

XXXIII.

TORNATA DEL 22 GIUGNO 1897

Presidenza del Vicepresidente CREMONA.

Sommario. — *Congedi* — A proposta del senatore Blaserna cui si associa a nome del Governo, il ministro dei lavori pubblici, il Senato delibera di inviare alla Camera dei Lordi i voti del Senato italiano per la prosperità e la gloria della regina d'Inghilterra e del popolo inglese che oggi festeggia il 60° anniversario dell'incoronazione della regina Vittoria — Si continua la discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici — Dopo osservazioni del senatore Saracco cui risponde il ministro del Tesoro si approvano i capitoli 65 a 71 — Sul capitolo 72 parlano il relatore, senatore Brioschi, il senatore Saracco ed il ministro dei lavori pubblici — Approvasi tale capitolo e senza discussione i successivi fino al 106 — Sul capitolo 107 fa osservazioni il senatore Serafini cui risponde il ministro dei lavori pubblici — Il capitolo 107 è approvato e senza discussione approvansi i capitoli seguenti fino al 198 — Al capitolo 199 parlano il senatore Brioschi, relatore, il senatore Saracco ed il ministro dei lavori pubblici — Il capitolo 199 è approvato e si approvano i capitoli successivi fino al 217 senza discussione — Al capitolo 218 parlano i senatori Gadda, Saracco, Di Camporeale ed i ministri dei lavori pubblici e delle poste e telegrafi — Approvato il capitolo 218, si approvano senza discussione i capitoli 219 a 269 — Al capitolo 270 relativo alle spese di costruzione di strade ferrate, parla il senatore Sprovieri cui risponde il ministro dei lavori pubblici — Approvasi il capitolo 270 — I capitoli successivi fino al 283 sono iscritti per memoria — Dopo osservazioni del senatore Serafini e risposta del ministro dei lavori pubblici, approvasi il capitolo 284 — Si approvano senza discussione i capitoli da 285 a 291 — Al capitolo 292 parlano i senatori Saracco, Finali, ed il ministro dei lavori pubblici — Il capitolo 292 è approvato e senza discussione si approvano i capitoli successivi, i riassunti per titoli e per categorie, e i due articoli del progetto che si rinvia allo scrutinio segreto.

La seduta è aperta alle ore 15 e 30.

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

Il senatore, segretario, DI SAN GIUSEPPE dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che viene approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Chiedono congedo: il senatore Luzzi per motivi di famiglia; Garelli per motivi di salute.

Se non vi sono obiezioni, questi congedi si intenderanno accordati.

Comunicazione.

PRESIDENTE. È giunta alla Presidenza la seguente lettera dalla Corte dei conti.

Roma, li 19 giugno 1897.

«In adempimento di quanto è stabilito nella legge 15 agosto 1867, n. 3853, il sottoscritto ha l'onore di partecipare all'E. V. che nella

prima quindicina del mese in corso non è stata fatta da questa Corte alcuna registrazione con riserva.

« Il presidente
« G. FINALI ».

Proposta del senatore Blaserna per la ricorrenza del 60° anniversario della incoronazione della regina Vittoria.

Senatore BLASERNA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BLASERNA. Oggi la nazione inglese festeggia il 60° anniversario dell'assunzione al trono della graziosa regina Vittoria, Imperatrice delle Indie.

Bisogna andar molto indietro nella storia dell'Inghilterra, e forse di tutta l'Europa, per trovare un regno tanto glorioso quale è quello che oggi si festeggia.

Io credo che il Senato non vorrà rimanere estraneo a questa apoteosi della gloriosa Regina, e propongo quindi che il Senato vi si associ, pregando il nostro illustre presidente di volere inviare al presidente della Camera dei Lordi i nostri augurii, e le nostre sincere felicitazioni per la gloria e per la prosperità dell'Inghilterra e della augusta Regina Vittoria. (*Benissimo*).

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo si associa di gran cuore alla proposta fatta dal senatore Blaserna.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti la proposta del senatore Blaserna.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

La Presidenza si farà un dovere d'inviare al presidente della Camera dei Lordi gli augurii e le felicitazioni del Senato italiano per la gloria dell'Inghilterra, e per la vita della graziosa Regina, di cui ricorre oggi il 60° anniversario del regno, del regno più benefico e più degno di rimanere nella storia, che vi sia mai stato. (*Benissimo*).

Seguito della discussione del disegno di legge « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1897-98 ». (N. 67).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1897-98. »

Come il Senato rammenta ieri venne iniziata la discussione dei capitoli e vennero approvati i primi 61, cioè tutto il titolo primo.

Quindi oggi si comincerà dal titolo secondo: Spese straordinarie.

Senatore SARACCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore SARACCO. Ho chiesto di parlare per un fatto che potrei chiamare personale, perchè mi preme mettere in chiaro taluni fatti che specialmente mi riguardano.

Nella seduta di ieri, essendo io assente, l'onorevole ministro del Tesoro, che ha la bontà di tenermi sempre presente - del che lo ringrazio cordialmente - pronunciò queste parole, che ho trovato nel resoconto sommario del Senato:

« Osserva che nei bilanci 1894-95 alla Camera e al Senato; 1896-97 al Senato, ci trovammo in condizioni identiche od analoghe, e il ministro Saracco, esempio che l'oratore tiene sempre presente (*si ride*), accettò la teoria a cui oggi s'ispira il bilancio in discussione, quando presentò il bilancio 1894-95, teoria che nel 1896-97 fu accettata anche dal ministro Perazzi ».

Ora devo dire che l'onor. ministro è stato assai male informato.

Il bilancio 1894-95 fu presentato dall'Amministrazione precedente, cioè dall'onor. Grimaldi. Lo stato di previsione del 1895-96 del Ministero dei lavori pubblici è invece l'operamnia, ed ecco quello che vi si legge a pagina seconda:

« Nel complesso il bilancio dello stato di previsione 1895-96 si presenta con una economia di 31,263,000 lire... »

« Ma l'Amministrazione è persuasa che parecchie e non lievi riduzioni di spesa si possono introdurre in taluni capitoli della parte straordinaria, senza arrestare il regolare andamento delle opere pubbliche in corso di costruzione, tuttavolta che il Parlamento dia la sua approvazione ai disegni di legge che vengono contemporaneamente presentati, a parziale modificazione di alcune leggi speciali attualmente in vigore: ed allora le previsioni avanti espo-

ste ne risulteranno sensibilmente modificate come in appresso ».

E qui tien dietro un elenco dei capitoli, sovra dei quali venivano proposte tali economie, onde la minore spesa dell'esercizio in confronto del precedente da 31,000,000 e rotti sarebbe salita a 36,934,000.

Ma io mi sono ben guardato nella compilazione dello stato di previsione di comprendere i risultati di queste proposte. Io mi sono attenuto esattamente alle teorie esposte ieri dal signor ministro del Tesoro, e mi sono tenuto contento di darne l'annuncio al Parlamento.

Veniamo al 1896-97. Il signor ministro diede all'onor. Perazzi la paternità dello stato di previsione di detto esercizio.

Ora non è il Perazzi che lo abbia realmente preparato per essere presentato al Parlamento. Lo stato di previsione per l'anno 1896-97 è stato presentato dall'onor. Sonnino e compilato da me nelle singole sue parti. Ora ecco, signor ministro, quello che si legge nella prefazione:

« Di qui appare che mettendo fuori conto gli stanziamenti compresi nella categoria: « Costruzione di strade ferrate », la spesa complessiva diminuisce soltanto di lire 734,464; invece la differenza ben altrimenti notevole che sale a 7,000,000, si annunzia nelle proposte che fanno capo a detta categoria, la quale da 32,500,000 viene ridotta a 25,500,000. A questo punto si arrestavano le nostre proposte; ma desiderando esporre al Parlamento il vero stato di cose, ci siamo affrettati a soggiungere: « Però l'amministrazione sente il dovere di avvertire che sta per essere presentato al Parlamento un disegno di legge col quale si domanda che lo stanziamento complessivo di detta categoria venga elevato da 25,500,000 a 30,000,000, mediante l'aggiunta di un capitolo di nuova creazione per opere e provviste destinate ad aumentare il valore delle strade ferrate in esercizio. Perciò la differenza annunziata in 7,734,464, si ridurrà effettivamente, secondo la proposta del Governo, a L. 3,234,464 ».

Il fatto adunque che importa notare è questo, che invece di inscrivere tutti quei 30,000,000 che a termini della legge del 1892 si dovevano portare in conto spese per le costruzioni ferroviarie, la proposta fatta con lo stato di previsione fu di soli 25,500,000; ma in cambio si è

soggiunto che gli altri 4,500,000 a compimento dei 30,000,000 sarebbero apparsi più tardi, tuttavolta che il Parlamento avesse approvato il progetto di legge per lavori e miglioramenti sulle ferrovie in esercizio, che l'amministrazione si riserbava di presentare.

Ecco adunque che anche questa volta mi sono guardato dalla tentazione di precorrere le deliberazioni del Parlamento, e mi sono limitato ad annunziare che la spesa sarebbe cresciuta fino ai 30,000,000 vincolati in osservanza dalla legge del 1892, qualora il Parlamento avesse approvata la proposta di legge per autorizzare la spesa degli altri 4,500,000.

Era adunque una semplice avvertenza che reputo opportuna in tutti i casi, e vorrei che si avesse presente tutte le volte che si annunziano le previsioni di un determinato esercizio, perchè sono sicuro d'aver consenziente con me l'illustre mio amico il ministro del Tesoro nel salutare concetto, che quando si presentano i bilanci, o meglio, gli stati di previsione, ciascun ministro deve render conto a se stesso delle proposte che intende sottoporre in corso dell'esercizio, al giudizio del Parlamento, in quanto debbono alterare le prime previsioni. Comprendo che altre variazioni si rendano necessarie al di fuori di tali previsioni per la necessità stessa delle cose, ma è pur vero che le variazioni arrivano troppo sovente, ed è miglior consiglio, quando si presenta lo stato di previsione di un esercizio, che si sappia e si dica, se e quali proposte di legge verranno introdotte avanti al Parlamento nel corso dell'esercizio stesse, previo il consenso del ministro del Tesoro, che è il giudice principale delle opportunità, le quali abbiano per effetto di alterare le prime previsioni dell'entrata e della spesa annuale. Questa almeno è la mia opinione personale.

E si avverta, che nel caso avanti discorso si è piuttosto abbondato in senso opposto, vale a dire che invece di attenuare la spesa, e di annunziare nuove economie, si è voluto avvertire che la spesa sarebbe piuttosto salita al di là delle prime previsioni.

Malgrado tutto, io credo ancora che l'importanza di queste considerazioni non debba sfuggire all'attenzione dell'onorevole ministro del Tesoro, ed è per ciò che mi parve utile, senz'animo di muovere contro di esso una vera

LEGISLATURA XX — I^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GIUGNO 1897

querela, perchè egli non è obbligato a conoscere tutti i dettagli dell'amministrazione, mi parve utile, dico, corredare le mie affermazioni coi documenti ufficiali.

Non avrei altro a dire, se non mi pungesse il desiderio di ricordare ai due signori ministri che siedono in questo momento su quel banco quanto abbia ad essi giovato, che i loro antecessori abbiano agito così correttamente, come ne diedi le prove.

E valga il vero. Essi hanno potuto ritirare il progetto di legge già approvato dalla Camera elettiva anteriormente all'approvazione dello stato di previsione, con la quale veniva autorizzata la spesa di quattro milioni e mezzo per le ferrovie in esercizio. Se la somma si fosse trovata iscritta nello stato di previsione, il Senato si sarebbe trovato nel bivio di rinviare lo stato di previsione, ovvero di approvare forzatamente la spesa.

