vista, non

già ottimista, ma pacato e ponderato, a giudicare la presente situazione. L'onor. Pisa diceva benissimo, che questa condizione di cose aveva causato manifestazioni di molta gravità; aveva dato cagione a preoccupazioni perfino relative all'ordine pubblico, perchè si minacciava la chiusura di stabilimenti industriali colla conseguente disoccupazione di molti operai; aveva dato luogo a serrate nel porto di Genova, nel porto di Savona e negli altri maggiori porti d'Italia; aveva provocato gravi proteste da parte dei rappresentanti delle maggiori città dell'alta Italia in rapporto alla temuta mancanza di carbone per l'illuminazione.

Ora, mi permetta, onor. Pisa, che la ringrazi delle parole severe che ha pronunciato contro la serrata dei porti. Certo si è che questa arrecò danni maggiori, cagionando i più gravi ingombri nelle stazioni, non essendo, per verità, il modo più appropriato di sgombrare le stazioni quello ideato da coloro che, interessati ad aiutare questo sgombro, venivano colla loro deliberazione ad impedirlo del tutto. E certo io, al pari di lei, sono stato molto preoccupato per la mancanza della materia prima agli opifici privati, preoccupandomi ancora più per la condizione dei grandi servizi pubblici, al segno che, non ostante le attribuzioni date nel porto autonomo di Genova alla speciale commissione incaricata di fare la ripartizione del materiale, il Governo ha tenuto fermo il principio di dare in ogni caso la precedenza ai trasporti pei servizi pubblici, del carbone e di altri materiali.

Certo è doloroso che si sia giunti a questo estremo che neppure i servizi pubblici siano stati ben disimpegnati; ma anche in ciò non bisogna esagerare; poichè queste difficoltà si sono verificate quasi in tutti gli Stati, e perfino in quelli che avevano l'esercizio privato; e quindi, anzichè gridare al fallimento dell'esercizio di Stato, speriamo piuttosto e diamo opera a che non si ricada per l'avvenire in simili frangenti.

L'onor. senatore Pisa, che pur ha dato in questa occasione una novella prova della sua competenza in materia, ha detto che a torto si siano volute ricercare nell'Esposizione di Milano e nell'incremento del traffico le cagioni più importanti del disservizio ferroviario. Da prima, anzi, pareva che egli avesse frainteso il mio pensiero, facendomi dire che quelle sole

fossero le cause del disservizio ferroviario; mentre io avevo detto che quelle erano alcune delle cause, e fra poco avrò occasione di dimostrare al senatore Pisa che l'incremento del traffico è stato davvero grave e importante, non solo fra noi, ma anche negli altri Stati vicini, e che quasi le medesime difficoltà, e quasi nella medesima misura che in Italia, si sono verificate in questi Stati vicini, sia che le ferrovie fossero esercitate dallo Stato, sia che l'esercizio ne fosse affidato all'industria privata.

L'onor. Pisa si è dolto che le riparazioni del materiale fossero state fatte da una officina piuttosto che da un'altra, cioè che si fosse mandato il materiale già della Mediterranea a riparare nelle officine già dell'Adriatica, di modo che non si poterono avere pronti sul luogo delle riparazioni i pezzi di ricambio e si perdettero tempo. Pur troppo questa è la realtà delle cose. È bene che il Senato sappia che, durante il tempo che le ferrovie erano rette da Società private, tutto era diverso nel materiale, perfino i freni: non si era mai preoccupato il Governo di fare in maniera che, per lo meno negli organi essenziali, che costituiscono, per così dire, le caratteristiche dei veicoli, vi fosse una certa uniformità di criteri. Consideri, quindi, onorevole Pisa, che cosa doveva accadere quando tutto questo materiale si è dovuto unificare, e non si poteva non unificare. Sarebbe stata, evidentemente onor. Pisa, cosa contraria ad ogni buona regola quella di tenere il materiale specializzato secondo la provenienza delle varie reti. Se un carro ad es. partiva da Napoli e si recava a Bologna, evidentemente vi restava. Se accadeva che quel carro avesse avuto bisogno di riparazioni dove si doveva riparare? Non si poteva farlo, certamente, correre per tutta la rete, allo scopo di rimandarlo all'officina da cui dipendeva, ma si doveva mandarlo alla officina più prossima, dove si riparava. Questa è buona regola di amministrazione ferroviaria e questa è stata seguita.

In quanto agli altri inconvenienti accennati, l'onor. Pisa avrebbe avuto pienamente ragione di accentuare l'importanza di essi, cioè di quella parte del servizio ferroviario che io chiamo aneddotica, se mi avesse prima dimostrato che, quando si è verificato qualche, grave inconveniente, che altamente deploro al pari di lui, non si fossero severamente puniti



i responsabili; se mi avesse prima dimostrato, poniamo, che si fosse trovato un disco aperto, che significava via libera, dove doveva essere chiuso, e che gli agenti di ciò responsabili non fossero stati puniti; ovvero che un treno si fosse dimezzato per via, come è accaduto a Palidoro, e che la Direzione generale non avesse preso energici provvedimenti per il personale. Sono incidenti che accadono in tutti i servizi ferroviari; e la sola cosa che in proposito si può chiedere all'amministrazione è che essa proceda con energia. Oh! se fosse dato al direttore generale o ad altri qualsiasi la virtù taumaturgica di spogliare gli uomini di tutti i difetti e dar loro la preveggenza, l'attività e tutto ciò che sarebbe desiderabile nell'opera loro, certo, onor. Pisa, si potrebbe pretendere che si evitassero tutti gl'inconvenienti; ma ciò non è nelle forze degli umani e bisogna appagarsi che l'amministrazione, che deve valersi di personale così vario e che ha tante diverse origini, lo governi con costanza, con forza, con disciplina severa, per evitare appunto, nei limiti del possibile, quegli inconvenienti a cui ella accennava.

Convengo pienamente col senatore Pisa nel ritenere che il personale sia veramente in ogni amministrazione ferroviaria elemento più essenziale che non siano gli impianti fissi, e il materiale mobile. Certo non solo io non oserei affermare in proposito che il personale attualmente esistente risponda a tutti i necessari requisiti e sia, quindi, per così dire, il personale ideale; ma ho già detto che questo personale esce da lotte aspre e difficili: esso è stato in preda, come dissi ieri, a quei tali appaltatori del malcontento ferroviario che hanno insinuato nell'animo degli operai laboriosi il pensiero che tutto sia lecito a loro domandare, che tutto sia sperabile ottenere, perchè la forza della loro organizzazione vincerebbe ogni ostacolo. E non è stato piccolo merito di questa nuova situazione ferroviaria di aver proceduto nell'opera di pacificazione di questo personale; ed io non posso che rallegrarmi nel vedere i passi già fatti e che ci fanno sperare che fra non molto noi avremo, non solo unificato, ma pacificato questa gran massa di lavoratori, che, non solo per numero, ma per la sua capacità, deve richiamare l'attenzione di tutti coloro che hanno la responsabilità dell'amministrazione. Questo per-

sonale, tuttavia, deve ancora molto migliorare, poichè esso ha veduto soddisfatti con larghezza dal Parlamento gli antichi suoi voti, ed io spero che esso risponderà presto a tutti i legittimi desideri del pubblico. Del resto, onor. senatori, se non si può, volendo essere nemici delle generalizzazioni, dire che il personale sia tutto ottimo, non si può, certo, dire, d'altra parte, che il personale sia tutto pessimo.

Dunque il nostro è un personale nel quale vi sono degli elementi ottimi, che mettono grande zelo nel servizio, e degni di tutta la riconoscenza dell'Amministrazione, ma vi è purtroppo una parte scadente. Gli sforzi dell'Amministrazione mirano ad aumentare il personale, che per capacità, zelo e amore del servizio risponde ai desideri di tutti e a non incoraggiare quel personale che purtroppo, per poca diligenza nel servizio, per poco zelo e poco amore al proprio dovere non risponde ai bisogni dell'Amministrazione. Questa è opera lunga, onorevole Pisa; anzi io dico che, se è opera lunga di rifare l'Italia ferroviaria nei suoi impianti fissi e nel suo materiale, è anche più lunga quella di rifare l'Italia ferroviaria nel personale addetto alle nostre ferrovie.

L'onor. Pisa, dopo aver dichiarato che egli non riconosceva che le cause più importanti fossero quelle che ho accennato, ha detto che non approvava l'incitamento dato ad un più intenso movimento ferroviario con le nuove tariffe per i viaggiatori. Per verità io debbo dichiarare che il giudizio sugli effetti delle tariffe differenziali è oggi assolutamente prematuro. Le tariffe differenziali sono entrate in vigore il primo novembre: e dopo un mese non è possibile (mancando i dati statistici necessari) portare giudizi sicuri sull'aggravio da esse prodotto al servizio. Ad ogni modo, onorevole senatore Pisa, ho creduto che questo esperimento si dovesse fare ora, perchè i mesi in cui il servizio ferroviario dei viaggiatori, è, di regola, meno aggravato, sono appunto i mesi di dicembre, gennaio e febbraio. Qualche perturbazione c'è stata, è vero, ma a causa di circostanze speciali. Del resto, onor. Pisa, ripeterei per le tariffe differenziali quello stesso che ho detto ieri per l'esposizione di Milano: se colpa ci fosse stata, tratterebbesi di *felix culpa*, perchè, data la forma geografica di questo nostro Paese, le tariffe differenziali rappresentano

non solo un provvedimento finanziario, ma anche, e specialmente, un provvedimento politico e sociale della più alta importanza (*approvazioni vivissime*); perchè, se vogliamo compiere l'unità politica e sociale della nostra patria, dobbiamo desiderare che larghe correnti di popolazione si portino dal nord al sud e dal sud al nord d'Italia, e stringano fra loro le regioni tutte del nostro Paese. Perciò l'introduzione delle tariffe differenziali ferroviarie, se pur dovesse esser di qualche perdita all'erario, sarebbe un errore, di cui mi felicito e mi onoro... (*Approvazioni*).

PISA (*interrompendo*). Non è questione di perdita, ma di esercizio.

GIANTURCO..., *ministro dei lavori pubblici*. Non precorra col suo giudizio, onor. Pisa, i tempi. Come fa a dire che le ferrovie, che il servizio dei viaggiatori (e la prego considerare che il servizio dei viaggiatori è, si può dire, ridotto alle condizioni normali dopo la chiusura dell'esposizione di Milano)...

(*Interruzione dell'onor. Pisa*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. ...Mi lasci dire, perchè ci sono le statistiche che parlano. Il movimento più tormentato non è quello dei viaggiatori, è quello delle merci (specialmente nei porti), aggravato maggiormente ora che bisogna sgombrare l'esposizione di Milano. Ma, per ciò che riguarda il movimento dei viaggiatori, chiusa l'esposizione di Milano, finora non ci siamo accorti di nessun aggravio straordinario che sia derivato a causa delle tariffe differenziali.

E intanto si è compiuta un'opera politicamente, a parer mio, ottima.

L'onorevole senatore Pisa non ha voluto consentire nel concetto che le difficoltà ferroviarie presenti derivino soprattutto dall'incremento del traffico.

Ebbene egli consentirà che io aggiunga qui brevemente la dimostrazione di altre cause che hanno contribuito a questo disservizio e gli dia, poi, la prova provata di ciò che ho detto precedentemente, che cioè questo disservizio dipende massimamente dall'incremento del traffico, che ha creato la stessa condizione di cose in altri Stati di Europa.

Le altre cause che aggravavano gli effetti dell'incremento del traffico, giunto al 18 per cento durante l'esposizione di Milano, sono:

la siccità, che ha fatto sì che i canali del nord dell'Europa, e soprattutto della Germania e della Francia, non funzionassero come avrebbero dovuto, talchè il traffico che in essi si sarebbe dovuto svolgere si è riversato sui nostri porti; il movimento di viaggiatori del Sempione, che è stato tanto superiore alle nostre speranze, da rendere necessario l'aumento delle coppie dei treni, e infine l'ultima campagna vinicola, che si è svolta con grande intensità e nello stesso periodo di tempo dell'esposizione di Milano.

Orbene, vuole il senatore Pisa la prova provata che questa coincidenza dello svolgimento dell'esposizione di Milano con la campagna vinicola, con l'arresto parziale del traffico nei grandi canali del nord d'Europa, a causa della siccità, col movimento dei viaggiatori del Sempione, e con l'aumento del traffico è la vera cagione del disservizio ferroviario?

Mi permetta il senatore Pisa e permetta il Senato che io ricordi, in proposito, la discussione avvenuta in un'altra aula legislativa, nel Senato francese, il 15 novembre.

Ascolti il senatore Pisa come parlavano i senatori in Francia, in un paese cioè dove le linee principali sono esercite da grandi compagnie ferroviarie private e dove esiste pure una piccola rete di Stato, di circa tremila chilometri.

Il senatore Victor Leydet, riguardo al ritardo dei treni, disse: « Bisogna ben parlare, onorevoli colleghi, dei ritardi innumerevoli delle ferrovie su tutte le reti, anche in quelle meglio amministrate, perchè ci sono Compagnie che hanno eccellenti direttori » (in Francia come in Italia), ma essi non bastano. Se sulle reti maggiori noi abbiamo da qualche tempo ritardi considerevoli che divengono quasi regolari, sulle linee secondarie, specialmente, non vi è treno che per un percorso di 20 o 30 chilometri non metta in media due ore a fare quel cammino. Ciò che fa che siamo ridotti a desiderare... (in Italia non siamo ridotti a questo punto) a desiderare il ritorno alle antiche diligenze ed a considerare come una fortuna la creazione di quelle linee di tramvie che si costruiscono assai frequentemente nei nostri dipartimenti. Questo per ciò che riguarda i ritardi. Veniamo ora a ciò che riguarda il difetto di vagoni.

L'onor. senatore Leydet dice: « in ciò che si riferisce alle merci e ai grandi commerci devo

segnalare al Senato che su tutte le reti, su quella del Nord per esempio, vi sono numerosi industriali che si dolgono di dover attendere settimane, quindicine e mesi interi le loro merci. Vi sono, per esempio, la grande industria del legname e quella dei carboni che soffrono enormemente per questa mancanza di vagoni. In certi tempi i canali che trasportano le merci aumentano il traffico e aumenta allora la mancanza di carri ».

E se vogliamo andare più oltre nell'esame di questa discussione, a proposito delle proteste di cui parlava il senatore Pisa, il mio collega francese non è stato più fortunato di me, perchè anche a lui arrivarono tonnellate di dispacci di protesta.

Ecco che cosa si legge in questa discussione. È il visconte di Montfort che parla: « In questo stesso momento, come al tempo di cui vi parlo, voi sentite di nuovo, da ogni parte, delle recriminazioni e delle doglianze precise e rinnovellate. Vedete le Camere di commercio, i sindacati agricoli, tutte le associazioni che hanno per iscopo di difendere l'economia del paese, formulare lagnanze, e la Camera di commercio di Rouen e l'importante sindacato della Senna Inferiore, tutti formulare recriminazioni vivissime; vedete, anche, ciò che è fatto nuovo degno di attrarre l'attenzione dell'onorevole ministro, formarsi in tutta la Normandia delle leghe » (niente meno) « potentissime composte di commercianti e d'industriali associati a difesa dei loro interessi ».

E il ministro francese, mio collega, riconobbe fondate queste doglianze e dichiarò che si sarebbe dovuto provvedere fornendo i milioni necessari per il materiale rotabile e per gl'impianti fissi. Il Senato francese riconobbe talmente giusta l'osservazione del ministro, che la discussione si chiuse con un ordine del giorno unanime, con cui si approvò la energia spiegata dal ministro.

Vorrei augurarmi anch'io questo risultato. Orbene, onorevoli senatori, queste difficoltà della Francia, retta in massima parte ad esercizio ferroviario privato, si sono verificate anche in paesi governati con l'esercizio di Stato. Io mi sono procurato in questa occasione tutte le notizie comparative di ciò che accade in altri Stati e posso dire, fra l'altro, che l'incremento del traffico è stato tale che la Germania non ha

potuto fornire coi suoi stabilimenti il materiale necessario; che, in condizioni più gravi, è accaduto lo stesso all'Austria, ed in condizioni difficili si è anche trovata l'Ungheria; e lo stesso Belgio, citato tante volte come il paese in cui le ferrovie procedono nel miglior modo, si è trovato all'incirca nelle stesse condizioni.

E la ragione è chiara, perchè gl'impianti fissi e il materiale mobile si devono proporzionare a quello che è prevedibile incremento del traffico; e quando l'incremento si sviluppa troppo rapidamente ed in misura non prevedibile si verifica la sproporzione tra traffico e impianti.

Bisognerebbe sacrificare milioni a centinaia per avere impianti e materiale mobile in misura eccessiva per le condizioni del traffico ordinario, per evitare di trovarsi imbarazzati in occasione di rapidi ed imprevedibili aumenti. Nessun paese fa questa speculazione in perdita, e quando vengono queste crisi di traffico, queste pletore del commercio, in qualunque paese si lamenterà sempre l'insufficienza degli impianti fissi e del materiale mobile.

In queste condizioni si trova ora l'Italia

Ma in ciò, io sono ottimista e mi rallegro del fatto, poichè, se ci troviamo in presenza come di un'anemia ferroviaria, dobbiamo pure constatare che essa è dovuta ad una pletora della vita economica della nazione, di questa meravigliosa rinascenza che ha permesso al paese di compiere teste la conversione della rendita. (*Approvazioni*).

Ecco il fondamento del mio ottimismo, onorevole Pisa: non già che io disconosca le presenti difficoltà del traffico, ma io veggo in questa malattia la medicina stessa ed il conforto nostro, perchè è la rinascenza nostra economica. E stia tranquillo l'onor. Pisa che i provvedimenti proposti dal Governo, e che verranno sollecitamente all'esame del Senato, varranno a rimuovere quelle preoccupazioni patriottiche a cui egli accennava, con ispirate parole, e che sono nel cuore suo, come nel cuore di quanti in quest'aula hanno cooperato a fare la patria, e sono anche nel cuore di noi, che abbiamo il dovere di conservarla, farla ricca, potente e sicuramente avviata sulla via della grandezza.

Quando il servizio ferroviario sarà sufficientemente migliorato, sgombrerà anche dagli

animi vostri ogni ansia patriottica, poichè un buon servizio ferroviario è la condizione *sine qua non* di qualunque movimento militare. Non è possibile avventurarsi in qualsiasi operazione militare, quando il servizio ferroviario non sia proporzionato ai bisogni, che in quelle occasioni si presentano.

Il senatore Pisa ha voluto anche non trascurare di mettere innanzi preoccupazioni finanziarie. Ha accennato all'avviso del mio carissimo amico, il deputato Rubini, persona competentissima in materia di finanza pubblica. Diedi già una risposta all'onor. Rubini nell'altro ramo del Parlamento, e voglio ripeterla qui. L'onor. Rubini disse: « Vi è da domandarsi se le Società private avessero fatto un servizio meno costoso, se questo esercizio di Stato non fosse per riuscire di troppo onere all'erario »; e da calcoli da lui fatti veniva a conclusione, che parve anche giusta all'onor. Crespi, non del tutto benigna per l'esercizio di Stato.

Io pregai l'onor. Rubini di considerare che al suo ragionamento mancava un fondamento essenziale, poichè si fondava sul presupposto che le Società private avrebbero continuato ad esercitare le linee ferroviarie alle stesse condizioni dei contratti oggi cessati, essendo stato il paragone istituito appunto tra le condizioni dei contratti precedenti, e il risultato dell'esercizio di Stato.

Evidentemente questo presupposto di fatto era ipotetico, perchè è noto a tutti come le Società non solo non si dimostrassero più disposte a rinnovare le convenzioni, alle stesse condizioni, ma alcune avessero anche concretato proposte assai più onerose; ed è evidente, che il materiale e gli impianti oggi insufficienti, sarebbero stati tali anche con le Società. Se le Società pertanto avessero continuato ad esercitare le ferrovie, evidentemente si sarebbe dovuto spendere come si spende ora, ed allora il paragone non si può più istituire perchè si sposta sostanzialmente uno dei termini.

Ma vi è un'altra osservazione ancora. È vero che nell'esercizio finanziario del secondo anno la spesa cresceva, ma è vero pure che cresceva soprattutto perchè vi erano (oltre il maggior onere per il trattamento del personale, testè votato dal Parlamento) circa 11 milioni in più di ammortamento e d'interessi da pagare. Ora questi non si sarebbero trovati nel bilancio

delle Società private, perchè esse avrebbero preteso che al pagamento avesse provveduto lo Stato; di guisa che, anche sotto questo rispetto, onor. senatore Pisa, dissi all'onor. Rubini che i suoi calcoli non mi parevano sicuri e tali da dimostrare che l'esercizio di Stato fosse più costoso di quello privato.

Dissi all'onor. Rubini, e ripeto qui, che da per tutto dove l'esercizio di Stato si è installato, salvo alcune eccezioni che non credo degne di lode, tale esercizio è stato considerato, come è appunto nel pensiero del Governo italiano, quale un grande organo dell'economia nazionale, un strumento efficace di progresso e di civiltà, e non già come strumento unicamente finanziario. Dobbiamo senza dubbio tener conto anche dei risultati finanziari dell'esercizio, ma non muovere soltanto da questi per approvare o condannare l'esercizio di Stato.

Forse nell'ordinamento e nello svolgimento dell'esercizio ferroviario di Stato non furono commessi errori?

Non lo penso io, e non lo pensa neppure il direttore generale delle ferrovie. Ma io domando: chi mai avrebbe avuto il coraggio di pretendere di avviare senza errori un'opera così colossale, pur dovendo racimolare il suo personale da diverse organizzazioni, avendo impianti già congestionati, e dati i termini del problema che non si potevano mutare?

