

## XLIV.

## TORNATA DEL 26 GIUGNO 1891

## Presidenza del Presidente FARINI.

**Sommario.** — *Congedi* — *Votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1891-92; Provvedimenti per il contrabbando e le guardie di finanza; Esecuzione dell'atto generale della conferenza di Bruxelles relativa all'abolizione della schiavitù; Stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro per l'esercizio finanziario 1891-92 — Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1891-92 — Parlano nella discussione generale i senatori Marescotti, Salis, Parenzo ed il ministro dei lavori pubblici — Approvazione dei capitoli dal 1° al 256 inclusivo dopo osservazioni del senatore Mangilli sui capitoli 29 e 207, e del senatore Serafini al capitolo 120 — Risultato della votazione a scrutinio segreto.*

La seduta è aperta alle ore 2.25 pom.

Non è presente alcun ministro. Più tardi intervengono i ministri dei lavori pubblici e delle finanze.

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

**Congedi.**

PRESIDENTE. I signori senatori Ricci Matteo e Tedeschi chiedono un congedo, il primo di dieci e il secondo di quindici giorni. Se non vi sono osservazioni, questi congedi s'intendono accordati.

**Votazione a scrutinio segreto.**

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

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1891-92 ;

Provvedimenti per il contrabbando e le guardie di finanza ;

Esecuzione dell'Atto generale della conferenza di Bruxelles relativa all'abolizione della schiavitù ;

Stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro per l'esercizio finanziario 1891-1892.

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

(Il senatore, *segretario*, VERGA G. fa l'appello nominale).

PRESIDENTE. Si lasceranno le urne aperte.

**Discussione del progetto di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1891-92 (N. 106).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1891-92.

LEGISLATURA XVII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1890-91 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1891

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

Il senatore, *segretario*, CORSI L., legge.

(V. stampato n. 106).

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

Ha facoltà di parlare il senatore Marescotti.

Senatore MARESCOTTI. Ho domandato la parola sulla discussione generale perchè vorrei fare all'onor. signor ministro una raccomandazione sopra una bonifica che non è iscritta nel presente bilancio ma che spero, per le ragioni che sono per dire, l'onor. ministro converrà con me che merita di essere presto inserita nel nostro bilancio, magari in quello di assestamento.

È vero che, come ha scritto benissimo l'onorevole relatore, il bilancio non è che una legge sanzionatrice più che una legge iniziatrice, ma io credo che una bonifica specialmente come quella cui accenno non abbia bisogno di una legge speciale.

Prima però di arrivare alla mia raccomandazione mi sia permesso di fare un piccolo esordio, esordio che mi è suggerito dalle tabelle bellissime che sono unite al progetto del bilancio e specialmente dalle tavole N. 1 e N. 2 dove sono indicati i lavori che dal 1871 in poi sono stati fatti dal Ministero dei lavori pubblici. Osservo che per strade carreggiabili e per porti in questo lasso di quattro lustri si sono spesi 600 milioni, senza parlare delle strade ferrate che costarono un miliardo e mezzo.

Che cosa si vuole portare su queste strade? I prodotti crescenti della terra, ed appunto i prodotti crescenti della terra non si sono curati, poichè nelle bonifiche delle terre, in questo stesso lasso di tempo non si sono spesi che 70 milioni. Così è un enorme spareggio tra le bonifiche della terra, che devono aumentare i prodotti da trasportarsi sulle strade, e le spese sostenute per strade e porti a cui non affluisce quasi niente.

Dico questo perchè i bilanci non furono fatti dal ministro attuale onde le mie osservazioni si riferiscono ai sistemi passati, e mi pare che sarebbe tempo di cambiare, e di risparmiare qualche cosa in strade e porti, ed allargare la mano verso le bonifiche.

Qui ricordo che in Francia si deliberò di costruire 300 mila chilometri di strade carreggia-

bili, ma nello stesso tempo si deliberò il rimboschimento, i canali d'irrigazione e le bonifiche; di guisa che in questi 25 anni il reddito territoriale di Francia è arrivato, da 3 miliardi che era, a 12 miliardi; e presso di noi in questo stesso lasso di tempo è appena arrivato da due a quattro miliardi; anzi il movimento economico dell'anno ultimo ci dà 3 miliardi e 300 milioni secondo i dati del Bodio.

Ecco come si spiega il perchè le nostre strade ferrate non rendono; perchè le nostre strade carreggiabili restano deserte, e non si vede il movimento proficuo che si potrebbe sperare.

La bonifica che io sono per raccomandare è quella del basso Reno che comprende le due provincie di Bologna e Ravenna; e credo che il perimetro sorpassi di molto i 100 ettari.

Ora per prova personale che io ho, da questo territorio si dura fatica a cavare 50 lire lorde all'ettaro, mentre bonificato questo territorio renderebbe forse 300 lire lorde all'ettaro.

Dunque, da cinque milioni che rende adesso - prendo una media ipotetica, e solo per rendere evidenti le ragioni che sostengo - la rendita salirebbe a trenta milioni di lire.

Questo è un fondamento per un'operazione finanziaria; è in questo modo che si possono fare anche dei debiti. È qui che si possono basare anche delle emissioni di cedole per le bonifiche, perchè si ha la consistenza economica, si ha la rendita che verrà a coprire queste cedole. Infine queste cedole non saranno che una parte di quel capitale che andate ad estrarre dalla terra e che sarà non quel che rappresentano le cedole, ma 4, 5, 6 volte tanto.

Questo è il sistema con cui potrete ravvivare le forze produttive della nazione, il modo con cui dal sistema di economia, pur troppo necessario che avete dovuto iniziare, passerete al sistema dell'attività nazionale.

Orbene su questa bonifica vi sono parecchie questioni.

Vi è una questione tecnica, una questione sociale, una questione finanziaria e direi anche una questione amministrativa.

Io ve le presento tutte perchè mentre faccio una raccomandazione, desidero che in buona fede siano dette le cose come sono e la risposta sia egualmente senza reticenze.

La questione tecnica è stata lunga: sono già dieci anni che si combattono gli ingegneri per

un sistema o per l'altro, e specialmente se si doveva fare uno o due canali di bonificazione; infine vi sono state lotte tra ingegneri del Genio civile e ingegneri provinciali. Ma oggi la grave questione è risolta; oggi un ingegnere di molta competenza e valoroso ha fatto un progetto tale da soddisfare e i bolognesi e i ravennati, di modo che le bonifiche ora sono separate tecnicamente; e deve averne già avuto la relazione il ministro o se non l'ha avuta gli raccomando di sollecitarla e di farsela presentare.

Risolta questa grande questione, si dovrebbero vincere tutti gli altri inceppamenti, agguinandosi qui una questione sociale gravissima poichè questo territorio era tutto di risaie, e voi sapete che le risaie sono come il germe dei braccianti proletari per cui in quei luoghi si sono moltiplicati questi braccianti.

Oggi le risaie si sono ristrette per la convenienza commerciale, e anche perchè le risaie coltivate da parecchi anni diventano aride, sterili, e non torna più conto proseguirle.

Dunque questi operai sono rimasti senza lavoro, e sono quegli operai che fanno gli ammutinamenti e pur troppo ricordano Conselice dell'inverno scorso. Sono quegli operai che nell'inverno prossimo, Dio non voglia che io sia profeta, potrebbero far rinascere un'altra volta quei tumulti che vogliono attribuire a ragione politica, ma che invece sono da addebitarsi ad una ragione economica di quei paesi.

È una conseguenza della evoluzione che ha subito quel territorio, che domanda una trasformazione, ossia la bonifica del basso Reno di Bologna e Ravenna.

Ma vi è anche la questione finanziaria. Chi paga? Signori, una bonifica ha una certa consistenza in sè. Qui non si tratta di raddrizzare il corso del Tevere; si tratta di terre, che se oggi danno 5, domani possono dar 30. Se si fanno dei consorzi, e si dà loro la personalità giuridica e la facoltà di emettere cartelle di bonifica garantite dal Governo, inquantochè il Governo deve concorrere nella spesa, i danari si trovano; perchè noi abbiamo le Casse di risparmio floride, abbiamo capitali inerti, che non si palesano perchè non sanno dove collocarsi con sicurezza.

Io non voglio dare suggerimenti ad un uomo del valore dell'onor. ministro, ma intendo solo di esporre la mia opinione. Io credo che per questa bonifica si potrebbero spendere due mi-

lioni all'anno, e quindi si tratterebbe d'iscrivere cento mila lire all'anno nel bilancio dei lavori pubblici, onde anticipare quei frutti che poi si ricaveranno in appresso dalla stessa bonifica.

Ma vi è una questione anche amministrativa, in quanto che esiste ora una Commissione nominata dal Governo.

Questa Commissione, composta di uomini valentissimi, ha lavorato molto in principio, e realmente ha reso servigi non piccoli, perchè è arrivata alfine a persuadere gl'ingegneri di mettersi d'accordo.

Ma ora, come fanno tutte le Commissioni, quando sono alla fine del loro compito, restano, direi, frantumate dalle questioni secondarie. Vengono, se non le discordie, le discrepanze, e per fare il meglio non si riuniscono più, e così tardano all'infinito a portare al Ministero il risultato delle loro conclusioni.

Ora, io domanderei, ringrazi il ministro questa Commissione per i servigi che ha reso e risolva ben presto la cosa; tanto più che credo vi sia là dentro una questione economica oltre che sociale.

Direi: mandi una Commissione governativa, costituisca i consorzi, dia ad essi il regolamento, infine concreti questo grande negozio economico e sociale.

Questa è la raccomandazione ch'io volevo fare all'onor. ministro; e mi perdonerà se ho divagato in diverse cose, le quali però a me pareva avessero attinenza, onde fargli vedere l'importanza che ha questa intrapresa.

Senatore SALIS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SALIS. Divido colla Sardegna la gratitudine dovuta al Governo nazionale per i benefizi che l'isola mia ha ricevuto dopo il risorgimento italiano. Ricordo i tempi della mia fanciullezza e della mia prima gioventù, quando in Sardegna arrivava ogni 15 giorni una piccola goletta a vela chiamata *Spronada* (forse nome spagnuolo); arrivata a Porto Torres si spediva in Cagliari la corrispondenza ufficiale del Governo centrale per mezzo di un viandante a cavallo, e faceva un lunghissimo tratto senza che trovasse un cambio di cavalli, aspettava due o tre giorni la risposta del vicerè e ritornava in Sassari a portarla al Governatore; indi ripartiva questa goletta. La partenza

si faceva ogni quindici giorni, ma talvolta mancava anche per un mese e più.

Donde si può desumere quanto ritardo vi fosse nei commerci e nelle corrispondenze fra l'isola ed il continente.

Se ritornassero in vita i nostri antenati, e vedessero con quanta facilità, dal continente in Sardegna, e viceversa, si fanno i trasporti marittimi; con quanta facilità si percorre tutto il lungo tratto da Porto Torres a Sassari, ed a Cagliari, resterebbero sempre meravigliati. Io vorrei vedere quel grande Pompeo che venne in Sardegna a provvedere d'annona questa eterna città, come sarebbe meravigliato nel vedere questa agevolezza di andata e ritorno dal continente nella Sardegna; ma siccome resterebbe compreso di meraviglia e di stupore nel vedere questo miracolo della civiltà moderna, così nello stesso tempo sarebbe anche addolorato vedendo coperti di sterpi quei campi che anticamente biondeggiavano di messi, spopolate quelle terre, le quali provvedevano di vettovaglie il gran popolo dei Quiriti, e che la fiorente città d'Olbia dove approdò e dove il fratello di Marco Tullio Cicerone stette questore, oggi sia ridotta ad un piccolo villaggio che si chiama Terranuova *Pausania*, se vedesse quelle grandi città che adornavano la Gallura sparite, se mirasse Torres non più esistente, da Torres a Cagliari un grande sterminio di città e di paesi; e deserti incolti, abbandonati e impaludati i loro terreni, che di grani arcivanzavano la regina del mondo.

Quindi molto si è fatto per l'isola di Sardegna ma molto rimane a fare.

Ed uno dei primi lavori sarebbe quello di pensare alla bonifica della Sardegna.

Vi sono dei grossi fiumi, dei torrenti che di inverno allagano, straripano ed inondano delle fertili, amene e feconde campagne. Vi è il *Cedrino* che bagna Orosei, Galtelli, Irgòli ed altri paesi vicini ricchi ed abbelliti da giardini, e feracissimi di biade. Eppure tratto tratto il Cedrino allaga quei paesi ed addolora i poveri agricoltori che vedono distrutte le loro fatiche e se vi sono dei ricchi i quali possono per due volte seminare, vi sono molti che non possono rinnovare la seminazione, e sopportare questa disgrazia. Vi è il *Tirso* il primo fiume della Sardegna il quale tratto tratto anch'esso esce

dalle sue sponde ed allaga le città e le campagne.

Questo allagamento produce dei terreni paludosi donde nasce la malaria; così anche altri fiumi, come il Flumendosa, ed il fiume di Bosa che toccano altri paesi il cui colto si protende in vasti ed ampi campi posti in bassa pianura. Vi è quindi necessità che si pensi alla bonifica della Sardegna. So che il ministro ha il grande progetto della colonizzazione interna della Sardegna. Ma se non prepara il luogo per questi nuovi abitatori, come potrà effettuarsi questo suo progetto? È necessario quindi che si purifichi l'aere e si bonifichino le terre della Sardegna per vederle atte a poter accogliere e nutrire quelli che vanno ad abitarli, onde non vi trovino la tomba invece dei conforti della vita. Allora certamente si affratelleranno i continentali con gl'isolani e si assoderà l'unità della patria.

Questa unità di patria ha certamente degli avversari. La Sardegna è adocchiata da qualche paese vicino. Certamente per parlar chiaro da Thiers a Lamartine tutti avversarono questa unità d'Italia. Ed io in questi giorni ho letto un'opera nuova « Lamartine inconnu » del Barone De Chamborant, dove si riporta, che il gran poeta prendendo occasione da un elogio di Machiavelli nel corso di letteratura imprendeva a combattere grandemente l'unità d'Italia.

Una volta si diceva: non adornate la sposa perchè vi sarà rapita; oggi si può dire: adornate la sposa perchè vi è invidiata ed insidiata; ed essa si affezionerà maggiormente a voi e come un giorno non si lasciò vincere dai prodi guerrieri della Francia, oggi avrebbe la forza necessaria per respingerli qualora si attentasse alla sua indipendenza o si volesse distaccarla dal restante d'Italia.

Dunque la bonifica è uno dei mezzi per migliorare le sorti della Sardegna, è uno dei mezzi per cui essa vivificata, sarà vigile guardia avanzata dell'Italia nel Mediterraneo.

Quanto ho detto basterà; prego il signor ministro di occuparsi della materia, per quanto sia in suo potere.

Vi sono poi delle liti che sarebbe bene che si troncassero specialmente fra la provincia di Sassari, che parmi assistita da ragione, ed il demanio e il Ministero; liti che anche appartengono al ministero dei lavori pubblici, e ri-

cordo quelle dei lavori della via di Curadori e ve n'ha anche un'altra pel porto di Torres.

Io devo parlare anche di un altro oggetto, che è stato il principale motivo per cui ho da mandato la parola.

Vi sono avanti al Parlamento le convenzioni marittime. So, e lo sa l'onor. ministro, che la Società reale delle ferrovie sarde ha presentato il progetto per avere il trasporto marittimo tra Civitavecchia e il Golfo degli Aranci e viceversa, cumulativamente certo a quella che ha dei trasporti ferroviari dell'isola.

Per quanto sento dire il progetto è vantaggioso, giacchè vorrebbe acquistare dei piroscafi, i quali facessero 15 miglia all'ora invece di 12, di cui parlano le dette convenzioni marittime, farebbe anche un ribasso nei noli e nelle tariffe, e si potrebbe ancora ottenere che i noli pei viaggi di trasporto ferroviario fossero diminuiti.

Il Consiglio provinciale di Sassari unitosi straordinariamente in questi giorni, nel giorno 21 del presente mese, ha espresso all'unanimità il seguente voto: « ... che il servizio marittimo Golfo Aranci-Civitavecchia sia affidato alla Società della Compagnia reale, delle ferrovie sarde, e che in pari tempo il Governo venga ad accordo colla stessa Società per ottenere una sensibile riduzione nelle tariffe ferroviarie, la qual riduzione, mentre favorisce il commercio dell'isola, aumenta nello stesso tempo il prodotto chilometrico, e quindi si otterrà una diminuzione progressiva d'indennità con vantaggio del bilancio dello Stato.

Io non posso dare il mio giudizio in questa materia, ma se i miei colleghi del Consiglio provinciale di Sassari hanno fatto il voto di cui vi ho dato lettura, è indizio che quel che in esso è espresso rappresenta il tornaconto della Sardegna.

Io spero quindi che l'onorevole ministro dei lavori pubblici con quella attenzione, con quella sollecitudine, con quella sagacità che egli impiega nella trattazione di tutti gli affari che dipendono dal suo dicastero vorrà volgere la sua benevola attenzione anche al problema da me accennato.

Se si potessero accelerare i viaggi dal continente alla Sardegna, portandoli da dodici ad otto ore sarebbe una grande facilitazione.

Una delle grandi difficoltà che tutti hanno

nell'andare in Sardegna è la paura del mal di mare; diminuendo di alcune ore il tempo da impiegarsi nella traversata sarebbe tanto di guadagnato così pei viaggiatori che pei noli che sarebbero necessariamente minori.

Facendosi poi il servizio cumulativo si potrebbe anche avere una maggiore facilità nei viaggi ferroviari.

Oggi da Sassari a Cagliari s'impiegano nove ore, e pare che anche la Compagnia delle ferrovie sarde riconosca che questo viaggio si potrebbe accelerare, e del tempo ne sentirebbero vantaggio i viaggiatori e le merci; e speriamo che ciò avvenga.

Se questo beneficio non si potesse avere potrebbe essere un mezzo che l'altra Società generale formulasse dei progetti più utili alla Sardegna.

Si dice inoltre che sia inutile abbreviare il viaggio di mare fra Civitavecchia ed il Golfo degli Aranci per una ragione che non è affatto seria. Si dice che abbreviando il viaggio di mare si arriverebbe molto per tempo al Golfo degli Aranci ove i viaggiatori dovrebbero fare una lunga sosta prima di partire per l'interno. Mi par chiaro che tutti preferiscono, e specialmente quelli che soffrono il mal di mare di attendere qualche ora di più in terra un treno ferroviario anzichè rimanere quel tempo in un piroscafo, e viaggiando in mare.