Io avrei naturalmente desiderato che la legge si fosse approvata, ma siccome i signori ministri furono di diverso avviso, ed il Senato ha consentito anch'esso a che quel progetto di legge non fosse chiamato in discussione, ognuno vede che la cosa diventò possibile, solo perchè la spesa non era stata contemplata nello stato di previsione.

Ecco gli effetti di una condotta regolata sulle prescrizioni della legge. E però mi allietta il pensiero che il signor ministro del Tesoro abbia riconosciuto la giustezza dei ragionamenti fatti dal relatore della Commissione di finanze e da altri oratori, siccome mi compiacio di avergli dimostrato, ed egli vorrà a sua volta riconoscere, che questa volta sono libero da ogni peccato.

Ieri dissi che il mio poteva essere tutto al più un *mezzo peccato*, ed ora mi spiego meglio. Io non ho commesso verun peccato, tranne quello di aver lasciato che la discussione dello

stato di previsione nell'altro ramo del Parlamento si aprisse prima ancora che le leggi fossero promulgate.

Il ministro in questa parte ha ragione, se pure la colpa fosse mia. Ma, di grazia, qual è quel ministro che si senta il coraggio, quando vede che la Camera è in punto di votare il suo bilancio, senz'attendere le ultime risoluzioni del Senato sopra le leggi speciali, qual è il ministro che si senta il coraggio di mettere avanti il suo *veto*, quando la Camera dei deputati è disposta a passar oltre sopra queste considerazioni?

Ora sappiamo che questo non avverrà più, perchè ne abbiamo avuta l'esplicita promessa dall'onorevole ministro del Tesoro, ma in ogni caso il mio non sarà mai che un peccato molto, ma molto veniale.

Non ho altro da dire.

LUZZATTI, *ministro del Tesoro*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LUZZATTI, *ministro del Tesoro*. Ad osservazioni fatte in forma così cortese ed amichevole devo rispondere in forma amichevole e cortese.

È certo che si sospese anche in quelle occasioni, ricordate dall'onorevole Saracco e che lo riguardano, la discussione del bilancio per votare queste leggi i cui effetti poi si incorporarono nel bilancio divenuto legge. Su ciò siamo d'accordo anche dopo la esposizione dei fatti nuovi dell'onorevole Saracco.

Ieri mi pare che abbiamo votato una formola così ortodossa che possiamo, come credenti nei buoni principî della contabilità di Stato, essere tutti lieti; e la discussione non poteva finire in modo migliore e più efficace per la cura suprema delle guarentigie costituzionali.

PRESIDENTE. Riprenderemo la discussione dei capitoli.

TITOLO II.

Spesa straordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

65	Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (Spese fisse)	3,530 »
66	Assegni al personale del genio civile posto in disponibilità a sensi della legge 22 agosto 1895, n. 547	195,000 »
		<hr/> 198,530 » <hr/>
Opere edilizie in Roma.		
67	Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno - Leggi 14 maggio 1881, n. 209 e 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3 ^a (Spesa ripartita)	2,500,000 »
68	Anticipazione al comune di Roma sulle ultime annualità del concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della Capitale del Regno, stabilito dalle leggi 14 maggio 1881, n. 209, 20 luglio 1890, n. 6980 (art. 10) e 28 giugno 1892, n. 299 (articolo 3) (Spesa obbligatoria)	1,000,000 »
69	Prosecuzione della via dello Statuto e della via Cavour fino a piazza Venezia (art. 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3 ^a , ed art. 3 della legge 6 agosto 1893, n. 458)	<i>per memoria</i>
70	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 ^a , ed art. 5 della legge 6 agosto 1893, n. 458)	<i>per memoria</i>
71	Costruzione del policlinico Umberto I in Roma (art. 1 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3 ^a , ed art. 1 della legge 6 agosto 1893, n. 458)	1,500,000 »
72	Costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (art. 2 della legge 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3 ^a , art. 7 della legge 28 giugno 1892, n. 299, ed art. 2 della legge 6 agosto 1893, n. 458)	3,000,000 »

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Ho chiesto la parola su questo capitolo 72 per una semplicissima osservazione. A cagion di questi mutamenti rapidi degli stanziamenti annuali; risulta questo fatto: che la legge 6 agosto 1893 alla tabella B stabiliva che lo stanziamento per il palazzo di

giustizia per l'anno 1897-98 dovesse essere di un milione.

Una seconda legge del 7 giugno 1894 porta una tabella di stanziamenti la quale dice che la somma prefissa per la sistemazione del Tevere urbano per l'esercizio 1897-98 doveva essere di tre milioni e mezzo.

In questo bilancio di previsione noi vediamo iscritti tre milioni per la costruzione del pa-

lazzo di giustizia, e quando arriviamo ai lavori del Tevere urbano troviamo iscritto mezzo milione. Ci sarebbe quindi un milione di differenza dagli stanziamenti fatti con le due leggi da me citate.

C'è poi una legge successiva del 14 gennaio 1897, la quale fa una nuova ripartizione delle spese già autorizzate per la sistemazione del Tevere e del palazzo di giustizia per il 1897 di mezzo milione per il Tevere e tre milioni per il palazzo di giustizia, così come sono iscritti nello stato di previsione attuale.

Ora mi si permetta una osservazione di forma. Si sono citate tutte le leggi precedenti e non si è citata quella che precisamente fa al caso, perchè dalle leggi precedenti risulterebbero quattro milioni e mezzo invece di tre e mezzo. Ma su ciò non insisto.

Piuttosto mi si permetta una domanda. Io vorrei chiedere al ministro dei lavori pubblici quali sono le sue intenzioni rispetto a queste costruzioni del Tevere urbano, perchè se noi osserviamo la legge del 1894, noi vediamo che questi stanziamenti di tre milioni e mezzo che dovevano incominciare nel 1897-98 si seguivano per tre o quattro anni mentre adesso si riscontra la diminuzione che ho accennata e che è davvero enorme.

Anche nella legge del 14 gennaio 1897 la somma si riduce allo stesso milione. Quindi su questo argomento sarei grato all'onor. ministro se mi volesse dare qualche schiarimento.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Io stava facendo nella mente mia la stessa osservazione di forma che ha fatto il relatore; pensava appunto che sarebbe stato conveniente citare anche l'ultima legge che ha determinato in modo definitivo gli stanziamenti per le varie opere di Roma. Su questo siamo d'accordo. Circa l'ammontare degli stanziamenti devo poi osservare all'onor. relatore che la legge che ebbi l'onore di presentare al Parlamento nello scorso inverno fu compilata tenendo specialmente conto dell'ammontare degli stanziamenti, che trovavansi effettivamente iscritti nel bilancio dei lavori pubblici. Tali stanziamenti erano stati modificati per effetto appunto di quella legge presentata nel 1894 dal ministro Saracco, colla

quale si sospendeva l'effetto di tutte le leggi anteriori, relative agli stanziamenti nel bilancio dei lavori pubblici.

Lo stanziamento, per i lavori del Tevere, da 3,500,000 era già stato ridotto a 2,500,000 nel bilancio passato. Ed io, pur modificando l'ammontare di ciascun stanziamento per il Tevere e per il palazzo di giustizia, ho mantenuto integra la somma totale degli stanziamenti per questi stessi lavori come nel bilancio in corso. Nessuna diminuzione è quindi avvenuta nel totale degli stanziamenti: la somma che figura in questo bilancio per il palazzo di giustizia e per il Tevere, insieme, è eguale a quella che figurava nel bilancio passato. Il relatore mi domanda che cosa intendo di fare circa i lavori del Tevere. La mia risposta è molto semplice.

Sotto la data d'oggi abbiamo disponibile più di 3,000,000 di residui.

Quindi la riduzione dello stanziamento a mezzo milione non intralcia affatto lo sviluppo dei lavori. E il mio programma è innanzi tutto di completare i progetti per avere un preventivo approssimativamente esatto della totale spesa, che si dovrà sostenere per compiere la sistemazione del Tevere. Io nutro lusinga, e credo sia anche più di una lusinga, che colla spesa reale resteremo al disotto notevolmente degli stanziamenti che per legge si devono fare nel decennio.

Nella primavera scorsa ho appaltato lavori per un milione: poichè i fondi disponibili non mancano, mi propongo di fare presto qualche altro appalto: ma poi, prima di andar oltre, credo che sarà utile per il Governo e per il Parlamento, di avere sott'occhio tutti i progetti, al completo, dei lavori da eseguirsi; così sarà possibile farsi un'idea complessiva dei lavori stessi, e si potrà prefiggersi una linea di condotta razionale. I progetti saranno pronti nel prossimo autunno; allora potremo renderci conto esatto del programma dei lavori, tanto più che ora alla esecuzione di quei lavori, i cui progetti sono pronti, porrebbe ostacolo la questione del manicomio.

Non voglio fare appunti a nessuno, ma è certo che una parte importante dei lavori del Tevere non potranno essere eseguiti prima che non sia risolta la questione del nuovo manicomio. Al manicomio lo Stato ha anzi anticipato

già una somma ragguardevole per le espropriazioni; credo che abbia dato, salvo errore, 400,000 lire. Non di meno non è ancora stabilita la località dove debba sorgere il nuovo ricovero dei mentecatti. Ed è evidente, che fintanto che i mentecatti non siano rimossi dalla Lungara, non si può procedere all'appalto dei lavori del Tevere, che debbono svolgersi in quella località.

Una questione analoga esiste per l'ospedale di S. Spirito. Anche di esso una parte importante deve essere espropriata. Oggi, nessuno potrebbe dire quando sarà consentito di por mano ai lavori nelle località occupate dal manicomio e dall'ospedale di S. Spirito, per cui le operazioni della sponda destra del Tevere sono in gran parte paralizzate. Gli stessi collettori diventano inutili, dal momento che non si possono eseguire i tronchi intermedi.

Il mio proposito è dunque di completare i progetti, di cercare alla questione di S. Spirito una soluzione, alla quale spero di giungere prima che ritorni l'inverno; di attendere che l'amministrazione del manicomio di Roma abbia trovato modo di alloggiare altrove i mentecatti; di compilare quindi un programma organico di lavori. Ciò non impedisce però che alcuni lavori sulla sponda sinistra del Tevere possano essere proseguiti.

Quanto ai fondi, sono disponibili, ripeto, tre milioni e più di residui, senza contare i crediti molto notevoli che l'amministrazione del Tevere vanta verso il municipio di Roma.

I fondi abbondano dunque, anche se non è il caso di far troppo a fidanza su un sollecito rimborso dei crediti verso il comune di Roma: e non è nemmeno da pensare che i lavori possano soffrire ritardo per difetto di mezzi finanziari.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO. A me non sembra che l'ultima considerazione esposta dal signor ministro dei lavori pubblici possa influire sopra questi stanziamenti, perchè le somme dovute dal municipio di Roma non figurano in attivo e non nelle spese...

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici. No, no, non è quello, è un altro credito.

Senatore SARACCO... Un altro credito! ma bi-

sogna pure che venga iscritto nel bilancio dell'entrata...

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici. No, no.

Senatore SARACCO... Ad ogni modo, il credito sarà sempre scontato. Ma quella che voglio dire non ha da che fare colla questione. Io vorrei semplicemente rivolgere preghiera al signor ministro che gli piaccia esaminare, se questo stanziamento non sia soverchiamente sottile. Poichè sotto la mia amministrazione fu presentato al Parlamento, ed approvato un disegno di legge, per cui la spesa annua destinata ai lavori del Tevere venisse ridotta dai 6 milioni e mezzo destinati con legge speciale a qualche cosa come 3,500,000 lire, l'Ufficio del genio civile di Roma venne nel settembre del 1895 incaricato di preparare un programma di lavori, regolato sulla base di nuovi stanziamenti che erano stati approvati dal Parlamento.