Se il senatore Pisa lamenta che vi sia stato accentramento, questo vi è, in una certa misura, pur troppo stato, ma ciò non mi preoccupa, perchè nel primo momento, quando si trattava di organizzare la grande amministrazione, l'accentramento è stato una necessità.

Ebbene via via si cercherà di decentrare. Si è rimproverata l'istituzione delle direzioni compartimentali. Ma queste hanno azione di decentramento. Si sgomberà l'inutile, si sopprimeranno le ruote del carro che intralciano o non giovano. Ma nessuno degli Stati dove si è attuato l'esercizio di Stato, l'hanno fatto in un giorno.

L'esercizio di Stato non si crea in un giorno come non si creano in un giorno i grandi organismi storici, amministrativi, finanziari. Questi sono il risultato di una lunga evoluzione e dell'esperienza quotidiana.

Le grandi linee si sono tracciate, l'esperienza di un anno e mezzo ha già dimostrato che

sono in parte manchevoli; e a questo si provvederà con gli ordinamenti definitivi che presenterò all'esame del Parlamento entro il nuovo anno. Ma voglio che il Senato non rimanga sotto l'impressione grave che ha prodotto l'onor. Pisa quando ha detto che si è creata una Amministrazione assolutamente pletorica, niente meno di seimila impiegati all'Amministrazione centrale di Roma.

PISA. Non sono io che l'ho detto.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'ha detto ieri il senatore Maragliano e lei l'ha ripetuto oggi. Ieri non aveva bene udite le parole del senatore Maragliano e quindi non gli ho dato ieri stesso le delucidazioni che posso dare oggi. La delucidazione è questa: sono seimila e trecento circa gli impiegati che dipendono direttamente dall'amministrazione centrale, ma in questi seimila e trecento son compresi non soltanto quelli degli uffici centrali residenti a Roma, ma vi sono compresi tutti gli impiegati degli uffici di controllo di Torino e di Firenze che da soli superano il migliaio e mezzo; vi sono compresi gli uffici di approvvigionamento e magazzini di tutta la Rete che raggiungono quasi i due mila, quelli del servizio dei lavori residente a Bologna che ha circa seicento impiegati ecc. In somma tutto il personale non addetto al servizio attivo, ma a quello direttivo, raggiunge, in tutta l'Italia, sparpagliato in questi diversi uffici, la cifra di seimila trecento impiegati...

PISA. Ma sono qui.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. No, non sono tutti qui. Quella somma rappresenta, come ho detto, tutto il personale non destinato al servizio attivo e che è disseminato in tanta parte d'Italia e rappresenta tutta quanta la funzione direttiva dell'esercizio.

Ora, quando si pensi che abbiamo circa centotrentamila ferrovieri, non si meraviglierà il senatore Pisa che ci siano seimila e trecento funzionari di direzione.

Dovevo dare questo schiarimento a lei e al senatore Maragliano.

Io non dico che non si possa fare qualche economia, ma devo però notare che l'aumento del personale non è stato proporzionato all'aumento del traffico. È stato minore; come è stato minore l'aumento del materiale.

Debbo soggiungere ancora che io non credo

impossibile una ulteriore riduzione del personale, ma a patto che si moltiplichino gli impianti fissi; perchè, quando avrete moltiplicati questi impianti fissi, nelle stazioni soprattutto, potrete diminuire il personale. Allora è la parte meccanica che sostituirà il lavoro dell'uomo. E a questo intende la Direzione generale. Ma prego il Senato di considerare che questa è opera gigantesca, in cui bisogna aspettarsi salute non solo da quella cura del ferro di cui parlavo ieri, ma anche dal tempo; poichè non vi è medico al mondo, neppure il senatore Maragliano, che pure è illustre inventore di sieri, che sappia e possa inventare un siero ferroviario.

La presente è una malattia che non si guarirà se non dopo parecchi anni. (*ilarità*).

Auguriamoci tutti che la buona volontà e la larghezza del Parlamento nel concedere i fondi possano affrettare la convalescenza e la guarigione. (*Bene, bravo, approvazioni vivissime*).

PISA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PISA. Mi corre l'obbligo, prima di tutto, di ringraziare l'onor. ministro della pena che si è data nel rispondere a molti dei quesiti importanti che io gli rivolsi. Ma mi corre l'obbligo di dirgli pure qualche parola in riguardo alle cose importantissime da lui esposte.

Prendo la mossa da una frase molto felice dell'onor. ministro: egli ha detto: errori se ne commettono sempre, ed errori ne avremo commessi anche noi...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io non son nato che sei mesi or sono.

PISA. È giusto, onor. ministro; basta che la somma degli errori non superi quella dei successi. Io, se così accade, sono interamente soddisfatto, ma non posso nè debbo sindacarlo e credo che ella avrà potuto verificare se gli errori siano stati molto minori dei successi.

Quanto alle sciagurate condizioni di cose in cui si è inaugurato il servizio, è ormai notorio. Dopo 28 anni di mal governo ferroviario, dal 1878 al 1905, dopo 20 anni di convenzioni male applicate, e di disservizi e mancanza di fondi, è naturale, che le cose siano andate male; mi permetta però, onor. ministro, di contestarle che le cose, dato questo ambiente, siano andate meglio di quello che si poteva supporre; secondo me sono andate peggio per una sola ragione, ormai riconosciuta da tutti, ed è que-

sta, che si è in quel primo periodo esagerato nel cambiamento.

È notorio, ed è stato giudicato già dai più competenti in materia ferroviaria, che bisognava usare questo meccanismo, preso in condizioni tutt'altro che floride, in condizioni grame, bisognava usarlo colla massima delicatezza, cambiare solo lo strettamente necessario. E invece, purtroppo, abbiamo cambiato troppo, e se ne sono sentiti gli effetti immediatamente nel secondo semestre dell'anno scorso; ed ancora ne subiamo le conseguenze.

Tanto è che nella rete meridionale, ultimamente assunta dallo Stato, questo errore si è evitato; dimodochè il male grave, e non ancora rimediato, ha portato questo beneficio, di non vedere esteso nel Mezzogiorno il grande male che si è fatto in tutta l'Italia del Nord ed in gran parte nell'Italia centrale.

L'onor. ministro ha molto insistito sull'aumento del traffico enorme, verificatosi in tutta Europa e per il 18 per cento in Italia.

Non io certo nego questo coefficiente; ma devo però fare osservare che, se da noi quest'anno tale aumento ha coinciso con la vendemmia delle Puglie, quest'anno si sono sospese e ritardate grandi manovre che in altri anni hanno coinciso colla vendemmia, e le ferrovie sono state condotte da Società private in modo da sopperire ai bisogni pubblici con minori inconvenienti di quelli accaduti. Ella non è persuaso onor. Ministro?...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*.  
Ho le prove che non è esatto.

PISA. Ma è certo che quest'anno gl'inconvenienti del servizio sono stati tali e quali non abbiamo mai avuto finora in Italia; e questo, com'è noto, è certo; ma citate ad esempio la Francia, la Germania e la Svizzera, onorevole ministro. È giusto, ma dobbiamo ridurci al famoso detto latino: *Solatium miseris socios habere penantes*.

Quei paesi sono così abituati bene, che dei senatori francesi sono trascorsi a delle parole così aspre per bazzecole, in confronto ad inconvenienti così gravi come i nostri, in guisa che l'onor. ministro con la sua lealtà ha voluto meco riconoscere minacciati da noi perfino i servizi pubblici nelle più importanti città.

Questo è il *diapason* a cui si è arrivati.

Dunque si trattava a proposito di locomotive,

di vagoni ecc. di unificare. Va bene, ma unificare, gradatamente. Certo, una locomotiva che era in fondo dell'Italia meridionale non bisognava farla tornare all'officina dell'alta Italia; ma prima dell'unificazione della Società delle meridionali ci sono stati dei fatti di questo genere: gruppi di locomotive, gruppi di carri e di vetture, per ordine espresso, furono condotte ad officine dove dovevasi sapere dai tecnici che non potevano trovare mezzi di lavoro sollecito. È un errore, uno dei tanti che si saranno commessi, ma un errore che ha servito purtroppo ad accrescere il malessere ferroviario. Così parlò il ministro giustamente delle punizioni date al personale per gl'incidenti gravi da me accennati; ma mi permetta l'onor. ministro, io preferisco in questa materia il prevenire al reprimere, e credo che ella sia della mia opinione. Molto meglio non dare queste punizioni a questi agenti, che in fondo sono anche affaticati dal disservizio medesimo, ma cercare, mediante un'organizzazione regolare, e sorvegliata da impiegati superiori, di prevenire questi incidenti. Più se ne prevengono, e meno punizioni si danno e si avrà maggior sicurezza della vita dei cittadini che viaggiano, e meno sperpero di ricchezza pubblica e di merci che possono andare danneggiate.

Così io ho parlato del personale, e siamo d'accordo sull'importanza di esso: ma io non ho inteso alludere solo ai lavoratori ferroviari, ho inteso alludere a tutto il personale, dalla Direzione generale all'ultimo manovale, e credo che vi sia molto da correggere in tutto quel che è personale alto e medio; perchè, se vi sono delle lagnanze soverchie da parte del personale lavoratore basso, che qualche volta accusa i suoi superiori, però, purtroppo, bisogna convincersi che vi è qualche cosa che non va nel personale alto e medio, da cui dipende la direzione generale dell'azienda e che non prende tutti quei provvedimenti che potrebbero essere presi, date le nostre circostanze difficili, e rendere così assai meno numerosi gli inconvenienti.

Fatto sta che gli Italiani dicono che il servizio postale e telegrafico non procede bene - scuserà l'onor. ministro delle poste e telegrafi che è entrato adesso, ma io questo lo debbo dire - e aggiungono che il servizio ferroviario va decisamente male. Questa è l'opinione generale in Italia, ed io auguro all'onor. ministro

delle poste e telegrafi, che faccia procedere meglio in breve tempo, il servizio postale e telegrafico, come auguro ancor più caldamente all'onor. ministro Gianturco che si meriti una maggiore benemeranza dal paese, e riesca a far procedere, non bene, ma meno male, l'esercizio ferroviario. Vede che sono modesto nelle mie pretese.

Le tariffe differenziali. Ma ho detto che sono per sè stesse una buonissima innovazione, ma che è innovazione estemporanea, prematura, perchè anche io sono per favorire la facilità dei viaggi, specialmente per le classi meno abbienti: ma domando se si può farlo oggi quando il servizio ancora non è organizzato in modo da tollerare aumenti di lavoro.

E a questo proposito debbo concludere con una osservazione che è triste, ma che nello stesso tempo viene purtroppo a dare un pretesto di scusa a questi provvedimenti adottati di miglioramenti di tariffe. Vediamo che col mal servizio ferroviario si sono già verificati dei gravi danni economici per il nostro paese, ed io ne ho qui i documenti: molti carichi di merci, che venivano a Genova, anche di cotone, adesso prendono la via di Marsiglia o di altri porti, perchè hanno bisogno di raggiungere i loro uffici, e non si avviano più per il porto di Genova.

Tutti noi poi abbiamo rimarcato, ed io per primo, che devo viaggiare per obbligo di ufficio, che quest'anno, disgraziatamente, l'affluenza dei forestieri sulle nostre ferrovie è diminuita grandemente in confronto dell'anno scorso. Vi saranno altri motivi, perchè la statistica è difficile a farsi; ma certo non han fatto bene le notizie, esagerate spesso, che sono state mandate all'estero sul servizio ferroviario italiano.

Il disastro di Piacenza, deplorabilissimo, gravissimo, è stato esagerato...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Altri disastri maggiori sono avvenuti in altri paesi!

PISA. ...tanto da atterrire molti dei nostri soliti visitatori. Io vengo da Milano in mesi determinati dell'anno; nel dicembre e nel gennaio; mi trovavo a disagio anche col treno bis, introdotto l'anno scorso: quest'anno, mi duole constatarlo, i treni sono troppo spesso semi-vuoti...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*.

Dunque le tariffe differenziali non hanno fatto male!...

PISA. Ho dette che le tariffe differenziali non hanno fatto il male che potevano fare, perchè cominciarono con una disgrazia, che la Direzione generale delle ferrovie non desiderava, e questa disgrazia, deplorata anche dalla Società degli albergatori in Italia, è stata cagionata appunto da questo disservizio ferroviario che è stato molto esagerato all'estero...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Abbiamo cominciato noi ad esagerarlo!

PISA. Forse alluderebbe a me l'onorevole ministro?...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. No, no.

PISA. Io so che ella non è uomo da seguire la teoria di coprire le piaghe, perchè non spaventino; credo che tanto io che lei abbiamo la teoria opposta, che crediamo cioè utile mettere il dito sulla piaga per farne accorti tutti, affinchè guarisca, anzichè celarsi in un silenzio che, può essere opportunistico, ma che, a lungo andare, dà gravi conseguenze. Perciò io credo che l'onorevole ministro, come ha già detto di concordare con me i molti punti, vorrà tenere in qualche conto ciò che io esposi all'unico fine del bene pubblico, e con la sua grande attività, e con la sua grande intelligenza, vorrà fare in modo, non subito, ma presto, che il servizio ferroviario in Italia si rialzi a quel livello che aveva alcuni anni or sono. (*Bene*).

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Riprendo la parola unicamente per notare due dei punti illustrati dall'onor. senatore Pisa. Egli ha deplorato che vi sia una diminuzione nel numero dei forestieri che tutti gli inverni sogliono venire in Italia: io credo per verità alquanto prematuro questo giudizio, e tanto più credo che una tale diminuzione, se pure sia fin d'ora rilevabile, non la si possa attribuire unicamente alle condizioni del nostro servizio ferroviario. Non intendo con questo attribuire a lui la responsabilità di una certa campagna che all'estero si va facendo contro le nostre ferrovie; poichè conosco il senatore Pisa e le sue benemeranze e l'amore che porta allo svol-

gimento delle nostre industrie e dei nostri traffici, ma intendo qui deplorare una campagna, incominciata da noi, ingigantita all'estero, e di cui mi scriveva un illustre straniero, cultore di studi ferroviari, che si credette in dovere di smentire le voci tendenziose che all'estero correivano circa il servizio ferroviario italiano, esagerandone gli inconvenienti; quasi che in tutti gli Stati di Europa non accadano disastri, disguidi di treni, ritardi, quasi che l'Eldorado sia in tutto il mondo e qui da noi soltanto l'inferno ferroviario. Con ciò voglio dire che dovremmo cercare di vincere un momento anche noi questa nevrastenia ferroviaria e di procedere con maggior calma prima di dare origine ed incoraggiamento a voci che danneggiano profondamente le industrie del nostro paese.

Vengo poi ad un altro argomento sviluppato dal senatore Pisa. Egli ha detto: « ma che cosa vuole, onorevole ministro, io non mi appago di sentire che gli agenti ferroviari i quali hanno mancato siano stati puniti; bisogna prevenire ». Ebbene, se egli ha trovato il segreto per svellere dal cuore degli uomini la malizia, la mala volontà, l'invidia, per infondere la sapienza e l'esperienza nel cervello di quelli che non l'hanno mai conosciuta, mi dica il segreto di questo miracoloso processo curativo, e mi sforzerò con ogni possa di attuarlo io medesimo per il servizio ferroviario.

Quale è stata la condizione di cose che ha creato non il Governo, a cui io non appartenevo, ma di cui (per quella tale continuità di Governo per la quale mi addosso la responsabilità degli antenati) mi si crede responsabile? Quale è stata la condizione di cose in cui si è trovato il servizio e l'amministrazione delle ferrovie dello Stato nel 1° luglio 1905? Vi era una legge, la responsabilità della quale era sì, del Governo, ma era anche, pure del Parlamento, una legge la quale, anzichè organizzare il servizio ferroviario, così come forse si sarebbe potuto, — cioè una direzione generale che avesse compreso il personale di tutte e tre le reti, mantenendo quanto più fosse possibile dell'ordinamento di ciascuna, ed un Ispettorato ferroviario che avrebbe esercitato l'ufficio suo su questa azienda autonoma, che sarebbe stato la mano lunga e l'occhio vigile del ministro sul servizio ferroviario —, ha creduto opportuno di abolire l'Ispettorato ferroviario e di farne un organo

della stessa direzione generale. Si poteva fare altrimenti, ma la legge (io non mi posso permettere qui di censurare ciò che il Parlamento ha fatto) ha creduto invece di fondere col personale delle tre reti, anche quello dell'Ispettorato ferroviario. La conclusione dunque è che, oltre al riordinamento del personale e degli uffici di due delle grandi reti e di metà della rete Adriatica, vi era anche il personale dell'Ispettorato ferroviario da mettere a posto, personale che aveva pure i suoi diritti alle pensioni e alle promozioni per legge, dei quali bisognava tener conto come di diritti acquisiti. Nella fusione di tutto questo personale è accaduto che una parte del personale dell'Ispettorato ferroviario è passata più innanzi del personale delle tre reti; ma debbo dichiarare che non è esatto che il personale dell'Ispettorato sia assolutamente disadatto, perchè ha dato prova sufficiente anche esso di saper fare. Non si può generalizzare mai in materia di personale e neppure si può farlo a proposito di questo personale dell'Ispettorato. Da questo complesso di fusioni e di riordinamenti, è derivato ciò che è sembrato una disorganizzazione del servizio. Non si potevano lasciare le cose come stavano, perchè vi era, tra l'altro, questo personale dell'Ispettorato che bisognava introdurre, fondere con quello delle tre reti: e prova ne sia che, quando furono riscattate le Meridionali, e che non vi era più da far posto a questo personale dell'Ispettorato, nulla si è mutato e si sono lasciate le cose come erano, ed il servizio ha proceduto su quelle linee con sufficiente regolarità.

Ora, il discorso che il senatore Pisa è venuto a fare è intempestivo. Egli avrebbe dovuto farlo al tempo in cui si discusse la legge che approvava l'esercizio di Stato. Nell'esercizio di Stato questo personale, pratico delle condizioni generali in cui il servizio si svolgeva, avrebbe potuto essere, come ho detto, la lunga mano, l'occhio vigile del ministro su questa Amministrazione, la quale, appunto perchè autonoma, doveva essere soggetta ad un sindacato continuato del Governo e del Parlamento. Ora perchè tutto questo l'onore Pisa non ha fatto in quel tempo; perchè egli non fece allora la sua censura?...

PISA. Non potei farlo.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io non voglio fare a lei la censura di non aver



ciò fatto, perchè poteva in quell'occasione non essere nell'aula, poteva non essere allora opportuna quella questione poichè si era agli sgoccioli, e l'esercizio di Stato doveva essere inaugurato. Comprendo le sue ragioni, ma oggi...

PISA. Non potevo.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. ... evidentemente ella non può farlo, non solo perchè questa discussione non tocca responsabilità dell'attuale Governo, che è nato da sei mesi appena; ma anche perchè non si può risalire nemmeno al Governo anteriore per il motivo che anche in quel tempo vi furono delle ragioni molto gravi, e che è inutile che io ora illustri, e le quali non permisero un ordinamento diverso, portando alla conclusione che si dovesse fare la propria parte all'ispettorato nella nuova amministrazione.

Spero di aver dimostrato al senatore Pisa non già, ripeto, che tutto sia perfetto (questo pensiero è assai lontano da me), ma almeno, che non poche siano le difficoltà intrinseche di un ordinamento di Stato, dopo vent'anni di un esercizio delle ferrovie da parte di società private, con un personale che aveva diverse carriere, diversi gli stipendi, le tradizioni e le aspirazioni, persino diversi gli umori; poichè non nego che effettivamente neppure l'alto personale sia stato ancora completamente unificato e fuso in un tutto organico. Da parte mia non ho saputo ancora trovare quel tale mezzo tauturgico per svellere dall'animo degli uomini i sentimenti che hanno formato la ragione stessa della loro vita, cui hanno atteggiato il loro spirito; onde non è da meravigliarsi se lo stesso personale alto non sia ancora animato da uno stesso spirito di corpo. Per raggiungere la completa unione ci vuol tempo, non si può fare un miracolo in questa organizzazione.

Innanzi a queste difficoltà e alle altre che nascono dalle cose, io credo di poter ancora concludere che s'inganna il senatore Pisa nell'affermare che il servizio ferroviario di Stato sia divenuto peggiore di quello che fosse l'esercizio ferroviario privato. Io sono persuaso che, se alle presenti difficoltà del traffico, avessero dovuto far fronte le società private, nelle condizioni in cui si trovavano le loro linee, il loro materiale e il loro ordinamento, il paese avrebbe avuto un periodo anche più difficile di quello che ha attraversato e dal quale, se-

condo il pensiero del senatore Pisa e mio, ci auguriamo si trovi modo di uscire al più presto possibile. Per il che io affretto coi miei voti l'approvazione dei provvedimenti che il Governo ha presentato a tal uopo al Senato. (*Approvazioni*).

VIGONI GIULIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VIGONI GIULIO. Non tema l'onor. ministro che io abbia a prolungare l'iliade dei guai ferroviari, tanto più che a questo riguardo ho poca fede nell'efficacia dei discorsi. Sono un convinto fautore dell'esercizio privato, finora inconvertito, ma i miei voti non sono meno fervidi perchè l'esercizio di Stato abbia a far bene le sue prove, perchè dal momento che ci siamo avviati per questa strada, è nell'interesse dell'economia nazionale e del decoro dello Stato che questa prova abbia a riuscire il meglio possibile.

Mi permetterò solo qualche commento ad alcune disposizioni recenti e che si riferiscono a delle concessioni ferroviarie. Le concessioni ferroviarie veramente costituiscono un ramo a parte, (secondo la nostra legislazione e gli ordinamenti attuali) da quello che riguarda l'esercizio, ma si connettono talmente ad esso che approfitto di questa occasione per parlarne.