Del resto io qui non faccio che ripetere una discussione avvenuta nel seno del Consiglio provinciale e prego il signor ministro di voler meditare su quanto ho avuto l'onore di dirgli e provvedere secondo giustizia agl'interessi della Sardegna che si risolve poi nel bene dello Stato poichè il risparmio delle spese di trasporto sarà un vantaggio generale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor senatore Parenzo.

Senatore PARENZO. Ho domandato la parola perchè mi sembra che non dobbiamo lasciar cadere senza discussione le giustissime osservazioni fatte dall'egregio relatore della Commissione permanente di finanze intorno alle condizioni di questo bilancio, al modo in cui ci si presenta, e ai problemi che solleva per l'avvenire.

Il bilancio dei lavori pubblici ha assunto una grande importanza nel bilancio dello Stato ed è legittima preoccupazione di quanti si interessano alle condizioni finanziarie del nostro

paese. Questa importanza è tanto maggiore, inquantochè esso è quello che tocca più da vicino i bilanci degli anni venturi. Nessuno certo vuol far censura, anzi tutti daremo lode al signor ministro dei lavori pubblici per le importanti economie che, allo scopo supremo di raggiungere il pareggio, ci ha proposte. E possiamo anche dare voto favorevole alla forma con la quale codeste economie sono presentate. Però è bene che sia richiamata sulla questione l'attenzione del Senato, sia per non creare un precedente, sia perchè il ministro possa con le sue dichiarazioni assicurarci per l'avvenire, sia, ancor meglio, perchè sarebbe opportunissimo che egli accogliesse i voti espressi nell'egregia relazione dell'Ufficio centrale.

Molte di queste economie, anzi la parte più importante di esse, è portata col modificare, in occasione della legge del bilancio, quegli stanziamenti che erano fissati da leggi speciali. Si è osservata l'irregolarità di codesta procedura e si è tentato rimediare col far votare, in occasione del bilancio, alcuni articoli che sanzionino la soppressione o riduzione di quegli stanziamenti ordinati da leggi speciali.

Osserva giustamente l'onor. relatore, che codesto non è rimedio molto efficace e di cui il Senato possa appagarsi, specialmente di fronte alla legge sulla contabilità ed alla necessità che a codesta legge si porti il massimo rispetto.

Un'altra considerazione, a parer mio, deve entrare a non far approvare codesto sistema, se non in via di assoluta eccezione ed è il rispetto delle prerogative parlamentari.

In occasione del bilancio ed insieme ad esso presentare articoli di legge, i quali modificano le leggi votate, è un palliativo puramente formale; ma sostanzialmente vulnera le prerogative del Senato. Noi non possiamo, specialmente per ragione di tempo, respingere il bilancio dei lavori pubblici, quando pur noi avessimo ragioni ad opporre alle modificazioni che si fanno alle leggi organiche, alle leggi che hanno fissato gli stanziamenti a farsi nel bilancio.

La legge del bilancio, per tutto ciò che tocca a coteste spese, non dovrebbe registrare altro che ciò che le leggi speciali hanno già stabilito che debba essere stanziato, e se codeste leggi speciali hanno bisogno di modificazioni, debbono essere discusse separatamente a tempo

opportuno dai poteri che sono chiamati dalla costituzione a sanzionare le leggi dello Stato.

Anche quindi da questo punto di vista io mi associo completamente alle giuste osservazioni del relatore, pronto a dare per questa volta *bill* d'indennità all'onor. ministro, sul sistema da lui seguito, in vista di quelle circostanze attenuanti che lo stesso relatore invoca, in vista cioè del poco tempo da che egli è al Ministero, e della necessità suprema che noi abbiamo di avere il pareggio.

Ma è bene rilevare che si tratta di un *bill* d'indennità, che si tratta di circostanze attenuanti e che il sistema non può formare regola e deve assolutamente essere una eccezione.

La relazione chiude altresì formulando un voto assai importante; voto su cui è bene che il Senato fermi la sua attenzione; voto che io avrei desiderato di veder formulato in un apposito ordine del giorno; voto comunque, che io spero veder accettato da esplicite dichiarazioni dell'onor. ministro dei lavori pubblici; questo voto è che « l'intero programma dei lavori pubblici straordinari formi oggetto di un nuovo ordinamento, dal punto di vista tecnico, amministrativo e finanziario; nuovo ordinamento, il quale tenga conto della esperienza di questi anni nello stabilire le previsioni, e risponda alle condizioni attuali della finanza italiana non prossime a mutare ».

Io credo che proprio sia una necessità rifare il cammino percorso; riassumere la serie degli impegni che si sono presi; tener presente, non soltanto il bilancio dell'anno in corso, ma anche i bilanci degli anni futuri, i quali sono tali che rendono illusoria la speranza fatta balenare dall'onor. ministro dei lavori pubblici, che gli stanziamenti non fatti oggi possano farsi negli anni prossimi. I maggiori impegni dal 1892 al 1896, se ben ricordo, rappresentano cifre, che partono dai 15 ed arrivano ai 65 milioni!

Io non so se, ad onta delle speranze manifestate ieri dal ministro del Tesoro alla Camera dei deputati, si schiuda per la finanza italiana un periodo così roseo, da metterla in grado di far fronte a questo aumento d'impegni, e di ripristinare nello stesso tempo le somme che oggi non figurano, non ostante le leggi votate, nel bilancio di questo anno. Se così è, occorre proprio che Parlamento e paese si rendano conto esatto della situazione, vedano quali sono

i lavori assolutamente urgenti, e coraggiosamente sopprimano, o dilazionino a lunga scadenza, tutti quelli che non si presentino urgenti e necessari. Imperciocchè il peggiore stato, in cui possa trovarsi un paese e gl'interessati di questo paese, è di veder splendere sempre innanzi a sè la speranza di aver compiuti i lavori, che credono utili, e vedere questa speranza continuamente dileguarsi. Seminano più il malcontento queste speranze frustrate, che la certezza che per un certo numero di anni i lavori non è possibile eseguire per le condizioni generali della finanza.

Affrontiamo una buona volta questo gravissimo problema dei lavori pubblici in tutta la sua ampiezza, sia per ciò che riguarda i lavori straordinari, come per ciò che riguarda i lavori ordinari.

Io desidererei, a proposito di codesti lavori, e del modo con cui si compiono dagli Uffici che sono preposti alla loro esecuzione, ragionare a lungo.

Ma oltre che il tempo ci stringe, ci è un'altra ragione che mi persuade ad essere breve, ed a toccare soltanto di qualche questione principale: e la ragione è il modo, che io non deplorerò mai abbastanza, col quale il Senato è chiamato a discutere gravissimi argomenti. Il bilancio dei lavori pubblici è stato approvato alla Camera dei deputati appena l'altro ieri. Appena stamane noi abbiamo avuto la relazione. I resoconti delle discussioni avvenute alla Camera tarderanno ad esser pubblicati, e verranno a noi distribuiti a Senato chiuso. I resoconti sommari poco o nulla dicono.

Noi quindi ci troviamo in condizione di non poterci render conto delle questioni che sono state toccate alla Camera, delle risposte che su queste questioni ha dato il Ministero; ci troviamo infine in condizione di risollevar forse inutilmente problemi, a cui il ministro abbia già risposto in modo da soddisfare il Corpo legislativo.

Ci troviamo in certa guisa a discutere in secondo grado, quando nulla conosciamo del giudizio di primo grado.

Ciò non va.

Il bilancio dei lavori pubblici, che è chiamato il bilancio elettorale ed è ad ogni modo il bilancio di maggiore importanza, perchè tocca il maggior numero d'interessi e dà luogo

quindi ogni anno alla Camera a larghissima discussione, dovrebb'essere il primo bilancio presentato al Parlamento, dovrebbe essere il primo discusso, affinchè, trasmesso poi al Senato, possa essere anche qui oggetto di una larga discussione, così larga, almeno nei sommi capi, quanto merita la sua importanza.

I pochi punti, sui quali desidero dire qualche parola, toccano ad ogni modo argomenti dei quali però non parlerei se non avessi una fiducia *relativa* nell'onor. Branca.

Dico *relativa*, perchè nella persona ne ho moltissima; sono già parecchi anni che ci conosciamo ed abbiamo fatto diverse campagne politiche insieme; siamo quindi in grado di giudicarci reciprocamente.

Dico *relativa*, perchè il ministro è qualche cosa di diverso dal deputato e subisce necessariamente i legami del potere ed il legame dei suoi colleghi.

Quindi sarebbe contraddittorio che, non avendo fiducia nel gabinetto, dichiarassi di aver una fiducia assoluta in un singolo ministro. Comunque l'onor. Branca ha, se vuole, l'attitudine necessaria ad affrontare il problema grave che tocca al modo con cui i pubblici lavori in Italia si compiono.

Nel Ministero dei lavori pubblici vi è soverchio accentramento, e questo accentramento produce deplorevoli conseguenze.

A giudicare su tutti i lavori pubblici del Regno sono chiamati uomini, i quali hanno passato la loro vita a sorvegliare e dirigere la esecuzione materiale dei lavori; i quali in tale ufficio hanno dovuto esaminare contratti, capitolati, quadri di differenze, questioni giuridiche e tecniche, e credono così di aver acquistata quella, che essi sono abituati a ritenere la suprema delle scienze, cioè la pratica, utilissima quando è fortificata da buoni studi, perniciosa quando vuol essere la sola scorta nel giudizio di questioni che hanno bisogno di essere decise con principii direttivi, armonici e costanti. Questi uomini costituiti in un corpo accentrato, a cui è affidata una ingente mole di lavoro riflettente i più gravi interessi del Regno, non riescono sempre a disimpegnare utilmente l'ufficio loro, e turbano molte volte anche il lavoro altrui.

Accade spesso che il Consiglio dei lavori pubblici pretende di emettere giudizi e pareri

che escono dalla sua competenza, sovente si erige a giudice supremo dei più gravi interessi pubblici in rapporto col diritto privato con decisioni, che si manifestano emesse da quella pessima classe di persone che è costituita dai tecnici avvocati. Ciascuno deve fare il proprio mestiere.

Nel Ministero dei lavori pubblici troppo spesso accade che si trascuri dagli ingegneri lo studio della parte tecnica delle questioni, per dettar legge nel campo giuridico, emettendo molte volte criteri errati. E qui, volendo parlar chiaro, devo premettere qualche dichiarazione d'indole personale.

Io considero un pregiudizio, al quale non mi sento disposto a rendere omaggio, quello per il quale un senatore o un deputato non debba parlare alla tribuna di cose che attengono all'esercizio privato della sua professione.

Certo sarebbe indelicato e scorretto, che un uomo politico si facesse l'eco alla tribuna di interessi privati contro gli interessi dello Stato, o portasse alla tribuna rancori professionali, o venisse a far la censura a sentenze di magistrati, che eventualmente gli dispiacciono come avvocato. Ma da ciò ad escludere che si possa parlare di ciò che nell'esercizio quotidiano della professione si può aver appreso, troppo ci corre.

Credo che la pratica della vita sia una grande maestra, e a me parrebbe un venir meno al mio dovere, non traendo profitto della personale esperienza per esercitare qui il dovere che ci è imposto, cioè di parlare nell'interesse del paese, nell'interesse della cosa pubblica, non solo dimentichi, ma benanco contro il personale nostro interesse. Ed è perciò, che io non mi sento in coscienza alcun vincolo per tacere sopra inconvenienti che dalla pratica della professione, dalla pratica della vita mi si manifestano e che riflettono l'amministrazione di importanti interessi pubblici. E lo faccio tanto più sinceramente e sicuramente perchè ho di fronte la controparte (accenno all'onor. Costa) il capo diretto di coloro contro cui noi ci troviamo a lottare, quando discutiamo davanti ai Tribunali; e che quindi può controllare la verità di ciò che io dico, e correggermi in ciò ch'io errassi.

L'incognita del bilancio dei lavori pubblici, non sono soltanto i lavori progettati e ineseguiti da compiersi in un termine più o meno lontano; ma bensì le gravi liti che intorno ai

lavori che si eseguono ogni giorno si elevano. E coteste gravi liti provengono da cause varie, che riflettono precisamente l'ordinamento dei lavori pubblici e che possono e devono correggersi nell'interesse pubblico.

Quando un contratto è stipulato, i limiti dei diritti di ciascuno sono determinati da ciò che esso contiene, ed i tribunali sono chiamati a giudicare nei casi di dubbia interpretazione. A contratto stipulato ciascuno esercita il proprio diritto in base ad esso; e per decidere le controversie che si sollevano intorno a questi diritti si ricorre ai magistrati, dinanzi ai quali ciascuna delle parti fa valere le proprie ragioni.

Ma quanto al modo di fare questi contratti, al modo di prepararli, è di interesse pubblico che si provveda e se ne parli qui, ed è sopra di ciò che credo un dovere di richiamare l'attenzione del Governo perchè appunto migliori, perfezioni e faccia sì che le liti non sorgano.

I difetti che ci sono nell'esecuzione dei lavori pubblici e che danno origine alle maggiori liti possono riassumersi in questi.

Difetto nella compilazione dei progetti. Si economizza troppo negli studi, e in passato si è anche troppo affrettata l'esecuzione dei lavori senza curarsi affatto di avere progetti studiati, dettagliati, profondamente esaminati.

Si sono fatte gallerie enormi, si sono appaltati lavori per decine di milioni, senza avere fatto studi intorno alla natura del suolo da escavare, senza pozzi d'assaggio, senza indagini sulla qualità della roccia, sulla provenienza dei materiali, sulla sufficienza delle cave, sulla profondità delle fondazioni, tutto per economizzare negli studi.

La prima cosa adunque a raccomandarsi al ministro, a mio modo di vedere, per evitare per l'avvenire quella gravissima incognita che ci presentano le liti che insorgono intorno quasi ad ogni appalto, è questa; di non appaltare lavori se i progetti non ne sono profondamente studiati. 100,000 lire in più spese nello studio accurato di un progetto rappresentano spesso milioni risparmiati. E non è davvero ragionevole preparare ai bilanci dell'avvenire cotesta incognita di milioni derivante dalle sentenze dei tribunali per ottenere nei bilanci dell'oggi una economia di qualche centinaio o di qualche diecina di migliaia di lire!

Un secondo gravissimo inconveniente si po-

trebbe togliere modificando la nostra legge di contabilità. Noi in Italia assistiamo da qualche tempo a questo fatto gravissimo; che sui progetti compilati dal Governo e sui quali si indicano gli appalti, affluiscono numerosi concorrenti portando enormi ribassi, al prezzo su cui si apre la gara, ribassi che arrivano fino al 40 e ultimamente al 44 e 45 per cento.

Qual'è la ragione di codesti ribassi?

La ragione di codesti ribassi è facile a dirsi: proviene dalla certezza, risultante da una pratica ormai costante, che il progetto non essendo stato a dovere studiato si presenteranno nella esecuzione tali anomalie, imprevisioni e differenze tra il progettato e l'eseguito, da dare luogo a liti di esito sicuro per l'appaltatore.

Dalle liti si ottiene il mutamento del contratto.

Anche a codesto guaio degli enormi ribassi sarebbe già rimedio lo studio accurato dei progetti di cui parlai poco fa.

Ma un altro efficace rimedio, come dissi, può aversi riformando la legge di contabilità.

I forti ribassi accettati dal Governo costituiscono una vera immoralità.

La nostra legge di contabilità infatti dà facoltà al Governo di rifiutare la sua approvazione, senza darne alcun motivo, ai contratti di appalto che si dovrebbero stipulare in seguito al risultato della gara.

La nostra giurisprudenza ha sancito questa assoluta ed illimitata facoltà nel Governo di rifiutare senza motivo la sua approvazione, ed ha negato l'accesso ai tribunali a qualsiasi azione che si spiegasse per discutere intorno ai motivi di codesto rifiuto.

Ora, quando voi vi trovate di fronte ad un appaltatore, il quale sia rimasto deliberatario di un lavoro col ribasso del 35, 40 o 45 per cento sui prezzi da voi proposti, e tuttavia non fate uso della facoltà di non approvare il contratto, anzi a questo contratto date la vostra firma, qual'è la conseguenza logica, naturale che ne trae il vostro contraente?

O che voi conosciate già l'imperfezione del vostro progetto per cui siate disposti, quando codeste imperfezioni si manifesteranno, a modificare il contratto stesso, o che voi siate un contraente così immorale che, ad onta di aver saputo che il progetto era perfetto, non suscettibile di variazioni, avete acconsentito che colui che assumeva di eseguirlo per vostro conto

sciupasse il suo patrimonio e si rovinasse, accettando un contratto a prezzi rovinosi, a prezzi che voi sapevate insufficienti ad eseguire il lavoro. E siccome cotesta immoralità da parte di una delle parti contraenti, quando si chiama Governo, non si presuppone, l'effetto ultimo è che per vie dirette o indirette voi siete tratti a modificare il contratto, a modificare l'appalto che avete stipulato.

Ora, a cotesto guaio, che è certo gravissimo, e che costituisce una delle debolezze dell'Amministrazione nella difesa degli interessi dello Stato, quando queste questioni insorgono, voi potreste trovare facile rimedio, non solo nello studio completo dei progetti prima dell'appalto (che per me è sempre la miglior via ad evitare le liti) ma modificando la legge di contabilità nel senso, che negli appalti il Governo usi il sistema della scheda sua contenente il minimo ed il massimo ribasso, sistema che ha fatto spesso buona prova e per il quale restano escluse e si considerano come non fatte tanto le offerte che superino come quelle che non raggiungano la cifra di ribasso nella scheda indicata.

I nostri uffici tecnici sanno bene dove l'industria, l'economia e l'intelligenza degli appaltatori possano onestamente arrivare coi loro ribassi ai prezzi fissati, essi devono saper dire fino a qual limite si può giungere senza contar sulle liti, senza la speranza di vie traverse per le quali il contratto si muti e cessi d'essere seriamente stipulato.

E perciò essi devono essere in grado di fissare quale è il minimo e il massimo da inserirsi nella scheda come norma dei ribassi accettabili qual frutto della onesta concorrenza tra appaltatori.

Ho letto nei resoconti sommari delle discussioni dell'altro ramo del Parlamento, che l'onorevole ministro su questo gravissimo problema avrebbe espresso il parere, per evitare le liti, di non ammettere alle gare quegli appaltatori, i quali sieno conosciuti dall'amministrazione come abitualmente litigiosi. Ed è questo un giusto ed ottimo provvedimento, non lo discosso.

Ma badi l'onorevole ministro, che, se questo provvedimento egli attuasse troppo ristrettivamente, verrebbe a creare una classe privilegiata di appaltatori. Io credo che siano molto rari gli appaltatori che a quest'ora non abbiano

avuto liti col Governo. Credo anche, e mi permetto di dirlo colla mia abituale schiettezza, che ci siano appaltatori che ormai trovano il loro tornaconto a non promuover liti al Governo.