Ed in realtà questo programma si è fatto, tanto in considerazione dei progetti già compilati, che di quelli che si stavano a compilare. Il signor ministro potrà, se lo crede, prendere cognizione degli studi compiuti in quel tempo, e troverà che il programma dei lavori era stato combinato in guisa, che fermi gli stanziamenti annuali di tre milioni e mezzo, i lavori di sistemazione del Tevere potevano essere ultimati nel volgere di sette od otto anni, se non erro, e non più. Ma ridotto lo stanziamento a 500,000 lire all'anno, durante un triennio, è difficile persuadersi che si possa andare molto innanzi nei lavori, anche per la ragione che le somme disponibili sono in molta parte impegnate.

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici. No no.

Senatore SARACCO... Specialmente per le espropriazioni. Lo erano; se oggi non lo sono più, tanto meglio, ma allora i residui devono essere necessariamente diminuiti. Ad ogni modo può accadere facilmente che anche i rimanenti residui passivi non siano in fatto disponibili, cosicchè non si potranno con sicurezza intraprendere lavori nuovi di qualche importanza. Io sono ben lontano dal fare proposte, ma non so astenermi dal pregare il signor ministro a voler esaminare se, dal momento che negli anni avvenire verrà a diminuire, poi a cessare la spesa che grava sul bilancio per il Palazzo di Giustizia, convenga ristabilire in bilancio quel milione che si corrispondeva, ed anche in quest'anno,

se non erro, viene corrisposto in anticipazione al comune di Roma per le sue opere edilizie, a fine d'impinguare un po' questo stanziamento triennale di 500,000 lire all'anno, onde i lavori di sistemazione del Tevere possano prendere un conveniente sviluppo, che ora non possono avere.

La cosa mi par possibile, tanto più che lo stanziamento complessivo fu ridotto di altro milione. L'onorevole ministro faccia quel che crede, poichè ne ha il diritto. A me importava ricordare che le prime riduzioni proposte ed approvate permettevano di condurre innanzi i lavori con un certo ordine e con un determinato programma.

Auguro che anche oggi, a malgrado di una riduzione tanto considerevole negli stanziamenti l'Amministrazione possa essere chiamata a continuare i lavori secondo un programma ben determinato, che non dovrebbe per lo meno consentire nuove riduzioni di bilancio. I rinvii di spesa non si devono fare a caso, e bisogna prima pesarne le conseguenze.

Ecco quello che voleva dire, il ministro, lo ripeto, vedrà se le mie osservazioni abbiano un reale valore.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Quando ho parlato di crediti del fondo del Tevere verso il municipio di Roma non ho inteso parlare di crediti che debbano essere versati al Tesoro, perchè tali crediti evidentemente non potrebbero giovare ai lavori del Tevere; ho inteso parlare invece di crediti notevoli verso il municipio di Roma, che devono tornare ai lavori del Tevere, i quali crediti derivano dal conto cumulativo che è stato fatto per l'espropriazione, e un giorno o l'altro deve pur essere liquidato e regolato.

Io so che per effetto di questo conto, il fondo del Tevere ha un credito di alcuni milioni verso il municipio di Roma.

Non dico che tale credito sia liquido, epperò ho soggiunto prima che non faccio troppo a fidanza sul pronto ricupero di esso; io ho insistito sui tre milioni di residui disponibili, e sulla parola *disponibili*, perchè infatti non sono impegnati. Un solo impegno graverebbe su questi tre milioni, e sarebbe l'impegno delle

espropriazioni per il tronco del Tevere da costruire, non per quelli già costruiti. Per esempio se si procedesse ai lavori del tronco del Tevere tra ponte Elio e la Lungara, le espropriazioni che sono già in gran parte concordate nella cifra, ma che non sono ancora legalmente stabilite, si farebbero col fondo dei tre milioni di residui disponibili. Quelle espropriazioni dovrebbero gravare su questi tre milioni, come vi dovrebbe gravare qualunque altro lavoro con relativa espropriazione che s'impredesse a fare. Ma per i lavori in corso e per quelli già fatti e per la loro liquidazione, non vi è bisogno nè di poca nè di molta parte di questi tre milioni. Sotto la data d'oggi io mi trovo quindi in caso di appaltare nuovi lavori per tre milioni e mezzo; e non so nemmeno se tanti se ne intraprenderanno di nuovi nel prossimo esercizio. Occorre soltanto che i progetti diventino pronti. Io insisto perchè si finiscano. Per esempio, come già dissi, un progetto, riguardante il collettore di sinistra, lo ho pronto. Importa circa un milione di spesa, e si potrà appaltare nel prossimo agosto o nel prossimo settembre.

L'onorevole senatore Saracco mi dice di aver fatto preparare un programma di lavori e di averne lui la copia; io pregherò caldamente il senatore Saracco di favorirmela, perchè dagli uffici competenti mi è stato affermato che nè i progetti erano stati completati, nè è mai esistito un programma di lavori. Ed in tutti i casi al completo svolgimento dei lavori del Tevere farebbero ostacolo il manicomio e lo spedale di S. Spirito. Il tronco da ponte Elio alla Lungara è per ora ineffettuabile. È vero però che quando io giunsi al Ministero dei lavori pubblici era appunto questo tronco che si trattava di appaltare; ma io doveti sospendere l'appalto, perchè anche seguito l'appalto, sarebbe stato impossibile fare all'assuntore la consegna dei lavori.

Circa i progetti essendomi stato detto che erano lontani dall'esser pronti, ho dato istruzioni perchè fossero portati a termine colla massima sollecitudine; l'ufficio di Roma si occupa ora dei lavori del Tevere: e mi è stato assicurato che nel prossimo autunno i progetti saranno completati, in modo d'aver sott'occhio il costo complessivo dei lavori che rimangono da fare.

Rimangono da stanziare circa trenta milioni

nel prossimo decennio, e sono d'opinione, d'accordo in ciò con i tecnici del Ministero, che vi sarà una differenza notevole tra le somme degli stanziamenti ed il costo effettivo. È una spesa grossa, a proposito della quale è opportuno, almeno pare a me, che Governo e Parlamento siano messi in grado di giudicare e di decidere con piena cognizione di causa.

Senatore SARACCO, Domando la parola.

PRESIDENTE, Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO. Le notizie che diedi al Senato, io le ho tratte da un documento, ossia da una copia che ho trovato fra le mie carte, di un documento che esiste certamente negli uffici del Ministero, e che il signor ministro potrà sempre consultare. Devo quindi concludere, d'appresso a ciò che abbiamo inteso, che qualcheduno deve avere errato. O hanno errato gl'ingegneri d'allora, o errano quelli d'adesso. Intanto è fuori di dubbio che invece di stanziare per tre anni, 3 milioni e mezzo all'anno, ossia 10 milioni e mezzo, si sono stanziati e si vogliono stanziare tre volte 500 mila lire, ossia un milione e mezzo, in tre esercizi. La differenza è così grande che a malgrado l'esistenza dei residui passivi, è molto difficile...

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Sono 9 milioni di differenza.

Senatore SARACCO... proseguire i lavori con una discreta sollecitudine, pari all'importanza dell'opera che domanda anch'essa di venire ultimata, se vogliamo raggiungere per davvero i grandi fini per i quali furono già spesi tanti milioni. Io non intendo aprire una discussione sopra questo argomento, mi è parso tuttavia di non essere indiscreto, invitando l'onor. ministro a considerare, se negli anni avvenire, non dico nell'esercizio prossimo, convenga aumentare lo stanziamento, ridotto dai 6 milioni e mezzo della prima legge ad un mezzo milione, acciocchè l'opera non resti a mezzo, e si possa almeno intravedere il giorno nel quale potrà essere portata al suo compimento.

Frattanto le spese generali, sebbene ridotte d'assai, assorbono ancora una parte non lieve delle 500,000 lire stanziati, ed è facile intendere che quanto più presto si arriverà in fine, le spese generali verranno a diminuire anzi a cessare interamente.

Ma io non intendo fare proposte e me ne rimetto a lui. Mi è parso semplicemente di

dover segnare la possibilità che i lavori si debbano arrestare per difetto dei fondi necessari. Vegga l'onorevole ministro, se questi miei dubbi sieno meritevoli di essere presi in qualche considerazione.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Un'ultima parola. Vede, onor. Saracco, la cifra di 9 milioni fa impressione a lei come fa impressione a me, come non può non impressionare il Senato. Ma io debbo notare che il lavoro dal ponte Elio alla Lungara pigliava per sè 6 di questi 9 milioni; e questo lavoro, come dissi, non si potrà certo eseguire se non fra tre anni; perchè Santo Spirito sta là saldo, e non si muove; e finora non si è combinato nulla per liberare la località. Supponiamo che la combinazione si faccia, ci vorrà però il suo tempo; circa poi il manicomio non è neanche stabilito dove s'intende di traslocare i mentecatti.

È evidente che prima che si possa procedere all'appalto di questi lavori, passeranno tre anni, due anni almeno: quindi dei nove milioni sei sono già da mettersi, per ora, fuori conto.

Gli altri tre milioni hanno la loro corrispondenza nella maggiore esistenza di residui disponibili dovuti alla liquidazione delle liti.

Sui lavori del Tevere vi erano contese per circa sei milioni, che ho in gran parte definite.

Senatore SARACCO. Ve ne erano di più, ed anche io ne ho definite un certo numero.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. È verissimo, ed è anche vero che Ella prudentemente calcolava una somma maggiore di quella effettivamente occorsa.

Io non mancherò del resto di prendere in considerazione l'autorevole consiglio del senatore Saracco, e se sarà necessario, nel prossimo bilancio, proporrò al Parlamento di aumentare questo stanziamento.

Quanto alle spese generali, in altra occasione resi omaggio all'opera del senatore Saracco, solerte amministratore, che le ha sapute ridurre notevolmente. Con le riforme introdotte da me nell'ufficio di Roma io ho fatto un'ulteriore economia.

Secondo le leggi i lavori devono essere ulti-

LEGISLATURA XX — 1^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GIUGNO 1897

mati entro dieci anni, e confido che non correranno proroghe; per cui nel complesso le spese generali rimarranno anche sotto ai limiti che si prevedevano prima, perchè l'esecuzione dei lavori non richiederà un tempo più lungo di quello fissato dalle leggi.

PRESIDENTE. Pongo ai voti lo stanziamento della somma di tre milioni, portata dal capitolo 72:

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Opere varie.

73	Ampliamento, sistemazione e arredamento della Università di Napoli e degli Istituti dipendenti (Legge 30 luglio 1896, n. 339)	450,000 »
----	---	-----------

Spese pei lavori pubblici.

Strade.

Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.

(Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'art. 34 della legge di contabilità generale).