Intendo dire della concessione della linea Fornovo-San Donnino. Questa linea so che è stata concessa in seguito al voto della Commissione, la quale era appunto incaricata di studiare quali fossero le linee che potevano essere concesse all'industria privata. Siccome però nel frattempo è sorto l'esercizio di Stato, non so veramente spiegarmi la convenienza ed opportunità di aver accordata questa concessione.

Infatti si tratta di un tronco di linea il quale abbrevia di circa 20 chilom. il percorso della Sarzana-Parma verso i gangli ferroviari di Milano e di Alessandria, ed in genere verso l'alta valle del Po, e di un tronco che, collegandolo con l'altro già concesso da Borgo San Donnino a Cremona, può arrivare a Crema, e di là prolungarsi a Milano facendo della Sau Donnino-Crema-Milano una succursale molto utile, (massime nei momenti di pleora nel movimento longitudinale) della linea Piacenza-Milano, già abbastanza aggravata. A me pare inscindibile che con il concetto dell'esercizio di Stato si debba accompagnare quell'altro di costituire una rete organica ed omogenea di tutte quelle linee

le quali presentano maggiore importanza per questo esercizio, e ne possono sviluppare meglio le funzioni.

La direzione longitudinale dei nostri maggiori traffici insegna che si dovrebbe tendere a mantenere in mano dello Stato le grandi linee longitudinali, e quelle arterie trasversali che possono servire come allacciamento tra due punti delle prime o tra un centro e l'altro. Allo Stato deve interessare la rete delle grandi vie di traffico, e per conto mio abbandonerei magari anche delle linee che sono già in esercizio dello Stato, alla industria privata, quando si trattasse di semplici diramazioni che mettono capo a piccole valli od a punti nei quali non vi sono molti interessi. Le linee più importanti, sia sotto il punto di vista economico, che sotto il punto di vista strategico, credo debbano assolutamente essere mantenute in mano dello Stato; i concessionari privati o le costruiscono con mezzi economici, e allora non sono atte al servizio dei grandi traffici, o le costruiscono col tipo delle linee di gran traffico, ed allora è evidente lo scopo di sottrarre allo Stato un certo movimento che gli spetta e sfruttarlo a loro pro.

Nè mi soffermerò sul dettaglio degli inconvenienti che presentano codeste promiscuità di contatti.

Ho creduto mio dovere di raccomandare all'onor. ministro la presa in considerazione di queste mie poche osservazioni, come norma nell'indirizzo delle concessioni, perchè non abbiano a rinnovarsi altri casi consimili a quello accennato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maragliano.

MARAGLIANO. Io ho chiesto di parlare soltanto per una pura e semplice rettificazione di cifre. Siccome ho inteso dire (poichè, non ero presente nell'aula in principio di seduta) che sono state contestate le cifre da me citate degli impiegati appartenenti alla Direzione generale delle ferrovie, io tengo a ripetere che le cifre da me date sono quelle che risultano dalla relazione ufficiale della Direzione generale delle ferrovie di Stato che, sotto una tabella complessiva, porta scritto: Direzione generale e servizi dipendenti, 6969 impiegati. Ecco dunque che quanto ho detto è comprovato da un documento ufficiale. Non aggiungo altro, perchè non voglio sollevare una questione ed entrare in merito.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onor. senatore Maragliano non ha badato che le dichiarazioni da me fatte spiegavano pienamente, come si componesse la cifra di 6300 impiegati.

Non ho mai messo e non so mettere in dubbio che a servizi diversi da quello attivo, avente attinenza diretta col movimento dei treni, siano addetti, come egli disse, circa 6300 impiegati, ma osservavo e spiegavo che in questa somma erano compresi impiegati che non vivevano in Roma, non solo, ma anche numerosissimi impiegati, in numero superiore ai 3000, addetti a funzioni attive, ma non interessanti direttamente il movimento, come quelli dei controlli, degli approvvigionamenti, dei magazzini ed altri. Non v'è quindi contraddizione fra la mia affermazione e ciò che il senatore Maragliano ha affermato ieri e ripetuto oggi.

In quanto alle condizioni speciali della Direzione generale di Roma, tengo ad informare il Senato che in Roma vi saranno poco più di 1000 impiegati addetti alla Direzione generale.

Vengo alla questione sollevata dal senatore Vigoni.

Allorquando io ho avuto l'onore di essere assunto a ministro dei lavori pubblici, ho trovato già compiuta, o pressochè compiuta, la istruttoria per la concessione di questa via Fornovo-Borgo San Donnino: è una ferrovia che era contemplata nella legge sulle complementari e per la quale era stato espresso da persone competenti il giudizio che si potesse concederne la costruzione all'industria privata.

Ebbene, io ho creduto di non dover rompere le trattative condotte fino a quel punto, tanto più che la Direzione generale delle ferrovie consentiva che la linea fosse concessa, e soltanto chiedeva che fossero apposte delle clausole e delle condizioni per assicurare che l'esercizio si fosse potuto reclamare dallo Stato, dopo la costruzione, perchè pareva a quel tempo, alla Direzione generale e anche a me, che una linea che tende ad abbreviare di circa 20 chilometri il percorso tra Roma e Milano, fosse una linea che potesse essere opportunamente esercitata dallo Stato. Posso assicurare il senatore Vigoni che la linea è stata concessa all'industria privata, ma che nel contratto di

concessione è espressamente contemplata l'ipotesi che lo Stato voglia averne l'esercizio. Gli interessi dello Stato sono salvaguardati perfettamente ed anche pel caso in cui l'esercizio non venisse assunto dallo Stato.

Ad una così esauriente e lunga discussione io credo che non si possa dare conclusione migliore che quella di presentare al Senato il disegno di legge approvato dalla Camera dei deputati per: « Spese straordinarie occorrenti alle ferrovie esercitate dallo Stato » e relativa provvista di fondi.

Chiedo l'urgenza per questo disegno di legge e che il relativo esame sia deferito alla Commissione di finanze.

PRESIDENTE. Do atto all'onor. ministro dei

lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge.

Il ministro chiede sia dichiarato d'urgenza.

Se il Senato non dissente, l'urgenza s'intende accordata.

Questo disegno di legge, per ragioni di competenza, sarà rinviato alla Commissione permanente di finanze.

Il relatore vuol parlare?

MEZZANOTTE, *relatore*. Io parlerò sui capitoli.

PRESIDENTE. Allora dichiaro chiusa la discussione generale; passeremo alla discussione dei capitoli e prego il senatore, segretario, Arrivabene di darne lettura.

ARRIVABENE, *segretario*, legge:

## TITOLO I.

### Spesa ordinaria

#### CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

##### Spese generali.

1	Ministero - Personale di ruolo (Spese fisse) . . . . .	1,252,000 »
2	Ministero - Personale di ruolo - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) . . . . .	120,000 »
3	Ministero - Spese per trasferte, per indennità di reggenza e per indennità diverse al personale dell'amministrazione centrale - Indennità per incarichi e studi diversi al personale di altre amministrazioni	55,000 »
4	Compensi al personale dell'amministrazione centrale . . . . .	25,000 »
5	Sussidi ad impiegati e al basso personale in attività di servizio dell'amministrazione centrale . . . . .	25,000 »
6	Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti all'amministrazione e loro famiglie . . . . .	67,000 »
7	Assegni, indennità di missione e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti ai Gabinetti . . . . .	20,000 »
8	Spese d'ufficio per l'Amministrazione centrale e per i circoli ferroviari d'ispezione . . . . .	105,000 »

9	Manutenzione, riparazione ed adattamento di locali per l'Amministrazione centrale e per i circoli ferroviari d'ispezione . . . . .	23,000 »
10	Fitto di locali per uso degli uffici dei circoli ferroviari d'ispezione (Spese fisse) . . . . .	25,000 »
11	Spese postali. . . . .	6,000 »
12	Spese di stampa e per la pubblicazione del Bollettino ufficiale del Ministero - Premi ai funzionari autori delle migliori monografie tecniche ed amministrative . . . . .	30,000 »
13	Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria . . . . .	20,000 »
14	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>
15	Spese casuali . . . . .	35,500 »
16	Spese di liti e per arbitraggi (Spesa obbligatoria) . . . . .	70,000 »
17	Acquisto di libretti e di scontrini ferroviari (Spesa d'ordine) . . . . .	500 »
		1,879,000 »
<b>Debito vitalizio.</b>		
18	Pensioni ordinarie (Spese fisse) . . . . .	2,100,000 »
19	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 »
<b>Genio civile.</b>		
20	Personale di ruolo (Spese fisse) . . . . .	3,420,000 »

CASANA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CASANA. Ho chiesto la parola a riguardo del genio civile. L'onor. ministro ieri stesso ha accennato alla circostanza a molti di voi nota, onorevoli colleghi, che già due volte i concorsi per i posti di ingegnere del genio civile presentarono il doloroso spettacolo di un numero di aspiranti notevolmente al di sotto del numero dei posti disponibili. Esso corri-

sponde a ciò che da lungo tempo si sente da tutti coloro che seguono con interesse le sorti di quel corpo distintissimo.

Le condizioni materiali sono per esso molto al di sotto di quelle che dovrebbero essere, se si tien conto che si tratta di persone le quali, per essere ammesse, devono aver sostenuto i lunghi studi di ingegnere, ed anche, dopo percorso una lunga carriera a servizio dello Stato, sono meschinamente retribuiti, e

ciò specialmente in confronto dei compensi che i loro colleghi trovano nelle industrie ed in altri servizi pubblici.

È recente la legge la quale ha creduto di riorganizzare gli organici e credo anzi che sia stata, al 3 settembre del 1906, con Regio decreto approvata.

Con Regio decreto del 3 settembre ultimo fu approvato il testo unico che raccoglie le parecchie disposizioni legislative concernenti il genio civile, a partire dalla legge del 1881 fino alla più recente del 1906, donde risulta l'organico definitivo. Non voglio, per conseguenza, insistere ora per un mutamento, nè potrei attendere dall'onor. ministro un impegno di modificazione pronta di questo organico.

Mi si consenta però di esprimere un voto, e voglio sperare che al momento opportuno esso darà i suoi frutti; questo voto è che per il bisogno assoluto che ha il Governo di potere avere un'affluenza di giovani ingegneri i quali, seguendo le tradizioni degli antichi ingegneri civili, continuino a dare la loro opera sapiente e volenterosa allo Stato, non si tardi troppo a pensare a migliorarne la condizione.

Le funzioni di questi egregi funzionari sono enormi. Essi hanno da provvedere a tutto ciò che concerne i lavori per conto dello Stato, sia per strade ed opere idrauliche, sia per fabbricati; devono pure dare pareri per tutti i lavori che si riferiscono alle concessioni governative, ed alle trasmissioni elettriche, non meno che per tutti i lavori che si connettono a sussidi del Governo per opere provinciali, comunali o consortili; che più, si vengono man mano addossando loro sempre maggiori incarichi, da quelli tendenti a garantire la sicurezza nelle costruzioni pubbliche, alla visita delle caldaie, ed agli esami per l'uso delle automobili.

Di fronte a queste complesse e difficili mansioni, gli stipendi di questi funzionari sono rimasti molto al di sotto di quella che è la misura ordinaria del compenso per l'opera di egregi tecnici, e per giunta si è pure finora trascurata quella soddisfazione morale che potrebbe esserne un correttivo.

Mentre negli altri Stati si vede che dal Corpo degli ingegneri dello Stato si trae una grande quantità dei direttori generali nei Ministeri, noi assistiamo allo spettacolo sconsolante che in tutto il Ministero dei lavori pubblici non

uno dei posti di direttore generale è affidato ad un tecnico.

Ma v'è qualche cosa di più; negli Stati esteri, oltre quella soddisfazione che rappresenta pure un vantaggio materiale, a questi tecnici è spesso dato l'onore di essere chiamati negli alti consessi dello Stato.

Ad esempio, in Francia molti consiglieri di Stato sono ingegneri dei ponti e strade. Noi invece vediamo, che in tutto il tempo dacchè esiste il Consiglio di Stato, soltanto il rimpianto Perazzi, ingegnere delle miniere, è stato chiamato ad appartenervi.

All'infuori di esso, nessun tecnico del genio civile o del corpo delle miniere, nè di altri corpi tecnici dei quali si vale con vantaggio grandissimo il Ministero dei lavori pubblici ed anche quello di agricoltura, industria e commercio, è stato mai chiamato a far parte di quell'alto consesso.

Io quindi prego caldamente l'onor. ministro affinchè voglia, per lo meno su questo punto, richiamare l'attenzione del ministro dell'interno, talchè, quando si verifichino vacanze nel Consiglio di Stato, voglia considerare se non vi siano fra gli egregi funzionari del genio civile, persone che possano esser chiamate ad appartenere a quell'alto consesso, poichè senza alcun dubbio ritengo che se le scelte saranno ben fatte, potranno molto giovare alla opera stessa del Consiglio.

Venendo poi ad una parte più relativa, all'azione del Ministero dei lavori pubblici, mi permetterei di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro, sul fatto che, mentre l'organico del genio civile, approvato dal Regio decreto citato, stabilisce un insieme di disposizioni già non troppo soddisfacenti per gli ingegneri di quel corpo, la condizione è aggravata dalla circostanza che molti di quei posti non sono stati mai occupati dai titolari effettivi, limitandosi la nomina a semplici reggenti...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*.  
Di quali posti parla, senatore Casana?

CASANA. Parlo di parecchi posti d'ingegnere capo e di ispettore, per i quali non vi sono che reggenti. Io prego l'onor. ministro di accertare questo fatto, che io posso affermare con sicurezza, perchè provvedendo ai molti posti non ancora regolarmente occupati o soltanto

occupati da reggenti, possa dare il dovuto impulso alla carriera. Posso assicurare che vi sono tra i funzionari del genio civile molti distinti ingegneri che dopo 24 e perfino 27 anni di servizio, non hanno ancora raggiunto il posto di ingegnere capo.

Veda il ministro, per il grande amore che porta ai servizi dello Stato, se non sia il caso di provvedere a questo speciale stato di cose.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onor. Casana afferma che l'organico del Genio civile è stato ampliato con la legge del 8 luglio di quest'anno. Ma l'organico non ha avuto completa attuazione, perchè, come ho già avuto occasione altra volta di dire in esso era fatta notevole parte a quegli ingegneri che avrebbero dovuto essere addetti al magistrato delle acque. Ora, siccome il disegno di legge sul magistrato delle acque è stato approvato dalla Camera dei deputati ma non ha potuto esserlo dal Senato, io ho stimato mio dovere, per rispetto verso il Parlamento, di non applicare integralmente l'organico, poichè altrimenti avrei vulnerato una questione che spettava al Parlamento di decidere: avrei, cioè, vulnerata l'approvazione della legge sul magistrato delle acque.

Di qui la necessità di provvedere ai bisogni del servizio con semplici nomine a reggente, le quali si muteranno in effettive, quando il Senato del Regno avrà approvato il disegno di legge sul magistrato delle acque con le disposizioni che si riferiscono al personale, o quando avrò ottenuto dal Parlamento una deliberazione, sia pure sotto forma di ordine del giorno, che mi autorizzi ad applicare per intero l'organico. Ecco la ragione per cui l'onor. Casana ha trovato il numero dei reggenti forse superiore a quello che anteriormente il Ministero aveva. In quanto alle benemerienze del corpo del Genio civile non io certamente vorrò negarle.

Se si è potuto far fronte in qualche modo all'ampliamento di tanti servizi che vanno continuamente crescendo per importanza e numero, ciò si deve all'abnegazione, buona volontà ed intelligenza del personale, all'ampiezza e all'estensione delle loro cognizioni. Questo Corpo

non è affatto specializzato, di guisa che gli ingegneri (sarà bene, sarà male, è un problema da decidere) devono avere competenza svariatissima, che va dalle ferrovie alle costruzioni di strade e di palazzi, alle applicazioni elettriche, ecc.

Io mi associo *toto corde* alle parole di lode sincera, che ha voluto pronunciare in questa aula il senatore Casana all'indirizzo del personale del Genio civile; tanto più che riconosco come esso abbia stipendi non lauti, donde è derivata la grave conseguenza che nei concorsi non abbiamo avuto neppure tanti concorrenti quanti erano i posti disponibili. Questo è un problema grave che bisognerà forse riesaminare, sia riguardo agli stipendi che alle indennità.

Detto ciò, non sono pienamente d'accordo col senatore Casana nel ritenere che i funzionari del Genio civile sieno i meglio adatti agli uffici amministrativi dei lavori pubblici, perchè è la parte amministrativa quella che prepondera nelle direzioni generali, mentre la parte tecnica è affidata sopra tutto al giudizio autorevolissimo del Consiglio dei lavori pubblici. Or è appunto la parte amministrativa che costituisce l'azione preponderante ministeriale, e si comprende che a capo degli uffici non siano dei tecnici, i quali possono essere ottimi nella loro professione, pur senza avere attitudini a governare amministrativamente.

Ciò però non esclude che, in casi eccezionali, il ministro, quando abbia un funzionario che dimostri di possedere, oltre attitudini tecniche, buone attitudini amministrative, ne possa fare un direttore generale.

In quanto al desiderio del senatore Casana, che sia aperta a questi elevati funzionari, anche la strada del Consiglio di Stato, osservo che ciò non tocca la mia competenza, ma quella del ministro dell'interno, il quale, nella serietà dei propositi suoi e nella applicazione concreta di questi propositi, troverà la guida e la norma sicura per provvedere.

CASANA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CASANA. Sono lieto di aver promosso nella solennità dell'aula nella quale sono state pronunciate, le lodi al corpo del genio civile, fatte dal ministro.

Ho accennato a ciò che si fa in altri paesi,

non allo scopo di esigere che da noi si debba far lo stesso. Si tratta di una questione delicata, e sarebbe inopportuno il trattarla in questo momento. Ho citato alcuni fatti che avvengono all'estero, soltanto perchè a fianco delle condizioni materiali non troppe floride, che l'onorevole ministro ha riconosciuto, e che con piacere ho udito aver egli detto essere un problema che occorrerà considerare, e spero sarà considerato presto, si potessero contrapporre anche le soddisfazioni morali che altrove si accordano ai tecnici dello Stato e che da noi mancano.

Quanto poi al ricordo dell'opera con cui l'ingegnere Perazzi potè essere un valido aiuto all'azione sapiente del Consiglio di Stato, ed al desiderio che nelle scelte per quel consesso si tenga pur conto dei tecnici dello Stato, voglio sperare che l'onorevole ministro dei lavori pubblici avrà la gentilezza di far conoscere al ministro dell'interno la speranza pubblicamente qui espressa da un senatore. Non aggiungo altro.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare sul capitolo ventesimo lo pongo ai voti; coloro che l'approvano sono pregati di alzarsi (Approvato).

«Capitolo 21. Personale di ruolo, indennità di residenza in Roma (Spese fisse) L. 43,000».

CADOLINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CADOLINI. L'onorevole ministro ricorderà come altra volta lo abbia incoraggiato a servirsi dell'opera di ingegneri liberi esercenti, per la compilazione dei progetti delle strade nelle provincie meridionali; perchè con la scarsità del personale del genio civile, da lui lamentata, è veramente impossibile che si studino e si costruiscano sollecitamente le strade decretate con le antiche leggi, e accresciute con gli ultimi provvedimenti riguardanti la Calabria, la Basilicata e in genere tutte le provincie del Sud, se non si ricorre all'espedito da me indicato.

L'onorevole ministro dovrebbe considerare, che la compilazione dei progetti stradali non presenta quelle difficoltà, e non richiedono tutta quella dottrina che può essere necessaria per lo studio di opere fluviali o di bonificamenti, e per altre opere idrauliche.

I progetti stradali possono benissimo essere affidati agli ingegneri liberi esercenti del luogo, i quali dovrebbero essere incaricati di compi-

larli da sè e senza entrare negli uffici governativi, perchè non s'abbia a temere che, penetrati in quegli uffici, possano di poi pretendere di rimanervi e di divenire impiegati dello Stato. Nulla di tutto ciò. Essi quando sieno chiamati a compilare i progetti e li abbiano presentati, non dovrebbero avere più alcun legame col Governo, nè questo dovrebbe avere alcun obbligo verso di loro.

La notizia che ha dato poco fa l'onorevole ministro, annunciando che l'ultimo concorso per il personale del genio civile non ebbe un buon successo, ed i concorrenti neppure raggiunsero il numero dei posti messi a concorso, non può a meno che destare una penosa impressione, specialmente in coloro che si preoccupano vivamente, come io mi preoccupo, della costruzione delle strade nelle provincie meridionali. Animato dal convincimento che la costruzione delle strade ordinarie è il primo problema da risolversi nel Mezzogiorno.

Senza le strade, non produrranno in quella provincia alcun effetto tutti gli altri provvedimenti che il Governo propone, e che il Parlamento approvò.

Prima di tutto bisogna completare la rete stradale. Come volete che risorga economicamente un paese quando non può trasportare le proprie derrate sui mercati e sui luoghi di consumo?

Io dunque rinnovo all'onorevole ministro l'esortazione di voler ricorrere all'opera degli ingegneri liberi esercenti, per la compilazione dei progetti nelle provincie meridionali. Nelle altre provincie, che sono provvedute di strade, non è necessario ricorrere a espedienti di tale natura. Ma nella Calabria, nella Basilicata e nelle altre provincie che ne sono tanto deficienti, bisogna ricorrere a tutti i mezzi possibili per affrettarne la costruzione, perchè esse, come ho detto, non potranno risorgere, finchè la rete stradale non sarà completata.

Anche i provvedimenti proposti di unire con tramvie i capoluoghi di circondario alle prossime ferrovie, ed altre disposizioni di tale natura son tutte utili, ma finché non sia costruita una rete di strade ordinarie, che penetri proprio in tutte le parti del paese, la questione economica non sarà mai risolta.