Se l'onor. ministro dei lavori pubblici vorrà fare opportune ricerche, troverà che vi è una classe di appaltatori (quella dei già arrivati, di coloro che ormai sui lavori dello Stato hanno guadagnato milioni), i quali aumentano il loro credito evitando le liti anche quando avrebbero ragione di promuoverle, e ciò perchè trovano in compenso una grande facilità da parte degli uffici tecnici a risolvere bonariamente a loro vantaggio quelle stesse controversie, che per altri appaltatori di minore importanza non si risolvono che a mezzo dei tribunali. Da questo fatto gravissimo deriva, che la massa degli appaltatori si convince facilmente, come occorre far fortuna in un colpo solo per acquistare una posizione elevata, per entrare subito nelle buone grazie del Ministero dei lavori pubblici, il quale adoperi poi due pesi e due misure, con gli uni usando la massima severità nel disconoscere le pretese anche giuste e cogli altri venendo ad accordi con molta facilità, anche quando le loro domande potrebbero essere discutibili.

Permetta il Senato, che su questo tema delle liti io insista perchè lo ritengo importantissimo. Come avviene che all'estero, ove pure si eseguono lavori pubblici importanti, non sorgono liti così numerose come da noi? Come avviene che anche presso di noi le grandi compagnie che appaltano lavori non sopportano le questioni cui è sottoposto lo Stato?

Le ragioni sono diverse, ed io mi sono dato la cura d'investigarle. Oltre a provvedere alla massima possibile esattezza dei progetti, che è sempre il punto culminante della questione, la ragione per cui altrove non ci sono queste liti sono tre. La prima è che gli appalti si fanno, per quanto è possibile, dividendo i lavori in piccoli lotti. La seconda, è che, non solo non si ritardano i pagamenti, ma talvolta si anticipano. La terza infine è che quando si sollevano questioni si risolvono subito sopra luogo ed oggettivamente, mai soggettivamente. Quando una controversia, una difficoltà si presenta, non si va a cercare se sia l'appaltatore che artificiosamente la crei, o se l'articolo del capitolato

si presti ad una interpretazione più o meno rabbinica, o se lo scioglimento della questione si possa per legge o per contratto rinviare al termine dei lavori.

Le questioni, che in sè presentino qualche fondamento tecnico o giuridico, si risolvono bonariamente e prontamente, secondo equità. Delle questioni invece che appaiono infondate, e alle quali tuttavia l'appaltatore si ostina, si tien conto per escludere l'appaltatore da nuovi appalti.

Vi è poi una quarta ragione per la quale le questioni altrove sono poco frequenti, ed è questa: che assai raramente si lasciano alla direzione dell'esecuzione dei lavori gli autori dei progetti. Ed anche questa è di intuitiva evidenza.

Quando sorge una questione, quando un errore, una imprevisione, una difficoltà nell'esecuzione di un progetto si manifesti, dovrebbe essere interesse dell'Amministrazione di sopprimerla col minor sacrificio possibile, senza fare entrare in giuoco l'amor proprio di alcuno. Ma quando alla direzione dei lavori stanno gli autori del progetto (lo si sa, siamo tutti uomini), entra nella questione un elemento assolutamente fuorviatore, cioè l'amor proprio. Non vi è ingegnere od ispettore, che abbia presieduto alla compilazione di un progetto, che non cerchi di difendere l'opera propria e non faccia tutti i tentativi prima di concedere che un errore, un'imprevisione è stata da lui commessa.

Io credo che, quando il ministro riuscisse ad attuare un insieme di provvedimenti del genere di quelli a cui io ho accennato, le liti sui lavori pubblici si ridurrebbero alle minime proporzioni; e non vi sarebbe più bisogno di rovinare l'ingegno di acutissimi uomini intorno ad espedienti che molte volte ripugnano all'equità e alla giustizia. Noi assistiamo continuamente ad un affannoso lavoro per la compilazione di capitolati, diretti tutti allo scopo di evitare le liti, sacrificando a questo intento in moltissimi punti ogni principio giuridico, ogni norma di diritto e di ragione.

Io non entro in minuti dettagli che non farebbero che tediare il Senato. Io vorrei soltanto che il ministro si persuadesse che non vi ha mente d'uomo, che non vi ha studio diligente o cavilloso che possa riuscire a formare contratti, a formare capitolati i quali tu-

telino l'amministrazione dai gravi danni che nascono dalle liti, quando si appaltano lavori su progetti non bene studiati, quando si appaltano a ribassi impossibili, quando si appaltano a uomini litigiosi, quando i lavori si dirigono dagli autori dei progetti che mettono molte volte (perchè ciò è nella natura umana) il loro amor proprio al di sopra dell'interesse del lavoro e all'interesse dello Stato, quando poi soprattutto le importantissime questioni, che si collegano colla esecuzione dei lavori pubblici, sogliono risolversi da uffici che valicano i confini della propria competenza, dispregiando bene spesso e canzonando o respingendo i voti che vengono da uomini competentissimi sul modo di condurre e risolvere le questioni.

Anche su ciò io non voglio entrare in dettagli: il ministro esamini e cerchi, e vedrà quante volte voti ispirati a principii veramente giuridici vengono respinti dagli uomini tecnici, che vogliono in questioni giuridiche ingerirsi e decidere.

E troppo spesso ne viene di conseguenza che le sentenze che i magistrati emettono poi nelle liti (che il rifiuto dell'Amministrazione o ad ogni componimento o a dar soddisfazione alle domande giuste rende necessarie), ispirandosi a concetti giuridici, non possono non accogliere, non possono non ammettere le ragioni degli appaltatori.

Lo che, e lo intende molto bene il Senato, può essere molto giovevole agli interessi della classe cui appartengo, ma non lo è certamente agli interessi dello Stato.

Tutto ciò che io ho detto fin qui riguarda l'esecuzione dei lavori pubblici.

Ma altra questione pur grave, a cui già mi è occorso di accennare incidentalmente e che dovrebbe richiamare le cure dell'onorevole ministro, è quella riflettente il pagamento dei lavori.

Il ministro dovrebbe mettersi in mente questo, che il danaro costa a tutti, e costa tanto più a coloro che si danno all'industria degli appalti di sua natura aleatoria.

Ora il pagare gli appaltatori con titoli di Stato, il pagare con certificati a lunga scadenza, il pagare con differimento, vi porta a questa conseguenza chiara, tonda e lampante, che le strozzature, che son costretti a subire gli appaltatori, si riversano a danno del bilancio

dello Stato, perchè i sacrifici per procurarsi le somme necessarie entrano nei calcoli degli appaltatori, che se ne rimborsano a danno dell'erario governativo.

L'appaltatore nelle sue domande necessariamente tien conto degli interessi che paga, delle usure che corrisponde. E in codeste domande, che poi vengono liquidate sempre in modo abbastanza largo, tale da non permettere che chi ha lavorato per conto dello Stato risulti perdente od abbia lavorato con rovina sua, entrano le usure come elemento di liquidazione.

Quindi cura di un ministro previdente che si occupi della finanza dello Stato, coll'occhio diretto all'avvenire e non soltanto alle minuzie, ai dettagli diretti ad ottenere il pareggio del bilancio per l'anno in corso, d'un ministro animato da quello spirito d'altruismo proprio di un uomo giovane qual'è l'onor. Branca, che non vorrà certamente proclamare la massima *après moi le deluge*, cura di questo ministro dev'esser quella di non accumulare le cause di gravi sborsi per l'avvenire del bilancio dello Stato, ma di risolvere sollecitamente questa grande incognita delle liti, degli interessi che si accumulano sui pagamenti dovuti ma non liquidati, delle pretese degli appaltatori.

Studi l'onorevole ministro di far sì che il lavoratore per conto dello Stato riceva la sua mercede in danaro, quando gli è dovuta, senza ritardi.

Abbiamo ormai creato lo Stato banchiere, e non siamo capaci di fare da noi la provvista di fondi che ci è necessaria per pagare le opere che ci occorrono? E vorremo confidare il credito dello Stato in mano agli infimi appaltatori, a quegli stessi appaltatori, contro i quali protestate perchè vi fanno il ribasso del 40, del 50 per cento?

Ed a loro date i vostri certificati, le vostre obbligazioni, le vostre dichiarazioni di debito perchè li negozino su tutti i mercati d'Italia ai prezzi più vili?

Ma quanto è maggiore il ribasso che un appaltatore vi avrà fatto, tanto maggiore sarà il sacrificio che gli imporrà il banchiere cui ricorre per avere anticipazioni sopra i titoli che voi gli date!

Io desidererei adunque, che il ministro studiasse il modo di pagare in danaro i lavori che allo Stato occorrono, e lo Stato, se e quando

gli occorra, negozi da sè i suoi titoli di credito, e cessi dall'affidare agli appaltatori la funzione così delicata del credito dello Stato.

Per ultimo, e finirò con questo argomento il mio discorso già troppo lungo, io desidererei che il ministro dei lavori pubblici studiasse la questione gravissima dei nostri fiumi, e l'organizzazione dei lavori ch'essi continuamente richiedono. Io credo che l'accentramento in questo servizio non giovi.

Tutte le questioni che riguardano le nostre difese vengono al Consiglio superiore, nel quale siedono certamente uomini tecnici che sono vere illustrazioni del nostro paese, perchè, ad onta di quanto ho detto, non disconosco che il nostro Corpo del genio civile è tra i più reputati per scienza.

Ma, pur nulla togliendo alla sua rispettabilità e al suo valore, credo anzi sia aggiungergli credito, dicendo che il Consiglio superiore è composto necessariamente di specialità.

La dottrina, la scienza è così vasta oggi, che non si riesce distinti in un ramo di essa senza essere specialisti; e sarebbe quindi diminuire il merito degli egregi tecnici che compongono il Consiglio superiore, affermando, che essi sono generici, atti ad afferrare e risolvere tutte le questioni riflettenti i lavori pubblici, piuttosto che distinti specialisti esperti gli uni in ferrovie, gli altri nella costruzione di ponti e strade, altri ancora in opere idrauliche, ed altri nella difesa dei fiumi.

Ora il portare la risoluzione delle questioni speciali che si attengono alla difesa dei fiumi, il sottoporre tutti i problemi che codeste difese presentano ad un corpo tecnico composto di tanti distinti specialisti, il volerlo inoltre sentire su ogni più piccola opera, su ogni minimo progetto, sulle variazioni, sui collaudi, sulle liquidazioni che ai collaudi si attengono, non pare al ministro sia assolutamente eccessivo ed illusorio: eccessivo perchè esce dalla competenza del maggior numero dei componenti il consiglio, illusorio perchè pur troppo avviene che uno solo è infine quello che decide e detta la deliberazione, cioè il relatore?

Io vorrei che il ministro studiasse, se non fosse invece più opportuno che la difesa dei fiumi fosse affidata a corpi tecnici speciali e locali, intorno ai quali si raggruppessero tutte

le provincie che hanno interesse al regime di un determinato fiume.

Per esempio la difesa del Po e dell'Adige, che sono le due grandi incognite del bilancio, le eventuali radicali soluzioni per attenuare o togliere le gravi e continue minacce e per affievolire, attenuare la grave spesa che essi costano annualmente, non crede l'onor. ministro che sarebbero più facilmente studiate e compiute dagli ingegneri sperimentati di quei luoghi, che hanno veduti quei fiumi dal loro nascere, che hanno visto quelle difese crescere e salire continuamente, che hanno visto sovente le acque spezzare gli argini, inondare le campagne, ed hanno assistito alle difese improvvisate, ed hanno veduto quali siano i provvedimenti da prendersi onde evitare le piene, e vi hanno vissuto su quei fiumi giorno per giorno? E cotesto corpo di ingegneri non potrebbe ricevere sussidi efficaci dagli altri ingegneri sperimentati dei luoghi, dai corpi tecnici che sono nelle provincie?

E forse che per queste difese i due uffici tecnici non potrebbero con economia dei rispettivi bilanci e con maggiore unità di propositi e con migliori risultati fondersi, e dar luogo ad un servizio assai più economico e salutare di quello che non sia l'attuale in ogni cosa dipendente dal centro?

Ed applicando questi principî largamente, ed utilizzando gli elementi locali intorno a queste difese, approfittando degli uffici tecnici provinciali e fondendoli cogli uffici governativi, si potrebbe avviarci ad una vera economia nel bilancio, ad una soluzione logica ed economica di queste gravi questioni; al vero disaccentramento di questi servizi che hanno piuttosto un carattere interprovinciale, di quello che un vero e proprio interesse nazionale; disaccentramento che condur potrebbe a limitare l'onere del bilancio dello Stato ad un semplice contributo fisso e permanente.

S'intende bene che vi hanno interessi troppo alti, perchè lo Stato vi si disinteressi completamente; troppo importanti perchè possano essere addossati interamente a corpi locali; ma lo Stato con un concorso fisso nella spesa, potrebbe avere la suprema sorveglianza delle grandi opere pubbliche, pur lasciando ai corpi locali di provvedere alla amministrazione.

Allora forse si potrebbe arrivare più facil-

mente alla grande risoluzione diretta ad impedire gli immensi danni delle piene dei fiumi e delle rotte, risoluzione che quando le rotte avvengono occupano le menti dei tecnici più distinti, danno luogo a vasti progetti, a studi profondi e degni di considerazione, ma, passato un anno, due anni, restano sepolti e dimenticati negli archivi senza che più alcuno ne li estragga, finchè un nuovo disastro non giunga a richiamare l'attenzione pubblica sopra la gravità del problema.

Questo lavoro dura già da un secolo, nè accenna a finire. Ciascuno di noi ricorda il grande movimento di idee tecniche che ha avuto luogo in Italia, quando sono avvenuti i disastri dell'Adige. Quanti poderosi studi si son fatti! Ma chi ne ha più sentito parlare? Se ne riparlerà quando l'Adige (vada sperduto l'augurio!) produrrà un altro di quei tremendi disastri per i quali tanti milioni vanno sperduti nelle sue sabbie, vanno travolti nelle sue acque distruggitrici! Ebbene, io credo che nella situazione in cui oggi si trova l'Italia a questi problemi si debba trovare modo di dare una soluzione. Affidate il servizio dei fiumi a chi vi ha più interesse e al senno di un personale tecnico effettivamente superiore, di cui lo studio vada congiunto alla pratica, e questi problemi gli procureranno nuovi campi di gloria.

Veda l'onor. ministro, nella sua intelligenza e nella sua buona volontà, se le varie questioni sulle quali mi sono permesso di richiamare la sua attenzione valgano la pena di ricevere qualcuna di quelle soluzioni, alle quali mi sono permesso di accennare. (*Approvazioni*).

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

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Parenzo ha sollevato molte questioni di ordine generale. Io comincerò da quella che egli ha detto circa le leggi speciali.

Il Senato sa che a quest'ora la legge sulle strade di serie è già approvata, che la legge sulle strade obbligatorie è allo stato di relazione alla Camera dei deputati, che un nuovo progetto di legge di riparto ferroviario sta già innanzi alla Giunta del bilancio della Camera. Come vede il Senato, e come può giudicare l'onor. Parenzo, per quanto riguarda strade e ferrovie si tratta di leggi speciali, le quali

determinano tutto un nuovo piano di riparti di lavori.

Resta da disciplinare la parte concernente le acque, i porti e le bonifiche. E questa veramente è la parte meno esplorata del bilancio, ed è quella che richiede le cure maggiori, sia per ciò che l'onor. senatore Parenzo ha detto dei grandi fiumi, sia per le vive raccomandazioni fatte circa le bonifiche dagli onorevoli senatori Marescotti e Salis.

Ma l'onor. senatore Parenzo comprenderà che in un tempo ristretto non si poteva provvedere a tutto. Quello che non posso accettare è che si tratti di un *bill* d'indennità. Egli, così esperto nelle discipline costituzionali, sa benissimo che il *bill* d'indennità riguarda un atto che il potere esecutivo compie rivolgendosi poi all'approvazione del Parlamento. Ma quando un Ministero si presenta ai due rami del Parlamento, e domanda dei provvedimenti con legge, poichè il bilancio è anch'esso una legge, è il Parlamento che accetta esso stesso la deroga alla regola comune. Quindi non è da parlarsi punto di *bill* d'indennità. La deroga alla regola comune siamo tutti concordi nel volerla ristretta nei più brevi termini possibili, ed io già ho detto di progetti che o sono diventati o sono in corso di studio per diventare leggi.

Dunque per questo verso nessun appunto si può fare, ma vi è da aggiungere un'altra considerazione. Questo non è un sistema che si inauguri oggi: si è inaugurato sino dal bilancio 1888-89.

Anzi quest'anno per alcune parti si rientra nella via normale, cominciano a comparire stanziamenti nella parte ordinaria che prima erano alimentati esclusivamente dai residui. Negli anni passati la Giunta del bilancio della Camera dei deputati ha consentito di riunire in un solo capitolo i residui delle bonifiche.

Quest'anno non ha voluto fare altrettanto per i residui dei porti. Dunque siamo anche rispetto al bilancio in una via di sensibile miglioramento, in un deciso ritorno alle buone norme di contabilità. È perciò che da questo lato non solo non potrei accettare alcun appunto, ma dico che l'intento del Governo è concorde con quello manifestato dall'onor. Parenzo, cioè di non appagarsi di economie fatte alla rinfusa e provvisoriamente, ma di econo-

mie che trovano la loro sanzione in progetti di legge speciali.

E del resto forse l'onor. Parenzo ha potuto cadere in un qualche equivoco leggendo la relazione dell'Ufficio centrale, la quale è modellata su quella della Giunta dell'altro ramo del Parlamento.

Ma si è visto poi che non era possibile votare una legge speciale contemporaneamente al bilancio, perchè vi poteva essere una contraddizione tra due atti legislativi; nè una tabella poteva aver forza di legge, perchè una tabella che potesse modificare lo stanziamento doveva prima diventar legge, e per diventar legge doveva prima venire innanzi all'altro ramo del Parlamento e ricevere la sanzione sovrana, e poi poteva imporre i nuovi stanziamenti.

Ma una tabella che si votava contemporaneamente al bilancio non era che una proposta dichiarativa e niente più.

Per questo verso, io mi auguro che l'onorevole senatore Parenzo, col quale, come egli dice, abbiamo spesso avuto consuetudine di antica amicizia personale e politica, vedrà che non ha nessuna ragione di fare osservazioni al presente bilancio.

Circa a ciò che egli ha detto dell'ordinamento dei lavori pubblici e del decentramento, osservo che l'Amministrazione dei lavori pubblici studia tutti i giorni per accrescere la responsabilità degli ingegneri capi ed anche dei semplici direttori di costruzioni, ma vedrà il senatore Parenzo, che è questa una trasformazione lenta, che non si può compiere in un istante.