74	Ricostruzione del ponte San Giovannello alla progressiva 9 + 480 del tronco Benesiti-Misericordia della nazionale n. 73 (Caltanissetta)	6,200 »
75	Sistemazione di un tratto della traversa interna di Anfo, nella strada nazionale n. 16 (Brescia)	22,200 »
76	Sistemazione e deviazione della strada nazionale n. 17, al chilometro 77 presso Capo di ponte, in comune di Ceto (Brescia)	10,350 »
77	Deviazione di un tratto a monte del ponticello n. 48 e costruzione di una fogna sotto la cunetta di piattaforma nella prima rampa di Quercia Cupa, lungo la strada nazionale n. 51 (Campobasso)	9,000 »
78	Opere di difesa, di allargamento e di sistemazione di un tratto stradale dopo l'abitato di Gildone, nella strada nazionale n. 52 (Campobasso)	16,000 »
79	Ricostruzione del ponticello n. 56 lungo la strada nazionale n. 51 (Campobasso)	3,100 »
80	Sistemazione del tratto fra la borgata Beguda ed il principio della rampa di accesso al nuovo ponte sul fiume Stura, lungo metri 1361.75, nella strada nazionale n. 31 (Cuneo)	1,000 »
81	Costruzione di un muro di difesa nella località Scassarozze, lungo la strada nazionale n. 52 (Foggia)	9,000 »
82	Ampliamento del ponte sul torrente Ania, nella strada nazionale n. 39 (Lucca)	23,500 »
83	Ricostruzione del ponticello di 3 metri di luce alle Guazzelle, lungo la strada nazionale n. 39 (Massa)	8,800 »

LEGISLATURA XX — 1^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GIUGNO 1897

84	Ricostruzione del ponte Grotte 1° n. 177 presso Sella Mandrazzi, nella strada nazionale n. 72 (Messina)	13,700 »
85	Costruzione di tre case cantoniere semplici nel tronco da Caltavuturo a Petralia Sottana della strada nazionale n. 70 (Palermo)	22,800 »
86	Modificazione alla rampa sinistra d'accesso al ponte di San Martino sul Trebbia, nella strada nazionale n. 36 (Pavia)	30,000 »
87	Correzione della salita al ponte n. 47 sul torrente Fontasecca e costruzione di un muro di sponda a difesa della strada nazionale n. 44 (Perugia)	18,000 »
88	Correzione del tratto, detto delle Moiette, fra i chiavicotti n. 12 e 13, lungo la strada nazionale n. 44 (Perugia)	7,600 »
89	Ricostruzione del ponticello di 3 metri di luce sul Rio dei Brotani alla progressiva 63 + 531 e sistemazione della strada nazionale n. 43 fra le progressive 63 + 453 e 63 + 691 (Pesaro)	10,500 »
90	Costruzione di un ponticello, di muri di controriva e di cunette, nel tronco da Pecorone a Latronico della strada nazionale n. 59 (Potenza)	8,000 »
91	Costruzione di una casa cantoniera doppia nel tronco da Corleto a Taverna Acinello della strada nazionale n. 58 (Potenza)	10,000 »
92	Consolidamento delle frane della Basina e della Chestetta e deviazione della strada alle Marne presso Pecorile lungo la strada nazionale n. 38 (Reggio Emilia)	19,300 »
93	Allargamento della sede stradale presso la torre di Solagna, nella strada nazionale n. 10 (Vicenza)	5,250 »
94	Lavori per la costruzione di fognature per opere di consolidamento del girone dopo il ponticello n. 100 per la costruzione di briglie a valle del ponticello n. 149 e ad altre opere accessorie per arrestare le corresioni delle sponde franose e per consolidare il corrispondente tratto del tronco fra il quadrivio di Monteverde e il ponte sul Fortore, nella strada nazionale n. 52 (Campobasso)	28,500 »
95	Ricostruzione del ponte sul torrente Agozza tra Forni di Sotto e Forni di Sopra, nella strada nazionale n. 1 (Udine)	19,500 »
96	Riparazioni ad alcuni manufatti; costruzione di un nuovo acquedotto; consolidamento di una tratta di strada e riparazioni e sopraelevazioni della casa di ricovero in contrada Monte Lavano, nel tronco da Petralia Sottana al torrente Cannello, della strada nazionale n. 70 (Palermo)	25,000 »
97	Opere di miglioramento, mediante allargamento, e costruzione di un muro di sostegno con parapetto, di un tratto pericoloso al transito superiormente al ponte Lustrola fra i chilometri 6 e 7, della strada nazionale n. 40 (Bologna)	12,000 »

LEGISLATURA XX — 1^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GIUGNO 1897

98	Sistemazione del tratto fra il Colombaro ed il molino Gazzelli, della strada nazionale n. 28 (Torino)	5,400 »
99	Lavori di ampliamento dei ponticelli n. 15 e 25 e di difesa dalle acque piovane di due ponti della prima e seconda tratta del tronco fra il ponte sul Fortore e Lucera, della strada nazionale n. 52 (Foggia)	5,300 »
100	Lavori di miglioramento e di rettificazione del rivo S. Calogero e di consolidamento della scarpata stradale a monte fra il ponticello situato alla progressiva chilometrica 12.818 ed il muro di contro-riva alla progressiva 12.930, nella strada nazionale n. 73 (Caltanissetta)	13,000 »
101	Costruzione di briglie nel burrone dei Vizii, sistemazione e consolidamento della sede della strada fra i ponticelli n. 82 e 84, lungo la strada nazionale n. 55 (Potenza)	28,300 »
102	Ricostruzione del ponticello n. 178 e consolidamento della conca frangiosa, nella quale giace il detto ponticello lungo il tronco dalla traversa di Campolieto a Larino, della strada nazionale n. 53 (Campobasso)	17,000 »
103	Ricostruzione del ponte sul fiume Sentino, nella strada nazionale n. 44 (Perugia)	12,000 »
104	Opere di sistemazione della strada nazionale n. 62 compresa la ricostruzione dei ponti sul fiume Mesina e sul Rio Secco (Reggio Calabria)	24,000 »
		444,300 »
	<i>Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.</i>	
	(Spesa dipendente dalla legge 8 agosto 1895, n. 513).	
105	Ricostruzione del ponte sull'Adda a Mazzo	140,000 »
106	Ricostruzione del ponte sul Trebbia a Traschio	95,000 »
		235,000 »
	(Spesa dipendente da speciale disegno di legge).	
107	Opere di consolidamento della zona in sinistra del ponte Arso e ricostruzione del ponte medesimo, lungo la strada nazionale n. 55 (Avellino)	46,500 »

Senatore SERAFINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SERAFINI. Il 10 corrente era in discussione al Senato il progetto di legge n. 24 per approvazione della spesa straordinaria di L. 845,100, per opere di miglioramento di strade e ponti nazionali, da iscriversi negli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi 1897-98, 1898-99, 1899-1900.

Io presi la parola, e lamentai che nel novero delle proposte per modificazioni, non era compreso un tratto di strada, una correzione lungo la via nazionale Flaminia, chiamata salita di Monte Martino.

L'onor. relatore, senatore Brioschi, ed il ministro del Tesoro, furono di parere che di questo ne tornassi a parlare nella circostanza che si discutesse il bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Io accettai la proposta, e credo appunto che sia in questo momento il caso di doverne riparlare, giacchè dal n. 107 al n. 116 sono riportate precisamente le correzioni ed i lavori contemplati nella legge già citata, meno due.

Io del resto lamentava che non fosse compresa la correzione della salita di Monte Martino sulla strada nazionale Flaminia, giacchè questo progetto fu già compilato nel 1888-89 dal Genio civile di Pesaro per un somma di L. 154,000.

Si tratta di una strada ove esistono pendenze e contropendenze del 9, del 10, anche dell' 11 per cento, pendenza intollerabili in una strada nazionale, pendenze tutto al più tollerabile tre secoli sono, quando il movimento si faceva a schiena di asino o di mulo.

Ora sono pendenze assolutamente impossibili, e di fatto di quando in quando accadono su quel tronco delle disgrazie.

Io non ho mancato, in seguito a sollecitazioni avute dai comuni circonvicini, i quali sarebbero Cagli, Sigillo, Scheggia, Cantiano ed altri di fare ripetutamente pratiche presso il Ministero dei lavori pubblici perchè fosse eseguito questo lavoro, il quale, d'altronde, era già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Consiglio di Stato.

Ne ebbi delle risposte favorevoli; assicurandomi che si studierà, si vedrà e si proporrà una legge apposita.

Tutti i ministri dal 1889 a questa parte mi hanno risposto così. Potrei mostrare le lettere relative che qui tengo ma è inutile; dirò soltanto che l'ultima è del compianto Perazzi del 9 luglio 1896.

Vi è quindi ragione di lamentarsi che proprio in quel novero di correzioni da farsi non sia stata compresa l'opera che io ho indicata. Prego pertanto il signor ministro dei lavori pubblici a volermi dire se non sia il caso o di rimediare a questo inconveniente o almeno di trovar modo che alla prima opportuna occasione si presenti un apposito schema di legge per stabilire la somma occorrente.

Mi fu detto che probabilmente una opposizione al Ministero vi era poichè si riteneva che questo tratto di strada in seguito alla costruzione della strada ferrata Fabriano-Sant'Arcangelo; e l'altra Fano-Urbino; potesse passare in strada provinciale. Niente di più erroneo, basta osservare l'andamento della strada per poter dire che assolutamente il tratto Fossato-Scheggia-Monte Martino-Cagli, rimarrà strada nazionale anche dopo costruite quelle due linee ferrate, ciò esposto attendo una risposta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Innanzi tutto posso rassicurare l'onor. senatore Serafini circa l'ultima parte del suo discorso. Non esiste almeno, che io sappia, nell'amministrazione dei lavori pubblici la preoccupazione di attendere che una delle ferrovie Sant'Arcangelo-Fabriano o S. Barbara sieno costrutte per dichiarare provinciale la strada della quale egli si occupa. Il progetto della variante che desidera il senatore Serafini rimonta al 1889, importa 156,000 lire, ed è stato ritenuto meritevole di approvazione dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Non di meno nè dai miei predecessori, nè da me è stato fatto alcun stanziamento in bilancio; e l'onor. senatore Serafini non ha che a guardare la natura delle spese di cui è stata chiesta l'autorizzazione con il progetto da lui citato per comprendere subito la ragione per la quale finora non si è provveduto mai agli stanziamenti necessari per l'esecuzione della variante da lui patrocinata. Ella vede che le opere

LEGISLATURA XX — 1^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GIUGNO 1897

votate con la legge che ella ha citato, sono ricostruzioni di ponti caduti, riparazioni di frane, difese di argini stradali contro minacce, insomma opere aventi carattere di assoluta urgenza a scopo di difesa o di ricostituzione della viabilità. La variante che chiede il senatore Serafini ha carattere di grande utilità, come miglioria della viabilità, ma non presenta davvero i caratteri d'urgenza che presentano le altre opere di cui io ho chiesto l'approvazione del Parlamento. Molto probabilmente i miei predecessori hanno seguito lo stesso criterio.

Date le strettezze del bilancio, l'amministrazione si è limitata a proporre le spese di assoluta urgenza rimandando a tempo migliore le opere che hanno carattere di miglioria.

Ora posso dichiarare all'onore Serafini che terrò presente il progetto di variante alla quale egli s'interessa, e che se nel prossimo esercizio vi sarà margine, se cioè non sarà necessaria in bilancio l'impostazione di spese notevoli per riparazioni e ricostruzioni di strade, potremo pensare anche all'opera che egli patro-

cina. Ma fintanto che le scarse disponibilità del bilancio debbono essere erogate a ricostruire ponti, a difendere argini, è evidente che le opere di miglioria debbano aspettare tempi migliori.

Senatore SERAFINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SERAFINI. Ringrazio il signor ministro della risposta data, sebbene non troppo lusinghiera.

Ad ogni modo tengo conto dell'ultima parte del discorso ed auguro che il Dio Pluvio quest'anno non sia così cattivo verso l'Italia come nell'anno decorso. Se non che osservo che le pendenze dell'11 per 100 lungo le strade nazionali essendo pericolose, la loro correzione ha il carattere d'urgenza come appunto quello di Monte Martino.