MEZZANOTTE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MEZZANOTTE, *relatore*. Io profitto di quanto ha detto il senatore Cadolini per fare una raccomandazione all'onor. ministro.

Noi per le strade provinciali ci troviamo in una condizione veramente eccezionale, perchè abbiamo 4000 chilometri di strade che ancora si debbono costruire.

È vero che nell'attuale bilancio l'onor. ministro ha portato la cifra a 7 milioni di lire; quindi c'è già un miglioramento su quello che era nei bilanci passati. Ma quando ricordiamo che si è arrivati fino a 17, 19 e 20 milioni all'anno, noi vediamo che la differenza è grandissima; e quindi vorrei pregare l'onor. ministro se non crede nel prossimo bilancio di accrescere questa cifra. Ci sono delle provincie le quali hanno già chiuso quest'era delle strade, ed hanno perfette ferrovie ed altri mezzi più facili di comunicazione, mentre altre adoperano ancora la sella. Io, vista la buona volontà dell'onor. ministro, che ha cresciuto l'ultimo stanziamento, confido che nel prossimo bilancio avremo anche uno stanziamento maggiore.

Ma a questo riguardo debbo richiamare l'attenzione del signor ministro sopra le strade comunali, per le quali il Governo ha pure sostenuto dei grandi sacrifici.

Ora molte di queste strade comunali sono perdute e molte si stanno perdendo. Io vorrei che ordinasse al Genio civile di fare una verifica di queste strade comunali, altrimenti tutto quello, che ha dato finora il Governo, andrebbe perduto.

VISCHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà

VISCHI. Mi giovo assai volentieri dell'argomento trattato dal senatore Cadolini e dal relatore Mezzanotte per aggiungere brevemente qui una preghiera all'onor. ministro, preghiera che riconosco non essere proprio attinente a questo capitolo, ma che può avere con esso qualche relazione.

Quando noi discutemmo la legge sui provvedimenti a favore del Mezzogiorno, precisamente a proposito di una osservazione assennata, come sempre, dell'onorevole Cadolini, il ministro riconobbe che fosse opportuno modificare la legge relativa alle strade vicinali.

Qui non rifarò la discussione, ma ricorderò soltanto di essersi riconosciuto allora che la legge vigente rende assolutamente impossibile la costruzione di nuove strade vicinali, special-

mente dopo la interpetrazione che ad essa ha dato il Consiglio di Stato, il quale ritiene che i concorsi possano soltanto riguardare la manutenzione e non la costruzione delle strade, e neanche la sistemazione delle medesime.

Il senatore Cadolini ha detto benissimo: invano spereremmo noi un risveglio economico in quelle regioni se non avremo risolto innanzi tutto il problema delle strade; ed io aggiungo: se non l'avremo anche risolto relativamente alle strade vicinali.

Nella mia regione nativa, abbiamo dei poderi, che mancano di comunicazione, non dico coi centri di consumo, ma anche coi centri delle popolazioni a cui quei terreni appartengono, appunto perchè non vi sono strade vicinali, e s'incontra nella legge la difficoltà per aprirle o almeno per sistamarle. Così ora le cose vanno come deplorabilmente sono sempre andate.

Io sono abituato a credere pienamente nella parola dell'onor. ministro, e mi auguro che egli, dopo questo ricordo che amichevolmente gli ho fatto, vorrà rinnovare la sua promessa e provvedere anche al riguardo.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Abituato a mantenere le mie promesse, ho ripreso in esame durante le vacanze il problema delle strade vicinali; e devo dichiarare subito che, non ostante gli studi ponderosi fatti da una Commissione autorevole, il problema mi è apparso in tutta la sua difficoltà...

CADOLINI. Se non sono fatte le comunali!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. La difficoltà non deriva solo dalla osservazione del Senatore Cadolini, che bisogna prima provvedere alle strade comunali, ma da altre considerazioni ancora. Evidentemente anche a volersi limitare alla manutenzione delle strade vicinali, tralasciandone la sistemazione e più ancora la costruzione, bisogna trovare i mezzi necessari a tale fine.

Ora nella ricerca dei mezzi le difficoltà appaiono gravissime, e tali che mi hanno fermato. Conviene forse addossare ai Comuni l'obbligo di provvedere, col sistema dei consorzi alla manutenzione delle strade vicinali?

(L'onorevole Vischi accenna col capo che no).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Dunque ai Comuni no. Agli utenti interamente,



sotto forma, poniamo, di centesimi addizionali alle imposte fondiari e con altro simile espediente? Esiterei a rispondere di sì, date le condizioni della proprietà fondiaria del nostro paese. Può lo Stato, d'altra parte, addossarsi esso interamente la manutenzione anche delle strade vicinali, quando non si addossa quella delle comunali e provinciali? Evidentemente no. E a quanto d'altronde ammonterebbe la manutenzione di queste strade? Abbiamo i dati sufficienti per imbarcarci in un'avventura finanziaria pericolosa?

Ecco, onorevole senatore Vischi, gli interrogativi che mi si sono parati innanzi e pei quali, non ostante molte discussioni avute coi funzionari competenti in questa materia, non ostante gli studi miei sugli ordinamenti di queste strade in Francia ed in Germania, tenendo conto del diverso ordinamento stradale di quei due paesi, non ho ancora avuto animo di venire al Parlamento a presentare una proposta concreta.

Non dico ciò perchè io non intenda fare nulla in proposito, ma per dimostrare che, non abituato a dimenticare le mie promesse, ho fatto gli studi per mantenerle, ma il Senato mi darà venia se, riconoscendo la difficoltà dell'argomento, io non abbia fatto proposte alla leggera, che forse non sarebbero state approvate dal Senato. E neppure ho dimenticato il desiderio espresso altra volta dal senatore Cadolini, anzi metto in relazione il desiderio del senatore Cadolini con quello espresso ieri dal senatore Casana, dacchè da lui mi è venuto l'invito di giovarmi di liberi professionisti per lo studio delle strade ordinarie, e dal senatore Casana mi è venuto l'invito di giovarmi di liberi professionisti per lavori da compiersi sulle strade ferrate.

Precindo anzitutto da una considerazione, non gravissima, ma certo tale da doversi tener presente, rispetto alle strade ordinarie, e cioè che converrebbe modificare la legge sui lavori pubblici e sul Genio civile per chiamare dei liberi professionisti e occorrerebbe forse anche eliminare le difficoltà che verrebbero dalla legge di contabilità per determinare la forma dei contratti da fare con questi liberi professionisti, i quali non dovrebbero diventare impiegati dello Stato, ma soltanto prestare l'opera loro per un progetto con il corrispettivo di un compenso. Accenno invece alla parte intrinseca del pro-

blema, dacchè, come dicevo ieri, per impiantare un piano caricatore o un fascio di binari in una stazione, occorrono cognizioni tecniche speciali, che non è possibile trovare in un ingegnere che nella libera professione abbia solo costruito palazzi. Tali lavori non si possono eseguire che da persone, le quali abbiano spesa la loro vita in certi studi speciali, e quindi assai poco, io diceva, potrei giovarmi dei liberi professionisti.

Minori sono le difficoltà nel campo cui accenna il senatore Cadolini, perchè si tratta di lavori comuni agli ingegneri, ma anche qui debbo fare tutte le mie riserve, perchè questa prestazione d'opera intellettuale della libera professione non è così larga come si crede; difatti gli ingegneri valorosi, che non trovano il loro posto nelle pubbliche amministrazioni, lo trovano presso Società private ed anche presso altri enti pubblici, avendo tutte le nostre provincie e tutti i comuni più importanti il proprio ufficio tecnico dotato d'ingegneri ed anche forse più largamente del necessario. Appunto per tale considerazione, io devo preoccuparmi che non siano i naufraghi della libera professione che trovino modo d'aggrapparsi alle mammelle della pubblica azienda; coloro, cioè, che non sono riusciti, per ragioni d'ingegno, di cultura, o per ragioni più gravi, a trovare il loro posto nel mondo. Or io non vorrei legare la pubblica Amministrazione a questi naufraghi del libero esercizio professionale, che vivranno nella lotta della concorrenza e trarranno da questa lotta l'alimento necessario, ma non debbono aver a che fare con amministrazioni di carattere pubblico.

Queste considerazioni feci altra volta al senatore Cadolini, e queste ripeto adesso. Del resto poi, tengo a dichiarargli che se il concorso per gli ingegneri non ha dato risultati migliori, per certi altri concorsi, invece, a posti inferiori, si sono avuti buoni risultati. Nè tali posti si debbono tenere in nessun conto: da quei posti, dopo un certo tirocinio e con l'avverarsi di determinate condizioni, è permesso in Francia, di giungere persino al titolo d'ingegnere. Noi, in Italia, abbiamo tenuto separato il titolo di ingegnere da quello di aiutante, ma abbiamo un corpo di questi minori ausiliari del corpo degli ingegneri abbastanza buono, e che presterà l'utile servizio che domandiamo. Io mi

auguro che d'ora innanzi i padri di famiglia, anzichè avviare i loro figli a divenire avvocati senza clienti e medici senza malati, li avviino a questi più fecondi studi, e questo sarà il vero mezzo per uscire dalle difficoltà accennate dal senatore Cadolini.

Quanto alla raccomandazione del relatore, io lo ringrazio di aver notato che il fondo è stato aumentato e mi riservo di fare gli opportuni studi per vedere se sia possibile destinare una somma maggiore, meglio proporzionata ai bisogni cui ho accennato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cadolini.

CADOLINI. L'onorevole ministro teme che, ricorrendo agli ingegneri liberi esercenti, si possa cadere in cattive scelte, e cioè in quelli che per incapacità non trovarono modo di occuparsi altrimenti; ma che, per questa diffidenza verso gli ingegneri, ei creda di potersi servire del personale inferiore, mi perdoni, onorevole ministro, è un salto troppo alto.

Ma come vuole riporre la maggior fiducia in coloro che non compiono un corso regolare di studi? Come può credere che essi siano preferibili a tecnici i quali, da lui senza ragione supposti mediocri, conseguono una laurea? Mi pare che questo sia un camminare a ritroso.

In tutte le città, anche del Mezzogiorno, trovansi ingegneri liberi esercenti, i quali piuttosto che indossare il giogo dell'impiegato, preferiscono esercitare liberamente la professione, anche per non abbandonare il luogo nativo; perchè intraprendere le carriere cui accennava l'onorevole ministro porta sempre con sè la necessità di abbandonare la propria terra. E perciò si deve supporre che essi non sappiano compilare progetti di strade?

Nella Calabria si devono studiare anche i progetti delle strade comunali, e non vi è alcuna legge che — per queste almeno — gli vieti di ricorrere al personale libero esercente, come si fece altra volta per le strade comunali rese obbligatorie con la legge del 1868. Se invece per compilare tali progetti egli ricorrerà agli aiutanti, che non hanno compiuto altri studi che quelli dell'Istituto tecnico, me lo perdoni, l'Amministrazione procederà nel peggior modo possibile, perchè essi, salvo poche eccezioni, hanno un'istruzione così imperfetta, incompleta e superficiale, che veramente li mantiene inferiori ai più deficienti ingegneri.

Perchè adunque l'onorevole ministro vuol dare la precedenza a coloro che non sono ingegneri, in confronto con coloro che egli suppone mediocri, che però sono forniti di una laurea? Ciò non potrebbe convenire che in casi eccezionali, non mai per regola.

Io pertanto confido che l'onorevole ministro, tanto zelante per i servizi che dipendono da lui, vorrà ripensare a quanto ha detto improvvisando il suo discorso, e vorrà ricordarsi che se egli volesse ricorrere all'opera del personale inferiore, noi dovremmo protestare, perchè assolutamente al Governo, più che ad altri mai, spetta riconoscere il valore dei titoli che le Università dello Stato conferirono, e non dev'essere proprio il ministro dei lavori pubblici quegli che dice: preferiremo coloro che sono usciti dall'Istituto tecnico ai veri ingegneri che conseguono una laurea.

Confido adunque che l'onorevole ministro, vorrà meditare su quanto ha detto, e vorrà ricredersi.

VISCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VISCHI. Ho domandato la parola principalmente per ringraziare l'onorevole ministro delle promesse che ha date anche oggi, di perseverare nei suoi studi nel fine di trovare una soluzione del problema, che ben riconosce (e non si può fare diversamente) essere molto grave per gli effetti finanziari.

Egli ha detto benissimo: attribuire allo Stato un onere, di cui non si può prevedere l'entità, non è cosa da fare a cuor leggiero; molto meno attribuirlo ai comuni; ed infine sarebbe un po' disastroso addossarlo tutto agli utenti. Ed ha detto benissimo; però mi limito a richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su di un punto della legge, cui ho alluso senza uscire dai limiti della sola allusione perchè, comprendo, non essermi consentito parlarne sopra questo capitolo, e forse neanche in sede di discussione generale del bilancio.

Dicevo che mi accontenterei se l'onorevole ministro, sempre riservandosi di fare lo studio più completo della questione, presentasse al Parlamento una qualche modifica della legge vigente, relativamente alla estensione da poter accordare ai consorzi.

Oggi (molti di noi lo sappiamo per pratica, per la nostra condizione di possessori di terre)

sono gli utenti che si offrono volentieri a sopportare tutte le spese, non dico per la creazione di nuove vie vicinali, ma almeno per la sistemazione di quelle che vi sono. Ebbene, basta che uno solo faccia opposizione perchè, in forza della interpretazione data alla legge dal Consiglio di Stato, tutto il buon volere degli altri resti paralizzato.

L'onorevole ministro se potesse fare opportune proposte di modifica di questa relativa parte della legge speciale, sempre in attesa della soluzione di tutto il problema, faciliterebbe l'opera degli utenti volenterosi, e forse un giorno vedrebbe facilitato indirettamente quel problema che l'ha giustamente allarmato. Quindi è che io, riservandomi, se del caso, di meglio chiarire la mia idea, che è pure di molti proprietari, lo ringrazio ancora una volta delle sue promesse.

GIANTURCO, *ministro, dei lavori pubblici.* Il senatore Cadolini ha evidentemente frainteso le mie parole. Non io, che mi onoro di essere professore di Università, avrei potuto affermare che sia preferibile chi abbia ottenuto una semplice licenza di istituto tecnico a chi, seguiti tutti i corsi in una Università ed in una scuola d'ingegneri, abbia conseguita una laurea. Non era questo il mio pensiero. Io avevo messo in luce le difficoltà di giovarmi dell'opera di questi ingegneri privati, che talvolta, ripeto, non rappresentano che i naufraghi della libera professione.

CADOLINI. Basta scegliere.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici.* Ma la scelta è assai limitata, perchè, se sono professionisti valorosi hanno da lavorare altrove e non vengono a prestare la loro opera allo Stato, il quale non può dare loro la remunerazione delle Società private. Dunque non c'è da fare largo assegnamento sull'opera dei liberi professionisti; e, allora, io dicevo che, a diminuire i guai nei quali siamo per mancanza d'ingegneri, ci gioveremo, come in Francia, di quel personale ausiliario che in Italia come in Francia è valentissimo.

Anzi a questo proposito mi permetta il senatore Cadolini di dirgli che non è esatto il giudizio suo, che sia strano pensare di far giungere questo personale ai gradi superiori.

Quanto alla Francia ho qui la relazione sul bilancio francese di quest'anno. A proposito di

questo capitolo, la relazione narra come il personale degli ingegneri in Francia sia reclutato in doppio modo: da una parte, questi ingegneri escono dai primi ranghi della scuola politecnica e diventano ingegneri ordinari di terza classe; dall'altra, essi sono reclutati fra gli antichi « conducteurs », che hanno fatto dieci anni di servizio e vinto un concorso istituito dalla legge 30 novembre 1850; tale legge si sta ora modificando, ed il ministro dei lavori pubblici francese ha preparato un progetto perchè costoro, quando abbiano dato prova effettiva di attitudine a questi lavori, possano fare gli esami necessari ed acquistare il titolo di ingegnere.

Dunque veda il senatore Cadolini che anche in Francia si sono trovati di fronte a difficoltà analoghe alle nostre, e cercano di reclutare perfino degli ingegneri (ciò che non è nel mio programma) in questo personale.

Ecco ciò che io dicevo; ma non ho affermato di certo che potesse equipararsi una laurea ad una semplice licenza d'istituto tecnico.

E, dopo ciò, non posso che confermare quanto ho già detto, facendo riserve sulla proposta di cui mi occupo (come le ho fatte anche ieri), ma soggiungendo che mi gioverò di tutti i mezzi a mia disposizione per rendere più facile e spedito il lavoro. Uno di questi mezzi voglio fin d'ora additarlo, perchè sarà compreso nel regolamento per la legge sulla Calabria.

In quel regolamento io ho scritto che, quando i comuni e le provincie che hanno un ufficio tecnico vogliono mettere il loro personale a disposizione dello Stato, lo Stato è autorizzato ad assumere questo personale, pagando semplici indennità. Come vede il senatore Cadolini, io ho fatto tesoro del suo suggerimento, ma nei soli limiti che mi parevano consigliabili nell'esercizio della mia funzione direttiva, cioè assumendo il personale che le provincie ed i comuni mettono a mia disposizione.

Anzi soggiungerò un'altra cosa, a titolo d'informazione: ed è che non ho rifiutato neppure il personale che qualche provincia ha offerto per lo studio delle opere da costruirsi in Calabria ed in Basilicata; poichè anche di quel personale intendo giovarmi per supplire alle deficienze presenti del personale del genio civile.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, questo capitolo s'intenderà approvato.

(È approvato).

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-906 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1906

21	Personale di ruolo - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) . . . . .	43,000 »
22	Spese d'ufficio (Spese fisse) . . . . .	146,000 »
23	Provvista, riparazione e trasporto 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) . . . . .	40,000 »
24	Fitto di locali per uso d'ufficio (Spese fisse) . . . . .	90,000 »
25	Spese per indennità di visite e di traslocazione. . . . .	550,000 »
26	Spese diverse pel Genio civile . . . . .	25,000 »
27	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 »
28	Compensi e sussidi al personale del Genio civile . . . . .	30,000 »
		4,356,000 »
<b>Strade.</b>		
29	Manutenzione di strade e ponti nazionali, sgombrò 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 - Spese per il servizio delle R. Trazzere . . . . .	4,347,000 »
30	Trasferte e competenze diverse al personale di sorveglianza addetto ai lavori di manutenzione di strade e ponti nazionali, allo sgombrò di nevi, di materie franate o trasportate dalle piene, ai lavori per impedire interruzioni di transito e per riparare e garantire da danni le strade e i ponti nazionali ed al servizio delle R. Trazzere . . . . .	15,000 »
31	Salario ai cantonieri delle strade nazionali (Spese fisse) . . . . .	1,420,000 »
32	Indennità diverse e sussidi ai cantonieri delle strade nazionali . . . . .	15,000 »
33	Cantonieri delle strade nazionali - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) . . . . .	350 »
34	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> . . . . .	162,000 »
35	Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i cantonieri . . . . .	10,000 »
36	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 »
37	Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia delle strade (Spesa d'ordine) . . . . .	5,000 »
		5,989,350 »
<b>Acque.</b>		
Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> categoria.		
38	Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria - Manutenzione e riparazione . . . . .	870,000 »

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-906 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1906

39	Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza . . . . .	22,000 »
40	Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria - Fitti e canoni (Spese fisse) . . . . .	1,000 »
41	Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria - Manutenzione e riparazione . . . . .	4,700,000 »
42	Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza . . . . .	90,000 »
43	Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria - Fitti e canoni (Spese fisse) . . . . .	27,000 »
44	Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (Spese fisse) . . . . .	1,135,000 »
45	Servizio idrografico fluviale . . . . .	6,800 »
46	Spese pel servizio di piena e spese casuali pel servizio delle opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> categoria e di altre categorie per la parte con quelle attinente . . . . .	300,000 »
47	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 . . . . .	193,000 »
48	Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> categoria - Custodi e guardiani idraulici e manovratori - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) . . . . .	2,250 »
		7,347,050 »
<b>Bonifiche.</b>		
49	Personale di custodia delle bonifiche - Stipendi al personale ordinario (Spese fisse) . . . . .	132,900 »
50	Personale di custodia delle bonifiche - Indennità di foraggio ai custodi forniti di cavallo . . . . .	17,100 »
51	Personale di custodia delle bonifiche - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) . . . . .	1,550 »
52	Personale di custodia delle bonifiche - Indennità, sussidi, quote complementari alla massa vestiario ed altre spese analoghe pel personale stesso (Spese variabili) . . . . .	8,000 »
53	Agro romano - Stipendi al personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica (Spese fisse)	36,200 »
54	Agro romano - indennità diverse, compensi e sussidi al personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica . . . . .	3,450 »
55	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 »
		204,400 »
<b>Porti, spiagge, fari e fanali.</b>		
56	Manutenzione e riparazione dei porti . . . . .	1,715,000 »

MEZZANOTTE, *relatore*. Domando la parola.  
PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MEZZANOTTE, *relatore*. Farò una semplice domanda all'onor. ministro. Io devo comprendere che questa questione dei porti non è ancora matura, perchè nell'altro ramo del Parlamento è soggetta ad un nuovo disegno di legge; ma io richiamo l'attenzione dell'onor. ministro sulle condizioni speciali di taluni porti.