E del resto anche in qualche altro paese dove si è cercato di fare i cosiddetti ispettori divisionali, si sono riscontrati tali e tanti inconvenienti da dover riconoscere, che anche questo sistema più decentrato non era senza gravi pericoli.

Per cui prima di procedere in questa via del riordinamento radicale dei servizi, occorre una seria ponderazione.

Rispetto a quello che egli ha osservato circa gli appalti, io consento con lui completamente, in due punti: il primo che i progetti sieno largamente e diligentemente studiati.

Con questo studio largo e diligente, molte sorprese, molte ambiguità di capitolati sono eliminate.

L'altra parte in cui consento è sulla prontezza e precisione nell'adempimento dell'obbligo dello Stato circa i pagamenti. Ma di questo ho già dato prova colla legge delle strade, in cui mercè alcuni spostamenti si può provvedere a pagare molti impegni non miei, ma della precedente Amministrazione, precisamente per raggiungere lo scopo che chiunque contratti collo Stato sia puntualmente pagato, come se trattasse con qualunque altro cittadino. Anzi dovendo lo Stato dare l'esempio agli altri della puntualità dei pagamenti, anche per questa ragione lo Stato deve pagare prontamente. Io qui non parlo d'intenzioni, ma ho già dato l'esempio di voler rientrare nell'esatta regola, non dirò contabile, ma nell'esatta regola dell'adempimento dei patti, che è quello che renderà più facili i buoni contratti per lo Stato.

Però non bisogna dissimularci, che vi sono difficoltà le quali non possono essere superate nè da me, nè dai miei successori, perchè hanno ragione in leggi che non so se si possano modificare.

L'onor. senatore Parenzo ha parlato della carta dello Stato che gira di qua e di là, che può essere argomento di grave usura da parte di banchieri. Ma la legge del 1887 ha stabilito i contratti di anticipazione. I lavori si compiono in un lungo periodo; è l'appaltatore che per legge e per contratto deve anticipare. Può venire una combinazione da parte del Ministero del Tesoro per cercare di dare un altro indirizzo a quest'omissione, ma il ministro dei lavori pubblici, o io, o un altro, non ha niente a che fare con questa materia, perchè trova una legge già fatta, e tutti i contratti in base a questa legge già conclusi.

Quindi io non saprei additare nè una legge, nè alcuno dei rimedi d'indole subordinata di cui ha parlato l'onor. Parenzo.

Egli ha detto circa la esecuzione dei lavori che occorrerebbe, che chi dirige i lavori non sia lo stesso che abbia fatto i progetti. Ma, onor. Parenzo, in questo vi è pericolo da una parte e dall'altra, perchè spesso accade che un ingegnere il quale va ad eseguire il progetto d'un altro, lo trova cattivo pel solo fatto che non l'ha compilato esso stesso, e di ciò si hanno cento esempi. Quindi anche in questo la verità sta nel mezzo, cioè che i progetti fatti restino sempre sotto il controllo di Commis-

sioni ispettrici per vedere fino a che punto sieno accettabili le modificazioni.

In materia d'appalti si potranno correggere i capitoli e le pratiche amministrative, ma ci sono difficoltà che non si potranno mai completamente superare, ed il rimedio più efficace è quello che i lavori non vadano precipitosamente, che i progetti sieno bene studiati, e gli appalti dati con calma.

Nei lavori pubblici andiamo certo incontro ad un periodo migliore per gli appalti, poichè essendosi costituite da tempo imprese poderose che hanno già ammortizzato le spese d'impianto, possono assumere lavori a condizioni più vantaggiose per lo Stato.

Assicuro l'onor. Parenzo che io terrò conto di tutte quelle sue osservazioni, che possono avere una pratica attuazione.

Sono della medesima opinione del senatore Marescotti che avendo oramai aumentato i mezzi di trasporto, il futuro programma del Ministero dei lavori pubblici dovrà essere quello di disciplinare le acque e migliorare le terre, appunto per usare della viabilità costruita.

Ma le condizioni della finanza devono moderare questi desideri, e certo, se debbo dire il mio pensiero sopra un argomento che interessa maggiormente l'onor. mio collega del Tesoro, non mi pare accettabile l'idea d'un nuovo titolo.

A questo proposito il senatore Parenzo si lamentava che alcuni titoli emessi dal Ministero dei lavori pubblici, sono come le rondinelle pellegrine: non trovano una stabile dimora in possessori che chiudano questi titoli nello scrigno, senza porli continuamente in circolazione. Se si creerà un nuovo titolo di bonifica, non avremo fatto altro che creare un'altra causa di depressione del credito pubblico.

Quindi accettando il principio che d'ora innanzi il Ministero dei lavori pubblici, dovrà anzitutto provvedere alla parte concernente le opere idrauliche e specialmente le bonifiche, io debbo dichiarare che la creazione di un titolo speciale per le bonifiche mi pare prematura stante le presenti condizioni del credito pubblico.

All'onor. senatore Salis dirò che io personalmente divido la sua opinione circa le bonifiche di Sardegna.

Chiunque è andato in Sardegna avrà veduto uscendo da Cagliari, quella immensa pianura che si chiama il Campidano, che dovrebbe es-

sere fertilissima, e da cui invece emanano i miasmi più malsani.

Pòsso dirle che è già allo studio un progetto per l'inizio della bonifica del Campidano, ma debbo ripeterle quanto ho già detto all'onorevole Marescotti, e cioè che nel progredire in questa via, le condizioni della finanza debbono imporci una remora necessaria.

Noi faremo ciò che potremo, ma pur troppo non si potrà dare a questi lavori tutto lo sviluppo che l'importanza delle bonifiche e i vantaggi che se ne ricaverebbero, dovrebbero consigliare al Governo.

Circa le convenzioni marittime sta dinanzi all'altro ramo del Parlamento un progetto di legge, ciò che deve rendere molto riservate le mie parole.

Debbo però dichiarare che alla comunicazione più celere con la Sardegna e ai piroscafi di 15 nodi all'ora, si è provveduto nelle convenzioni, per cui non è necessaria una combinazione speciale con le ferrovie sarde, nè occorre confondere la questione delle tariffe ferroviarie con le marittime. Sono due problemi così complessi, che riunendoli non si fa che renderne più difficile la soluzione.

Le ferrovie sarde debbono essere studiate in rapporto alle tariffe e in rapporto alle facilitazioni che si possono fare ai traffici in Sardegna; ed è già un problema per sè stesso molto grave, è un problema difficile, perchè noi abbiamo fatto ferrovie e molte; ma in Sardegna dove pur si paga una cospicua somma di garanzie, il prodotto ferroviario è molto scarso.

E questo spiega perchè vi è il detto *ferrovie sarde, ferrovie tarde*. Dove si hanno prodotti di 2 o 3 mila lire a chilometro, è impossibile avere gran copia di treni e di treni diretti.

I treni debbono essere scarsi, debbono essere a piccola velocità, debbono essere misti, appunto perchè la scarsezza del traffico non rende possibile mezzi più celeri.

Si dice: ma coi mezzi più celeri il traffico si svilupperebbe. Questo però si può dire nelle grandi linee continentali; dove si ha un territorio circoscritto, lo sviluppo è molto più difficile. Io non nego che qualche cosa si possa fare, ma occorrerà studiare il problema, che è assai grave; anzi io dico che qualche determinazione sarà necessaria; ma non è che si possa

con una formula assoluta risolverlo e in breve tempo.

Può essere sicuro l'onor. senatore Salis, che la Sardegna attira tutta l'attenzione del Governo e che nelle stesse convenzioni marittime le linee che circondano la Sardegna sono numerose.

Questo prova che il Governo ha voluto con speciale sollecitudine curare l'interesse sardo, e ciò per affetto, non solo verso la Sardegna, ma perchè in quella terra quasi vergine, nel mezzo del Mediterraneo, c'è da aspettarsi per tutto il nostro paese un grande sviluppo economico per l'avvenire. Ma è questa ragione soltanto che ispira la viva sollecitudine del Governo per la Sardegna, perchè io non saprei sospettare nemmeno un istante del patriottismo dei sardi, nè credere che i loro vincoli dell'unità nazionale potranno essere cementati da questioni di ordine economico, ed in questo son certo che avrò consenziente lo stesso senatore Salis.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Marescotti.

Senatore MARESCOTTI. L'onorevole signor ministro, della mia raccomandazione, corroborata pure da parecchie ragioni, ed anche da dimostrazioni di fatti, non ha raccolto che una cosa sola: la formazione di un titolo da me chiamato cedola di bonifica. E ha respinta una tale idea come inopportuna.

Faccio però notare all'onorevole ministro che nei nostri tempi tutte le intraprese che hanno perduto il carattere personale ed hanno preso il carattere collettivo impersonale, tutte sono rappresentate da cedole.

L'Europa ne ha ben oltre a 200 miliardi di queste cedole!

E quelli che chiamano questo un edificio di carta s'ingannano molto, poichè queste cedole non sono che la rappresentanza dell'azione anticipata che la forza umana va raccogliendo dagli agenti di natura. Senza un tale anticipo a così dire, della energia occulta, non avrebbe potuto la generazione presente mettere in attività tante forze latenti.

E ricordo che questo sistema ha portato l'Inghilterra in sei lustri ad un reddito annuo di 30 miliardi, la Francia di 20 miliardi. Noi stessi benchè così lenti e gli ultimi, pure ab-

biamo portato il nostro reddito, chè era esiguo 30 anni fa, almeno a 8 miliardi.

Confrontate dunque 200 miliardi di cedole, coi frutti annui da me accennati solo in parte e vedrete come sono ricompensate queste cedole, che si dicono pietre di un edificio di carta.

Però non è questo il punto sul quale io fondava la mia modesta raccomandazione.

La mia raccomandazione era appoggiata a due fatti!

Io portava avanti al ministro un gran territorio, il quale ora non rende forse che 5 milioni, e che fra otto o dieci anni, dopo le bonifiche ne avrebbe reso 30, e gli diceva: questa è una consistenza economica che non bisogna disprezzare.

Un ministro intelligente come l'attuale, certamente ne saprà far conto. Aggiungevo un fatto sociale.

Là vi è una massa di braccianti disoccupati i quali hanno perduto il lavoro locale che era quello delle risaie, ed aspettano la bonifica che loro porti il lavoro giornaliero; aspettano la bonifica, perchè da quelle terre esca una nuova ricchezza che possa dar vita a quelle famiglie le quali per ora sono in uno stato da destare, direi così, una certa apprensione a chi deve reggere quei paesi.

Io dunque vorrei veramente pregare il ministro a darmi una risposta adeguata ai fatti di cui ho data una esposizione alla meglio.

Senatore SALIS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SALIS. Quando agli albori del risorgimento italiano suonò la prima voce in Sardegna della fusione col Piemonte, fu unanime consenso, un applauso generale; e dirò anche una voce di sacrifici per tutti, perchè si diceva che la Sardegna si sottometteva a grandi pesi e a grandi oneri.

Lo stesso Re Carlo Alberto, di felice memoria, avvertì i Sardi che guardassero a quello che facevano. Eppure per l'unità, per l'indipendenza d'Italia, tutto si fece, tutto si sacrificò.

Quindi io credo che non vi sia da temer nulla che per volontà propria la Sardegna si possa mai distaccare dall'alma sua madre.

Per la qualcosa se io dissi qualche parola relativamente a questo, la dissi non perchè si potesse temere dei Sardi, ma perchè potesse

essere insidiata l'indipendenza e l'unità d'Italia nella Sardegna.

Del resto ringrazio molto il signor ministro della graziosa risposta che mi ha dato.

Io vedo e riconosco le grandi difficoltà nelle cose delle quali ho parlato circa la bonifica della Sardegna, come pure per quelle convenzioni marittime.

Per la bonifica della Sardegna, basta che il Governo si interessi e faccia tutto quello di cui l'onorevole ministro mi ha onorato colla sua risposta. Questo credo che produrrà un grande piacere, una grande soddisfazione in tutta l'isola intera.

Riguardo alla convenzione marittima, io ho letto il voto del Consiglio provinciale di Sassari, e non voglio entrare giudice in questa materia perchè non ho tutte le cognizioni necessarie per giudicarne.

Mi affido a quello che sarà per fare l'onorevole ministro, sul quale faccio pieno assegnamento tanto per il suo grande acume ed intelletto che per l'amore che dimostra verso la Sardegna come tutta l'amministrazione attuale, non escluse le altre dalle quali fu preceduta.

Senatore PARENZO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore PARENZO. Io rendo grazie innanzi tutto all'onor. Branca della buona accoglienza che ha fatto a qualcuna delle mie proposte. Però, senza voler allargare di troppo la discussione, perchè ripeto il tempo troppo ci stringe, devo pur rispondere a qualche cosa su ciò che egli ha detto.

Egli ha incominciato ad accusarmi di avergli proposto un *bill* d'indennità, laddove non era il caso, perchè nessuna illegalità egli ha commesso che meriti sanatoria.

Egli ha interpretato la parola *bill* d'indennità in un senso troppo ortodosso. Io credo, e rimango di questa opinione anche dopo le spiegazioni che egli ha dato, che quando si tratta di modificare stanziamenti stabiliti da leggi speciali occorra provvedere prima e indipendente dalla legge di bilancio con legge speciale.

Si è riconosciuto dinnanzi alla Camera che una legge si doveva proporre da votarsi insieme a quella del bilancio. Ma, egli osservò giustamente, questa legge non si è presentata perchè tanto valeva inserire nella legge del

bilancio, come si è fatto, speciali articoli o disposizioni equivalenti ad una legge separata.

Ora tuttociò è *forma*, ed io diceva poco fa, che non è la forma che mi preoccupa ma la sostanza. E la sostanza è che oggi colla legge di bilancio noi modifichiamo gli stanziamenti votati da leggi speciali.

Di ciò la responsabilità è del ministro che ce lo propone. Ed è in questo senso ch'io mi dichiarava disposto a dargli un *bill* d'indennità sia in vista della ristrettezza del tempo, sia per i propositi che ci ha manifestati.

E perciò passi per questa volta, ma sia eccezione che non inverta, tocchi od offenda in alcun modo le prerogative dei due corpi legislativi. Non ci si metta nella condizione o di dover respingere un bilancio, locchè sconvolgerebbe tutta la nostra amministrazione, o di lasciar passare modificazioni di leggi senza manco poterne discutere l'opportunità e l'importanza.

Questo mi pare un desiderio giusto ed onesto al quale l'onor. ministro non potrà non fare buon viso.

In quanto alle varie proposte che io ho fatto sul servizio dei lavori pubblici, l'onor. ministro ha accennato a due delle principali come inattuabili, ed è su di queste che io credo dover spendere qualche parola. La prima è quella che riguarda l'appalto dei lavori a credito, da cui deriva che il nostro mercato è invaso da titoli venduti per conto dello Stato da appaltatori a condizioni tanto più gravose quanto essi sono meno accreditati.

Il ministro risponde che ciò avviene per effetto di leggi speciali e che ad ogni modo se una qualche operazione si volesse fare si dovrebbe fare dal ministro del Tesoro. Noi non possiamo sollevare le questioni quando vogliamo, nè pretendere che ci siano presenti sempre tutti i ministri interessati. Noi le solleviamo quando ci si presenta l'opportunità di farlo, opportunità rara d'altronde visto il modo, che non lamenteremo mai abbastanza, col quale ci si presentano i progetti di legge, colla massima ristrettezza cioè di tempo. E sede non inopportuna per le questioni da me sollevate è quella della discussione del bilancio che è più direttamente interessato in esse.

Se ci è nelle mie proposte una cosa che il ministro riconosce buona, egli ed i suoi colleghi saranno contenti di presentarci il modo di

disfare le leggi cattive, che quella cosa buona impediscono.

E se perciò occorre che intervenga il ministro del Tesoro, l'onorevole ministro dei lavori pubblici solleciti codesto intervento.

Certo è, che è cosa grave lasciare il credito dello Stato in mano agli appaltatori, i cui aggravi per ridurre in quattrini i titoli che ricevono per pagamento dei lavori eseguiti, si accumulano e rifluiscono poi sul bilancio dello Stato.

Intorno all'altra questione sulla inopportunità che alla direzione dei lavori siano preposti gli autori dei progetti, che io credo sia una delle cause principali delle maggiori liti che ha lo Stato, l'onorevole ministro rispondeva che la via buona sta nel mezzo. Per evitare il guaio che gli autori dei progetti, dirigendo i lavori facciano intervenire il loro amor proprio per nascondere i loro errori ed impedire le più eque risoluzioni, si corre il pericolo di andare incontro all'altro guaio, che gl'ingegneri non autori del progetto, trovino facilmente difettoso l'operato dei loro colleghi che il progetto hanno compilato.

Ma, onorevole ministro, mi permetta che io le dica che l'argomento non ha davvero un gran valore. Quando le questioni sorgono, in ultima analisi non è mai l'autore del progetto quello che le risolve, intervengono pur sempre gli ispettori addetti agli uffici governativi superiori. Il male è che le loro decisioni arrivano sempre troppo tardi e spesso sono pregiudicate dalla influenza che esercita sempre l'autore del progetto e direttore del lavoro, il quale si difende con ogni sforzo e segretamente senza il contraddittorio dell'appaltatore reclamante, e trascina così il giudice amministrativo a decisioni che rendi necessario il ricorso ai tribunali. E dinanzi ai tribunali non sono poi i terzi che giudicano e riscontrano il lavoro, i difetti del progetto, le imprevisioni?

Ora non è egli meglio che, se effettivamente il progetto è difettoso, questi difetti vengano riconosciuti immediatamente da uomini imprejudicati, che non abbiano dinnanzi a sè che il proprio dovere e l'interesse dello Stato?

Possibile supporre che laddove non influisce l'amor proprio dei progettisti, influir debba la gelosia verso i colleghi?

Io spero bene che nel corpo del genio civile

gl'invidiosi siano una *rara avis*, perchè se è umana e naturale la difesa dell'amor proprio, della propria capacità di fronte ad un'accusa di errori commessi, sarebbe invece ben deplorabile che l'imparzialità mancasse negli ufficiali dello Stato, giudicando sul lavoro altrui, e le gelosie e le invidie prevalessero all'adempimento del proprio dovere!

Del resto io non ho proprio ben compreso quale sia la via di mezzo a cui ha accennato.

Forse egli adotterà qualche volta un sistema e qualche volta un altro? Ma allora la via di mezzo darà per risultato il cumulo degli inconvenienti, cioè avremo ad un tempo e quelli a cui egli accennava, e quelli a cui accennavo io.