PRESIDENTE. Metto ai voti la somma portata dal capitolo 107 nella cifra di L. 46,500.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

108	Opere di consolidamento della frana denominata Micone, nel tronco da Fornovo al valico appennino della Cisa, lungo la strada nazionale n. 37 (Parma)	51,000 »
109	Opere lungo la sponda sinistra del Trebbia, nella località Valgrana, per difesa della strada nazionale n. 36 (Pavia)	50,000 »
110	Allacciamento della strada nazionale n. 57 delle Calabrie, alla stazione ferroviaria di Lagonegro (Potenza)	50,000 »
111	Ricostruzione del ponte detto di Pellerone, sul torrente Aulella, lungo la strada nazionale n. 38 (Massa)	80,000 »
112	Ricostruzione del ponte sul Rio maggiore, della strada nazionale n. 40 (Bologna)	30,000 »
113	Deviazione nella località Materagna fra le progressive chilometriche 32.447 e 33.027.20, della strada nazionale n. 16 del Caffaro (Brescia)	20,000 »

	<i>Riporto</i>	327,500 »
114	Sistemazione del passaggio provvisorio nella valle del torrente Padron- gianus, lungo la strada nazionale n. 75 (Sassari)	20,000 »
115	Sistemazione della strada nazionale n. 39 per ovviare alle frane nella località Archi di Volcascio e Molinetto (Massa)	23,900 »
116	Costruzione di un ponte sussidiario all'antico ponte Manlio sul tor- rente Bosso, nella strada nazionale n. 44 (Pesaro)	50,000 »
		421,400 »
117	Assegni, trasferte, competenze diverse e sussidi al personale ordinario e straordinario in servizio delle opere di sistemazione e miglio- ramento di strade e ponti nazionali	18,200 »
118	Stampa della carta stradale del Regno	10,500 »
		28,700 »
		685,100 »
 <i>Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali.</i> (Spese dipendenti da leggi speciali). 		
119	Trasporto della nazionale del Tonale alla traversata di Pontagna (Brescia) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 6).	<i>per memoria</i>
120	Ponte sul Flumendosa per la nazionale Orientale (Cagliari) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 8).	100,000 »
121	Sistemazione di frane lungo la strada nazionale Appulo-Sannitica (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 10).	<i>per memoria</i>
122	Opere di consolidamento nei tratti 3° e 4° della strada nazionale Ter- mini-Taormina (Catania) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 14).	<i>per memoria</i>
123	Rettificazione della strada nazionale Firenze-Ancona fra Ponte San Sal- vatore e Portone Pio (Macerata) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 23).	50,000 »
124	Rettificazioni e sistemazioni per le strade nazionali del Piccolo e Grande San Bernardo (Torino) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 33).	100,000 »
<i>Da riportarsi</i>		250,000 »

	<i>Riporto</i>	250,000 «
135	Diramazione della strada n. 58 da Villa Santina per Ampezzo, Lorenzago ed Auronzo, al Monte Mesurino (Belluno) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 59).	50,000 »
	<i>Lavori per la costruzione di strade provinciali sovvenute dallo Stato.</i>	
126	Strada provinciale di 1 ^a serie da Corleto a Tricarico (Potenza) (Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 6).	80,000 »
127	Strada provinciale di 2 ^a serie da Belvedere per Sant'Agata e Lungro alle Saline di Lungro (Cosenza) (Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 8).	<i>per memoria</i>
128	Strada provinciale di 2 ^a serie dalla nazionale fra Cosenza e San Giovanni in Fiore per Longobucco e Rossano (Cosenza) (Legge 27 giugno 1869, n. 5147. Strada n. 9).	<i>per memoria</i>
129	Strada da un punto della nazionale n. 57, presso Soveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso Santa Severina (Catanzaro) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 7)	100,000 »
130	Strada da San Giovanni in Fiore a Cariati (Cosenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 8).	70,000 »
131	Strada da Cuccaro a Sanza sulla nazionale di Val d'Agri (Salerno) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 10).	112,000 »
132	Strada da Petrella per Palata alla ferrovia (Campobasso) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 13).	120,000 »
133	Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone, per Forlì, Roccasicura e Cerro (Campobasso) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 15).	300,000 »
134	Strada da un punto della nazionale Appulo-Lucana sotto Albano, per Trivigno, alla provinciale di 1 ^a serie Brienza-Montemurro sotto Marsiconuovo (Potenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 21).	101,000 »
135	Strada dalla traversa di Plati a Bagaladi (Reggio Calabria) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 22).	163,000 »
136	Strada da Mormanno per Papisidero a Scalea (Cosenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 28).	48,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	1,394,000 »

	<i>Riporto</i>	1,394,000 »
137	Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Cosenza) . (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 29).	<i>per memoria</i>
138	Strada da Opi per Forca d'Acero a San Donato (Aquila) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 46).	63,000 »
139	Strada da Santa Lucia nel Cicolano per la Valle del Salto a Rieti, e diramazione da Santa Lucia nei Prati di Castiglione, la Sella di Acquafredda-Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo alla nazionale Aquila-Teramo (Aquila) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 48).	<i>per memoria</i>
140	Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Messina) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 53).	75,000 »
141	Strada da Sant'Agata all'incontro della nazionale Termini-Taormina (Messina) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 54).	200,000 »
142	Strada da Rotonda per Viggianello alla nazionale del Sinni presso Favale (Potenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 55).	<i>per memoria</i>
143	Strada da Sarsina per la valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano (Arezzo) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 23).	88,000 »
144	Strada dal ponte Morgia Schiavoni sulla Frentana nei tenimenti di Castellino e Ripa Bottoni alla nazionale Sannitica presso Centocelle (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 71).	<i>per memoria</i>
145	Strada dalla provinciale Garibaldi al Piano di Salcito nei pressi di Lucito, Castel Bottaccio e Lupara a Larino, e per Ururi al confine della Capitanata verso Serracapriola, colle diramazioni per Mon- tagano, per Guardialfiera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 73).	<i>per memoria</i>
146	Diramazione della strada provinciale 73 per Bagnoli, Civitanova del Sannio alla strada provinciale Aquilonia nei pressi di Pescolanciano (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 74).	<i>per memoria</i>
147	Strada dal ponte dei 25 archi sul Volturno per Monteroduni, Longano alla nazionale del Pentri (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 75).	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i>	1,815,000 »

LEGISLATURA XX — 1^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GIUGNO 1897

	<i>Riporto</i>	1,815,000 »
148	Strada dalla provinciale Cerrosecco in Bonefro per Santa Croce di Magliano alla Capitanata (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 79).	<i>per memoria</i>
149	Completamento della strada di comunicazione diretta, fra i circondari di Frosinone e Gaeta, pei tenimenti di Vallecorsa e Lenola (Caserta) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 81).	<i>per memoria</i>
150	Strada da Cosenza per Aprigliano ed Acqua del Prete alla provinciale Coraci e nazionale Silana presso Acqua del Corvo, con diramazione da Aprigliano a Pian del Lago (Cosenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 111).	<i>per memoria</i>
151	Strada dalla Marina di Fuscaldo alla nazionale delle Calabrie per la stazione e la strada provinciale costruita per Bisignano (Cosenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 112).	<i>per memoria</i>
152	Strada litoranea Tirrena da Sapri al confine di Catanzaro (Cosenza) . (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 118).	<i>per memoria</i>
153	Strada dalla stazione di Cammarata a Santo Stefano Quisquina (Girgenti) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 147).	<i>per memoria</i>
154	Prolungamento della strada Brienza-Montemurro fino all'incontro della Potenza-Sant'Arcangelo verso Armento (Potenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 214).	100,000 »
155	Linea litoranea fra la Marina di Castellabate e quella di Casalicchio (Salerno) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 226).	<i>per memoria</i>
156	Sussidio dello Stato per le strade di 3 ^a serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521	<i>per memoria</i>
157	Concorso dello Stato per le strade provinciali di 1 ^a e 2 ^a serie di cui nelle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, e per le strade di cui nell' Elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle provincie direttamente	2,000,000 »
158	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 II) e 9 luglio 1883, n. 1506	447,000 »
159	Casuali per lavori stradali di cui nella legge 23 luglio 1881, n. 333 (Elenco III)	310,000 »
160	Assegni fissi mensili al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888	20,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	4,692,000 »

	<i>Riporto</i>	4,692,000
161	Indennità di trasferte al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888	99,000 »
162	Assegni mensili al personale straordinario addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888	77,000 »
163	Indennità di trasferte, competenze diverse variabili e sussidi al personale straordinario addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888	21,000 »
		4,889,000 »
164	Spese di stampa ed eventuali per le relazioni sui servizi stradali	2,000 »
	<i>Sussidi per le strade comunali obbligatorie.</i>	
165	Sussidi ai comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613 e 12 giugno 1892, n. 267 e 19 luglio 1894, n. 338	1,450,300 »
166	Indennità di trasferte e competenze diverse variabili al personale straordinario addetto al servizio delle strade comunali obbligatorie	2,000 »
167	Spese di stampa ed eventuali per il servizio delle strade comunali obbligatorie	1,500 »
168	Retribuzione mensile al personale straordinario addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie	46,200 »
		1,500,000 »
	<i>Acque.</i>	
	<i>Sistemazione dei principali fiumi veneti (Legge 24 luglio 1887, n. 4805). Completamento delle sistemazioni dei fiumi: Reno ed influenti, Gorzone, Brenta, Bacchiglione, Aterno e Sagittario (Legge 6 agosto 1893, n. 455, e sistemazione del fiume Tevere (Legge 2 luglio 1890, n. 6936) (Spese ripartite).</i>	
169	Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria dopo i disastri causati dalle piene del 1882 (Legge 24 luglio 1887, n. 4805) (Spesa ripartita)	490,000 »
170	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	10,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	500,000 »

LEGISLATURA XX — 1^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNA^a DEL 22 GIUGNO 1897

	<i>Riporto</i>	500,000 »
171	Completamento della sistemazione del fiume Reno e suoi influenti indicato al numero 1 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455 (Spesa ripartita)	810,000 »
172	Completamento della sistemazione dei fiumi Gorzone, Brenta e Bacchiglione indicato al n. 2 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455 (Spesa ripartita)	250,00 »
173	Completamento della sistemazione dei fiumi Aterno e Sagittario indicato al n. 3 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455 (Spesa ripartita)	100,000 »
174	Personale addetto ai lavori di completamento delle sistemazioni dei fiumi: Reno e suoi influenti, Gorzone, Brenta e Bacchiglione, Aterno e Sagittario, indicati ai numeri 1, 2 e 3 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455 - Assegni, trasferte e competenze diverse al personale ordinario e straordinario del Genio civile	40,000 »
175	Quota a carico dello Stato nella spesa pei lavori di sistemazione del Tevere (Legge 2 luglio 1890, n. 6936) (Spesa ripartita)	400,000 »
176	Personale addetto ai lavori di sistemazione del Tevere dipendenti dalla legge 2 luglio 1890, n. 6936 - Assegni, trasferte e competenze diverse al personale ordinario e straordinario del genio civile	37,500 »
177	Lavori di completamento di nuovo indirizzo delle acque del Lamone nel recinto settentrionale della cassa di bonifica omonima	440,000 »
178	Personale addetto ai lavori di completamento di nuovo indirizzo delle acque del Lamone. Assegni, trasferte e competenze diverse al personale ordinario e straordinario del Genio civile	10,000 »
		2,587,500 »
	<i>Spese comuni ad acque e strade.</i>	
179	Concorsi e sussidi ad opere stradali ed idrauliche provinciali, comunali e consortili distrutte o danneggiate dalle piene dell'autunno 1889 (legge 20 luglio 1890, n. 7018 e legge 30 dicembre 1892, n. 734 (Spesa ripartita)	<i>per memoria</i>
	<i>Bonifiche.</i>	
	<i>Bonificazioni dipendenti da antichi editti.</i>	
180	Lago di Bientina	41,000 »
181	Stagni di Vada e Collemezzano	6,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	47,000 »

LEGISLATURA XX — I^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GIUGNO 1897

		<i>Riparto</i>	47,000 »
182	Bacino inferiore del Volturno e Bagnoli		780,000 »
183	Paludi di Napoli, Volla e contorni		73,000 »
184	Torrenti di Somma e Vesuvio		120,000 »
185	Torrente di Nola		100,000 »
186	Regi Lagni		80,000 »
187	Bacino Nocerino		100,000 »
188	Agro Sarnese		100,000 »
189	Bacino del Sele		110,000 »
190	Vallo di Diano		100,000 »
191	Piana di Fondi a Monte San Biagio		100,000 »
192	Lago Salpi		110,000 »
193	Salina e Salinella di San Giorgio sotto Taranto		8,600 »
194	Agro Brindisino		4,000 »
195	Bonificazioni Pontine - Concorso dello Stato al quarto della spesa		30,000 »
196	Bonificamento delle valli grandi veronesi ed ostigliesi - Concorso dello Stato al decimo della spesa		500 »
	<i>Nuovi lavori di bonificazioni - Leggi 23 luglio 1881, n. 333, 30 dicembre 1888, n. 5879 e 30 dicembre 1892, n. 734 (Spese ripartite).</i>		
197	Maremma Toscane		400,000 »
198	Bientina		400,000 »
199	Burana		160,300 »

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Desidererei dalla cortesia del signor ministro alcune informazioni su questo capitolo 199 « Bonifica di Burana ».