Egli sa che abbiamo la linea dell'Adriatico, la quale è poco difesa. Ora non crede, onor. ministro, che vi sia da fare qualche cosa per quei porti i quali si trovano da quel lato? Vi è il porto di Ortona, quello di Pescara e ve ne ha una quantità di questi porti che sono indifesi. Ora a me pare, che nel disegno di legge presentato all'altro ramo del Parlamento sopra questo argomento, per i porti che si trovano sull'Adriatico non si tenga ragione; io non so se l'onor. ministro voglia in questo momento entrare in siffatta questione. Io gli farei una semplice raccomandazione, di guardare bene, cioè che, quando sarà per decidere intorno alla sistemazione dei porti d'Italia, tenga in considerazione i porti che si trovano su questa linea.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole relatore mi consiglia che io non

anticipi una discussione, la quale troverà la sua sede naturale nell'esame del disegno di legge da me presentato per i porti del Regno. In quella occasione egli vedrà che, oltre ai porti, i quali sono nominativamente contemplati nella legge e per cui vi sono determinati stanziamenti, io ho creduto necessario, come già nelle leggi precedenti, ma con maggior larghezza, di stabilire un fondo di 6 milioni di lire, che, avuto riguardo ai residui precedenti, si eleva a 7 milioni, per provvedere ai porti non indicati nella tabella e nei quali o fossero minacciate dalle mareggiate le opere non compiute e che è indispensabile salvare, o si sviluppasse nel dodicennio un traffico di tal natura, sia per apertura di nuove ferrovie, sia per svolgimento industriale, da rendere necessarie nuove opere portuali. Io spero di dimostrare, a tempo opportuno, che, in tal guisa, anche ai porti dell'Adriatico non classificati si potrà opportunamente provvedere secondo la necessità e l'urgenza.

MEZZANOTTE, *relatore*. Ringrazio l'onor. ministro e mi riservo di ritornare sull'argomento.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 56, nella somma di L. 1.715.000.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904 906 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1906

57	Escavazione dei porti . . . . .	2,500,000 »
58	Indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario adibito al servizio di manutenzione e di escavazione dei porti . . . . .	14,000 »
59	Stipendi ed indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei porti (Spese fisse) . . . . .	6,000 »
60	Pigioni pel servizio dei porti e dei fari (Spese fisse). . . . .	1,500 »
61	Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali . . . . .	930,000 »
62	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 . . . . .	66,000 »
63	Personale subalterno straordinario adibito al servizio di manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) . . . . .	350 »
64	Stipendi e indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei fari (Spese fisse) . . . . .	365,000 »
65	Personale subalterno ordinario pel servizio dei fari - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) . . . . .	1,000 »
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 »
		6,723,850 »
	<b>Strade ferrate.</b>	
68	Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3 <sup>a</sup>	7,500 »
69	Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario residente in Bruxelles . . . . .	1,000 »
		8,500 »

## TITOLO II.

**Spesa straordinaria**

## CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

**Spese generali.**

70	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 portuali idraulici e di bonifica approvati da leggi dello Stato . . . . .	290,000 »
71	Assegni mensili al personale straordinario ed avventizio addetto al servizio generale (Spese fisse) . . . . .	88,000 »
72	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale straordinario ed avventizio addetto al servizio generale . . . . .	18,000 »
73	Personale straordinario addetto al servizio generale - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) . . . . .	700 »
74	Ministero - Personale aggiunto - Stipendi (Spese fisse) . . . . .	230,000 »
75	Ministero - Personale aggiunto - Sussidi, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66 . . . . .	60,000 »
76	Ministero - Personale aggiunto - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) . . . . .	20,000 »
77	Genio civile - Personale aggiunto addetto al servizio generale - Stipendi (Spese fisse) . . . . .	120,000 »
78	Genio civile - Personale aggiunto addetto al servizio generale - Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66 . . . . .	40,000 »
79	Genio Civile - Personale aggiunto - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) . . . . .	14,100 »
		<hr/> 880,800 »
	<b>Opere in Roma (Spese ripartite).</b>	
80	Costruzione di una nuova aula per la Camera dei deputati e sistemazione del palazzo di Montecitorio (art. 1, lettera b, della legge 30 giugno 1904, n. 293) . . . . .	2,000,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	2,000,000 »



	<i>Riporto</i> . . . . .	2,000,000 »
81	Quota a carico dello Stato nella spesa per lavori di sistemazione del Tevere (Legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12 e 25 febbraio 1900, n. 56) . . . . .	1,442,750 »
82	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione del Tevere . . . . .	<i>per memoria</i>
83	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione del Tevere (Spese fisse) . . . . .	34,000 »
84	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione del Tevere . . . . .	4,000 »
85	Assegni mensili al personale avventizio in servizio dei lavori di sistemazione del Tevere (Spese fisse) . . . . .	1,800 »
86	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio in servizio dei lavori di sistemazione del Tevere . . . . .	200 »
87	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 »
88	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 »
89	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 e 27 dicembre 1903, n. 514) . . . . .	500,000 »
90	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>
91	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 e art. 1, lettera e della legge 30 giugno 1904, n. 293) . . . . .	1,954,000 »
92	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (Spese fisse) . . . . .	30,000 »
93	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma . . . . .	4,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	10,970,750 »

LEGISLATURA XXII — I<sup>a</sup> SESSIONE 1904-906 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1906

	<i>Riporto</i> . . . . .	10,970,750 »
94	Assegni mensili al personale avventizio addetto ai lavori di costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (Spese fisse) . . . . .	12,000 »
95	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto ai lavori di costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma . . . . .	<i>per memoria</i>
96	Prosecuzione dei lavori al monumento nazionale a Vittorio Emanuele II, (articolo 1, lett. <i>d</i> della legge 30 giugno 1904, n. 293) . . . . .	943,000 »
97	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori al monumento nazionale a Vittorio Emanuele II (Spese fisse) . . . . .	35,000 »
98	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori del monumento nazionale a Vittorio Emanuele II . . . . .	5,000 »
99	Assegni mensili al personale avventizio addetto ai lavori del monumento nazionale a Vittorio Emanuele II (Spese fisse) . . . . .	13,000 »
100	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto ai lavori del monumento nazionale a Vittorio Emanuele II . . . . .	4,000 »
		<hr/> 11,982,750 » <hr/>
	<b>Opere varie.</b>	
101	Ampliamento, sistemazione e arredamento della Università di Napoli e degli Istituti dipendenti (Leggi 30 luglio 1896, n. 339 e art. 1, lettera <i>e</i> , della legge 30 giugno 1904, n. 293) . . . . .	980,000 »
102	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di ampliamento, sistemazione e arredamento dell'Università di Napoli e degli Istituti dipendenti (Spese fisse) . . . . .	12,500 »
103	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di ampliamento, sistemazione e arredamento dell'Università di Napoli e degli Istituti dipendenti . . . . .	3,500 »
104	Assegni mensili al personale avventizio addetto ai lavori di ampliamento, sistemazione e arredamento dell'Università di Napoli e degli Istituti dipendenti (Spese fisse) . . . . .	3,500 »
105	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto ai lavori di ampliamento, sistemazione e arredamento dell'Università di Napoli e degli Istituti dipendenti . . . . .	500 »
	<i>Riporto</i> . . . . .	<hr/> 1,000,000 » <hr/>

	<i>Riporto</i> . . . . .	1,000,000 »
106	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 »
107	Contributo dello Stato nel pagamento dell'annualità del 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 »
108	Contributo dello Stato nel pagamento delle annualità dei mutui concessi ai comuni di Magliano dei Marsi, Scurcola Marsicana, Tagliacozzo, Santa Maria e Borgocollefegato in provincia di Aquila (articolo 2 della legge 8 luglio 1904, n. 380) . . . . .	11,000 »
		1,016,190 »
	<b>Strade.</b>	
	<i>Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.</i>	
	Spese non superiori a L. 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale.	
109	Spese casuali per opere di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali per le quali manca in bilancio lo stanziamento nei limiti di lire 30,000. . . . .	22,000 »
110	Studi di progetti per opere stradali non autorizzate da leggi . . . . .	15,000 »
		37,000 »
	Spesa dipendente dall'art. 1, lettera c, della legge 25 febbraio 1900, n. 56.	
111	Sistemazione del piano viabile della Galleria del Colle di Tenda, lungo la strada nazionale n. 30 (Cuneo) . . . . .	<i>per memoria</i>
112	Ricostruzione del ponte sul fiume Padrongianus con sistemazione della strada nazionale n. 75 (Sassari) . . . . .	210,000 »
	Spesa dipendente dall'art. 1 lett. F' della legge 30 giugno 1904, n. 293.	
113	Restauro alla platea del ponte sul Calore lungo il tronco da Avellino a Porta di Ferro della strada nazionale n. 54 (Avellino) . . . . .	<i>per memoria</i>
114	Consolidamento dei tratti in frana, costruzione dei muri di sostegno e opere di difesa nel tronco dal miglio 61 al ponte San Marco della strada nazionale n. 54 (Avellino) . . . . .	36,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	246,000 »

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-906 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1906

	<i>Riporto</i> . . . . .	246,000 »
115	Imbrigliamento di torrenti, consolidamento e riparazione di opere d'arte nel tronco dal Varco Appennino al Formicoso della strada nazionale n. 55 (Avellino) . . . . .	9,000 »
116	Sistemazione delle frane di San Zan, Santa Maria e Pian del Vento nel tronco da Feltre al confine trevisano della strada nazionale n. 7 (Belluno) . . . . .	5,000 »
117	Consolidamento e sistemazione di vari tratti del tronco da Solopaca a Ponte Principe della strada nazionale n. 53 (Benevento) . . . . .	4,000 »
118	Sistemazione del tratto fra le progressive 36,000 e 41,500 della strada nazionale n. 17 (Bergamo) . . . . .	17,000 »
119	Sistemazione del tratto della strada nazionale n. 17 fra la Casa di Pagherola ed il vecchio ponte di San Brizio (Brescia) . . . . .	7,000 »
120	Consolidamento di frane lungo i tronchi 2 e 3 della strada nazionale n. 75 (Cagliari) . . . . .	7,000 »
121	Lavori di sistemazione e di consolidamento tra i ponticelli 109 e 111 e radicali riparazioni alle opere d'arte lungo il secondo tronco della strada nazionale n. 52 (Campobasso) . . . . .	35,000 »
122	Consolidamento di frane tra Campolieto e Casacalenda lungo il 2° tronco della strada nazionale n. 53 (Campobasso) . . . . .	20,000 »
123	Ricostruzione di ponticelli e sistemazione del tronco da Cerami al bivio per Cesarò della strada nazionale n. 70 (Catania) . . . . .	14,500 »
124	Variante attraverso la frana di Castro e ponte sul torrente Rimaggio lungo la strada nazionale n. 41 (Firenze) . . . . .	25,500 »
125	Consolidamento e ricostruzione di ponti nelle località Scadurano e Tribuccio; sistemazione di frane e opere di miglioramento lungo il 2° tronco della strada nazionale n. 42 (Firenze) . . . . .	<i>per memoria</i>
126	Riparazione e consolidamento del ponte di Gorreto sul Trebbia lungo la strada nazionale n. 36 (Genova) . . . . .	16,000 »
127	Consolidamento e ricostruzione di manufatti nel tronco da ponte di Campia al Valico delle Radici della strada nazionale n. 39 (Lucca) . . . . .	<i>per memoria</i>
128	Sistemazione e miglioramento dei due tronchi delle strade nazionali nn. 71 e 72 (Messina) . . . . .	<i>per memoria</i>
129	Sistemazione e miglioramento del tronco del Valico delle Radici al chilometro 24 della strada nazionale n. 39 (Modena) . . . . .	23,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	429,000 »

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-906 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1906

	<i>Riporto</i> . . . . .	429,000 »
130	Consolidamento di frane in contrada Santa Maria, ricostruzione di ponticelli e consolidamento di tratti nel tronco tra Fiumetorto a Caltavuturo della strada nazionale n. 70 (Palermo) . . . . .	6,000 »
131	Ricostruzione di ponticelli, di briglie e di muri di controriva lungo la strada nazionale n. 57 (Parma) . . . . .	4,000 »
132	Consolidamento di opere d'arte e sistemazione di vari tratti lungo la strada nazionale n. 43 (Pesaro) . . . . .	43,000 »
133	Ricostruzione di ponticelli e opere di miglioramento lungo la strada nazionale n. 44 (Pesaro) . . . . .	<i>per memoria</i>
134	Consolidamento e riparazione del ponte di Oliveto sul Sele lungo la strada nazionale n. 55 (Salerno) . . . . .	<i>per memoria</i>
135	Sistemazione e consolidamento del tronco da Sapri a Sanza della strada nazionale n. 58 (Salerno) . . . . .	24,500 »
136	Ampliamento della luce libera del ponte sul torrente Cedrino e rami d'accesso lungo la strada nazionale n. 75 (Sassari) . . . . .	35,000 »
137	Costruzione di un ponte sul torrente Posada e relativi accessi lungo la strada nazionale n. 75 (Sassari) . . . . .	31,000 »
138	Costruzione di un ponte sull'Adda presso l'abitato di Le Prese lungo la strada nazionale n. 18 (Sondrio) . . . . .	11,000 »
139	Costruzione di un ponte sul torrente Aver lungo la strada nazionale n. 19 (Sondrio) . . . . .	60,000 »
140	Sistemazione, miglioramento e consolidamento di frane lungo la strada nazionale n. 68 (Trapani) . . . . .	15,000 »
141	Ripristino di un tratto nella località Ronchi lungo la strada nazionale n. 2 (Udine) . . . . .	9,500 »
142	Imprevisti per le opere di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali comprese nella tabella A annessa alla legge 30 giugno 1904, n. 293 . . . . .	30,000 »
	Spese dipendenti dalla legge 14 maggio 1906, n. 198.	
143	Lavori di sistemazione e di rettifica della strada già consortile (ora nazionale) Laviano-Santomenna-Castelnuovo di Conza-San Felice (Salerno) . . . . .	80,000 »
144	Variante del tratto a forte pendenza presso il ponte n. 60 lungo il 5° tronco da Avellino a Porta di Ferro della strada nazionale n. 54 (Avellino) . . . . .	50,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	828,000 »

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-906 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1906

	<i>Riporto</i> . . . . .	828,000 »
145	Sistemazione e consolidamento del tratto della strada nazionale n. 55 compreso fra il ponte Temete e la località San Felice (Avellino) . . . . .	20,000 »
146	Correzione del tratto compreso fra i Sabbioni e l'abitato di Loiano della strada nazionale n. 41 (Bologna) . . . . .	70,000 »
147	Correzione del 4° tratto fino al fosso Marignano, ultima linea di confine dei due Stati, della strada nazionale n. 45, da Rimini a San Marino (Forlì) . . . . .	60,000 »
148	Sistemazione della traversa di Serravalle di Chienti lungo la strada nazionale n. 46 (Macerata) . . . . .	40,000 »
149	Deviazione della strada nazionale n. 43 in corrispondenza della frana di Cà-Volpone (Pesaro) . . . . .	70,000 »
150	Deviazione del tratto tra Morgex e Prè-Saint-Didier della strada nazionale n. 23 (Torino) . . . . .	65,000 »
151	Imprevisti per le opere di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali comprese nella tabella A annessa alla legge . . . . .	20,000 »
152	Opere diverse di riparazioni straordinarie, di sistemazione e di miglioramento di strade e ponti nazionali . . . . .	25,000 »
153	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali . . . . .	26,000 »
154	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali (Spese fisse) . . . . .	19,000 »
155	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66 al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali. . . . .	5,000 »
156	Assegni mensili al personale avventizio addetto ai lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali (Spese fisse) . . . . .	10,000 »
157	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto ai lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali . . . . .	2,000 »
		1,260,000 »
	<i>Riparazioni straordinarie.</i>	
158	Riparazione di danni cagionati alle opere dello Stato dalle alluvioni e dalle frane (Leggi 3 luglio 1904, n. 313 e 29 dicembre 1904, n. 674). . . . .	330,000 »

*Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali  
e di strade provinciali sovvenute dallo Stato.*

(Spese dipendenti dalla legge 3 luglio 1902, n. 297 e 30 giugno 1904, n. 293 e art. 4 della legge 21 giugno 1906, n. 238).

159	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>
160	Strada per Bosco Martese da Teramo a raggiungere la strada di 1 <sup>a</sup> serie Aquila-Ascoli (Teramo) . . . . . (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 2).	25,000 »
161	Strade da Cuccaro a Sanza, sulla nazionale di Val d'Agri (Salerno) . . . . . (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 10).	400,000 »
162	Strada da Petrella per Palata alla ferrovia (Campobasso) . . . . . (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 13).	200,000 »
163	Strada Isernia-Atina-Roccasecca (Campobasso) . . . . . (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 14).	30,000 »
164	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).	170,000 »
165	Strada da Capestrano, per Forca di Penne, alla strada provinciale Chieti-Teramo (Teramo) . . . . . (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 16).	50,000 »
166	Strada della Madonnuzza di Petralia, sulla nazionale Termini-Taormina, alla provinciale Messina-Montagne, sotto Calascibetta (Caltanissetta) . . . . . (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 19).	20,000 »
167	Strada da Rocca d'Aspide, per Bellosguardo, a Sant'Angelo Fasanello (Salerno) . . . . . (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 31).	50,000 »
168	Strada da Centocelle al Fortore e suo prolungamento fino all'Appulo Sannitica (Campobasso) . . . . . (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 39).	<i>per memoria</i>
169	Strada da Pietracatella a Campo Marino (Campobasso) . . . . . (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 40).	100,000 »
170	Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Messina) . . . . . (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 53).	70,000 »
171	Strada di Scanno-Da Solmona per Bugnara, Anversa, Villago e Scanno a Villetta Barrea (Aquila) . . . . . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 13).	20,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	1,135,000 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	1,135,000 »
172	Strada dalla nazionale degli Abruzzi per Campotosto alla provinciale Aquila - Ascoli presso Amatrice (Aquila) . . . . . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 15).	<i>per memoria</i>
173	Strada dalla Pescara-Popoli, presso la stazione di San Valentino, al- l'incontro della Solmona-Campo di Giove in direzione di Pacentro (Aquila) . . . . . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 17).	65,000 »
174	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).	20,000 »
175	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).	50,000 »
176	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).	80,000 »
177	Strada dalla nazionale Appulo-Sannitica, tra Gambatesa 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).	20,000 »
178	Ponte sul Volturno per congiungere le provinciali fra Caserta e Be- nevento (Benevento e Caserta) . . . . . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 35).	40,000 »
179	Strada da Agnone a Castel di Sangro (Campobasso) . . . . . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 70).	20,000 »
180	Strada dal ponte Morgia Schiavoni, sulla Frentana, pei tenimenti di Castellino e Ripabottoni, alla nazionale Sannitica, presso Cento- celle (Campobasso) . . . . . (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 71).	20,000 »
181	Strada da Pietracatella alla nazionale Appulo-Sannitica presso l'in- nesto della traversa obbligatoria di Riccia (Campobasso) . . . . . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 72).	<i>per memoria</i>
182	Strada dalla provinciale Garibaldi al Piano di Salcito pei pressi di Lucito, Castel Bottaccio e Lupara a Larino, e per Ururi al confine della Capitanata verso Serracapriola, colle diramazioni per Mon- tagano, per Guardialfiera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata (Campobasso) . . . . . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 73).	200,000 »
183	Diramazione della strada provinciale 73 per Bagnoli, Civitanova del Sannio alla strada provinciale Aquilonia nei pressi di Pescolan- ciano (Campobasso) . . . . . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 74).	90,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	1,740,000 »



	<i>Riporto</i> . . . .	1,740,000 »
184	Strada da Piedimonte d'Alife pel Matese, a raggiungere la strada nazionale Isernia-Campobasso fra Boiano e Vinchiaturò (Caserta) . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 76).	80,000 »
185	Prolungamento della provinciale Perano-Castiglione Messer Marino a Trivento (Chieti) . . . . . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 77).	30,000 »
186	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).	30,000 »
187	Strada da sotto Atesa all'Istonia presso S. Barnaba di San Buono (Chieti) . . . . . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 97).	20,000 »
188	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).	20,000 »
189	Strada dalla stazione di San Valentino alla provinciale di serie fra Casale in contrada e Pretoro (Chieti) . . . . . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 99).	30,000 »
190	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 »
191	Strada da Altopascio a Bientina con diramazione alla provinciale del Tiglio (Firenze) . . . . . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 127).	15,000 »
192	Strada da Ribera, sulla provinciale di serie Porto Empedocle Castelve-trano, alla provinciale di Chiusa Sclafani, oltre il torrente S. Carlo (Girgenti). . . . . (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 151).	50,000 »
193	Strada da Sant'Agata di Militello, pei pressi di Alcarali Fusi, Longi, Galati, Ucria e Raccuia alla provinciale Patti-Randazzo (Messina) . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 165).	250,000 »
194	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).	50,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . .	2,335,000 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	2,335,000 »
195	Strada da Castellammare per Gragnano, Pimonte ed Agerola all'incontro della provinciale Amalfi-Positano-Meta (Napoli). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 172).	40,000 »
196	Strada da Castellammare per Gragnano, Pimonte ed Agerola all'incontro della provinciale Amalfi-Positano-Meta (Salerno). (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 172).	10,000 »
197	Strada dalla nazionale delle Calabrie, verso Padula alla Brienza-Montemurro (Salerno). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 216).	80,000 »
198	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).	40,000 »
199	Costruzione di un tronco di strada provinciale presso le due Raguse (Siracusa). (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 233).	<i>per memoria</i>
200	Sussidio dello Stato per le strade di 3 <sup>a</sup> serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, n. 5147, e 30 maggio 1875, n. 2521 . . . . .	40,000 »
201	Concorso dello Stato per le strade provinciali di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> 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 . . . . .	800,000 »
202	Imprevisti e maggiori spese per le costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 . . . . .	450,000 »
203	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 . . . . .	70,000 »
204	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 (Spese fisse) . . . . .	104,000 »
205	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all' art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 . . . . .	30,000 »
206	Assegni mensili al personale avventizio addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 (Spese fisse) . . . . .	12,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	3,011,000 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	3,011,000 »
207	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 . . . . .	8,000 »
208	Spese casuali per il servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 . . . . .	15,000 »
		4,034,000 »
	<i>Sussidi straordinari.</i>	
209	Sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di linee di automobili o di altro mezzo di trazione elettrica sulle strade ordinarie fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie (art. 1, lett. <i>i</i> , e art. 5 della legge 30 giugno 1904, n. 293 e art. 1, lett. <i>C</i> della legge 29 dicembre 1904, n. 674 e art. 5 della legge 21 giugno 1906, n. 238 . . . . .	400,000 »
210	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 (art. 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, alleg. <i>F</i> )	300,000 »
211	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) . . . . .	1,166,000 »
212	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie nella provincia di Cosenza (Spese fisse) . . . . .	30,500 »
213	Indennità fisse mensili, trasferte, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie nella provincia di Cosenza . . . . .	2,000 »
214	Spese di stampa ed eventuali per il servizio delle strade comunali obbligatorie . . . . .	1,500 »
		1,900,000 »
	<b>Acque.</b>	
215	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 e art. 1 lett. <i>a</i> della legge 13 luglio 1905, n. 400) . . . . .	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	»