Non sono sempre le vie di mezzo le migliori, abbenchè sogliano avere la simpatia degli uomini pratici.

Per ultimo l'onorevole ministro osservò, che il disaccentramento non è possibile per molte opere pubbliche, che altrove gl'ispettori circondariali hanno fatto cattiva prova. In questa questione c'imbattiamo sempre nella difficoltà d'intenderci.

L'attuale Ministero a quel che pare fa consistere il disaccentramento nello spogliarsi di certe piccole attribuzioni per darle agli uffici locali da esso dipendenti.

Ora questo non è disaccentramento, questo anzi in molti casi può creare degli imbarazzi, allungare la definizione delle questioni perchè dall'operato dei dipendenti sopra luogo occorrerà pur sempre in via di ricorso venire all'autorità centrale, e sarà sempre l'autorità centrale che giudicherà in grado di appello.

Può essere che qualche attribuzione possa esser disimpegnata più prontamente da un intendente di finanza, da un prefetto che dal ministro, ma questo non è disaccentramento. Per attuare il vero disaccentramento occorre studiare i vari servizi pubblici e a questi appropriare gli organi più adatti a provvedervi.

Il disaccentramento ideale sarebbe di lasciare fare agli enti locali tutto ciò che può esser da loro fatto secondo la loro natura, la loro indole e per la natura e l'indole dei servizi pubblici, organizzandoli in modo che a queste funzioni possano rispondere; e di riservare alle autorità centrali soltanto ciò che non può esser fatta dagli enti locali ed è di carattere esclusivamente nazionale.

Questo è il disaccentramento ideale, che naturalmente gli uomini pratici non trovano possibile di attuare dall'oggi al domani.

Ma non presentatevi al paese come discentratori, perchè con dieci circolari avete investiti intendenti di finanza, o prefetti di piccoli poteri che prima vi eravate riservati. No! la grossa questione del disaccentramento sta tutta nell'affidare agli enti locali riorganizzati e rianimati tutti quei servizi pubblici a cui il potere centrale è disadatto.

Ora, in materia di lavori pubblici, molti servizi possono discentrarsi dandoli non a impiegati governativi, ma ad uffici speciali, ad uffici che abbiano conoscenza locale e siano i più adatti a compiere i lavori.

Ed a questo modo di disaccentramento io invitava l'onorevole ministro a voler rivolgere la sua attenzione.

Io credo che, voi onorevole ministro, col vostro ingegno, potreste riescire ad utili e provvide riforme.

Deplorerei che non le tentaste!

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Io debbo dare ancora una risposta all'onor. senatore Parenzo circa le cedole.

Egli lo sa quanto me, il ministro dei lavori pubblici oggi non ha più che vederci, perchè si tratta di contratti in corso di esecuzione.

Gli appaltatori hanno stipulato quei contratti merè un pagamento non in danaro, ma in cedole.

Io ho combattuto quel sistema che oramai rimonta al 1882, e non l'avrei accettato.

L'onor. Parenzo potrebbe far colpa a me, o al Ministero attuale, se quel sistema continuasse a seguire; oggi come oggi il Ministero dei lavori pubblici non ha niente a che farci.

Può il ministro del Tesoro, non nel rispetto dei lavori pubblici, ma del Tesoro, studiare una combinazione. Però in questo caso occorrerebbe che gli appaltatori se commutassero in contanti i loro titoli; dessero qualche abbuono; altrimenti non si comprenderebbe che avendo contrattato sulla base di pagamenti posticipati, potessero godere dello stesso prezzo, quando venissero pagati immediatamente.

L'onor. Parenzo è così pratico di queste cose, che non ho bisogno di aggiungere parola.

Quanto al decentramento io gli ho parlato delle difficoltà, ma non gli ho detto che non si potesse fare qualche passo. Però bisogna considerare che trattandosi di lavori di Stato è difficile il decentramento; tutti quelli che domandano, domandano che lo Stato spenda per loro. Si può stabilire che per molte opere, all'azione diretta dello Stato si sostituisca il sussidio, ed è appunto quello che si potrà forse più utilmente studiare. Ma credere che lavori di Stato si possano fare con decentramento, non saprei vederne il modo.

Rispetto poi alla via di mezzo, io gli ho già detto qual'è la via di mezzo cui alludeva: è quella che Commissioni ispettrici continuamente verificchino se nell'esecuzione dei progetti vi sieno stati dei calcoli sbagliati, o vi sieno delle vertenze; cerchino di rettificare gli uni, di comporre le altre, come del resto fanno le società coi loro intraprenditori; di comporre le vertenze senza far trionfare l'opinione singolare del direttore dell'ufficio di costruzione. Ecco la via di mezzo che ho accennata, la quale non è una via di mezzo tra due punti estremi, è la via della conciliazione di un giusto interesse, la quale può condurre allo scopo che l'onorevole Parenzo ed io, credo, siamo concordi a volere.

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

Rileggo l'art. 1.

#### 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 1891 al 30 giugno 1892, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge. (Tabella A).

Passeremo ora alla discussione dei capitoli con la solita avvertenza che s'intenderanno approvati i capitoli sui quali non si domanderà la parola.

Ne do lettura.

## TABELLA A.

## TITOLO I.

## Spesa ordinaria

## CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

## Spese generali.

1	Ministero - Personale di ruolo (Spese fisse) . . . . .	753,658 16
2	Ministero - Spese d'ufficio . . . . .	49,200 »
3	Ministero - Manutenzione, riparazioni ed adattamento dei locali . . . . .	17,000 »
4	Ministero - fitto locali . . . . .	7,300 »
5	Dispacci telegrafici governativi (Spesa d'ordine) . . . . .	20,000 »
6	Spese postali (Spesa d'ordine) . . . . .	3,000 »
7	Spese di stampa e provvista di carta e di oggetti di cancelleria . . . . .	63,000 »
8	Residui passivi eliminati a senso dell'art. 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria).	<i>per memoria</i>
9	Sussidi ad impiegati in attività di servizio, ad impiegati invalidi, a vedove e ad orfani d'impiegati . . . . .	60,000 »
10	Spese casuali. . . . .	70,000 »

---

1,043,158 16

## Spese per lavori pubblici.

## Genio civile.

11	Personale (Spese fisse) . . . . .	4,344,780 »
12	Aiuti provvisori per servizio generale (art. 30 della legge 5 luglio 1882, n. 874) ed assegni mensili e supplementari ad impiegati ed inser- vienti straordinari in servizio presso l'amministrazione centrale e gli uffici provinciali . . . . .	220,000 »
13	Spese d'ufficio - Indennità fisse (Spese fisse). . . . .	157,000 »

---

*Da riportarsi* . . . . . 4,721,780 »

LEGISLATURA XVII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1890-91 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1891

	<i>Riporto</i>	4,721,780 »
14	Provvista e riparazione di mobili, restauro ed adattamento dei locali ad uso degli uffici del genio civile (art. 28 della legge 5 luglio 1882, n. 874)	25,000 »
15	Fitto di locali per uso d'ufficio (Spese fisse)	73,000 »
16	Spese per indennità	700,000 »
17	Spese diverse pel genio civile	36,000 »
18	Indennità dipendenti dalla legge 5 luglio 1882, n. 874, accordate con decreti ministeriali registrati preventivamente dalla Corte dei conti	75,000 »
19	Compensi per maggiori servizi resi dal personale del genio civile e personale straordinario in servizio sia presso l'amministrazione centrale, sia presso gli uffici provinciali; spesa di copiatura di atti e disegni affidata ad estranei quando non convenga assumere altro personale straordinario	30,000 »
		5,660,780 »
	<i>Strade.</i>	
20	Manutenzione di strade e ponti nazionali e riparazioni urgenti per ristabilire il transito, per sgombramento di nevi e di materie franate o trasportate dalle piene	4,575,000 »
21	Salario ai cantonieri delle strade nazionali	1,461,529 »
22	Manutenzione di traverse nazionali negli abitati	150,000 »
23	Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i cantonieri	10,000 »
24	Miglioramento di strade e ponti nazionali - Lavori	1,250,000 »
25	Assegni mensili al personale straordinario addetto alle opere di manutenzione e di miglioramento di strade e ponti nazionali	98,000 »
26	Indennità di trasferte e competenze diverse variabili al personale straordinario addetto alle opere di manutenzione e di miglioramento di strade e ponti nazionali	5,000 »
27	Concorsi per sistemazione di tronchi di strade nazionali compresi entro gli abitati ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F.	10,000 »
28	Sussidi ai comuni e consorzi per opere pubbliche ai termini dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F.	20,000 »
		7,579,529 »
	<i>Acque.</i>	
29	Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria - Manutenzione e riparazione	805,000 »

Senatore MANGILLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MANGILLI. La domanda, o meglio la raccomandazione che io son per fare all'onorevole signor ministro, si collega e in qualche modo rende ragione ad una delle giuste osservazioni che ha fatto l'onorevole Parenzo nel discorso che testè con tanto interesse noi tutti abbiamo ascoltato.

Diceva l'onorevole Parenzo che quando avvengono i grandi disastri dei fiumi tutte le menti si dispongono e tutte le forze si organizzano per trovar modo di riparare, di prevenire quei grandi disastri; ma che poi, man mano che il tempo scorre, molte di quelle disposizioni si dimenticano, si trascurano, si abbandonano, finchè non venga poi una nuova occasione, la quale provi quanto male siasi fatto ad abbandonare idee giuste, provvedimenti facili e non molto costosi per trovarsi poi di fronte a spese enormi e nuovi disastri incalcolabili. Una di queste opere, se io non mi inganno, è quella sulla quale vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro, affinchè vegga se sia il caso di riprenderla in esame e di farla a tempo debito eseguire. È un'opera che riguarda la difesa della sinistra del Po nel tratto che è fra il Secchia ed il Panaro, e più precisamente una zona non molto estesa di detta riva di fronte ai territori di Villanova e di Carbonara.

Signori! Tutte le volte che il nostro gran fiume si gonfia, e questo avviene pur troppo spessissimo, e con violenza tale da non averne esempio nel passato, quelle popolazioni sono nella massima agitazione, pel timore di una rotta.

È vero che lavori importanti il Genio civile ha praticato sul fiume, lavori frontali, che, senza dubbio, sono di molta utilità per l'economia idraulica del fiume; ma, malgrado tali lavori e le spese enormi che sono costati, le popolazioni non si sentono sicure nel dubbio angoscioso che da un momento all'altro lavori e spese se ne vadano in fumo, e succeda quel che disgraziatamente in dieci anni è successo tre volte, quel che in passato non succedeva in un secolo, e, cioè, che abbattute d'improvviso le difese, il fiume si rovesci colla immensa sua massa a tutto distruggere e a far guasti che i secoli non bastano a riparare.

La ragione di questi giustissimi timori sta in questo, che il Po, in quel luogo, scorre contro un banco di sabbia incoerente, talchè quando si formano le piene, e le piene del Po alle volte si mantengono dei mesi, le acque imbevono quelle sabbie, filtrano sotto gli argini, rammolliscono gli argini stessi ed i terreni che vi sono aderenti, scorrono torbide, minacciose, coprono scoli e campi, nè più nè meno come quando è imminente una rotta. Tali invero sono i prodromi che le grandi rotte precedono, da quella del 1839, a quella di Reide e di Borgo Franco fino alla recente del Reno. Dopo la rotta del 1879, trattandosi di coordinare e sistemare le difese del Po, pel tratto di cui ho l'onore di parlarvi, fu proposta la costruzione di una così detta coronella, di un argine che dirò di riserva...

Una voce: *Un ritiro.*

Senatore MANGILLI. No ritiro, poichè un ritiro recherebbe grave danno al sistema generale della difesa del fiume, ne scomporrebbe tutto l'andamento idraulico e porterebbe a spese incalcolabili; ma un argine di riserva che, staccandosi a monte dall'argine maestro ove questo è basato sul sodo, ed abbracciando, sempre sul sodo, tutta la zona sabbiosa, chiudesse questa contro il fiume il cui argine maestro a valle raggiungerebbe coll'altra sua estremità. Esso isolerebbe così tutta quella zona sabbiosa che è una perpetua minaccia e scongiurerebbe definitivamente i temuti pericoli.

Io che ebbi l'onore di far parte della Commissione che studiò i famosi provvedimenti idraulici e stradali del Boccomini, e che per la parte idraulica ne fui relatore, posso dirvi, o signori, che siffatta coronella fu allora proposta d'accordo col Ministero, ma poi non si vide altro.

Le popolazioni che avevano molta fede, più di una volta la chiesero insistendo presso i loro rappresentanti in Parlamento per ottenerla; si fecero petizioni, si promossero interpellanze, ma sempre senza effetto. Ed io stesso ne parlai alla Camera, nè scrissi sui giornali, ne ebbi assicurazioni e promesse, ma le cose sono sempre allo stato di prima.

Ripeto ad onor del vero, che in quei luoghi lavori importantissimi si son fatti, lavori costosi, imponenti, che appagheranno pure i tecnici del Governo, ma non tranquillizzano le popolazioni

e con esse altri non meno rinomati e competenti nelle cose idrauliche. Ed è così profondo il convincimento nelle popolazioni di quei luoghi, che solo il provvedimento di cui vi parlo le metterebbe al sicuro, che, malgrado l'insuccesso dei loro voti di tanti anni, di tanto in tanto in massa si raccolgono a mezzo delle rappresentanze locali, costituiscono dei comizi veri e propri, e sempre per questo solo oggetto; uno di questi comizi si tenne nella primavera dell'anno scorso, ed io pure che vi parlo, vi presi parte, e vi si deliberò, non solo di ripetere le solite istanze impegnando senatori e deputati, ma di incaricare il compianto Baccharini di compilare uno studio apposito al riguardo, persuasa l'assemblea che, come del Baccharini era stata la prima idea della coronella, che l'aveva come ministro proposta, come deputato e come idraulico l'avrebbe propugnata e vinta.

Disgrazia volle che anche questa ultima speranza svanisse colla morte dell'insigne uomo.

Ma neppur per questo essi si danno per vinti. Essi insistono. Ed a me, cui dopo tanti anni è concesso ancora l'onore di parlare dalla tribuna parlamentare, raccomandano di portar le loro speranze ed i loro voti a voi, onor. ministro. Ed io lo faccio di gran cuore certo che, se vorrete prendere in serio esame quei voti, troverete che sono fondati sul vero, e che adempiuti, mentre ridoneranno la tranquillità a quelle genti, risparmieranno allo Stato nuovi, costosissimi disastri.

E questa è una delle mie raccomandazioni.

Se lo permette l'onorevole ministro ne avrei un'altra, della quale mi spiccierò con maggiore brevità: riguarda le difese del Reno.

Rammenta il Senato il recente disastro del Reno, le cui acque invasero tutta la parte bassa della provincia di Bologna, quella parte a cui alludeva poc'anzi l'onor. collega Marescotti.

Esse recarono danni gravissimi, ma di danni immensamente maggiori sarebbero state causa, se la rotta invece di accadere alla destra, fosse avvenuta alla sinistra del fiume a monte della città di Cento ove si verificò tale minaccia che fu vera fortuna poter combattere e vincere.

Da quella parte e dal punto di vista degli interessi del comune di Cento e di tutta la provincia di Ferrara, la sponda sinistra del Reno comincia all'imboccatura del fiume Sa-

moggi tre o quattro chilometri a monte della città suddetta. Può dirsi che quel punto è a capo della provincia di Ferrara, così che ove avvenga colà un disastro non solo la piccola città di Cento sarebbe travolta e il suo ubertuosissimo territorio manomesso e sconvolto, ma tutta la provincia ne sarebbe invasa fino al mare.

E badisi che non si tratta là di valli, o di risaie come nel bolognese presso la destra del Reno, ma di campagne feracissime tutte a cultura asciutta, ricche di popolazione e d'ogni ben d'Iddio.

In quella notte memorabile in cui la piena sempre saliva raggiungendo limiti mai fino a quel momento toccati, si sparse voce che, poco sotto la imboccatura del Samoggia, in un tratto di circa un chilometro appartenente per competenza idraulica al Genio civile di Bologna, mentre tutto il resto della sponda sinistra dipende da Ferrara, si erano manifestati non dei sifoni, ma delle sortite d'acqua così estese ai piedi dell'argine che difficilmente avrebbero potuto contenersi, per cui immediato e forse irreparabile era il pericolo di una rotta.

Pensate o signori se a tale annunzio i proprietari interessati e l'autorità locale non si mettessero in moto, tanto più che come dicevasi, ed era vero, quella località era completamente abbandonata, nè ai depositi eranvi materiali sufficienti alla difesa. Si accorse, si requisirono dai privati sacchi a migliaia, si raccolsero contadini e braccianti, si lavorò tutta la notte sotto la pioggia colle estremità nell'acqua di cui già la campagna era inondata, finchè rotto l'argine nella sponda opposta la prima si abbassò rapidamente e il pericolo scomparve.

Le provincie ed i comuni richiesti dal Governo di esporre i rilievi che durante lo straordinario avvenimento avessero creduto di fare non che di suggerire i provvedimenti a parer loro necessari, segnarono il fatto che ho avuto l'onore di esporvi chiedendo che d'urgenza si provvedesse.

E badate che quell'inaspettato fenomeno, come poi apparì chiaro, derivava da un errore commesso dallo stesso Genio civile che in luogo di munire come è suo compito le difese del fiume, in quel punto le aveva indebolite ed ecco come.

Per uno di quei tanti lavori di rialzo ordinati ed eseguiti lì per lì per dar lavoro ai braccianti, forse per non spenderne in espropriazioni, il Genio civile di Bologna erasi servito della terra di una golmetta aperta che era all'interno dell'argine verso il fiume, demolendola fino a pelo d'acqua e lasciando così l'argine stesso in immediato contatto con la corrente.

Con tale sterro veniva messo a nudo uno strato sabbioso protendentesi in campagna dal quale l'acqua usciva a dirotta.

Ecco come si creano artificialmente i disastri, involontariamente sì, ma per imperdonabile imprudenza.

La provincia ed i comuni segnalavano questo fatto al Governo in una relazione che deve essere al Ministero. E non è tutto.

L'anno scorso in primavera una Commissione composta di uomini competentissimi fu inviata dal Governo a visitare i nostri fiumi con incarico di suggerire i provvedimenti necessari alla loro difesa. Venne a Cento ed io stesso ebbi l'onore di condurla sul luogo che vi ho indicato, segnalandole il pericolo corso, reso manifesto anche dal resto dei materiali adoperati a combatterlo.

Tutti quei signori furono unanimi nel riconoscere che era un lavoro della massima urgenza, da eseguirsi subito, e in questo senso, da me richiesti affermano d'averne riferito.