Nel progetto che ci sta davanti è iscritta a questo capitolo la somma di L. 160,300, e poi al capitolo 214 per « Concorso dello Stato alle opere di bonifica ecc. » L. 522,000.

Ora nello stato di previsione 1894-95 erano iscritte per quest'opera L. 300,000; nel 1895-96 e 1896-97 non era iscritta alcuna somma, e nello stato di previsione del 1895-96 si diceva che non s'inscriveva nessuna cifra ritenendosi sufficiente il fondo residuo di 1,500,000 per compiere i lavori, a termini della convenzione approvata colla legge 30 dicembre 1892.

Il Senato forse ricorderà quand'è stata approvata quella convenzione, e si ricorderà pure che doveva esser formato un consorzio, il quale,

tra le altre condizioni, aveva quella di dover versare nelle casse dello Stato 4,000,000 in determinato tempo. Vedendo adesso che dopo due anni la cifra ritorna in bilancio, chiedo all'onorevole ministro di volere dare informazioni intorno a questi lavori, perchè il consorzio non credo abbia mai esistito e perchè si suppone che i lavori non siano fatti secondo la legge del 1892.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. A me pare che la faccenda sia in questi termini: il Consorzio ha assunto una parte dei lavori; l'altra parte rimase a carico dello Stato.

Per i lavori a carico dello Stato abbiamo disponibile un milione e 400 mila lire, che si ritenevano sufficienti, ma che in seguito anche a vertenze sorte con le imprese, occorrerà, per giungere al compimento dei lavori, aumentare di 160 mila lire.

La dichiarazione fatta nel bilancio 1894 era pure vera, perchè allora si riteneva infatti che il residuo disponibile, il quale era molto considerevole, potesse bastare; invece, ripeto, secondo i più recenti conti dell'amministrazione, mancano ancora 160 mila lire, che sono quelle che io stanziò con questo bilancio.

Di queste opere, se vuole l'onorevole relatore, posso dare anche il dettaglio.

Per il derivativo delle acque alte Modenesi i lavori sono quasi ultimati: la costruzione dei due tronchi del canale emissario, da Bondeno a Ferrara e da Ferrara a Valpigliara formano oggetto di due appalti, concessi, il primo, all'impresa Pianucci, e il secondo, alla Società Veneta.

L'appalto Pianucci ha dovuto essere risolto in seguito a contestazioni sorte coll'Impresa; abbiamo vinto la causa, rescisso il contratto, e adesso si deve fare un nuovo appalto.

Colla Società Veneta ci sono divergenze, ma finora non si può dire che il lavoro non venga eseguito; si procede, sebbene lentamente.

Quanto al Consorzio, noi, esso esiste e funziona. Solamente si è trovato dinanzi a difficoltà finanziarie non indifferenti, e che io spero possa superare con un po' di pazienza da parte dello Stato, e con qualche agevolazione di credito che ha saputo procurarsi: credo infine

che, se non nei termini stabiliti, che sono anzi già scaduti, con un ritardo però non eccessivo, possa compiere il compito suo.

I lavori che fa il consorzio e quelli che fa lo Stato sono distinti. Le 160 mila lire del capitolo 199 sono destinate, come dissi, a completare l'opera a carico dello Stato. Il capitolo 214 è quello destinato a pagare invece il concorso annuo f. s. dello Stato nelle spese del Consorzio, ed è con la somma ivi stanziata che si provvede praticamente al rimborso delle somme dovute dal Consorzio al Tesoro secondo la convenzione del 1892. Queste annualità infatti, per ora, e sino ad estinzione del residuo debito del Consorzio, sono trattenute dal Tesoro a rimborso del suo credito di 4 milioni.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Il desiderio da me espresso e da altri colleghi, deriva dal fatto che io fui il relatore della legge per quel consorzio, e desideravo sapere qualche cosa sulla sua costituzione e sulla sua vitalità.

Mi duole che il ministro, a questo riguardo non mi saprà forse dare una risposta molto precisa.

Io ricordo che il Consorzio doveva versare 4,000,000 allo Stato, e non credo che siano stati versati, o almeno ne deve essere stata versata una piccola parte.

Su questo punto mi pare che il ministro non possa avere presentati i fatti per potermi dare una risposta categorica.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Non posso dirle a memoria quante annualità il Consorzio di Burana abbia versate.

Posso assicurare però il senatore Brioschi che il Consorzio esiste, ma forse non funziona con la desiderata efficacia per compiere nel tempo prefisso le opere di bonifica.

Il Consorzio deve pagare quattro milioni allo Stato, per lavori fatti dal medesimo.

Questi quattro milioni li avrebbe dovuti pagare in quattro rate dal 1° maggio 1893 al 1° giugno 1894. Viceversa pagò intera la prima rata, e parte della seconda.

Le rimanenti rate rimasero in mora e ven-

gono estinte come dissi testè; ma questo riguarda del resto non tanto me, quanto il mio collega del Tesoro.

Lo Stato, dal canto suo, deve al Consorzio un'annualità di 522,000 lire per trent'anni, a titolo di contributo nelle spese delle opere assunte dal Consorzio.

Questa annualità, che trae origine dalla convenzione del novembre 1892, è stata pagata una volta sola, quella cioè scaduta durante l'esercizio 1895-96; le successive annualità, che sono pure venute a scadenza, furono trattate per non essersi compiuto il quantitativo stabilito dei lavori; ad ogni modo saranno girate al Tesoro a scomputo del suo credito.

Io non so dire ora a che punto siano i lavori, e quando saranno compiuti. Quello che io posso assicurare si è che il Consorzio esiste e funziona; forse non con quella efficacia e rapidità che si potrebbe desiderare, ma funziona. Tanto che da una parte noi staniamo l'annualità che dobbiamo al Consorzio per nostro contributo nelle opere a suo carico, e dall'altra parte, mediante ritenuta della stessa annualità rimborsiamo via via il Tesoro del suo credito di quattro milioni verso il Consorzio.

Senatore SARACCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore SARACCO. Le cose dette dall'onorevole ministro sono perfettamente vere, ma nei particolari nè egli, nè io, siamo forse in grado di dare spiegazioni precise.

Il fatto è che questi 4 milioni dovevano essere versati subito, e invece, se ben ricordo, non fu versato che un milione, che il Consorzio si è procurato a mutuo dalla Cassa depositi e prestiti. Per la qual cosa il Tesoro trattiene presso di sè l'annualità delle 522,000 lire in acconto del rimanente suo credito, e poi ancora, per ciò che ne credo, onde garantire la Cassa depositi e prestiti, che è una dipendenza dello Stato. Quindi è che a questo modo i 4 milioni presto o tardi entreranno nelle casse dello Stato.

Ma vi è un fatto, che ai miei occhi è molto grave, ed è che venne posta in dubbio l'esistenza legale del Consorzio. La questione venne posta avanti alla IV Sezione del Consiglio di Stato, e non so in quali termini sia stato deciso, se le persone elette a rappresentare gli enti consorziati per la costituzione del consor-

zio stesso avessero, oppur no, le facoltà necessarie per curarne gl'interessi.

Quello poi che è ancora più grave sta in ciò, che il consorzio cominciò a funzionare e funziona allegramente senza denaro.

Ebbe un milione a prestito dalla Cassa di risparmio di Modena, che doveva essere versato a misura che i lavori progredivano e non altrimenti. Forse trovò modo di creare altri debiti, ciò che io non so.

Ma il milione era poca cosa in confronto degli impegni assunti per le costruzioni, e davanti l'obbligo formale di pagare allo Stato la rimanente parte dei 4 milioni posti a base del contratto. Ma il consorzio non si smarrì dell'animo. Con un coraggio proprio soltanto di quelli i quali hanno poco da spendere, con un coraggio, se più vi piace, esemplare, diede in appalto la costruzione di gran parte delle opere che stanno a suo carico, a condizioni di nuovo genere. La stipulazione più degna di nota fu questa, che invece di regolare i pagamenti secondo l'andamento dei lavori, si convenne che di volta in volta si dovesse liquidare il credito del costruttore, sopra del quale decorrono gli interessi che man mano si convertiranno in capitale, rinviando così ad opera finita, non solo la sistemazione, ma eziandio la parte più soda, che consiste nei pagamenti dei lavori.

Frattanto il Consorzio si trovò involto in molte questioni che torna inutile ricordare, le quali chiamarono l'attenzione di quell'eccellente funzionario che allora era a capo della provincia di Modena, il Cavassola che cito proprio a segno di onore, talchè ne fece il soggetto dei suoi studi, che lo indussero a presentare proposte concrete al Governo, per giungere ad una soluzione definitiva. Nel parer suo si poteva forse adottare il partito di rompere la convenzione e restituire allo Stato la sua libertà d'azione. L'egregio uomo additava questa combinazione, come la soluzione più pronta ed utile per lo Stato, ma facilmente si comprende che il fine principale a cui miravano le sue proposte era quello di chiamare l'attenzione del Governo sui pericoli e sui danni che potevano derivare dalla continuazione di uno stato di cose che potrebbe condurre a conseguenze disastrose.

Può lo Stato rimanere indifferente, anzi estraneo a tutto ciò che avviene, mentre ha

speso del suo più di dieci milioni per la bonifica di Burana? O non deve piuttosto occuparsi seriamente del modo col quale funziona il Consorzio, in relazione ai grandi interessi che gli vennero affidati?

Questo so che il Governo non rimase sordo ai consigli dell'ottimo prefetto. Da una parte fu sollecitato il Consorzio a far conoscere le sue risorse, per sapere se e come intendesse far fronte agli impegni presi; dall'altra fu avvertito, che non si dovesse cullare nella speranza che lo Stato assumesse sopra di sé gli obblighi assunti verso l'appaltatore delle opere deliberate dal Consorzio. Forse si sarebbe potuto procedere più direttamente, ma un'intimazione od un semplice atto di diffidamento a mano dell'appaltatore avrebbe potuto creare difficoltà e pericoli abbastanza gravi, quello particolarmente della sospensione dei lavori.

A quel tempo molte centinaia di operai erano impiegati nei lavori, e mentre questi si lamentavano della tenuità dei salari, si andava a rischio di creare una grande agitazione, volta che l'intromissione del Governo avesse dato luogo, o pretesto ad una sospensione dei lavori.

Non so adesso, come la pensi il Governo. Se questo si dovesse considerare solamente come un privato, ci sarebbe poco a dire. Se l'aggiustino quelli a cui spetta. Ma se guardiamo la cosa sotto un punto di vista più elevato, la cosa domanda di essere presa nella più seria considerazione.