	<i>Riporto</i> . . . . .	»
216	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 . . . . .	<i>per memoria</i>
217	Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1ª categoria (art. 2, lettera a, della legge 21 giugno 1906, n. 238) . . . . .	500,000 »
218	Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 2ª categoria (art. 1, lett. h, della legge 30 giugno 1904, n. 293). . . . .	1,000,000 »
219	Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 2ª categoria (articolo 2 lettera a, della legge 21 giugno 1906, n. 238) . . . . .	3,500,000 »
220	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). . . . .	65,000 »
221	Sussidi per opere ai porti ed agli scali sui laghi e fiumi non parificati ai porti marittimi (art. 100 e 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F) . . . . .	10,000 »
	<i>Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'art. 34 della legge di contabilità generale.</i>	
222	Spese per acquisto, costruzione, sistemazione e riparazione di fabbricati ad uso di magazzini idraulici . . . . .	30,000 »
		5,105,000 »
	<i>Opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria.</i>	
223	Opere idrauliche di 3ª categoria - Concorso dello Stato od esecuzione diretta delle opere a termini degli articoli 2 e 15 della legge 7 luglio 1902, n. 304 . . . . .	375,000 »
224	Opere idrauliche di 4ª categoria - Concorso dello Stato giusta l'art. 98 della legge 30 marzo 1893, n. 173 . . . . .	35,000 »
225	Opere idrauliche di 5ª categoria - Sussidi giusta gli articoli 99 della legge 30 marzo 1893, n. 173 e 19 della legge 7 luglio 1902, n. 304 . . . . .	50,000 »
226	Spese casuali per studi e provvedimenti relativi alle opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria e al buon regime dei fiumi e torrenti e per sussidi ad opere idrauliche in virtù dell'art. 321 della legge 20 marzo, 1865, n. 2248, allegato F . . . . .	40,000 »
		500,000 »

*Spese comuni ad acque e strade.*

227	Sussidi per opere di difesa degli abitati contro le frane e la corrosione dei fiumi e torrenti e per il ripristino delle stesse opere distrutte o danneggiate dalle alluvioni o dalle piene (Legge 30 giugno 1904, n. 293 e art. 6 della legge 29 dicembre 1904, n. 674) . . . . .	300,000 »
228	Sussidi alle Provincie ed ai Comuni per opere di difesa delle strade provinciali e comunali contro le frane e la corrosione dei fiumi e torrenti (Legge 30 giugno 1904, n. 293) . . . . .	650,000 »
229	Sussidi alle Provincie, Comuni e Consorzi pel ripristino delle opere stradali ed idrauliche distrutte o danneggiate dalle frane, alluvioni o piene (Leggi 16 luglio 1884, n. 2514; 20 luglio 1890, n. 7018; 30 dicembre 1892, n. 734; 21 gennaio 1897, n. 30; 27 aprile 1899, n. 165; 1° aprile 1900, n. 121; 7 luglio 1901, n. 341; 3 luglio 1902, n. 298; 8 luglio 1903, n. 311; 3 luglio 1904, n. 313; e art. 6 della legge 29 dicembre 1904, n. 674) . . . . .	610,000 »
230	Maggiore spesa per la sistemazione dei torrenti che attraversano l'abitato di Modica in provincia di Siracusa (art. 4 della legge 3 luglio 1904, n. 313) (Spesa ripartita) . . . . .	100,000 »
231	Concorso dello Stato al pagamento delle annualità dei prestiti e mutui ipotecari consentiti a favore dei danneggiati dalle alluvioni e frane del 2° semestre del 1903 (art. 8 della legge 3 luglio 1904, n. 313) (Spesa ripartita) . . . . .	40,000 »
		<hr/>
		1,700,000 »

**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.*

232	Bonifica di Burana (Ferrara, Modena e Mantova) . . . . .	93,000 »
233	Lago di Bientina (Pisa e Lucca) . . . . .	368,000 »
234	Maremma Toscane (Grosseto e Pisa) . . . . .	368,000 »
235	Agro Romano (Roma) . . . . .	463,000 »
236	Bacino inferiore del Volturno (Caserta e Napoli) . . . . .	707,000 »
237	Torrenti di Nola (Caserta e Avellino) . . . . .	129,000 »
		<hr/>
	<i>Ripporto</i> . . . . .	2,128,000 »

	<i>Riporto</i>	2,128,000 »
238	Lago Salpi (Foggia)	70,000 »
239	Bacino Nocerino (Salerno e Avellino)	167,000 »
240	Bacino del Sele (Salerno)	93,000 »
241	Vallo di Diano (Salerno)	158,000 »
242	Valli di Cervaro e Candelaro (Foggia)	382,000 »
243	Val di Chiana (Arezzo e Siena)	434,000 »
244	Paludi Pontine (Roma)	172,000 »

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

*Annualità da pagarsi per bonifiche già concesse ai Consorzi.*

245	Consorzio di VII Presa superiore (Venezia)	15,195 25
246	Consorzio Gambarare (Venezia)	15,600 »
247	Consorzio Gorzon Medio (Padova)	12,149 96
248	Consorzio Foresto generale (Venezia)	21,529 86
249	Consorzio Polesano a destra di Canal Bianco (Rovigo)	96,207 15
250	Consorzio Polesine S. Giorgio (Ferrara)	86,119 08
251	Bonifica di Burana (Ferrara, Modena e Mantova)	522,000 »
252	Consorzio per la bonifica Reggiana-Mantovana (Reggio Emilia e Mantova)	308,009 37
253	Consorzio del Trasimeno (Perugia)	38,762 »
254	Bonificazioni Pontine (Roma)	30,000 »

Leggi 22 marzo 1900, n. 195 e 8 luglio 1903, n. 335. — *Tabella III.*

*Bonificazioni di 1<sup>a</sup> categoria da intraprendersi.*

255	Terreni bassi tra il colatore Tagliato ed i fiumi Oglio e Po (Cremona e Mantova)	98,000 »
256	Lago Santa Croce (Belluno)	70,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	4,917,572 67

	<i>Riporto</i>	4,917,572 67
257	Paludi Biancure (Udine)	45,000 »
258	Bacino a sinistra del Lemene (Venezia)	93,000 »
259	Territorio fra la destra del Tagliamento ed il canale Lugugnana (Venezia)	47,000 »
260	Bacino compreso fra la Piave Nuova e Livenza Viva (Venezia)	110,000 »
261	Bacino a destra del Sile (Venezia)	72,000 »
262	Terreni paludosi del consorzio Bacchiglione e Fossa Paltana (Padova)	140,000 »
263	Terreni paludosi dei Comuni di Bovolenta e Cassalserugo e cioè in consorzio Pratiarcati (Padova)	93,000 »
264	Territorio Polesano a sinistra di Canal Bianco e Po di Levante (Rovigo)	73,000 »
265	Isola di Ariano (Rovigo)	230,000 »
266	Bassa pianura Bolognese Ravennate (Bologna e Ravenna)	276,000 »
267	Valle in Mascione e Poggio Cancelli (Aquila)	70,000 »
268	Valle del Liri (Caserta)	93,000 »
269	Pantano di Sessa (Caserta)	65,000 »
270	Valle del Volturno tra i monti Tifatini e Preseuzano (Caserta)	93,000 »
271	Valle inferiore dell'Alento (Salerno)	93,000 »
272	Lago di Lesina (Foggia)	<i>per memoria</i>
273	Lago di Varano (Foggia)	<i>per memoria</i>
274	Terreni paludosi fra Torre Rinalda e Porto San Giovanni e fra Porto San Giovanni e Torre Specchia Ruggero (Lecce)	140,000 »
275	Laghi Alimini - Fontanelle e Paludi Sansi e piccoli stagni dello stesso bacino (Lecce)	46,000 »
276	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 »
277	Paludi Foggione, San Brunone, Leggiadrezze, Pamunno, Taddeo, Bofoluto, Pantano e Cagiuni (Lecce)	93,000 »
278	Lago di Lentini e Pantani di Lentini e Celsari (Siracusa)	93,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	6,975,572 67

	<i>Riporto</i>	6,975,572 67
279	Stagni litoranei denominati Vendicari e Rovetto Siracusa . . . . .	46,000
280	Valli Grandi veronesi ed ostigliesi (Verona, Mantova e Rovigo) . . . . .	<i>per memoria</i>
	<i>Legge 7 luglio 1902, n. 333 - Tabella unica - Nuove opere di bonifica dichiarate di 1<sup>a</sup> 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>	
281	Valli di Comacchio (Ferrara) . . . . .	185,000 »
282	Palude Foggi a circa tre chilometri a sud-ovest di Gallipoli (Lecce) . . . . .	<i>per memoria</i>
283	Palude Brunese presso l'abitato di Rocca Nova (Lecce) . . . . .	52,500
284	Comprensorio Lama interposto tra i fiumi Ronco e Montone che si riuniscono poco lungi dalla città di Ravenna (Ravenna) . . . . .	<i>per memoria</i>
285	Palude di Fucecchio (Firenze e Lucca) . . . . .	185,000 »
286	Agro di Posada (Sassari) . . . . .	140,000 »
287	Agro di Orosei (Sassari) . . . . .	155,800 »
288	Paludi del Campidano (Cagliari) . . . . .	165,000 »
289	Roncocorrente (Curtatone, Borgoforte, Castelluccio e Marcaria) (Mantova)	315,800 »
	<i>Leggi 22 marzo 1900, n. 195 e 7 luglio 1902, n. 333. Somme a disposizione dell'Amministrazione.</i>	
290	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 . . . . .	479,984 47
	<i>Compimento delle opere di bonificazione in corso di esecuzione autorizzate da leggi anteriori a quelle del 18 giugno 1899, n. 236.</i>	
291	Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi Lisimelie (Siracusa)	<i>per memoria</i>
292	Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Mondello (Palermo) . . . . .	<i>per memoria</i>
293	Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Napoli (Napoli)	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i>	8,700,657 14



	<i>Riporto</i> . . . . .	8,700,657 14
294	Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Policastro (Salerno) . . . . .	<i>per memoria</i>
295	Compimento delle opere di bonificazione dei Regi Lagni (Caserta) . . . . .	<i>per memoria</i>
296	Compimento delle opere di bonificazione del Lago Dragone (Avellino) . . . . .	<i>per memoria</i>
297	Compimento delle opere di bonificazione del lago d'Acquafondata (Caserta) . . . . .	<i>per memoria</i>
298	Compimento delle opere di bonificazione del lago di Orbetello (Grosseto) . . . . .	<i>per memoria</i>
299	Compimento delle opere di bonificazione dell'Agro Telesino (Benevento) . . . . .	<i>per memoria</i>
300	Compimento delle opere di bonificazione degli stagni di Vada e Collemezzano (Pisa). . . . .	<i>per memoria</i>
301	Compimento delle opere di bonificazione della salina e salinella di San Giorgio presso Taranto (Lecce) . . . . .	<i>per memoria</i>
302	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 <sup>a</sup> categoria . . . . .	<i>per memoria</i>
303	Contributo dello Stato alle opere di bonificazione di 2 <sup>a</sup> 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>	
304	Indennità fisse mensili, trasferte, e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche ed al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche . . . . .	199,000 »
305	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche (Spese fisse) . . . . .	170,000 »
306	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche . . . . .	46,000 »
307	Assegni mensili al personale avventizio in servizio delle bonifiche (Spese fisse) . . . . .	149,000 »
308	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio in servizio delle bonifiche . . . . .	25,000 »
309	Spese inerenti allo studio di progetti per opere di bonifica dipendenti dal testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, non do-	
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	9,289,657 14

	<i>Riporto</i> . . . . .	9,289,657 14
	tate 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.	
310	Retribuzione ai condannati impiegati nella costruzione delle strade obbligatorie dell'Agro Romano (art. 21 della legge 13 dicembre 1903, n. 474) . . . . .	25,000 »
		<hr/> 9,314,657 14 <hr/>
	<i>Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna.</i>	
	Legge 2 agosto 1897, n. 382.	
311	Opere di correzione dei corsi d'acqua nell'isola di Sardegna . . . . .	219,500 »
312	Opere di bonificazione nell'isola di Sardegna . . . . .	90,000 »
313	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 »
314	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere di sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna (Spese fisse) . . . . .	3,700 »
315	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile, in servizio delle opere di sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna . . . . .	2,300 »
		<hr/> 337,500 » <hr/>
	<i>Acquedotto Pugliese e silvicoltura del Sele.</i>	
	Legge 26 giugno 1902, n. 245.	
3 6	Costruzione ed esercizio dell'acquedotto pugliese (leggi 26 giugno 1902, n. 245 e 8 luglio 1904, n. 381) . . . . .	3,000,000 »
317	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 »
		<hr/> 3,100,000 » <hr/>

## Opere nella provincia di Basilicata.

## STRADE.

*Lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.*

Spese dipendenti dall'articolo 1 lettera *f* della legge 30 giugno 1904, n. 293).

318 Costruzione di un ponte sulla frana Porcellini lungo il 4° tronco della strada nazionale n. 58 (Potenza) . . . . . 20,000 »

*Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali e di strade provinciali sovvenute dallo Stato.*

Spese dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297, e 30 giugno 1904 n. 293.

319 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) . . . . . 30,000 »  
(Legge 27 giugno 1869, n. 5147 n. 58).

320 Strada da un punto della nazionale Appulo-Lucana sotto Albano per Trivigno, alla provinciale di 1<sup>a</sup> serie Brienza-Montemurro sotto Marsiconovo (Potenza) . . . . . 30,000  
(Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 21)

321 Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Potenza) . . . . . 20,000 »  
(Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 29).

322 Strada da Rotonda, per Viggianello, alla nazionale del Sinni presso Favale (Potenza) . . . . . 300,000 »  
(Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 55).

323 Strada dalla provinciale Rotonda Valsinni, nei pressi di Oriolo, alla stazione di Amendolara (Potenza) . . . . . 20,000 »  
(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 117).

324 Prolungamento della strada provinciale Rotonda-Valsinni verso Bernalda e Genosa in terra di Otranto (Potenza) . . . . . 200,000 »  
(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 154).

325 Strada dalla nazionale dell'Agri per Stigliano, alla provinciale Potenza Spinazzola, per Monte Peloso, con ponte sul Basento (Potenza) . . . . . 80,000 »  
Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 209).

326 Prolungamento della strada provinciale Miglionico-Pomarico fino all'incontro della provinciale proposta verso Genosa (Potenza) . . . . . 40,000 »  
(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 211).

327 Prolungamento della strada Montemurro-Brienza, da presso Brienza per Sant'Angelo le Fratte alla stazione di Romagnano (Potenza) . . . . . 70,400 »  
(Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 212).

*Da riportarsi* . . . . . 790,400 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	790,400 »
328	Strada da Moliterno alla nazionale del Sinni fra Latronico e Lauria (Potenza) . . . . . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 213).	40,000 »
329	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).	79,600 »
330	Imprevisti e maggiori spese per le costruzioni stradali, nella provincia di Basilicata, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883) . . . . .	50,000 »
331	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali, nella provincia di Basilicata, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 . . . . .	10,000 »
332	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali, nella provincia di Basilicata, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 (Spese fisse) . . . . .	10,000 »
333	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66 al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali, nella provincia di Basilicata, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 . . . . .	6,000 »
334	Assegni mensili al personale avventizio addetto al servizio delle costruzioni stradali, nella provincia di Basilicata, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 (Spese fisse) . . . . .	<i>per memoria</i>
335	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto al servizio delle costruzioni stradali, nella provincia di Basilicata, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 . . . . .	<i>per memoria</i>
336	Spese casuali per il servizio delle costruzioni stradali, nella provincia di Basilicata dipendente dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883	<i>per memoria</i>
		986,000 »
	<b>Bonifiche.</b>	
	Legge 7 luglio 1902, n. 333 — Tabella unica.	
	<i>Nuove opere di bonifica dichiarate di 1<sup>a</sup> categoria in base dell'articolo 64 del testo unico 22 marzo 1900, n. 195, ed all'art. 1 della legge 7 luglio 1902, n. 333.</i>	
337	Terreni paludosi della zona litoranea Metaponto-Nova Siri, presso le foci dei fiumi Bradano, Basento, Agri e Sinni (Potenza) . . . . .	185,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	185,000 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	185,000 »
338	Territorio di Atella (Potenza) . . . . .	<i>per memoria</i>
	<i>Somme a disposizione dell'Amministrazione.</i>	
339	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, nella provincia di Basilicata, in base al disposto dell'art. 69, secondo comma, della legge stessa . . . . .	20,000 »
	<i>Spese generali per le bonifiche nella provincia di Basilicata.</i>	
340	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche ed al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche nella provincia di Basilicata . . . . .	15,000 »
341	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche nella provincia di Basilicata (Spese fisse) . . . . .	<i>per memoria</i>
342	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66 al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche nella provincia di Basilicata . . . . .	<i>per memoria</i>
343	Assegni mensili al personale avventizio in servizio delle bonifiche nella provincia di Basilicata (Spese fisse) . . . . .	<i>per memoria</i>
344	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio in servizio delle bonifiche nella provincia di Basilicata . . . . .	<i>per memoria</i>
345	Spese inerenti allo studio di progetti per opere di bonifica nella provincia di Basilicata, 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'art. 69, secondo comma della legge stessa . . . . .	<i>per memoria</i>
		220,000 »
	Legge 31 marzo 1904, n. 145.	
346	Sistemazione idraulica montana e di pianura dei corsi d'acqua. . . . .	200,000 »
347	Strade provinciali sovvenute. . . . .	250,000 »
348	Strade comunali obbligatorie da ultimare e sistemare. . . . .	250,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	700,000 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	700,000 »
349	Strade da costruire e sistemare per allacciare alla esistente rete stradale i comuni e le frazioni di comuni ora isolati . . . . .	400,000 »
350	Lavori di consolidamento delle frane, risanamento degli abitati e fornitura di acqua potabile . . . . .	550,000 »
351	Spese riguardanti il Commissariato civile . . . . .	45,000 »
352	Imprevisti per le opere pubbliche e rimboschimenti . . . . .	<i>per memoria</i>
		1,695,000 »
<b>Opere nelle Provincie Calabresi.</b>		
<b>STRADE.</b>		
<i>Lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.</i>		
Spese dipendenti dall'art. 1 lettera f, della legge 30 giugno 1904, n. 293.		
353	Sistemazione degli accessi a difesa del ponte sul fiume Neto e opere di consolidamento lungo il 3° tronco della strada nazionale n. 61 (Catanzaro) . . . . .	22,000 »
354	Sistemazione e consolidamento del 4° tronco della strada nazionale n. 61 (Catanzaro) . . . . .	20,000 »
355	Riparazione e consolidamento delle opere d'arte nel 5° tronco della strada nazionale n. 62 (Catanzaro) . . . . .	20,000 »
356	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 (Catanzaro) . . . . .	35,600 »
357	Costruzione di ponti nelle località Paella e Trifoglio lungo la strada nazionale n. 57 (Cosenza) . . . . .	25,000 »
358	Sistemazione e consolidamento della frana Candelina lungo la strada nazionale n. 60 (Cosenza) . . . . .	30,000 »
359	Sistemazione di un ponte sul Basento nell'abitato di Cosenza lungo la strada nazionale n. 62 (Cosenza) . . . . .	14,600 »
360	Sistemazione di alcuni tratti della strada nazionale n. 67 compresa la traversa di Gioia Tauro (Reggio Calabria) . . . . .	48,500 »
361	Imprevisti per le opere, nelle provincie calabresi, di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali comprese nella tabella A annessa alla legge 30 giugno 1904, n. 293 . . . . .	10,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	225,700 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	225,700 »
362	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, nelle provincie calabresi	10,000 »
363	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali nelle provincie calabresi (Spese fisse) . . . . .	6,000 »
364	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, nelle provincie calabresi . . . . .	2,300 »
365	Assegni mensili al personale avventizio addetto ai lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali nelle provincie calabresi (Spese fisse) . . . . .	2,200 »
366	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto ai lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, nelle provincie calabresi . . . . .	800 »
		247,000 »
	<i>Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali e di strade provinciali sovvenute dallo Stato.</i>	
	Spese dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297, e 30 giugno 1904, n. 293.	
367	Deviazione del tratto fra il passo di Monterosso ed il ponte Abate (Catanzaro) . . . . . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 16).	110,000 »
368	Strada da Nicastro alla Marina di Sant' Eufemia (Catanzaro) . . . . . (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 6).	33,600 »
369	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).	180,000 »
370	Strada da San Giovanni in Fiore a Cariati (Cosenza) . . . . . (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 8).	90,000 »
371	Strada dalla traversa di Plati a Bagaladi (Reggio Calabria) . . . . . (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 22).	110,000 »
372	Strada da Chiaravalle a Guardavalle (Catanzaro) . . . . . (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 23).	90,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	613,600 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	613,600 »
373	Strada da Porto Santa Venere, per Briatico, fino a raggiungere la provinciale di Tropea (Catanzaro) . . . . . (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 25).	190,000 »
374	Strada da Mormanno per Papisidaro a Scalea (Cosenza) . . . . . (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 28).	10,000 »
375	Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Cosenza) . . . . . (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 29).	260,000 »
376	Strada dal porto di Cotrone per la serra di Melissa e Cirò alla stazione di Cariati (Tronco del fiume Nicà alla stazione di Cariati (Cosenza) . . . . . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 93).	150,000 »
377	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 dell'abitato di Cellara alla contrada Cozzarelle) (Cosenza) . . . . . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 111).	60,000 »
378	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).	100,000 »
379	Strada litoranea Tirrena da Sapri al confine di Catanzaro (Cosenza) . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 118).	150,000 »
380	Imprevisti e maggiori spese per le costruzioni stradali nelle provincie calabresi, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 .	250,000 »
381	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali, nelle provincie calabresi, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 . . . . .	30,000 »
382	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali, nelle provincie calabresi, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 (Spese fisse) . . . . .	40,000 »
383	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904. n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali, nelle provincie calabresi, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883. . . . .	20,000 »
384	Assegni mensili al personale avventizio addetto al servizio delle costruzioni stradali, nelle provincie calabresi, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 (Spese fisse) . . . . .	11,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	1,884,600 »