Ebbene, onor. ministro, al suo Ministero di questa relazione, di questa raccomandazione non vi è traccia.

Io mi sono data la premura di chiedervi se alcuno del Genio civile di Bologna, dopo tanto mio insistere, avesse almeno segnalato quel lavoro, se lo si fosse classato almeno in seconda o terza linea.

Ho visto coi miei occhi che nessuno vi ha neppure pensato.

Dico questo all'onor. ministro nella certezza che egli si occuperà della relazione di quella importante Commissione, farà tesoro dei suoi suggerimenti, ordinerà che al più presto possibile questo lavoro si faccia, che è poi lavoro di pochissima mole, e di non grave spesa.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Circa la prima opera, lo stesso on. senatore Mangilli

ha parlato della lunga pratica che è stata in corso, però non si è venuti a nessuna determinazione. Quest'opera fa parte di un complesso, di una serie di opere d'importanza, per le quali si domandano molti milioni.

Rispetto al canale del Reno è cosa che preoccupa moltissimo il Ministero dei lavori pubblici, ed ha preoccupato specialmente il mio onorevole predecessore.

La Commissione di cui egli ha parlato lavora ancora, e non ha dato il suo rapporto definitivo.

Circa il Reno i pareri sono diversi. C'è un ispettore valentissimo che crede che bisognerebbe addirittura mutargli l'alveazione, e allora, come vede, si entrerebbe in un ordine d'idee molto ma molto vasto. Vi sono altri invece che ritengono che serbandò l'alveo attuale, si potrebbe provvedere mediante una serie di imbancamenti. Ma la grave questione tecnica non è ancora risolta e bisogna attendere le conclusioni della Commissione che ha promesso di dare fra breve il suo rapporto finale.

Del resto per tutto ciò che possono essere opere urgenti, le quali siano necessarie a tutelare centri importanti come Cento, è naturale che è dovere del Governo il provvedervi. Quindi tutte le volte che si tratterà di vere urgenze, l'onor. senatore Mangilli potrà esser sicuro della mia sollecitudine.

Senatore MANGILLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MANGILLI. Io prego l'onorevole ministro a credere che nella mia modesta domanda non vi è nulla che si possa riferire alla soluzione definitiva della grande questione del Reno, questione importantissima che non è qui il caso neppure di ricordare.

Il lavoro modestissimo che io raccomando al Governo e che pregherei, se lo crede conveniente di fare eseguire, quasi d'urgenza, è lavoro di pochissima mole, ma di grandissima importanza pel suo effetto.

La coronella poi di Carbonarola e Villanova, non è una di quelle opere nuove e di gran mole da eseguirsi in avvenire. Faceva parte del piano di difesa che era già stato adottato per il Po.

Nei 10 milioni che si sono spesi per tal fine poteva ben comprendersi questa coronella senza eccedere.

LEGISLATURA XVII — 1° SESSIONE 1890-91 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1891

È opera di una gran mole ma che potrebbe prevenire e risparmiare grandi dispendi.

Io non insisto: mi basta di aver segnalato all'onorevole ministro la questione.

Egli vedrà nella sua saviezza come risolverla. Intanto lo ringrazio per le dichiarazioni che ha fatto.

PRESIDENTE. Pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 29 di L. 805,000.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

30	Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza . . . . .	25,000 »
31	Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (Spese fisse) . . . . .	180,000 »
32	Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria - Fitti e canoni (Spese fisse) . . . . .	28,000 »
33	Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria - Manutenzione e riparazione . . . . .	5,480,000 »
34	Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza . . . . .	120,000 »
35	Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (Spese fisse) . . . . .	1,020,000 »
36	Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria - Fitti e canoni (Spese fisse) . . . . .	160,000 »
37	Opere idrauliche di 3 <sup>a</sup> categoria - Concorsi, giusta l'art. 97 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, n. 2248 - Allegato F' . . . . .	50,000 »
38	Opere idrauliche di 4 <sup>a</sup> categoria - Sussidi ai comuni per opere di difesa degli abitati di città, villaggi e borgate, e ad altri corpi morali per opere poste a loro carico, giusta l'art. 99 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F', e terza quota di contributo al comune di Verona per i lavori d'Adige secondo le disposizioni della legge 24 luglio 1887, n. 4805 (Art. 4) . . . . .	500,000 »
39	Servizio idrografico fluviale . . . . .	4,000 »
40	Casuali pel servizio delle opere idrauliche fluviali . . . . .	400,000 »
41	Spese per competenze al personale idraulico subalterno, dovute a termini e per servizi normali indicati nel regolamento sulla custodia, difesa e guardia dei corsi d'acqua. - Assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale straordinario - Sussidi e remunerazioni . . . . .	200,000 »
		8,972,000 »
<i>Bonifiche.</i>		
42	Personale di custodia delle bonifiche (Spese fisse) . . . . .	118,370 »
43	Personale di custodia delle bonifiche (Spese variabili) . . . . .	3,000 »
		121,370

*Porti, spiagge, fari e fanali.*

44	Manutenzione e riparazione dei porti . . . . .	236,700 »
45	Spese di personale addetto alla manutenzione e riparazione dei porti	66,000 »
46	Escavazione ordinaria dei porti . . . . .	1,400,000 »
47	Spese di personale addetto all'escavazione ordinaria dei porti . . . . .	110,000 »
48	Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese fisse) . . . . .	71,706 30
49	Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese variabili) . . . . .	6,717 »
50	Pigioni pel servizio dei porti (Spese fisse) . . . . .	1,000 »
51	Manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali . . . . .	624,000 »
52	Personale addetto ai lavori di manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali . . . . .	25,000 »
53	Personale pel servizio dei fari (Spese fisse) . . . . .	300,000 »
54	Personale pel servizio dei fari (Spese variabili) . . . . .	50,000 »
55	Sussidi per opere ai porti di 4 <sup>a</sup> classe e per conservazione di spiagge (Articoli 198 e 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F)	110,000 »
56	Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4 <sup>a</sup> classe della 2 <sup>a</sup> categoria (Art. 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095) . . . . .	50,000 »
57	Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (Spesa d'ordine) . . . . .	10,000 »
		3,061,123 30

**Strade ferrate.**

58	Personale di ruolo dell'Ispettorato (Spese fisse) . . . . .	850,122 45
59	Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell'Ispettorato, ed ai membri del Consiglio delle tariffe (Spese variabili) . . . . .	80,000 »
60	Spese d'ufficio per l'Amministrazione centrale dell'Ispettorato generale e per gli uffici di circolo dipendenti . . . . .	40,000 »
		970,122 45
<i>Da riportarsi</i> . . . . .		

LEGISLATURA XVII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1890-91 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1891

	<i>Riporto</i> . . . . .	970,122 45
61	Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito ai termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3 <sup>a</sup> (Spesa obbligatoria) . . . . .	10,000 »
		980,122 45
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.		
62	Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative . . . . .	384,518 31

## TITOLO II.

## Spesa straordinaria

## CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

## Spese generali.

63	Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (Spese fisse)	330 »
<b>Opere edilizie in Roma.</b>		
64	Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno - Legge 14 maggio 1881, n. 209 e 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3 <sup>a</sup> (Spesa ripartita) . . . . .	2,500,000 »
65	Prosecuzione della via dello Statuto e della via Cavour fino a piazza Venezia (art. 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3 <sup>a</sup> ) . . . . .	500,000 »
66	Costruzione del ponte Umberto I e di altro ponte sul Tevere in Roma e dei relativi accessi (art. 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3 <sup>a</sup> ) . . . . .	1,000,000 »
66 bis	Costruzione del policlinico Umberto I in Roma (Art. 1 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3 <sup>a</sup> ) . . . . .	500,000 »
		4,500,000 »
<b>Spese pei lavori pubblici.</b>		
<i>Strade.</i>		
(Legge 30 dicembre 1888, n. 5875 (serie 3 <sup>a</sup> ).		
67	Strada nazionale Nicosia-Santo Stefano di Camastra . . . . .	83,000 »
68	Strada nazionale Randazzo-Milazzo . . . . .	69,000 »
69	Costruzione di ponti attraverso i corsi d'acqua che intersecano la strada provinciale Messina-Catania . . . . .	34,500 »
70	Strada provinciale di 1 <sup>a</sup> serie da Corleto a Tricarico . . . . .	150,000 »
<i>Da riportarsi</i> . . . . .		336,500 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	336,500 »
71	Strada provinciale di 2 <sup>a</sup> serie da Belvedere per Sant'Agata e Lungro alle Saline di Lungro . . . . .	64,000 »
72	Strada provinciale di 2 <sup>a</sup> serie dalla nazionale fra Cosenza e San Giovanni in Fiore per Longobucco a Rossano . . . . .	114,396 »
73	Strada nazionale della Valle d'Agri da Sapri, attraversando la nazionale delle Calabrie per Moliterno e Corleto, alla Marina di Montalbano	284,500 »
74	Strada nazionale da Sapri all'Ionio . . . . .	28,000 »
75	Strada nazionale da Giulianuova a Sparanise per Aquila . . . . .	100,000 »
76	Strada nella vallata del Sangro da Castel di Sangro a Torino del Sangro	52,274 »
77	Strada per Bosco Martese da Teramo a raggiungere la strada di 1 <sup>a</sup> serie Aquila-Ascoli . . . . .	<i>per memoria</i>
78	Traversata dell'Appennino fra Plati e Santa Cristina . . . . .	163,000 »
79	Strada da Nicastro alla marina di Santa Eufemia . . . . .	<i>per memoria</i>
80	Strada da un punto della nazionale n. 57, presso Soveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso Santa Severina . . . . .	220,240 »
81	Strada da San Giovanni in Fiore a Cariati . . . . .	90,000 »
82	Strada da Cuccaro a Sanza sulla nazionale di Val d'Agri . . . . .	163,000 »
83	Strada da Petrella per Palata alla ferrovia . . . . .	408,029 »
84	Strada Isernia-Atina-Roccasecca (Dal ponte presso Isernia al confine di Caserta) . . . . .	129,000 »
85	Strada Isernia-Atina-Roccasecca (Dal confine di Caserta alla provinciale di Sora) . . . . .	91,000 »

PRESIDENTE. Avverto il Senato che questo è il primo capitolo in cui sono state introdotte variazioni agli stanziamenti già fissati per legge, che sono poi riassunti tutti nella tabella B annessa al progetto.

Chi approva lo stanziamento del capitolo 85 nella cifra di L. 91,000 è pregato di alzarsi.

(Approvato).

86	Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone, per Forlì, Roccasicura e Cerro (Dalla nazionale degli Abruzzi al ponte sul Trigno sotto Montemitro) - Campobasso . . . . .	601,015 »
87	Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone, per Forlì, Roccasicura e Cerro (Dal ponte sul Trigno sotto Montemitro all'abitato di San Salvo) - Chieti . . . . .	54,000 »
88	Strada da Capestrano per Forca di Penne alla provinciale Chieti-Teramo . . . . .	60,000 »
89	Strada dalla Madonnuzza di Petralia, sulla nazionale Termini-Taormina, alla provinciale Messina-Montagne sotto Calascibetta . . . . .	30,000 »
90	Strada da un punto della nazionale Appolo-Lucana sotto Albano, per Trivigno, alla provinciale di 1 <sup>a</sup> serie Brienza-Montemurro sotto Marisconovo . . . . .	350,390 »
91	Strada dalla traversa di Plati a Bagalati . . . . .	<i>per memoria</i>
92	Strada da Chiaravalle a Guardavalle . . . . .	187,000 »
93	Strada da Porto Santa Venere per Briatico fino a raggiungere la provinciale di Tropea . . . . .	10,000 »
94	Strada di Mormanno per Papisidero a Scalea . . . . .	99,542 »
95	Strada da Roccaimperiale allo Spirito Santo di Civita (Cosenza) . . . . .	120,840 »
96	Strada da Roccaimperiale allo Spirito Santo di Civita (Potenza) . . . . .	<i>per memoria</i>
97	Strada da Amalfi per Positano a Meta sulla linea de Castellammare a Sorrento . . . . .	155,000 »
98	Strada da Paternopoli per Montella verso Acerno . . . . .	7,400 »
99	Strada da Foiano per Montefalcone, Ginestra, Castelfranco, alla stazione ferroviaria di Savignano Græci . . . . .	117,000 »
100	Strada da Pietracatella a Campo Marino . . . . .	11,223 »
101	Strada in prolungamento di quella del Trigno da Trivento a Campobasso per Torella e Castropignano, e sua diramazione da Torella alla comunale di Frosolone . . . . .	167,000 »
102	Strada da Guilmi alla stazione di Casalbordino . . . . .	120,000 »
103	Strada da Opi per Forca d'Acero a San Donato (Aquila) . . . . .	65,000 »
104	Strada da Opi per Forca d'Acero a San Donato (Caserta) . . . . .	75,000 »
105	Strada dalla Marsicana presso Cerchio ad Alfedena . . . . .	38,000 »

LEGISLATURA XVII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1890-91 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1891

106	Strada da Santa Lucia nel Cicolano per la Valle del Salto a Rieti, e diramazione da Santa Lucia pei Prati di Castiglione, la Sella di Acquafredda-Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo alla nazionale Aquila-Teramo (Aquila) . . . . .	115,019 »
107	Strada da Santa Lucia nel Cicolano per la valle del Salto a Rieti e diramazione da Santa Lucia per i Prati di Castiglione, la Sella di Acquafredda Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo alla nazionale Aquila-Teramo (Perugia) . . . . .	29,600 »
108	Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo . . . . .	210,372 »
109	Strada da Sant'Agata all'incontro della nazionale Termini-Taormina	<i>per memoria</i>
110	Strada da Rotonda per Viggianello alla nazionale del Sinni presso Favale . . . . .	302,956 »
111	Strada delle Radici, da Sassuolo alle Radici in Val di Secchia . . . . .	76,000 »
112	Strada dalla nazionale Pontebbana presso i Piani di Portis, per Tolmezzo, Rigolato, Sappada, a Santo Stefano Montecroce . . . . .	51,610 »
113	Diramazione della strada n. 58 da Villa Santina per Ampezzo, Lorenzago ed Auronzo, al Monte Mesurino . . . . .	70,000 »
114	Ponte sul Flumendosa per la nazionale orientale . . . . .	<i>per memoria</i>
115	Opere di consolidamento nei tratti 3° e 4° della strada nazionale Termini-Taormina . . . . .	<i>per memoria</i>
116	Deviazione della strada nazionale Angitola-Soverato tra i ponti Chiontillo ed Abate . . . . .	<i>per memoria</i>
117	Ponte sul Coscile disalveato. Strada nazionale n. 62 delle Calabrie . . . . .	24,000 »
118	Rettificazione della strada nazionale Firenze-Ancona fra Ponte S. Salvatore e Portone Pio . . . . .	30,476 »
119	Rettificazione della strada nazionale Spezia-Cremona fra il ponte Muraccio e la rampa d'accesso al ponte Capio . . . . .	<i>per memoria</i>
120	Ponte sul Burano lungo la strada nazionale Flaminia n. 44 . . . . .	30,000 »

Senatore SERAFINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SERAFINI. Si tratta in questo capitolo di una spesa di 30,000 lire che deve servire per completare un ponte sul Burano lungo la via nazionale Flaminia, opera interessantissima che è stata eseguita sotto l'amministrazione del precedente ministro dei lavori pubblici, onor. Finali, mio ottimo amico.

Questo magnifico ponte, che è costato circa 150,000 lire, congiunge due burroni, sopra uno dei quali è la città di Cagli e l'altro costituisce le ultime pendici delle cosiddette foci di Cantiano, e avendo l'altezza di circa 30 metri ha potuto far cessare la falsa manovra di una forte discesa e di una forte salita, con vantaggio della città di Cagli e di tutto il movimento che ha luogo su quelle strade, che è veramente imponente, checchè se ne dica dai pessimisti, cioè che le nostre strade non sono frequentate e servono semplicemente a farvi nascere l'erba.

La strada nazionale Flaminia è una delle più antiche costruite con ponti e fondo stabile, essendo opera etrusca, quantunque il console Flaminio gli abbia dato in seguito il suo nome.

Questa strada è di grande importanza, congiungendo il Mediterraneo all'Adriatico.

Ora però è considerato nazionale il solo tratto di 90 chilometri, cioè dalla stazione di Fossato a Fano.

In questo ultimo ventennio, con spesa ragguardevole, vi si sono fatte molte correzioni, dimodochè ora il transito riesce facile.

Anzi, proprio in questi giorni, si sta facendo il collaudo della correzione eseguita alla ben nota salita della Scheggia, ove esistevano pendenze sino del 16 per 100.

Ed io credo di rendermi interprete del sentimento delle popolazioni umbro-marchigiane, ringraziando il Governo di avere eseguito questo importante e costoso lavoro.

Nella regione marchigiana, e precisamente a cavallo delle due provincie, Perugia e Pesaro, esiste un'altra forte pendenza, sulla strada Flaminia, la così detta salita di monte Martino che ha principio al villaggio di ponte Ricciolo e termina a monte Martino. Ha una lunghezza di 1600 metri.

Ma anche in questa si verificano pendenze

e contropendenze del 12 per 100 di modo che si salisce per 20 metri di più del necessario.

È stato eseguito con spesa ragguardevole dal Ministero dei lavori pubblici uno studio per una conveniente correzione, il progetto è riuscito benissimo poichè con un aumento di lunghezza di circa 30 metri si è ottenuto una pendenza massima del 3 1/2 per cento; ed eseguito che sia sarà facile percorrerla al trotto tanto in salita quanto in discesa. La spesa è piuttosto forte perchè ascende, secondo il progetto a circa 160 mila lire.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato il progetto, ed i rappresentanti politici delle due provincie di Perugia e di Pesaro, unitamente a me, si rivolsero al ministro precedente per ottenerne l'esecuzione, n'ebbero favorevole risposta subordinata però alla esistenza dei mezzi.

Ora poichè le premure da me fatte rimontano nientemeno che a 2 anni fa, tenendo pur conto che le condizioni economiche del paese, pur troppo non sono niente migliorate, ma poichè si tratta di lavori così interessanti, prego il signor ministro di voler trovare modo perchè tale correzione sia eseguita, con una certa sollecitudine, tanto più che la spesa non occorre sia fatta in un solo anno.

E giacchè siamo nell'argomento delle correzioni sulla strada nazionale Flaminia, bisogna che ripeta che mentre di miglioramenti se ne sono fatti molti, pure restano ancora molti da fare, che io in diverse lettere al Ministero dei lavori pubblici ho accennato. Basta riflettere che partendo da Fossato ed andando a Cemetaro di Scheggia, punto culminante della strada di dislivello fra i due mari, vi è una distanza di soli 16 chilometri ed un dislivello di 140 metri.