Come ho già detto, la bonifica di Burana costituisce un'opera di grande interesse pubblico, affidata in parte ad un Consorzio che non ha mezzi sufficienti, anzi non ne ha fuori dei contributi che percepisce annualmente in tenue misura dai proprietari dei terreni bonificati e da bonificare; e però par giusto e doveroso che il Governo si abbia ad occupare di questa faccenda. L'impresario è un ricco industriale, che può aspettare il pagamento; e può anche essere che giuochi una carta, ritenendo che qualcuno vi abbia da essere che pagherà. Ma lo Stato deve pure premunirsi e prendere in tempo le sue precauzioni.

Non so se in questo intervallo il Consorzio abbia ottenuto d'altronde del danaro e forse ci sarà riuscito, come auguro che sia. Certo, l'abilità e lo zelo di questi amministratori sono

straordinari, poichè sono riusciti senza mezzi propri ad assicurare la costruzione dei lavori posti a carico del Consorzio.

Anzi è possibile che riescano a finire i lavori, prima che lo Stato abbia ultimato la parte rimasta a suo carico. Vedete cosa vuol dire non aver quattrini a questo mondo! Qualche volta si riesce anche meglio a vincere le difficoltà di una situazione che per altri sarebbe forse insuperabile.

Ma prima di chiudere con queste poche parole, debbo dire, per la verità dei fatti, che il Consorzio si era costituito, sulla fede di un contratto con Case inglesi, le quali si erano obbligate a fornire una dozzina di milioni, se ben ricordo, quanti si credevano necessari per cominciare ed ultimare i lavori, ed assolvere ad un tempo tutti gli impegni assunti dal Consorzio.

Queste promesse vennero a mancare interamente. Perciò il Consorzio si è trovato davanti al dilemma di abbandonare la convenzione col Governo, o camminare un po' alla ventura. Io non sono chiamato a giudicare se abbia fatto bene o male, preferendo il secondo partito. Cosa fatta capo ha, deve aver pensato, ma è venuta, anche per lo Stato, l'ora di pensare ai fatti suoi.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Ciò che ha detto l'onor. senatore Saracco mi pare perfettamente esatto.

Io non era entrato in questi dettagli perchè mi era parso che non fosse il caso di trattare la questione troppo minutamente.

Senatore SARACCO. Mi dorrebbe di aver parlato di cose inutili, ma io non la penso così.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Io stimavo che un certo riserbo mi fosse imposto, perchè, come ella ben sa, nella questione è coinvolto l'interesse dello Stato. Ma poichè l'onorevole Saracco ne ha parlato, ne dirò qualche cosa anch'io.

Comincerò col dire che non credo possa verificarsi l'eventualità accennata dall'onor. Saracco, che i lavori del Consorzio possano essere compiuti prima dei lavori dello Stato. In ogni modo, per quanto dipende dall'Ammini-

strazione, cercherò di evitarè questo pericolo che potrebbe dar luogo ad inconvenienti.

Il Consorzio fu costituito con decreto reale, e fu legalizzato poi dalla legge del dicembre 1892 che approvò la convenzione. Relativamente quindi alla costituzione del Consorzio, ogni questione di diritto, allo stato attuale delle cose, mi sembra inopportuna.

Il prefetto di Modena, l'antico prefetto, commendator Cavasola, attualmente prefetto a Napoli, ebbe occasione di esporre anche a me molte considerazioni (che credo avesse fatte appunto per iscritto e forse anche oralmente all'onor. senatore Saracco), la conclusione delle quali era che fosse conveniente modificare o sciogliere la convenzione, e far riassumere allo Stato il compimento dei lavori.

Modificandola convenzione, secondo alcuni criteri che egli additava, diceva il Cavasola, si realizzava anche una notevole economia, ma, occorreva una somma disponibile di una mezza dozzina di milioni. Ora, il senatore Saracco, a buon conto, pur riconoscendo la bontà dell'argomentazione del prefetto Cavasola, non è entrato in questa via, e non ci sono entrato nemmeno io, sia per i 6 milioni che sarebbero occorsi, sia perchè occorreva la rescissione della Convenzione, sia infine perchè sarebbe stato necessario, di rescindere anche l'appalto fatto dal Consorzio coll'Impresa.

Ora può anche darsi che la modificazione o la rescissione della convenzione riuscissero vantaggiose agli enti interessati, ma è certo che se l'amministrazione avesse presa una simile iniziativa sarebbero subito state accampate pretese molto complesse e molto gravi.

Pure io non avrei rifuggito anche dall'assumere una simile responsabilità, se partecipassi al timore del senatore Saracco, che cioè un giorno l'Impresa possa rivolgersi allo Stato e dire: il consorzio non mi paga, pagatemi voi. Non nutro questo timore, perchè in base alla convenzione col Consorzio lo Stato paga a lavoro compiuto e paga una somma fissa annuale.

Noi attualmente queste annualità le stanziamo; e, come dissi, le tratteniamo e non le paghiamo, perchè i lavori non procedono colla pattuita sollecitudine: in seguito, quando la quantità di lavori compiuti consentirà l'emissione dei mandati, le pagheremo, ma commutandole in pagamento al Tesoro dello Stato fino

ad estinzione del credito di quattro milioni, che il Tesoro stesso, salvo una minor parte che fu saldata, vanta verso il Consorzio.

Il pericolo a cui allude il senatore Saracco a meno che io non m'inganni, perchè confesso di essere poco versato nelle questioni di diritto, non lo so vedere. Quindi a me, tutto sommato, è parso che non convenisse rimescolare questa faccenda, prendendo una iniziativa, che poteva fare assumere allo Stato una responsabilità che nelle condizioni attuali non credo che lo Stato possa in alcun modo correr rischio di addossarsi. Ora a parte questa considerazione, e a parte quello che ho dovuto esporre per giustificare la mia linea di condotta, mi associo pienamente alla esposizione dei fatti del senatore Saracco.

Il consorzio ha intrapreso i lavori senza mezzi e li ha intrapresi ottenendo un prestito dalla Cassa depositi e prestiti, e poi facendo un appalto con un appaltatore che è in pari tempo sovventore dei fondi; ma tutto questo riguarda, ripeto, il consorzio, e l'amministrazione non vi ha che vedere. Anzi, ripeto, una delle ragioni per le quali non mi sono lasciato sedurre dalle considerazioni del prefetto Cavasola, a cui allude il senatore Saracco, fu precisamente questa, che parendomi i rapporti tra consorzio ed appaltatori abbastanza complicati, mi sembrava opportuno che l'amministrazione dovesse rimanere rigidamente sul terreno che le aveva tracciato la legge del 1892 che approvò la convenzione.

Posso errare; perchè non sono versato in questioni di diritto, ma mi è parso che il buon senso cauzionale dell'uomo di affari mi consigliasse questa condotta.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO. Una parola soltanto per dichiarare che non è sotto il punto di vista del diritto astratto che ho voluto fare questé avvertenze. Certo, lo Stato non ha contratto verun impegno verso terzi, ma non può disinteressarsi di cosa che lo riguarda come Stato e tutore del bene pubblico.

Non comprendo poi, anzi sono meravigliato che il signor ministro abbia creduto di dover giustificare l'opera sua. Egli non ne aveva alcun bisogno, poichè non mi è mai passato in mente di fargli alcuna censura nè potrebbe

LEGISLATURA XX — 1^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GIUGNO 1897

trovarla nelle mie parole. Volli avvertire, che a mio modo di vedere, c'è qualche cosa da fare per scongiurare i pericoli di una situazione difficile per l'avvenire della bonifica di Burana. Se egli non li vede, vorrà dire che mi sono ingannato.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Io non ho mai inteso di giustificare l'opera mia, parendomi che bastasse spiegare la linea di condotta che ho seguito senza che avesse bisogno di giustificazione.

Al principio di questa discussione ho evitato di entrare nella questione, che l'onorevole senatore Saracco ha creduto invece utile di discutere: io forse ho errato e l'onorevole Saracco avrà fatto benissimo.

Ma allora, mi è parso doveroso di spiegare la mia linea di condotta, e le ragioni, che determinarono l'amministrazione ad agire come ha fatto, affinché non si potesse credere che io non mi ero occupato della materia.

PRESIDENTE. Metto ai voti lo stanziamento portato dal capitolo 199.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

200	Agro Romano	232,270 »
201	Orbetello	20,000 »
202	Macchia della Tavola - Valle del Crati	200,000 »
203	Paludi Lisimélie	100,000 »
204	Paludi di Mondello	<i>per memoria</i>
205	Paludi di Policastro	15,000 »
206	Marina di Catanzaro	10,000 »
207	Lago di Acquafondata	5,000 »
208	Agro Tellesino	9,000 »
209	Valle di Cervaro e Candelaro	262,480 »
210	Sussidi e concorsi per bonifiche, giusta il n. 15 della tabella D annessa alla legge 23 luglio 1881, n. 333	65,000 »
<i>Nuove bonifiche - Leggi 25 giugno 1882, n. 869, 4 luglio 1886, n. 3962 e 6 agosto 1893, n. 463.</i>		
211	Nuove bonifiche a senso della legge 25 giugno 1882, n. 869 (serie 3 ^a)	<i>per memoria</i>
212	Padule dell'Alberese	220,000 »
213	Nuove bonifiche a senso delle leggi 4 luglio 1886 n. 3962 (serie 3 ^a) e 6 agosto 1893, n. 463	690,000 »
214	Concorso dello Stato alle opere della bonificazione interprovinciale di Burana concesse al relativo consorzio con la legge 30 dicembre 1892, n. 736 (Quarta annualità)	522,000 »

215	Studi relativi a bonifiche nuove, a senso delle leggi 25 giugno 1882, n. 869 e 4 luglio 1886, n. 3962 (serie 3 ^a)	8,000 »
<i>Spese generali per le bonifiche.</i>		
216	Spese casuali ed eventuali, sussidi a minori opere di bonifica	10,000 »
217	Personale del Genio civile e personale straordinario - Indennità fisse e di trasferta e retribuzioni	206,500 »
		5,398,600 »
Porti, spiagge, fari e fanali.		
<i>Nuovi lavori portuali autorizzati con la legge 23 luglio 1881, n. 333, serie 3^a; porto di Genova, giusta le leggi 9 luglio 1876, n. 3230, serie 2^a e 3 luglio 1884, n. 2519, serie 3^a, e porto di Lido, giusta la legge 1^o agosto 1887, n. 4838, serie 3^a (Spese ripartite colla legge 30 dicembre 1892, n. 734):</i>		
PORTI DI 1 ^a CLASSE.		
218	Porto di Genova - Ampliamento e sistemazione del porto	844,500 »

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore GADDA. Io mi sono permesso di domandare la parola sopra questo articolo, quantunque non abbia alcuna osservazione da fare alla cifra esposta in bilancio di 844,500 lire, perchè mi pare opportuno di prendere occasione per pregare il ministro a darci una qualche relazione intorno alle opere di sistemazione del porto di Genova.

Il Senato ricorderà che altra volta il ministro ci ha detto, che pure apprezzando i lavori della Commissione governativa, che aveva studiato diverse proposte per miglioramento del porto di Genova, aveva però trovato, per procedere alle pratiche dell'esecuzione, diverse difficoltà, per opposizioni locali, sia per parte di corpi morali, sia per parte di privati o interessati. Egli però soggiungeva che aveva aperto delle trattative sull'esito delle quali egli aveva buone speranze.

Siccome l'argomento è molto importante, così io sarei gratissimo all'onorevole ministro, se egli volesse dirci quale esito abbiano avuto quelle trattative.

Io credo che il Senato sentirà il dovere di far rilevare l'interesse che egli porta a tutto quanto si riferisce alla sistemazione del porto di Genova. Si tratta di lavori per migliorare un esercizio che è uno fra i principali interessi dell'intero commercio italiano.