	<i>Riporto</i> . . . . .	1,884,600 »
385	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto al servizio delle costruzioni stradali, nelle provincie calabresi, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 . . . . .	7,400 »
386	Spese casuali per il servizio delle costruzioni stradali, nelle provincie calabresi, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 . . . . .	11,500 »
		1,903,500 »
	<b>Bonifiche.</b>	
	<i>Testo unico della legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, numero 195 — Tabella III.</i>	
	<i>Bonificazioni di 1<sup>a</sup> categoria da intraprendersi.</i>	
387	Bacino inferiore dei torrenti Caldanello, Raganello, Satanasso, Gronde, Esaro, Coscile, Fellone, Crati, San Mauro e Malbrancato (Cosenza)	140,000 »
388	Valle a destra del Crati e valli influenti tra Cosenza e la stretta di Tarsia (Cosenza) . . . . .	140,000 »
389	Bonifica di Caulonia (Reggio Calabria) . . . . .	184,000 »
390	Piana di Rosarno (Reggio Calabria) . . . . .	140,000 »
	<i>Legge 7 luglio 1902, n. 333. Tabella unica. - Nuove opere di bonifica dichiarate di 1<sup>a</sup> categoria in base all'articolo 64 del testo unico 22 marzo 1900, n. 195, ed articolo 1 della legge 7 luglio 1902, n. 333.</i>	
391	Bacino inferiore dei fiumi Coriglianeto, Cino e Trionto (Cosenza) . . . . .	<i>per memoria</i>
	<i>Somme a disposizione dell'Amministrazione.</i>	
392	Fondo di riserva per provvedere alle spese indicate alle lettere a), b), c), d), e) dell'articolo 66 del testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, e ad altre spese necessarie per le opere di bonifica, nelle provincie calabresi, in base al disposto dell'articolo 69, secondo comma, della legge stessa . . . . .	50,000 »
	<i>Compimento delle opere di bonificazione in corso di esecuzione, autorizzate da leggi anteriori a quella del 18 giugno 1899. n. 236.</i>	
393	Compimento delle opere di bonificazione delle paludi di Rocca Imperiale (Cosenza) . . . . .	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	654,000 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	654,000 »
394	Compimento delle opere di bonificazione della marina di Catanzaro (Catanzaro) . . . . .	<i>per memoria</i>
<i>Spese generali per le bonifiche nelle provincie calabresi.</i>		
395	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche ed al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie calabresi . . . . .	16,000
396	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie calabresi (Spese fisse) . . . . .	10,000 »
397	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie calabresi . . . . .	4,000 »
398	Assegni mensili al personale avventizio in servizio delle bonifiche nelle provincie calabresi (Spese fisse) . . . . .	11,000 »
399	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio in servizio delle bonifiche nelle provincie calabresi . . . . .	5,000 »
400	Spese inerenti allo studio di progetti per opere di bonifica, nelle provincie calabresi, 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>
		700,000 »
<b>Porti, spiagge, fari e fanali.</b>		
<i>Costruzione di nuove opere marittime e lacuali autorizzata colla legge 14 luglio 1889, n. 6280.</i>		
<i>Porti di 1ª categoria.</i>		
401	Porto di Reggio Calabria - Ampliamento del porto e sistemazione di banchine . . . . .	243,500 »
402	Porto di Santa Venere - Prolungamento del molo di difesa . . . . .	<i>per memoria</i>
<i>Spese dipendenti dalla legge 13 marzo 1904, n. 102.</i>		
<i>Porti di 1ª categoria.</i>		
403	Porto di Cotrone - Riparazioni straordinarie . . . . .	47,000 »
<i>Da riportarsi</i> . . . . .		290,500 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	290, 00 »
	<i>Spese generali per i porti nelle provincie calabresi.</i>	
404	Indennità fisse mensili, trasferte e competenza diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio delle nuove opere marittime, nelle provincie calabresi . . . . .	1,000 »
405	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle nuove opere marittime nelle provincie calabresi (Spese fisse) . . . . .	5,400 »
406	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all' articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle nuove opere marittime nelle provincie calabresi . . . . .	2,600 »
407	Assegni mensili al personale avventizio addetto alle nuove opere marittime nelle provincie calabresi (Spese fisse) . . . . .	<i>per memoria</i>
408	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto alle nuove opere marittime nelle provincie calabresi . . . . .	<i>per memoria</i>
		299,500 »
	<b>Strade ferrate.</b>	
	<i>Spese dipendenti dalla legge 9 luglio 1905, n. 413.</i>	
409	Costruzione delle linee Pietrafitta-Rogliano, Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese a sezione ridotta, Cosenza-Paola a sezione normale . . . . .	<i>per memoria</i>
		»
	<b>Porti, spiagge, fari e fanali.</b>	
	<i>Nuove opere urgenti nel porto e nelle stazioni ferroviarie di Genova, giusta la legge 2 agosto 1897, n. 349 (Spesa ripartita).</i>	
410	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>	
	<b>PORTI DI 1ª CATEGORIA.</b>	
411	Porto di Spezia - Ampliamento del porto mercantile . . . . .	221,250 »
412	Porto di Venezia - Costruzione di un bacino di carenaggio e di vari tratti di banchine . . . . .	514,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	1,735,250 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	1,735,250 »
413	Porto di Chioggia - Costruzione di una darsena e di nuovi approdi .	<i>per memoria</i>
414	Porto di Taranto - Ampliamento del porto commerciale . . . . .	151,000
415	Porto di Castellammare di Stabia - Prolungamento del molo foraneo ed opere accessorie . . . . .	150, 00 »
PORTI DI 2 <sup>a</sup> CATEGORIA - 1 <sup>a</sup> CLASSE.		
416	Porto di Brindisi - Costruzione di nuove banchine ed escavazione straordinaria . . . . .	<i>per memoria</i>
417	Porto di Civitavecchia - Ampliamento e sistemazione generale del porto	504,000 »
418	Porto di Livorno - Ampliamento della darsena e costruzione di banchine	364,000 »
419	Porto di Palermo - Sistemazione del porto e bacini di carenaggio .	389,000 »
PORTI DI 2 <sup>a</sup> CATEGORIA - 2 <sup>a</sup> CLASSE, 2 <sup>a</sup> SERIE.		
420	Porto di Porto Torres - Lavori di completamento . . . . .	<i>per memoria</i>
421	Porto di Bosa - Ricostruzione parziale del muraglione di difesa e rifiorimento della scogliera . . . . .	50,000 »
422	Porto di Pozzuoli - Opere di difesa e sistemazione . . . . .	<i>per memoria</i>
PORTI DI 2 <sup>a</sup> CATEGORIA - 3 <sup>a</sup> CLASSE.		
423	Porto di Amalfi - Prolungamento dell'esistente molo . . . . .	75,000 »
424	Costruzione di nuovi fari e fanali . . . . .	235,000 »
425	Imprevisti a termini della legge 14 luglio 1889, n. 6280 . . . . .	311,250 »
<i>Spese dipendenti dalla legge 25 febbraio 1900, n. 56, art. 1, lett. d, designate nella tabella B, annessa alla legge stessa.</i>		
PORTI DI 1 <sup>a</sup> CATEGORIA.		
426	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 - Proseguimento del muraglione esistente fino al faro . . . . .	<i>per memoria</i>
427	Porto di Tortoli - Completamento di scogliere di difesa foranea e fanale di segnalamento . . . . .	94,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	4,058,500 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	4,058,500 »
428	Porto di Trapani - Costruzione di un molo per la difesa foranea e scavo di roccia per la sistemazione del canale di accesso . . . . .	164,000 »
	PORTI DI 2 <sup>a</sup> CATEGORIA - 1 <sup>a</sup> CLASSE.	
429	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 . . . . .	647,000 »
	PORTI DI 2 <sup>a</sup> CATEGORIA - 2 <sup>a</sup> CLASSE - 1 <sup>a</sup> SERIE.	
430	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 . . . . .	233,000 »
431	Porto di Porto Empedocle - Consolidamento degli esistenti moli . . . . .	<i>per memoria</i>
	PORTI DI 2 <sup>a</sup> CATEGORIA - 2 <sup>a</sup> CLASSE - 2 <sup>a</sup> SERIE.	
432	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 . . . . .	195,000 »
433	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 . . . . .	<i>per memoria</i>
434	Porto di Viareggio - Ampliamento di una darsena . . . . .	94,000 »
	PORTI DI 2 <sup>a</sup> CATEGORIA - 3 <sup>a</sup> CLASSE.	
435	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 . . . . .	17,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	5,408,500 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	5,408,500 »
436	Porto di Rodi - Costruzione di un ponte sbarcatoio . . . . .	<i>per memoria</i>
437	Maggiori spese impreviste per le opere comprese nella tabella B annessa alla legge 25 febbraio 1900, n. 56 . . . . .	43,000 »
438	Opere diverse in altri porti del Regno . . . . .	242,000 »
<i>Spese dipendenti dalla legge 13 marzo 1904, n. 102.</i>		
PORTI DI 1 <sup>a</sup> CATEGORIA.		
439	Porto di Ancona - Opere complementari a quelle autorizzate dalla legge 25 febbraio 1900, n. 56 . . . . .	188,000 »
440	Porto di Lampedusa - Escavazione straordinaria . . . . .	51,000 »
441	Porto di Porto Maurizio - Prolungamento del molo occidentale e co- struzione di un nuovo tratto di banchina . . . . .	47,000 »
442	Porto Santo Stefano - Costruzione di una scogliera . . . . .	29,000 »
443	Porto di Siracusa - Costruzione ed arredamento di banchine . . . . .	<i>per memoria</i>
444	Porto di Venezia - Sistemazione e segnalamento del porto di Lido - Ampliamento ed arredamento delle banchine - Impianti ferroviari	450,000 »
PORTI DI 2 <sup>a</sup> CATEGORIA - 1 <sup>a</sup> CLASSE.		
445	Porto di Brindisi - Escavazione straordinaria - Costruzione di scogliera e di banchine con relativo arredamento . . . . .	188,000 »
446	Porto di Cagliari - Prolungamento del molo di ponente, costruzione di banchine e ricostruzione di alcuni tratti delle esistenti . . . . .	52,000 »
447	Porto di Catania - Riparazioni straordinarie - Sistemazione del nuovo porto e rafforzamento del molo di difesa - Nuova opera di difesa foranea - Arredamento di banchine . . . . .	200,000 »
448	Porto di Livorno - Ampliamento della darsena - Escavazione straordi- naria - Acquisto dal comune di Livorno di magazzini di deposito esistenti sulla diga rettilinea . . . . .	80,000 »
449	Porto di Messina - Costruzione di banchine e ricostruzione di un tratto delle esistenti - Formazione di piazzali e impianto di binari - Esca- vazione e sistemazione dei bassi fondi . . . . .	<i>per memoria</i>
	<i>Riporto</i> . . . . .	6,978,500 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	6,978,500 »
450	Porto di Napoli - Ampliamento e sistemazione del ponte trapezoidale - Impianto di gru - Impianto di due scali da costruzioni navali - Allargamento e sistemazione del molo orientale - Costruzione di due ponti girevoli sulla bocca sussidiaria della darsena dei bacini da carenaggio . . . . .	450,000 »
PORTI DI 2 <sup>a</sup> CATEGORIA - 2 <sup>a</sup> CLASSE - 1 <sup>a</sup> SERIE.		
451	Porto di Bari - Costruzione, sistemazione ed arredamento di banchine - Allacciamento della ferrovia col porto - Costruzione di un piano inclinato per il tiro a terra delle barche - Pennello alla punta di San Cataldo e sistemazione della omonima spiaggia . . . . .	125,000 »
452	Porto di Rio Marina - Opere di difesa e sistemazione dell'approdo . . . . .	147,000 »
PORTI DI 2 <sup>a</sup> CATEGORIA - 2 <sup>a</sup> CLASSE - 2 <sup>a</sup> SERIE.		
453	Porto di Fiumicino - Prolungamento dei moli . . . . .	57,000 »
454	Porto di Licata - Opere complementari a quelle autorizzate dalla legge 2 luglio 1896, n. 301 . . . . .	188,000 »
455	Porto di Marsala - Prolungamento del molo occidentale . . . . .	<i>per memoria</i>
456	Porto di Molfetta - Ampliamento della banchina del molo di San Michele - Costruzione di un altro piano inclinato per il tiro a terra delle barche - Robustamento del molo foraneo - Lastricamento di piazzali di deposito . . . . .	77,000 »
457	Porto di Oneglia - Prolungamento della banchina settentrionale e costruzione di uno scalo di cariaggio . . . . .	56,000 »
458	Porto di Riposto - Costruzione di un molo e di un pennello . . . . .	94,000 »
459	Porto di San Remo - Prolungamento del molo di mezzogiorno . . . . .	67,000 »
460	Porto di Termini Imerese - Prolungamento del molo e costruzione di una banchina . . . . .	<i>per memoria</i>
PORTI DI 2 <sup>a</sup> CATEGORIA - 3 <sup>a</sup> CLASSE.		
461	Porto di Anzio - Prolungamento del molo . . . . .	<i>per memoria</i>
462	Porto di Monopoli - Costruzione del molo di tramontana . . . . .	70,000 »
463	Porto di Sciacca - Costruzione del molo di ponente e della banchina di levante . . . . .	46,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	8,355,500 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	8,355,500 »
464	Maggiori spese impreviste per le opere autorizzate dalla legge 13 marzo 1904, n. 102 e per quelle autorizzate dalle leggi 14 luglio 1889, n. 6280; 25 febbraio 1900, n. 56; 20 giugno 1901, n. 292 e 19 gennaio 1902, n. 275 . . . . .	80,000 »
465	Eventuali riparazioni straordinarie alle opere marittime esistenti . . . . .	94,000 »
466	Opere diverse in altri porti del Regno . . . . .	54,000 »
	<i>Spese dipendenti dalla legge 8 luglio 1904, n. 351.</i>	
467	Porto di Napoli - Ampliamento e sistemazione del porto . . . . .	900,000 »
	<i>Spese dipendenti dalla legge 14 maggio 1906, n. 198.</i>	
468	Porto di Torre Annunziata - Ampliamento della banchina . . . . .	150,000 »
	<i>Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell' art. 34 della legge di contabilità generale.</i>	
469	Aumenti e miglioramenti delle grue e degli ormeggi e tonneggi . . . . .	20,000 »
470	Lavori eventuali per i quali manca o è deficiente il fondo iscritto in bilancio nei limiti di lire 30,000 . . . . .	20,000 »
471	Rinnovazione di apparecchi, ampliamento della illuminazione sulle calate dei porti e forniture diverse . . . . .	18,000 »
472	Costruzione e miglioramento di vie di accesso ai fari . . . . .	14,000 »
473	Ampliamento e sistemazione di fabbricati dei fari . . . . .	18,000 »
	<i>Concorsi e sussidi per opere marittime.</i>	
474	Sussidi per opere ai porti di 4 <sup>a</sup> classe e per conservazione di spiagge (art. 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F e art. 39 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095) . . . . .	55,000 »
475	Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4 <sup>a</sup> classe di 2 <sup>a</sup> categoria (art. 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095) . . . . .	25,000 »
	<i>Spese generali per i porti e per i fari.</i>	
476	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio delle nuove opere marittime . . . . .	47,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	9,850,500 »



	<i>Riporto</i> . . . . .	9,850,500 »
477	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle nuove opere marittime (Spese fisse) . . . . .	189,600 »
478	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del genio civile in servizio delle nuove opere marittime. . . . .	22,400 »
479	Assegni mensili al personale avventizio addetto alle nuove opere marittime (Spese fisse). . . . .	4,000 »
480	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto alle nuove opere marittime . . . . .	4,000 »
481	Studio di progetti per opere non ancora autorizzate da leggi - Spese di stampa e casuali pel servizio marittimo . . . . .	18,000 »
		10,088,500 »
<b>Strade ferrate.</b>		
<i>Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale.</i>		
482	Studi relativi a progetti di nuove strade ferrate . . . . .	30,000 »
<i>Assegnazione per un fondo di riserva.</i>		
483	Assegnazione per un fondo di riserva per maggiori stanziamenti relativi a spese autorizzate da leggi precedenti o dalla legge 30 giugno 1904, n. 293 e per eventuali nuove opere da autorizzarsi con la legge di bilancio per somme non eccedenti L. 30,000 e con leggi speciali per somme superiori . . . . .	2,585,352 86
CATEGORIA SECONDA. — SPESE DI COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE.		
<i>(Spesa ripartita colla legge 27 giugno 1897, n. 228, modificata colla legge 25 febbraio 1900, n. 56 e leggi 20 luglio 1900, n. 268, 20 giugno 1901, n. 293, 4 dicembre 1902, n. 506 e 8 luglio 1903, n. 310 e 24 dicembre 1903 n. 501)</i>		
484	Costruzione del tronco di ferrovia da Spilimbergo a Gemona. (Articolo 6, lett. a, della legge 9 luglio 1905, n. 413 . . . . .	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	»

	<i>Riporto</i>	»
485	Costruzione del tronco di ferrovia da Poggio Rusco a Verona. (Articolo 6, lett. <i>b</i> , della legge 9 luglio 1905, n. 413)	<i>per memoria</i>
486	Costruzione delle ferrovie complementari a sezione ridotta della Sicilia, comprese le diramazioni Bivio-Filaga-Prizzi Palazzo Adriano e Belia Aidone. (Articolo 6, lett. <i>d</i> , della legge 9 luglio 1905, n. 413)	<i>per memoria</i>
487	Costruzione del tronco ferroviario di congiunzione della stazione di Trastevere con la linea Roma-Pisa e quindi con la stazione centrale di Roma-Termini. (Legge 24 dicembre 1903, n. 501)	1,200,000 »
488	Completamento della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia (art. 1, lettera <i>l</i> , della legge 30 giugno 1904, n. 293)	3,000,000 »

DI SAMBUY. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SAMBUY. Giunti all'art. 488, io sarei ben lieto di prendere sul serio la dicitura: *completamento* della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia. Disgraziatamente non è parola esatta, avvegnacchè siamo assai lungi da un qualsiasi *completamento*. Siamo appena appena allo stadio della continuazione di una linea, la quale, come tutti sanno, fu abbandonata dopo il traforo del colle di Tenda. Si fece bensì arrivare la ferrovia fino a Vievola, ma poi venne la lunga era di inoperosità, fortunatamente cessata due anni fa, quando si venne con la Francia all'intesa della Convenzione del giugno 1904 allo scopo di ultimare le linee Cuneo-Ventimiglia e Cuneo-Nizza. Non parliamo dunque di completamento, ma ralleghiamoci di veder iscritti tre milioni per imprendere le opere necessarie onde continuare questa linea così importante.

Ricorda il Senato l'ordine del giorno votato il 1° dicembre 1902. Fu allora che il Presidente del Consiglio onor. Zanardelli s'impegnò a risolvere la grave questione pregiudicata da un voto anteriore. Iniziò le trattative colla Francia, e lealmente portò l'anno di poi la legge per la costruzione di questa ferrovia.

La mia attitudine in quel giorno fece forse ricordare il personaggio di Molière, che faceva della prosa *sans le savoir*, poichè nel mio discorso feci della poesia *sans m'en douter*. Difatti io auguravo all'onor. Zanardelli di inaugurare questa ferrovia entro pochi anni, allo

scadere dei quali siamo invece costretti ad eccitare il Governo ad intraprenderne i lavori.

La legge del quadriennio che votammo nel 1904, per procurare i fondi necessari alla costruzione di questa linea Vievola-Ventimiglia-Nizza, stabiliva che avesse ad effettuarsi entro otto anni. Ora già ne son passati due ed a me non risulta che si sia neanche messo all'appalto un qualsiasi tronco oltre Vievola.

Ora il Senato comprenderà che se vi era urgenza cinque o sei anni fa di chiedere che si venisse ad una definitiva soluzione della grave questione, era nella speranza che la locomotiva non avesse da fermarsi indefinitamente nei prati di Vievola, ma che potesse continuare almeno almeno fino a Tenda per avere un provvisorio capo linea.

Noti il Senato che quella ferrovia non è abbandonata dai viaggiatori, come altri potrebbe supporre, malgrado il servizio ne sia fatto in modo deplorabile.