Ebbene, in questi 16 chilometri che per economia di forze si dovrebbe sempre salire, esistono nientemeno che 17 discese ed altrettante salite.

Comprendo che alcune di queste sono per raggiungere punti obbligatori, ma ve ne sono altre che si potrebbero con facilità e poca spesa togliere.

Io prego il signor ministro di far consultare gli uffici del Ministero ove troverà gli antecedenti di questa pratica.

LEGISLATURA XVII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1890-91 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1891

In ultimo prego il signor ministro che voglia tenere conto delle raccomandazioni da me fatte in favore delle popolazioni umbro-marchigiane.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Io assumerò le debite informazioni affinchè l'osservazione dell'onor. Serafini possa venire seriamente considerata.

Vedrò, se sarà possibile, coi fondi che abbiamo disponibili di poter procedere al più presto, e quando ciò non fosse possibile, vi provvederemo con gli stanziamenti dei bilanci successivi, quando avremo denaro.

Senatore SERAFINI. Ringrazio.

PRESIDENTE. Pongo ai voti lo stanziamento di L. 30,000 del capitolo 120.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

121	Rettificazioni e sistemazioni per le strade nazionali del Piccolo e Grande San Bernardo . . . . .	<i>per memoria</i>
122	Allargamento del ponte della ferrovia sul Po presso Valenza per servizio di strada ordinaria . . . . .	220,000 »
123	Strada appenninica, dalla nazionale del Tanaro alla nazionale della Trebbia (Tronco Casella-Bromia-Molini di Montoggio) . . . . .	153,000 »
124	Strada da Sarsina per la valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve di Santo Stefano (Tronco da Capo Trave a Pieve Santo Stefano) . . . . .	46,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	5,871,382 »

LEGISLATURA XVII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1890-91 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1891.

	<i>Riporto</i> . . . . .	5,871,382 »
125	Strada di Val d'Aso, dalla provinciale appenninica presso Comunanza alla stazione ferroviaria di Pedaso con ponte sull'Aso (Tronco, dal fosso Inferno alla sponda destra del torrente Indaco) . . . . .	163,260 »
126	Ponti sul Reno al passo del Gallo presso Malalbergo ed al passo di San Prospero presso Poggio Renatico (Rampe d'accesso per il ponte al passo di San Prospero presso Poggio Renatico) . . . . .	<i>per memoria</i>
127	Strada dal Burrone Contrasto a Terranova con diramazione sopra Butera . . . . .	14,000 »
128	Ponte sull'Imera lungo la strada da Vigne Vanasco per Riesi, Sommatino e Delia . . . . .	<i>per memoria</i>
129	Strada da Mazzarino alla nazionale Piazza Terranova . . . . .	<i>per memoria</i>
130	Strada da Palma di Montechiaro per Licata a Terranova (Tronco dal burrone Portella a Licata) . . . . .	68,000 »
131	Strada dalla provinciale Garibaldi al Piano di Salcito nei pressi di Lucito, Castel Bottaccio e Lupara a Larino, e per Ururi al confine della Capitanata verso Serra Capriola, colle diramazioni per Montagano, per Guardialfiera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata (Ponti sul Biferno detti Biscione e Gravellina e tronchi Castel Bottaccio-Lupara; ponte Liscione-Larino, nazionale Sannitica; provinciale (già nazionale) Sannitica-Ururi (1° tratto); Montagano-Vallocchia Natiello; Vallocchia Natiello-Ponticello n. 7 della già comunale di Limosano; e Colletorto provinciale di Cerrosecco) . . . . .	490,060 »
132	Strada dal Ponte sul Trigno fra Tuffillo e Montemitro per la Buffaloria di San Felice Slavo, Acquaviva, Larino, Montorio, Montelongo per Rotello, a Serra Capriola, per accedere alla stazione ferroviaria di Chieti (Tronco da Montorio a Montelongo) . . . . .	30,517 »
133	Strada dalla provinciale di Cerrosecco in Bonefro per Santa Croce di Magliano alla Capitanata (Tronco da Bonefro a Santa Croce di Magliano) . . . . .	68,000 »
134	Completamento della strada di comunicazione diretta tra i circondari di Frosinone e Gaeta nei tenimenti di Vallecorsa e Lenola (Tronco da Vallecorsa all'osteria di Castro) . . . . .	20,000 »
135	Strada dalla stazione di San Valentino alla provinciale di serie fra Casale in Contrada e Pretoro (Tronco dalla Pescara Popoli allo Stabilimento di Lettomanopello) . . . . .	42,000 »
136	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 da Aprigliano al fiume Craticello) . . . . .	70,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	6,837,219 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	6,837,219 »
137	Strada da Coraci sulla nazionale per Scigliano, pressi di Altilia, Malito, Grimaldi, Aiello e Serra d'Aiello alla ferrovia Eboli-Reggio	<i>per memoria</i>
138	Strada dalla stazione ferroviaria Rende-San Fili, passando per San Pietro e Castiglione, alla nazionale Silana . . . . .	<i>per memoria</i>
139	Strada litoranea Tirrena da Sapri al confine di Catanzaro (Tronchi, Capo Bonifati-Cetraro; Paola San Lucido; fiume Fabiano Marina di Longobardi, e traversa di Amantea) . . . . .	175,000 »
140	Ponte sul Po lungo la provinciale Cremona-Piacenza e relative opere di difesa . . . . .	512,704 »
141	Ponti sul Magra e sul Vara per le comunicazioni interprovinciali di Genova con Massa e coll'Emilia. (Ponte sul Vara) . . . . .	100,000 »
142	Ponti sul Magra e sul Vara, per le comunicazioni interprovinciali di Genova con Massa e coll'Emilia (Ponte sul Magra) . . . . .	<i>per memoria</i>
143	Strada dalla stazione di Cammarata a Santo Stefano Quisquina (Tronco da San Giovanni in Gemini a Santo Stefano Quisquina) . . . . .	122,000 »
144	Strada da Ribera sulla provinciale di serie Porto Empedocle-Castelvetrano alla provinciale di Chiusa Sclafani, oltre il torrente San Carlo (Tronco dalla intercomunale Lucca-Villafranca a Calamonaci, e ponte interprovinciale sul torrente San Carlo) . . . . .	53,526 »
145	Strada da Giardini per Francavilla alla nazionale Randazzo-Milazzo (Tronco dalla Scala di Gaggi al torrente Favara). . . . .	100,000 »
146	Strada da Castoreale per Mandanici alla Marina di Santa Teresa di Riva (Tronco Mandanici-Roccalumera) . . . . .	16,923 »
147	Strada da Sant'Agata di Militello nei pressi di Alcara li Fusi, Longi, Galati, Ucria e Raccuia alla provinciale Patti-Randazzo (Tronchi da Ucria a Fondachello) . . . . .	124,000 »
148	Completamento della provinciale Patti-Randazzo, con diramazione alla provinciale Messina-Marine per i comuni di Montalbano, Basicò e Furnari (Tronchi da Montalbano d'Elicona a Sella Sant'Elia) . . . . .	48,557 »
149	Strada da Castellammare per Gragnano Pimonte ed Agerola all'incontro della provinciale Amalfi-Positano-Meta (Tronco da Resicco al Traforo e rivestimento della galleria di Agerola) . . . . .	28,500 »
150	Ponte sulla Dora Baltea presso Verolengo . . . . .	148,000 »
151	Strada dalla nazionale di Rieti per Labro e Morro al confine provinciale verso Leonessa . . . . .	89,332 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	8,400,761 »

LEGISLATURA XVII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1890-91 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1891

	<i>Riporto</i> . . . . .	8,400,761 »
152	Strada dall'Orviniense per Poggio Mojano e pei pressi di Percile e Roccagiovine alla Sublacense presso Vicovaro (Tronchi dalla provinciale Valeria Sublacense al confine di Perugia). . . . .	12,700 »
153	Strada dalla nazionale dell'Agri per Stigliano alla provinciale Potenza-Spinazzola per Montepeloso, con ponte sul Basento (Tronchi dalla nazionale dell'Agri alla traversa di Accettura; dalla Sella Petto di Triglio alla comunale di Garaguso; dal passaggio a livello presso la stazione di Grassano alla nazionale Appulo Lucana, e ponte sul Basento) . . . . .	120,431 »
154	Prolungamento della strada Montemurro-Brienza, da presso Brienza per Sant'Angelo le Fratte alla stazione di Romagnano (Tronco dalla Sella Omomorto al fosso di Petricoso) . . . . .	24,000 »
155	Strada da Moliterno alla nazionale del Sinni fra Latronico e Lauria (Tronco dalla piazza di Moliterno al fiume Maglie) . . . . .	70,000 »
156	Prolungamento della strada Brienza-Montemurro fino all'incontro della Potenza-Sant'Arcangelo verso Armento . . . . .	<i>per memoria</i>
157	Strada da un punto dell'Appulo-Lucana fra Grottole e Miglionico con ponte sul Basento, alla stazione di Ferrandina (Tronchi, da presso Miglionico alla comunale obbligatoria di Ferrandina e ponte sul Basento) . . . . .	152,668 »
158	Strada dalla nazionale delle Calabrie verso Padula alla Brienza-Montemurro (Tronco dall'abitato di Tramutola al Vallone Abete) . . . . .	40,000 »
159	Strada dalla nazionale delle Calabrie verso Padula alla Brienza-Montemurro (Tronco dal Vallone Abete alla nazionale di Val d'Agri). . . . .	<i>per memoria</i>
160	Strada da Laurito sulla provinciale di serie Cuccaro-Sanza per Castel Ruggiero a Torre Orsaia ed alla provinciale di Serie Caselle in Pittari-Scario (Tronco dal Farane a Torre Orsaia). . . . .	73,875 »
161	Linea litoranea fra la Marina di Castellabate e quella di Casalicchio (Tronchi dalla Marina di Castellabate a quella di Agnone, e da metri 160 dalla sponda sinistra del torrente Mezzatorre alla Marina di Casalicchio). . . . .	188,000 »
162	Sussidio dello Stato per le strade di 3 <sup>a</sup> serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521 . . . . .	<i>per memoria</i>
163	Concorso dello Stato per le strade di cui nell'Elenco 3 <sup>o</sup> della legge 23 luglio 1881, n. 333, che si cestruiscono dalle provincie direttamente . . . . .	1,800,000 »
164	Casuali per lavori stradali di cui nelle leggi 30 marzo 1862, n. 517; 27 luglio 1862, n. 729; 27 giugno 1869, n. 5147; 30 maggio 1875, n. 2521; 23 luglio 1881, n. 333, Elenco 2 <sup>o</sup> , e 9 luglio 1883, n. 1506 . . . . .	700,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	11,582,435 »

LEGISLATURA XVII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1890-91 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1891

	<i>Riporto</i> . . . . .	11,582,435 »
165	Casuali per lavori stradali di cui nella legge 23 luglio 1881, Elenco 3°	398,000 »
166	Assegni fissi mensili al personale del Genio civile addetto ai lavori stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888 .	138,390 »
167	Indennità di trasferte al personale del Genio civile addetto ai lavori stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888 .	166,010 »
168	Assegni mensili al personale straordinario addetto ai lavori stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888 . . . . .	358,000 »
169	Indennità di trasferte e competenze diverse variabili al personale straordinario addetto ai lavori stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888 . . . . .	27,600 »
	Totale degli stanziamenti per le opere di cui alla legge 30 dicembre 1888, n. 5875 . . . . .	12,670,435 »
170	Spese di stampa ed eventuali per la relazione sul mantenimento delle strade nazionali . . . . .	3,000 »
171	Sussidi ai comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613 e 20 luglio 1890, n. 7009) . . . . .	850,000 »
172	Anticipazioni ai prefetti per lo studio dei progetti delle strade comunali obbligatorie . . . . .	40,000 »
173	Compilazione della carta stradale delle strade comunali obbligatorie del Regno . . . . .	1,000 »
174	Indennità di trasferte e competenze diverse variabili al personale straordinario addetto al servizio delle strade comunali obbligatorie	1,000 »
175	Spese di stampa ed eventuali per il servizio delle strade comunali obbligatorie . . . . .	1,500 »
176	Indennità di trasferte al personale del Genio civile addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie . . . . .	2,000 »
177	Retribuzione mensile al personale straordinario addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie . . . . .	67,000 »
		13,635,935 »

## Acque.

*Nuovi lavori idraulici nei corsi d'acqua di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria - Legge 23 luglio 1881, n. 333, serie 3<sup>a</sup> - Sistemazione dei principali fiumi veneti (Legge 24 luglio 1887, n. 4805) e sistemazione del fiume Tevere (Legge 15 aprile 1886, n. 3791 e 2 luglio 1890, n. 6936) (Spese ripartite).*

178	Lavori straordinari nei corsi d'acqua indicati al n. 21 della tabella C unita alla legge del 23 luglio 1881, n. 333 . . . . .	1,000,000 »
179	Personale addetto ai nuovi lavori idraulici nei corsi d'acqua di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> categoria, dipendenti dalla legge 23 luglio 1881, n. 333 - Indennità fisse mensili, di trasferte al personale del genio civile; assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale di sorveglianza e straordinario . . . . .	50,000 »
180	Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria dopo i disastri causati dalle piene del 1882 (Legge 24 luglio 1887, n. 4805) (Spesa ripartita) . . . . .	2,900,000 »
181	Personale addetto ai lavori per la sistemazione dei principali fiumi veneti dipendenti dalla legge 24 luglio 1887, n. 4805. - Indennità fisse mensili e di trasferte al personale del genio civile; assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale di sorveglianza e straordinario . . . . .	100,000 »
182	Quota a carico dello Stato della spesa pei lavori di sistemazione del Tevere (Leggi 15 aprile 1886, n. 3791 e 2 luglio 1890, n. 6936) (Spesa ripartita) . . . . .	2,320,000 »
183	Personale addetto ai lavori di sistemazione del Tevere dipendenti dalle leggi 15 aprile 1886, n. 3791 e 2 luglio 1890, n. 6936 - Assegni e competenze diverse al personale del genio civile . . . . .	40,000 »
184	Personale addetto ai lavori di sistemazione del Tevere dipendenti dalle leggi 15 aprile 1886, n. 3791 e 2 luglio 1890, n. 6936 - Assegni e competenze diverse al personale straordinario <del>1-2</del> . . . . .	140,000 »
		6,550,000 »

*Spese comuni ad acque e strade.*

185	Concorsi e sussidi ad opere stradali ed idrauliche provinciali, comunali e consortili distrutte o danneggiate dalle piene dell'autunno 1889 (legge 20 luglio 1890, n. 7018 (Spesa ripartita) . . . . .	300,000 »
-----	--	-----------

*Bonifiche.**Bonificazioni dipendenti da antichi editti.*

186	Lago di Bientina . . . . .	6,000 »
187	Stagni di Vada e Collemezzano . . . . .	500 »
188	Maremma toscane . . . . .	1,000 »
189	Bacino inferiore del Volturno e Bagnoli . . . . .	240,000 »
190	Paludi di Napoli, Volla e contorni . . . . .	15,000 »
191	Torrenti di Somma e Vesuvio . . . . .	90,000 »
192	Torrente di Nola . . . . .	80,000 »
193	Regi Lagni . . . . .	25,000 »
194	Bacino Nocerino . . . . .	40,000 »
195	Agro Sarnese . . . . .	70,000 »
196	Bacino del Sele . . . . .	80,000 »
197	Vallo di Diano . . . . .	100,000 »
198	Piana di Fondi a Monte San Biagio . . . . .	71,000 »
199	Lago Salpi . . . . .	15,000 »
200	Salina e Salinella di San Giorgio sotto Taranto . . . . .	4,000 »
201	Lago di Bivona . . . . .	500 »
202	Agro Brindisino . . . . .	500 »
203	Bonificazioni Pontine - Concorso dello Stato al quarto della spesa . . . . .	36,000 »
204	Bonificazione delle valli grandi veronesi ed ostigliesi - Concorso dello Stato al decimo della spesa . . . . .	500 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	875,000 »

		Riporto . . . . .	875,000 »
	<i>Nuovi lavori di bonificazioni - Leggi 23 luglio 1881, n. 333, 8 luglio 1888, n. 5534, e 30 dic. 1888, n. 5879 (Spese ripartite).</i>		
205	Maremma Toscane . . . . .		per memoria
206	Bientina . . . . .		per memoria
207	Burana . . . . .		550,000 »

Senatore MANGILLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MANGILLI. Questa bonifica, il Senato lo rammenta, fu decretata per legge nel 1880, compresa nella legge straordinaria delle opere straordinarie idrauliche e stradali. Ebbe per fine non tanto di migliorare e quasi direi creare una nuova provincia, ma di essere compenso e risorsa alla proprietà pur troppo ridotta agli estremi da tre successive rotte del Po.

La bonifica di Burano che come ognuno sa si compie in virtù di legge speciale a spese dello Stato con diritto di essere rimborsato per due terzi dai proprietari ad opera compiuta e collaudata, doveva eseguirsi in 10 anni dal 1880 in avanti.

Ora dunque che ne parliamo dovrebbe essere compiuta, la proprietà privata soddisfatta, il Governo in via di rimborsarsi.

Disgraziatamente non è così, la bonifica è ancora in corso e lo sarà ancora a lungo, perchè se sono stati già appaltati ed in via di esecuzione due dei principali suoi tronchi, il terzo il più importante di tutti quello che va fino al mare, è ancora allo stato di studio, che giace da lungo tempo al Ministero senza che alcuno si dia la briga di esaminarlo.

Siamo dunque tutti ben lontani dal raggiungere l'intento propostosi dalla legge, cioè i proprietari dal raggiungere quel beneficio che fu loro promesso, l'Erario dal recuperare i milioni che va spendendo.

Da ciò la sfiducia ed il malcontento.

Per questo vorrei pregare l'onor. ministro a sollecitare per quanto è in lui possibile, se non altro, l'approvazione degli studi di questo terzo

tronco ed a suo tempo l'appalto dei lavori corrispondenti.

So bene che l'onor. ministro nell'altro ramo del Parlamento ha promesso che i lavori non saranno interrotti, essendovi fondi sufficienti per condurli a fine. Ma, onorevole ministro, cosa giova lavorare nei tronchi superiori ed anche piccioli, se poi l'ultimo, nel quale devono passare le acque, è sempre in condizione di studi, e di studi non ancora approvati?

Finchè questo terzo tronco non è appaltato, creda, gli interessati non potranno aver fede nella esecuzione sollecita della bonifica. Faccia adunque in modo che si proceda a questo appalto.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*. Studi giacenti che possono essere vicini all'appalto non esistono al Ministero.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici non s'è pronunciato ancora sui progetti che furono presentati al suo esame; ma non sono tutti compilati i progetti esecutivi...