S'incontrano spesso su quella linea dei viaggiatori francesi e inglesi, i quali fanno trovare delle carrozze a Vievola per scendere a Ventimiglia. Ora, tale movimento sarebbe molto più importante se l'attuale servizio ferroviario non fosse così deficiente; basti dire che i treni non vanno neppur direttamente da Torino a Vievola, ma si fermano a Cuneo, per un inspiegabile trasbordo, perdendosi almeno un'ora col treno che dovrebbe trasformarsi in diretto. Se tutti questi inconvenienti non esistessero, la linea Torino-Vievola sarebbe attiva sin d'ora

e percorsa da forestieri, i quali in questi mesi si recano in gran numero sul litorale.

La prima raccomandazione sarà pertanto che, migliorati gli attuali servizi, il Ministero veda di eccitare per quanto è possibile gl'ingegneri e gli uffici per procedere senza ritardo agli appalti. Gli otto anni previsti per i lavori sono il *maximum*, cioè il *summum ius, summa iniuria*. Diminuiamo questo tempo preveduto dalla legge, onde aprire al più presto comunicazioni così utili e tanto vivamente desiderate.

Un'altra raccomandazione credo opportuno di fare: nella convenzione con la Francia è stabilito che la linea sia fatta ad un solo binario: *à une seule voie*.

Ora è inutile che io raccomandi al ministro di fare almeno in modo che gli studi e le opere da imprendersi, non impediscano poi il secondo binario quando l'attività della linea lo reclamerà. Per amor di Dio non ci mettiamo lì, in quella nuova linea internazionale, nella stessa condizione in cui ci troviamo oggi per la linea del Frejus, dove con un solo binario non vi è possibilità di effettuare treni diretti e per conseguenza il concorso del pubblico va a cercare altre vie, ed il commercio s'incanala per il Gottardo ed il Sempione stante le difficoltà che incontra nel valersi del Moncenisio.

Riassumendo, prego il signor ministro di attivare energicamente gli studi, poichè i lavori non sono ancora incominciati quantunque sieno già passati due anni dall'approvazione della legge. Andiamo almeno fino a Tenda per ottenere un servizio regolare, e negli studi si faccia in modo che occorrendo il secondo binario, sia possibile farlo a suo tempo e non si trovi poi impedito dalla nostra imprevidenza.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Posso dare all'onor. Di Sambuy una lieta notizia, cioè che l'amministrazione non ha perduto il suo tempo. Per quanto la legge che ordinava la costruzione di questa linea porti la data del 30 giugno 1904, e riguardi una linea che presenta difficoltà tecniche rilevanti, pure il progetto del tronco da Vievola a Tenda diviso in cinque lotti è stato trasmesso al Consiglio superiore il 20 novembre per la sua approvazione. Due di questi lotti, Vievola-Cageo e

Tenda-Cagnolina, che comprendono gallerie molto importanti, saranno appaltati appena il progetto sarà approvato dai corpi tecnici competenti; e gli altri tre lotti di questo tronco saranno appaltati in modo che possano trovarsi ultimati insieme ai primi due, per l'esecuzione dei quali sono previsti 42 mesi dalla consegna dei lavori.

Sarà pur appaltato sollecitamente il ponte sul fiume Roia che servirà al raddoppiamento del binario fra Mentone e Ventimiglia e per l'innesto in questa stazione della linea per Cuneo.

E, tenuto conto del milione residuo dei precedenti stanziamenti e dei tre milioni stanziati nel bilancio di previsione 1906-907, posso dichiarare che abbiamo mezzi per dare il maggior sviluppo possibile ai lavori per la costruzione di questa linea.

Assicuro l'onor. Di Sambuy che per parte mia veglierò a che la legge abbia la più rapida esecuzione, e, se sarà possibile anticipare sui termini stabiliti, ne sarò lieto quanto lui, perchè si tratta di una linea a cui giustamente si interessa tutto il Piemonte ed a cui sono legati interessi nazionali di primo ordine. (*Approvazioni*).

DI SAMBUY. Io ringrazio il ministro di quanto mi ha detto. Io ho fede nelle parole con le quali egli afferma di mettere tutta la sua cura ad accelerare i lavori. Poichè il progetto è già sottomesso al Consiglio superiore dei lavori pubblici, speriamo non abbia a dormirvi troppo.

Abbiamo assunto l'impegno di compiere la Cuneo-Nizza entro sei anni, poichè degli otto ne sono già passati due, ed ora ci si avverte che occorreranno 42 mesi all'esecuzione dei lavori dalla data della consegna dei terreni per il primo tronco appaltato, ciò non è consolante; ma confido ancora nell'operosità del ministro, avvertendolo che le mie raccomandazioni per un possibile futuro binario sulla Cuneo-Nizza non riflettono la Ventimiglia-Mentone, per il qual tratto è stato provveduto mediante la convenzione colla Francia.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, pongo ai voti il capitolo 488 nella somma che ho letta.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-906 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1906

489	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 (art. 1, lettera <i>m</i> , della legge 30 giugno 1904, n. 293)	3,000,000 »
490	Costruzione della ferrovia Sant'Arcangelo-Urbino (Legge 9 luglio 1905, n. 413)	<i>per memoria</i>
		7,200,000 »
CATEGORIA TERZA. — MOVIMENTO DI CAPITALI.		
<i>Anticipazioni a provincie e comuni.</i>		
491	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)	217,250 »
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.		
492	Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative	377,076 16
493	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)	10,209,657 14
		10,586,733 30

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

Spese generali . . . . .	1,879,000 »
Debito vitalizio . . . . .	2,143,000 »
Genio civile . . . . .	4,356,000 »
Strade . . . . .	5,989,350 »
Acque — Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> categoria . . . . .	7,347,050 »
Bonifiche . . . . .	204,400 »
Porti, spiagge, fari e fanali . . . . .	6,723,850 »
Strade ferrate . . . . .	8,500 »
<b>TOTALE della categoria prima della parte ordinaria . . . . .</b>	<b>28,651,150 »</b>

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

Spese generali . . . . .	880,800 »	
Opere in Roma . . . . .	11,982,750 »	
Opere varie . . . . .	1,016,190 »	
Strade {	Lavori di sistemazione non superiori a L. 30,000 . . . . .	37,000 »
	Lavori per sistemazione e miglioramento . . . . .	1,260,000 »
	Riparazioni straordinarie . . . . .	330,000 »
	Costruzioni . . . . .	4,034,000 »
	Sussidi straordinari . . . . .	1,900,000 »
	<b>7,561,000 »</b>	

Acque . . . . .		5,105,000 »
Opere idrauliche di 3 <sup>a</sup> , 4 <sup>a</sup> e 5 <sup>a</sup> categoria . . . . .		500,000 »
Spese comuni ad acque e strade . . . . .		1,700,000 »
Bonifiche . . . . .		9,314,657 14
Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna . . . . .		337,500 »
Acquedotto Pugliese e silvicoltura del Sele . . . . .		3,100,000 »
Opere nella provincia di Basilicata	Lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali . . . . .	20,000 »
	Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali e di strade provinciali sovvenute dallo Stato . . . . .	986,000 »
	Bonifiche . . . . .	220,000 »
	Opere dipendenti dalla legge 31 marzo 1904, n. 145 . . . . .	1,695,000 »
		2,921,000 »
Opere nelle provincie Calabresi	Lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali . . . . .	247,000 »
	Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali e di strade provinciali sovvenute dallo Stato . . . . .	1,903,500 »
	Bonifiche. . . . .	700,000 »
	Porti, spiagge, fari e fanali . . . . .	299,500 »
	Strade ferrate . . . . .	»
		3,150,000 »
Porti, spiagge, fari e fanali . . . . .		10,088,500 »
Strade ferrate . . . . .		30,000 »
Assegnazione per un fondo di riserva . . . . .		2,585,352 86
TOTALE della categoria prima della parte straordinaria . . . . .		60,272,750 »
CATEGORIA SECONDA. — SPESE DI COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE . . . . .		7,200,000 »
CATEGORIA TERZA. — MOVIMENTO DI CAPITALI . . . . .		217,250 »
TOTALE del titolo II. (Spesa straordinaria) . . . . .		67,690,000 »
TOTALE delle spese reali (ordinarie e straordinarie) . . . . .		96,341,150 »
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO . . . . .		10,586,733 30

**RIASSUNTO PER CATEGORIE**

Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria) .	88,923,900 »
Categoria II. — Costruzione di strade ferrate (Parte straordinaria) .	7,200,000 »
Categoria III. — Movimento di capitali (Parte straordinaria) . .	217,250 »
<hr/>	
TOTALE spese reali . . . . .	96,341,150 »
<hr/>	
Categoria IV. — Partite di giro . . . . .	10,586,733 30
<hr/>	
TOTALE GENERALE . . . . .	106,927,883 30
<hr/>	



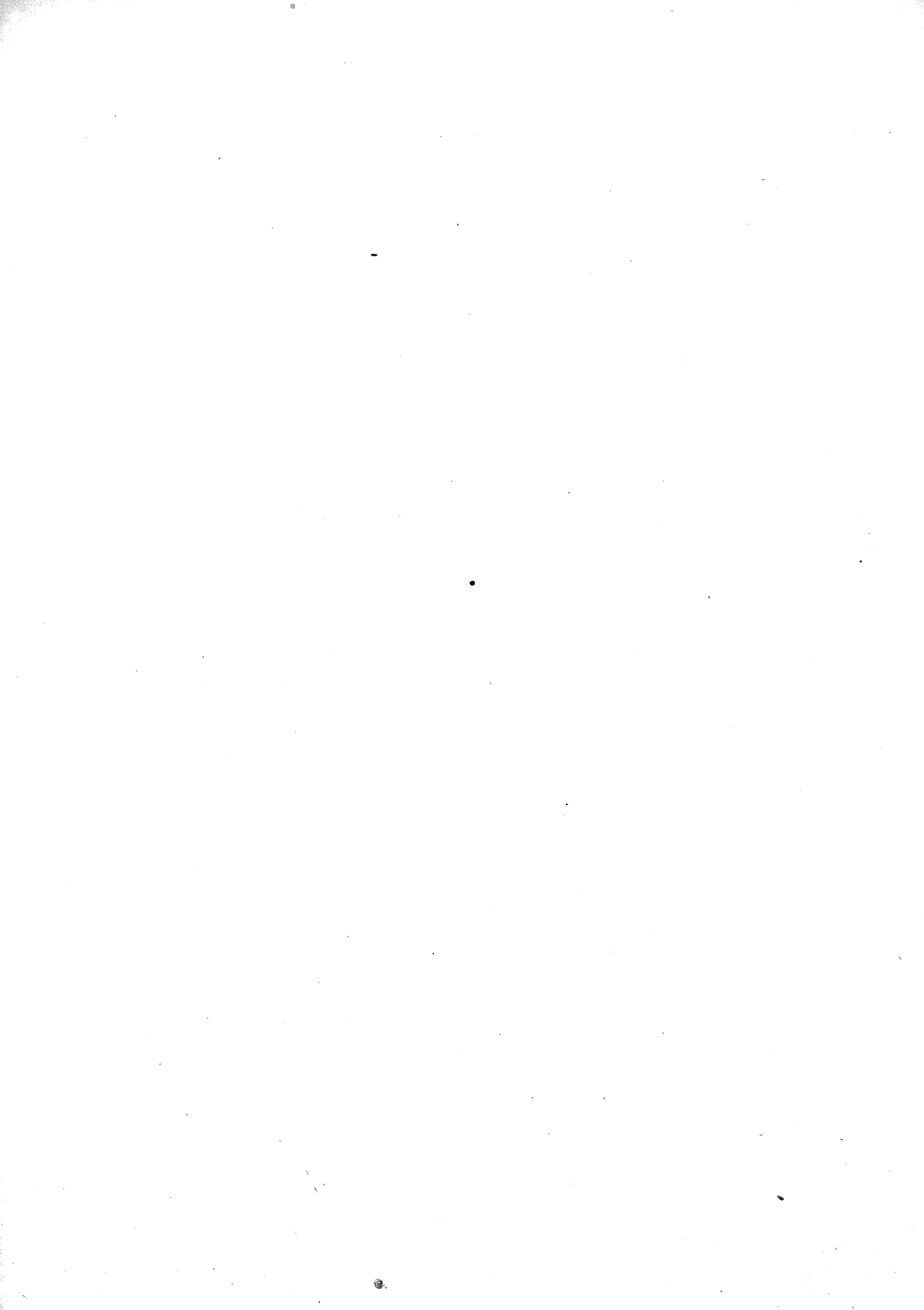


## **APPENDICE**

allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici  
per l'esercizio finanziario 1906-907

---

## **BILANCIO DI PREVISIONE** **DELLE FERROVIE DELLO STATO** per l'esercizio finanziario 1906-907



## Stato di previsione della Spesa

## PARTE ORDINARIA

1	Spese della Direzione generale coi servizi centrali ed uffici dipendenti:		
	Personale . . . . .	15,000,000	
	Spese diverse . . . . .	1,600,000	
		<hr/>	16,600,000 »
2	Spese generali:		
	Imposte e tasse . . . . .	2,140,000	
	Contributo Istituti di previdenza . . . . .	8,560,000	
	Spese diverse. . . . .	2,580,000	
		<hr/>	13,280,000 »
3	Spese servizio mantenimento e sorveglianza:		
	Personale . . . . .	28,400,000	
	Lavori ed accessori . . . . .	12,850,000	
		<hr/>	41,250,000 »
4	Spese servizio trazione ed officine:		
	Personale . . . . .	25,200,000	
	Combustibile per locomotive . . . . .	37,000,000	
	Manutenzione materiale rotabile ed accessorie . . . . .	39,600,000	
		<hr/>	101,800,000 »
5	Spese servizio movimento e traffico:		
	Personale . . . . .	56,750,000	
	Spese accessorie . . . . .	13,650,000	
		<hr/>	70,400,000 »
6	Noli passivi . . . . .		4,100,000 »
7	Rinnovamento del materiale rotabile della parte metallica degli armamenti e manutenzione straordinaria delle linee . . . . .	21,600,000	
	Dette da sostenersi col ricavo del materiale fuori d'uso . . . . .	3,000,000	
		<hr/>	24,600,000 »
8	Spese di migliorie da sostenersi a carico dell'esercizio (legge 19 aprile 1906, n. 127) . . . . .	6,000,000	
	Dette da sostenersi col ricavo della vendita di materiale fuori d'uso . . . . .	1,600,000	
		<hr/>	7,600,000 »
			<hr/>
	Da riportarsi . . . . .		279,630,000 »

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-906 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1906

	<i>Riporto</i> . . . . .	279,630,000 »
9	Quota d'interessi al 3.65 per cento e di ammortamento in 40 anni della somma di lire 225 milioni (approssimativa) rimborsata alle tre Società pel riscatto del materiale rotabile d'esercizio esistente al 1° luglio 1885 . . . . .	10,739,700 »
10	Quota d'interessi al 3.65 per cento e d'ammortamento in 40 anni sulla somma di lire 135,000,000 rimborsata dal Tesoro alle Società per acquisto di materiale rotabile in dipendenza della Convenzione 29 novembre 1899, approvata con legge 25 febbraio 1900, n. 56 .	6,443,820 »
11	Interessi e quota di ammortamento sulle somme fornite dal Tesoro, mediante mutui con la Cassa dei depositi e prestiti a sensi degli articoli 9 e 10 della legge 22 aprile 1905, n. 137. . . . .	3,964,293 02
12	Interessi e quota di ammortamento sulle somme pagate dal Tesoro con mezzi ordinari di tesoreria per il materiale rotabile e di esercizio consegnato il 1° luglio 1905 per effetto della legge 22 aprile 1905, n. 137, dalle tre Società e per altri titoli a termini dell'articolo 1 della legge 25 giugno 1905, n. 261 . . . . .	1,281,589 80
13	Rimborso al Tesoro degli interessi corrisposti alle Società già esercenti le reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula, sulle somme loro pagate dopo il 1° luglio 1905 . . . . .	500,000 »
14	Fondo di riserva (2 per cento dei prodotti del traffico) . . . . .	6,920,000 »
15	Quota spettante ai concessionari delle ferrovie, delle quali lo Stato è comproprietario e di quelle concesse all'industria privata . . . . .	13,000,000 »
16	Prodotti netti dell'esercizio da versare al Tesoro . . . . .	41,320,597 18
		363,800,000 »
<b>PARTE STRAORDINARIA</b>		
17	Spese per lavori e provviste di materiale rotabile per sopperire alle deficienze al 1° luglio 1905 . . . . .	50,000,000 »
18	Spese per lavori e provviste di materiale rotabile per far fronte all'aumento del traffico del 1905-906 e 1906-907 . . . . .	34,000,000 »
19	Spese in aumento patrimoniale da sostenersi coi proventi della vendita, a forma di legge, di aree, relitti e costruzioni. . . . .	<i>per memoria</i>
20	Spese impreviste a carico del fondo di riserva . . . . .	<i>per memori</i>
21	Spese per studi, dirigenza e sorveglianza delle costruzioni . . . . .	1,000,000 »
		85.000,000 »

PARTITE DI GIRO		
22	Approvvigionamenti - Materie di primo acquisto o restituite al magazzino . . . . .	82,000,000 »
23	Officine - Mano d'opera, materie d'impiego ed altre spese delle officine.	41,000,000 »
24	Spese per eccedenze di dotazione di magazzino (art. 8 della legge 22 aprile 1905, n. 137) . . . . .	<i>per memoria</i>
25	Imposta erariale sui trasporti . . . . .	22,948,000 »
26	Sovrimposta erariale a favore degli Istituti di previdenza . . . . .	6,266,000 »
		<hr/>
		152,214,000 »
		<hr/>
	Totale generale della spesa . . . . .	601,014,000 »
		<hr/>

## Stato di previsione dell'Entrata

## PARTE ORDINARIA

1	Prodotti del traffico:		
	a) Viaggiatori . . . . .	128,500,000	
	a bis) Viaggi dei membri del Parlamento . . . . .	765,000	
	b) Bagagli e cani . . . . .	6,350,000	
	c) Merci a grande velocità . . . . .	18,300,000	
	d) Merci a piccola velocità accelerata . . . . .	17,250,000	
	e) Merci a piccola velocità ordinaria . . . . .	170,000,000	
			341,165,000 »
2	Introiti diversi del traffico . . . . .		4,835,000 »
	Totale prodotti del Traffico . . . . .		346,000,000 »
3	Prodotti indiretti . . . . .		1,800,000 »
4	Introiti e rimborso di spesa. . . . .		11,400,000 »
5	Noli "attivi . . . . .		<i>per memoria</i>
6	Proventi della vendita di materiali fuori d'uso provenienti dall'armamento e dai rotabili. . . . .		3,000,000 »
7	Prodotti provenienti dai lavori in conto patrimoniale. . . . .		1,600,000 »
			363,800,000 »
PARTE STRAORDINARIA			
8	Sovvenzioni del Tesoro per lavori e provviste di materiale rotabile per sopperire alle deficienze al 1° luglio 1905 (art. 10 della legge 22 aprile 1905, n. 137 e art. 2 della legge 19 aprile 1906, n. 127).		50,000,000 »
9	Sovvenzione del Tesoro per lavori e provviste di materiale rotabile, per far fronte all'aumento del traffico del 1905-906 e 1906-907 (art. 2 della legge 19 aprile 1906, n. 127) . . . . .		34,000,000 »
	<i>Da riportarsi . . . . .</i>		84,000,000 »

	<i>Riporto</i> . . . .	84,000,000 »
10	Proventi della vendita, a forma di legge, di aree, relitti e costruzioni	<i>per memoria</i>
11	Prelevamenti delle somme depositate al Tesoro per fondo di riserva (art. 12 della legge 22 aprile 1905, n. 137 . . . . .)	<i>per memoria</i>
12	Ministero dei lavori pubblici. Rimborso spese per studi, dirigenza e sorveglianza delle costruzioni di cui all'articolo 23 della legge 22 aprile 1905, n. 137 . . . . .	1,000,000 »
		<hr/> 85,000,000 » <hr/>
	PARTITE DI GIRO	
13	Approvvigionamenti - Forniture fatte alle stazioni, ai depositi, alle offi- cine, alle linee, ecc. . . . .	82,000,000 »
14	Officine - Lavori eseguiti per conto dei vari servizi . . . . .	41,000,000 »
15	Sovvenzioni del Tesoro in conto corrente contabilità speciali, per mag- giore dotazione di magazzino (art. 8 della legge 22 aprile 1905, n. 137) . . . . .	<i>per memoria</i>
16	Imposta erariale sui trasporti . . . . .	22,948,000 »
17	Sovrimposta erariale a favore degli Istituti di previdenza . . . . .	6,266,000 »
		<hr/> 152,214,000 » <hr/>
	Totale generale dell'entrata . . . . .	601,014,000 » <hr/>

PRESIDENTE. Ora passiamo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1906 al 30 giugno 1907, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie di Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1906, al 30 giugno 1907, a termini della legge 22 aprile 1905, n. 137, in conformità dello stato di previsione allegato in appendice alla presente legge.

(Approvato).

Art. 3.

L'ammontare definitivo del fondo di dotazione di magazzino delle ferrovie dello Stato di cui all'art. 7 della legge 22 aprile 1905, n. 137, rimane stabilito per l'esercizio finanziario 1906-1907 in lire 68,000,000.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà votato domani a scrutinio segreto.

Leggo ora l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 15:

I. Votazione per la nomina:

a) di tre Commissari alla Cassa dei depositi e prestiti;

b) di tre Commissari di vigilanza all'Amministrazione del Fondo per il culto.

II. Votazione a scrutinio segreto del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1906-907 (n. 397).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1906-907 (n. 394);

Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1906-907 (n. 395);

Impianto di vie funiculari aeree (n. 331 - seguito);

Scioglimento dei Consigli provinciali e comunali (n. 247).

La seduta è sciolta (ore 18.30).

Licenziato per la stampa il 29 dicembre 1906 (ore 19)

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.