Senatore MANGILLI. Sono progetti esecutivi.

BRANCA, *ministro dei lavori pubblici*... Non tutti questi progetti sono al punto d'essere portati avanti al Consiglio superiore, perchè si stanno compilando. E siccome dicevamo testè che una delle cause delle maggiori spese sono stati appunto i progetti precipitati, l'onor. senatore Mangilli comprenderà che io posso prendere impegno di far correre i lavori nel tempo più breve possibile, di affrettare l'esame dei progetti pronti e la compilazione di quelli in

LEGISLATURA XVII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1890-91 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1891

corso di studio. Ma non gli prometterò mai di precipitare lavori senza progetti esecutivi, diligentemente studiati. Del resto l'onor. Mangilli sa che questa bonifica ha avuto un ritardo perchè vi furono vertenze colle imprese, la principale delle quali diede luogo ad un giudizio arbitrale, che è stato composto appena poco tempo fa.

Questo può provare, io spero, all'onor. Mangilli la sollecitudine che mette l'amministrazione nello sviluppare i lavori della importante bonifica di Burana.

Rispetto al seguito noi abbiamo, egli lo sa, a capo dell'ufficio di Ferrara uno dei migliori ingegneri idraulici del genio civile; egli può essere sicuro che i progetti esecutivi quando sieno completi al punto d'essere appaltati, l'amministrazione procurerà di provvedervi nel più breve tempo possibile, e nei limiti dei fondi disponibili.

Senatore MANGILLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MANGILLI. So benissimo quello che l'onor. ministro ha avuto la compiacenza di dirmi, che cioè esistevano questioni che è da poco che sono state risolte, ma queste non potevano influire sulla bonifica in parola, poichè riguarda un tronco superiore, e non fa nulla se la sua esecuzione viene ritardata, poichè finchè non sarà eseguita la parte inferiore, la bonifica non può avere effetto.

In quanto agli studi, mi permetta di dirgli, che sono stati compilati appunto dall'esimo ingegnere da lui citato, il quale oltre ad essere il capo della bonifica di Burano è anche ingegnere capo dell'ufficio del Genio civile di Ferrara.

Questi studi da me ricordati, si trovano al Ministero da oltre un anno, aspettando che il Consiglio superiore dei lavori pubblici li approvi.

Io non posso ammettere che gli studi siano incompleti, ma lo fossero anche! Il Consiglio supremo li esamini, e se sono incompleti li rimandi perchè siano terminati, e li torni a rivedere finchè detta l'ultima parola si possa andare avanti.

Non creda l'onorevole ministro che con queste osservazioni io voglia lagnarmi di lui. Costato un fatto, non intendo di criticare chichessa. Ma è un fatto che gli studi dell'ingegnere Mazanzio, di cui egli giustamente si loda, si trovano al Ministero da oltre un anno, aspettando che qualcuno li esamini, ed io appunto faccio istanza perchè si proceda una buona volta a questo benedetto esame.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare pongo ai voti lo stanziamento del cap. 207 nella somma di L. 550,000.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

208	Agro Romano . . . . .	905,000 »
209	Orbetello . . . . .	<i>per memoria</i>
210	Paludi Lisimelie . . . . .	120,000 »
211	Paludi di Policastro . . . . .	48,000 »
212	Sussidi e concorsi per bonifiche, giusta il n. 15 della tabella D annessa alla legge 23 luglio 1881, n. 333 . . . . .	100,000 »
	<i>Nuove bonifiche - Leggi 25 giugno 1882, n. 869 e 4 luglio 1886, n. 3962.</i>	
213	Nuove bonifiche a senso della legge 25 giugno 1882, n. 869 (serie 3 <sup>a</sup> )	<i>per memoria</i>
214	Nuove bonifiche a senso della legge 4 luglio 1886 n. 3962 (serie 3 <sup>a</sup> )	<i>per memoria</i>

215	Studi relativi a bonifiche nuove, a senso delle leggi 25 giugno 1882, n. 869 e 4 luglio 1886, n. 3962 (serie 3 <sup>a</sup> ) . . . . .	20,000 »
	<i>Spese generali per le bonifiche.</i>	
216	Spese per eventuali sussidi a minori opere di difesa e bonifiche, e provvedimenti relativi al buon regime dei fiumi e torrenti . . .	<i>per memoria</i>
217	Personale del Genio civile addetto ai lavori delle bonifiche - Assegni fissi . . . . .	32,000 »
218	Personale del Genio civile addetto ai lavori delle bonifiche - Indennità di trasferte . . . . .	130,000 »
219	Personale straordinario addetto ai lavori delle bonifiche - Retribuzione ed indennità . . . . .	160,000 »
		<hr/>
		2,940,000 »
		<hr/>

**Porti, spiagge, fari e fanali.**

*Nuovi lavori portuali autorizzati con la legge 23 luglio 1881, n. 333, serie 3<sup>a</sup>; porto di Genova, giusta le leggi 9 luglio 1876, n. 3230, serie 2<sup>a</sup> e 3 luglio 1884, n. 2519, serie 3<sup>a</sup>, e porto di Lido, giusta la legge 1<sup>o</sup> agosto 1887, n. 4838, serie 3<sup>a</sup> (spese ripartite):*

**PORTI DI 1<sup>a</sup> CLASSE.**

220	Porto di Ancona - Lavori straordinari per la sistemazione del porto	<i>per memoria</i>
221	Porto di Genova - Ampliamento e sistemazione del porto . . . .	2,180,000 »
222	Porto di Venezia - Sistemazione del porto di Lido . . . .	<i>per memoria</i>

*Fari ed altre opere portuali.*

223	Altre opere portuali, scavi eccezionali e costruzione di nuovi fari e segnali . . . . .	<i>per memoria</i>
-----	---	--------------------

*Costruzione di nuove opere marittime e lacuali autorizzate colla legge 14 luglio 1889, n. 6280 (serie 3<sup>a</sup>) (spese ripartite).*

**PORTI DI 1<sup>a</sup> CATEGORIA.**

224	Porto di Napoli - Prolungamento del molo S. Vincenzo . . . .	158,650 »
-----	--	-----------

**PORTI DI 2<sup>a</sup> CATEGORIA - 2<sup>a</sup> CLASSE, 1<sup>a</sup> SERIE.**

225	Porto Empedocle - Consolidamento delle nuove gettate . . . .	100,000 »
-----	--	-----------

**PORTI DI 2<sup>a</sup> CATEGORIA - 2<sup>a</sup> CLASSE, 2<sup>a</sup> SERIE.**

226	Porto di Desenzano - Sistemazione del porto . . . . .	142,500 »
227	Porto di Spezia - Ampliamento del porto mercantile . . . . .	500,000 »

**PORTI DI 2<sup>a</sup> CATEGORIA - 3<sup>a</sup> CLASSE.**

228	Porto di Fano - Restauri urgenti al porto e prolungamento del molo guardiano . . . . .	19,000 »
229	Porto di Cesenatico - Prolungamento delle palafitte ed altre opere .	19,000 »

	<i>Da riportarsi . . . .</i>	3,119,150 »
--	------------------------------	-------------

	<i>Riporto</i> . . . . .	3,119,150 »
	PORTI DI 2 <sup>a</sup> CATEGORIA - 4 <sup>a</sup> CLASSE.	
230	Porto di Numana - Concorso speciale dello Stato per la sistemazione e pel prolungamento della scogliera . . . . .	20,000 »
	<i>Fari.</i>	
231	Costruzione di nuovi fari e fanali compreso il segnalamento dell'Estuario della Maddalena e delle Bocche di Bonifacio, e lavori analoghi	300,000 »
	<i>Spese autorizzate colla legge del bilancio.</i>	
	PORTI DI 1 <sup>a</sup> CATEGORIA.	
232	Porto di Manfredonia - Sistemazione e cambiamento del braccio di scogliera in prolungamento del molo . . . . .	19,000 »
	PORTI DI 2 <sup>a</sup> CATEGORIA - 3 <sup>a</sup> CLASSE.	
233	Porto di Cesenatico - Costruzione di banchine murate in sostituzione di logore palafitte e restauro generale della vecchia banchina murata di ponente . . . . .	26,125 »
	<i>Fari e fanali.</i>	
234	Costruzione di un faro di 3 <sup>o</sup> ordine a Capo Pedaso in provincia di Ascoli Piceno . . . . .	26,600 »
235	Apparecchio ed attivazione dell'illuminazione ad olio minerale della Lanterna di Genova . . . . .	27,000 »
236	Fornitura di un faro in ferro, in pali e viti per il segnalamento della secca S. Vito nella rada di Taranto . . . . .	21,500 »
	<i>Spese comuni per le diverse opere marittime.</i>	
237	Personale del Genio civile addetto ai lavori dei porti - Assegni fissi mensili . . . . .	20,000 »
238	Personale del Genio civile addetto ai lavori dei porti - Indennità di trasferte . . . . .	1,500 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	3,580,875 »

LÉGISLATURA XVII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1890-91 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1891

	<i>Riporto</i> . . . . .	3,580,875 »
239	Personale straordinario addetto alle opere marittime - Assegni mensili . . . . .	78,275 »
240	Personale straordinario addetto alle opere marittime - Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse . . . . .	4,500 »
		3,663,650 »
	<i>Strade ferrate.</i>	
241	Assegni al personale straordinario ed avventizio presso l'amministrazione centrale, gli uffici di Circolo e di Riscontro dell'Ispettorato in aiuto al personale di ruolo . . . . .	420,000 »
242	Indennità di trasferte al personale dello Ispettorato per la sorveglianza di lavori di ferrovie concesse all'industria privata ed al personale ordinario e straordinario in aiuto al personale di ruolo dello Ispettorato medesimo . . . . .	40,000 »
243	Indennità di tramutamento di reggenza, di collaborazione e diverse al personale ordinario e straordinario dello Ispettorato, ed assegni a titolo di medaglia di presenza al regio avvocato erariale ed agli altri funzionari aggregati al Comitato superiore . . . . .	20,000 »
244	Indennità di missione al personale del Genio civile, aggregato agli uffici dello Ispettorato (art. 24 della legge 5 luglio 1882, n. 874, serie 3 <sup>a</sup> ) . . . . .	20,000 »
245	Compensi, remunerazione e sussidi al personale dello Ispettorato ed a quello ordinario, straordinario ed avventizio in aiuto al personale di ruolo dello Ispettorato medesimo . . . . .	100,000 »
246	Spese generali di amministrazione relative alle strade ferrate . . . . .	5,000 »
247	Spese giudiziali e di stampa in dipendenza di questioni ferroviarie (Spesa obbligatoria) . . . . .	10,000 »
248	Spese a carico dello Stato per lavori di manutenzione straordinaria delle linee venete riscattate dallo Stato con la legge 25 giugno 1882, n. 871, (serie 3 <sup>a</sup> ) (Spesa obbligatoria) . . . . .	<i>per memoria</i>
		615,000 »

## CATEGORIA SECONDA. — MOVIMENTO DI CAPITALI.

*Accensione di crediti.*

249	Anticipazione della quota spettante alla provincia di Roma sulla spesa dei lavori per la sistemazione del Tevere - Legge 15 aprile 1886, n. 3791, serie 3 <sup>a</sup> (Spesa ripartita) . . . . .	357,000 »
-----	--	-----------

## CATEGORIA TERZA. — SPESE DI COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE.

*Spese diverse.*

250	Rimborso ai corpi morali delle anticipazioni dai medesimi fatte delle quote a carico dello Stato per la costruzione delle linee complementari (art. 15 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, serie 2 <sup>a</sup> , e art. 18, alinea 5° della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3 <sup>a</sup> ) .	1,285,461 23
251	Rimborso ai corpi morali delle eccedenze delle quote di contributo portate a loro carico negli esercizi precedenti a tutto giugno 1885 (art. 18, alinea 4° della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3 <sup>a</sup> ) .	125,000 »
252	Provvista di materiale mobile in servizio delle strade ferrate complementari . . . . .	6,000,000 »
253	Materiale metallico di armamento per le linee concesse, costruite e da costruire a termini dell'articolo 4 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3 <sup>a</sup> ) e degli articoli 1, 2, 3, 4 e 8 della legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3 <sup>a</sup> ) . . . . .	12,012,106 »
254	Quota di concorso dello Stato nella costruzione di strade ferrate di 4 <sup>a</sup> categoria, concesse all'industria privata . . . . .	1,296,781 69
255	Spese pel personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie . . . . .	4,000,000 »
256	Spese d'ufficio relative alle costruzioni ferroviarie . . . . .	500,000 »
		25,219,348 92

PRESIDENTE. Sul capitolo seguente sono iscritti alcuni oratori; ma l'ora essendo avanzata, rimanderemo il seguito della discussione a domani.

**Risultato di votazione.**

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Prego i signori senatori segretari, di procedere alla numerazione dei voti.

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

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

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1891-92:

Votanti . . . . .	103
Favorevoli . . . . .	92
Contrari . . . . .	10
Astenuti . . . . .	1

(Il Senato approva).

Provvedimenti per il contrabbando e le guardie di finanza:

Votanti . . . . .	103
Favorevoli . . . . .	89
Contrari . . . . .	13
Astenuti . . . . .	1

(Il Senato approva).

Esecuzione dell'Atto generale della Conferenza di Bruxelles relativa all'abolizione della schiavitù:

Votanti . . . . .	103
Favorevoli . . . . .	93
Contrari . . . . .	9
Astenuti . . . . .	1

(Il Senato approva).

Stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro per l'esercizio finanziario 1891-92:

Votanti . . . . .	103
Favorevoli . . . . .	91
Contrari . . . . .	11
Astenuti . . . . .	1

(Il Senato approva).

PRESIDENTE. Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 2 pom.:

Discussione dei seguenti progetti di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1891-92;

Modificazioni alla legge sulla alienazione dei beni demaniali;

Provvedimenti riguardanti i magazzini e le rivendite di generi di privativa;

Modificazioni delle disposizioni vigenti sul lotto pubblico;

Approvazione dell'eccedenza d'impegni di L. 20,703 97, verificatasi sull'assegnazione fissata dalla legge 2 luglio 1885, n. 3233, per la costruzione di un fabbricato nel porto di Genova, per l'imbarco e lo sbarco dei viaggiatori, e della diminuzione di stanziamento per somma eguale sul capitolo n. 9 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1890-91;

Approvazione dell'eccedenza d'impegni di L. 39,525 29, verificatasi sulle assegnazioni dei capitoli n. 9 e 10 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1889-90, da iscriversi in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio di detto Ministero per l'esercizio 1890-91;

Approvazione dell'eccedenza d'impegni di L. 3,941 20, verificatasi sulle assegnazioni del capitolo n. 25 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1889-90, da iscriversi in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio di detto Ministero per l'esercizio finanziario 1890-91;

Approvazione della eccedenza d'impegni di L. 7,092 99, verificatasi sulle assegnazioni dei capitoli n. 35 e 36 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1889-90, da iscriversi in appositi capitoli della parte straordinaria del bilancio di detto Ministero per l'esercizio 1890-91;

Approvazione dell'eccedenza d'impegni di L. 82,602 57, verificatasi sulle assegnazioni del capitolo n. 67 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1889-90, da iscriversi in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio di

detto Ministero per l'esercizio finanziario 1890-1891;

Approvazione delle eccedenze d'impegni di L. 438,779, verificatesi sulle assegnazioni dei capitoli n. 80, 81, 86, 88, 89, 176, dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno, per l'esercizio finanziario 1889-90, da iscriversi in appositi capitoli della parte straordinaria del bilancio di detto Ministero per lo esercizio 1890-91;

Approvazione di eccedenze d'impegni, nella complessiva somma di L. 688,418 92, e di diminuzioni di stanziamenti per somma eguale, su diversi capitoli di competenza dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno, per l'esercizio finanziario 1890-91;

Trasporto di somme da un capitolo ad altro dello stato di previsione della spesa nel Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1890-91;

Approvazione delle eccedenze d'impegni di L. 82,573 49 verso la Società ferroviaria esercente la rete Adriatica per il saldo dei corrispettivi degli esercizi finanziari 1887-88 e 1888-89 per l'esercizio dei tronchi isolati appartenenti alla detta rete, e delle spese sostenute nell'esercizio 1888-89 per il servizio di navigazione a vapore sull'ago di Garda, e di L. 30,247 50 per interessi arretrati su obbligazioni comuni della Società delle ferrovie romane ritenute ammortizzate;

Approvazione dell'eccedenza d'impegni di L. 966 11 verificatesi sulla assegnazione fissata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1888-89 per la costruzione di una banchina nel porto di Augusta;

Approvazione della eccedenza d'impegni di L. 23,878 54 verificatesi sull'assegnazione fissata per l'esecuzione dei lavori di sistemazione del porto d'Anzio, autorizzati colle leggi 24 dicembre 1879, n. 5196 e 19 luglio 1880, n. 5538;

Approvazione dell'eccedenza d'impegni di L. 1100, verificatesi sull'assegnazione fissata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1888-89 per lavori di adattamento del fabbricato del faro di forte a mare in Brindisi e per la fornitura di un nuovo apparecchio;

Approvazione dell'eccedenza d'impegni di

L. 5000 sul capitolo n. 45 e della diminuzione di stanziamento per somma eguale sul capitolo n. 46 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1890-91;

Approvazione di eccedenze d'impegni nella complessiva somma di L. 190,000, e di diminuzioni di stanziamenti per una somma equivalente, su diversi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1890 91;

Approvazione di eccedenze d'impegni per L. 146,000 verificatesi sulle assegnazioni di diversi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1890-91;

Approvazione di eccedenze d'impegni, nella complessiva somma di L. 277,965, e di diminuzioni di stanziamenti per una somma equivalente, su diversi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1890-91;

Approvazione di eccedenze d'impegni nella complessiva somma di L. 435,000, e di diminuzioni di stanziamenti per una somma equivalente su diversi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1890-91;

Approvazione di eccedenze d'impegni nella complessiva somma di L. 148,765, e di diminuzione di stanziamenti per una somma equivalente su diversi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1890-91;

Modificazioni ad alcune disposizioni del Codice di procedura penale riguardanti la citazione direttissima e la citazione diretta, i mandati di comparizione e di cattura, la conferma e la revocazione dei mandati di cattura, la libertà provvisoria, le ordinanze e le sentenze istruttorie di non farsi luogo a procedimento penale e i giudizi di appello;

Modificazioni alla legge 14 agosto 1862, n. 800, sulla istituzione della Corte dei conti.

La seduta è sciolta. (Ore 6 e 20 pom.).