E giacchè chiamo l'attenzione del Senato intorno al porto di Genova, io vorrei aggiungere un'altra parola per un lavoro che veramente non si riferisce a questo capitolo, ma di cui mi permetto parlarne ora, per non riprendere la parola un'altra volta.

Io vorrei pregare l'onorevole ministro a dirci che cosa abbia disposto, o che cosa intenda disporre, intorno ai miglioramenti delle stazioni di Milano, onde metterle in grado di corrispon-

dere bene e colla dovuta sollecitudine al movimento del porto di Genova.

Tutti noi sappiamo che il servizio delle ferrovie in alcune stazioni, e principalmente nella stazione di Genova e nelle stazioni di Milano, forma proprio un tutto, un insieme col movimento commerciale del porto di Genova, per cui è in questo momento in cui parlando di quel porto mi permetto di aggiungere questa discreta preghiera relativa alle stazioni ferroviarie che vi hanno relazione.

Io spero che il Senato mi perdonerà se io l'ho un momento intrattenuto, perchè mi è parso che sia proprio opportuno che il Senato non lasci sfuggire occasione per far rilevare l'interessamento che esso porta al miglioramento ed alla sistemazione del porto di Genova e delle ferrovie che servendo il commercio sono elemento principalissimo della prosperità nazionale.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Riguardo al porto e alla stazione di Genova sono lieto di dire al senatore Gadda, che le pratiche che io aveva avviate col municipio di Genova e cogli altri enti morali interessati, sono giunte a buon fine. Oggi, se troverò tempo più tardi, o domani, presenterò alla Camera il relativo progetto di legge; spero che la Camera l'accoglierà, e verrà poi al Senato. Allora avremo campo di discutere in merito. Mi consenta quindi l'onore Gadda di risparmiare al Senato, oggi, la noia di un'esposizione delle basi del progetto di legge, che fra due o tre giorni diverrà pubblico.

Quanto alla stazione di Milano, l'onorevole senatore Gadda conosce già il concetto direttivo a cui ho ispirata la mia condotta.

A me è parso, che prima di costruire nuove stazioni, o ingrandire quasi *ex novo* la stazione di Porta Romana, si dovesse esaminare se perfezionamenti notevoli introdotti nelle stazioni attuali non bastassero per sopperire alle esigenze presenti del traffico, ed a quelle di un periodo di tempo prossimo, per esempio, di otto o dieci anni.

Gli studi fatti in questo senso hanno condotto ad un risultato affermativo. In conse-

guenza si è stabilito di eseguire i seguenti lavori.

Quanto prima, cioè uno di questi giorni, si arriverà finalmente al compimento di quei binari al nord della stazione centrale, che si sarebbero dovuti finire fino dallo scorso autunno.

Su questi binari transiteranno i treni merci, evitando il passaggio sotto la tettoia della stazione centrale, e transiteranno altresì i treni continuativi, che da levante vanno ad occidente o viceversa. Così il movimento dei treni nello interno della stazione centrale riuscirà molto meno affollato.

Su questi binari a nord della stazione si farà anche il servizio locale, e cioè il servizio per Lecco, per Bergamo, ecc.; perciò occorre provvedere ad un marciapiedi, a una pensilina, ecc., che importeranno una spesa di cinquantamila lire circa: i relativi progetti sono già stati approvati, anzi credo che i lavori siano già in corso di esecuzione.

L'onorevole Gadda sa che fino da quest'autunno si era deciso di costruire un piccolo edificio per la spesa prevista di sessantacinquemila lire, da aggiungersi al servizio della grande velocità alla stazione centrale.

Questo edificio potrà essere rapidamente eseguito. Ma siamo in seguito entrati nell'idea di completare tutto l'impianto della grande velocità alla stazione centrale, in modo da renderlo sufficiente per tutto lo sviluppo presumibile nel periodo di un decennio. Il relativo progetto, che importerà quattrocento e tante mila lire di spesa, è in esame al Comitato superiore delle ferrovie; ed anzi credo che sia stato approvato ieri o avantieri.

Non potrà essere messo in esecuzione subito perchè bisogna intendersi col municipio per il caso egli voglia farne dei sottopassaggi per le due vie Lazzaretto e Settala. Credo che col municipio ci si intenderà presto, e che l'opera potrà essere intrapresa nel secondo semestre del 1897. Con ciò la stazione centrale, quanto al servizio della grande velocità, sarà in grado di far fronte sicuramente allo sviluppo massimo che potrà verificarsi nel prossimo decennio. Per la sistemazione della stazione centrale restava a decidersi la questione dei sottopassaggi o delle passerelle, per far sì che i passeggeri possano accostarsi e allontanarsi dai treni, evitando di traversare i binari.

Si erano prima progettate le passarelle; poi queste non piacquero alle persone del luogo che avevano veste per dare il loro avviso e allora si studiarono i sottopassaggi. Questi sottopassaggi sarebbero riusciti dei corridoi di tre metri soli di larghezza, e parvero poco pratici. Si fecero altri studi, e si concluse di fare un grande sottopassaggio per lo sfogo dei viaggiatori in arrivo, di quelle grandi colonne di gente, che ora attraversano nei giorni festivi la stazione ad ogni treno che giunge con pericolo non lieve delle persone. Il progetto relativo a questo sottopassaggio è stato in massima approvato, e credo che ne potrà essere intrapresa la costruzione fra qualche settimana.

Oramai per la stazione centrale si può dire che l'opera mia è compiuta: spetta ora alla Società di fare i lavori. Dalla stazione centrale passando a quella del Sempione, si è deciso di ampliarla notevolmente.

Finora, è stata, si può dire, quasi unicamente stazione di smistamento; adesso verrà adibita anche al servizio merci a piccola velocità su vastissima scala. Contemporaneamente però saranno anche migliorate le sue condizioni come stazione di smistamento. Data la lunghezza attuale dei binari che formano il ventaglio i treni lunghi non possono essere smistati in una volta sola. Volendosi conseguire che lo smistamento si possa fare senza uopo di scindere i treni per lunghi che siano, bisogna rimaneggiare tutti questi binari.

I progetti per questi lavori di Porta Sempione sono già stati approvati dal comitato superiore ferroviario; anche qui, il compito dell'amministrazione è oramai quasi finito. Ora tocca alla Società di eseguire i lavori, che costeranno dalle L. 900,000 al milione.

Sistemata la stazione centrale, riformata quella del Sempione, le stazioni di Milano, a detta di tutte le persone competenti, saranno in condizioni, ripeto, di far fronte non solo al traffico attuale, ma anche al traffico maggiore che potrà verificarsi in un periodo di 8 o 9 anni, certo fino al termine delle convenzioni colle Società.

Quindi potremo studiare con calma quale sarà in avvenire la opportuna definitiva sistemazione delle stazioni di Milano, colla certezza che le spese eventuali effettivamente risponderanno alle esigenze del traffico milanese e non a particolari interessi di ciascuna Società.

Il Governo, ripeto, potrà fare questo studio con la massima calma, e prendendo per base soltanto l'interesse del traffico di Milano; non avrà d'uopo neppure d'interpellare le due Società esercenti, perchè una ulteriore sistemazione se sarà necessaria, sarà fatta oltre l'epoca termine del contratto.

Così saranno eliminate anche tutte le questioni di diritto, che l'onorevole Gadda sa che si sollevavano dalle due Società, l'una contro l'altra, secondo che si preferiva oggi l'una o l'altra sistemazione.

Questa è la linea di condotta che ho seguito.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO. La stessa domanda rivolta testè al signor ministro dei lavori pubblici dal mio amico Gadda, volevo farla anch'io per debito di onore, per giusti riguardi verso l'onorevole Gadda, e verso tutti i membri della Commissione che egli ha con tanto amore presieduto. Avrei particolarmente desiderato come desidero sapere quali siano gl'intendimenti dell'onor. ministro circa le opere che si devono eseguire attorno il porto di Genova. Egli ha detto che presenterà un progetto di legge sulla materia, e noi lo esamineremo con grande amore, perchè non posso dubitare che siasi seriamente occupato delle condizioni di quel porto, che ripetendo e facendo sua una mia frase, rappresenta agli occhi suoi uno dei polmoni principali della nostra vita economica. La quale frase è sommamente giusta, per la ragione eziandio che la floridezza del porto di Genova interessa in alto grado il patrimonio dello Stato, nel riguardo specialmente delle nostre ferrovie, le quali tanto varranno, quanto più il porto di Genova sarà posto in grado di attrarre sopra di esse una viva corrente commerciale. Io per verità avrei sommamente desiderato, ed ho sperato un istante che l'onor. ministro dei lavori pubblici volesse, come altra volta aveva lasciato credere, coltivato il concetto molto abilmente svolto dalla Commissione presieduta dall'onor. Gadda, sulla traccia segnata dai ministri precedenti. Il concetto aveva ed ha, nel parer mio e degli uomini più competenti, una importanza che va al di là di una questione locale, poichè doveva e dovrebbe servire di norma per fissare i limiti dell'azione dello Stato

in tutta quanta la materia portuale del Regno, accogliendo la massima che i grandi porti debbano, in quanto è possibile, vivere di vita propria, per mezzo principalmente di tasse speciali, come avviene in moltissimi altri paesi.

Questa materia venne posta allo studio da uno dei ministri precedenti, il Genala, e fu sottoposta all'esame di apposita Commissione, la quale si era tanto più determinata a cercare una soluzione che non dovesse pesare sulle finanze dello Stato, dietro la dichiarazione esplicita del Governo, che lo Stato non sarebbe stato nè allora, nè poi, per assai tempo in grado di disporre di somme rilevanti per migliorare le condizioni del porto di Genova. Questa doveva essere la ragione impellente, se lo scopo per cui la Commissione era stata eletta si voleva realmente conseguire. Ma con ciò s'intendeva altresì di stabilire un principio che servisse di norma per il mantenimento ed il miglioramento degli altri porti maggiori del Regno, che portano in loro stessi le condizioni di una vita propria e indipendente. Quanto ai porti minori che sono tanti, dovrebbero essere abbandonati al loro destino, senza che lo Stato, come oggi avviene, si veda chiamato tutti i giorni a sostenere gravi spese in opere che sono tutto al più di interesse locale.

Ora questa materia, amo ripeterlo, fu studiata con grande amore dalla Commissione, anzidetta, la quale presentò al Ministero una serie di proposte, che le accolse e le fece sue; poi le comunicò al Consiglio di Stato, perchè vedesse di tradurle in articoli di legge da presentare alle deliberazioni del Parlamento. Tale invero deve essere uno degli uffici demandati al Consiglio di Stato, di preparare i progetti di legge in base ai concetti, ed alle linee principali segnate dal Governo; e così avvenne, che in breve il Consiglio di Stato consegnò al Ministero dei lavori pubblici uno schema egregiamente elaborato, per mano, se non erro, di un funzionario molto stimato dall'onor. Prinetti. Il progetto trovò il plauso dell'onor. Perazzi, che si affrettò a presentarlo alla Camera dei deputati, ed io mi era lusingato di vederlo accolto e sostenuto dall'Amministrazione di cui faceva parte il compianto Perazzi, avvegnachè alle sorti del porto di Genova non si deve pensare soltanto per l'oggi, ma per un tempo alquanto più lontano, di due decenni almeno, il

secondo mandato, conferito alla Commissione governativa. La quale proponeva una spesa di 50 milioni, in un decennio, onde porre Genova in condizione di lottare vittoriosamente con Marsiglia ed altri porti esteri, in questa battaglia per la vita che noi pure siamo chiamati a sostenere. Che se i nostri porti, e specialmente quello di Genova, si troveranno in condizioni d' inferiorità rispetto agli altri, è vano sperare che si possa sostenere la concorrenza coi porti stranieri, che offrono al commercio quelle agevolezze che fanno difetto in casa nostra.

Questo era il concetto dal quale noi ci eravamo mossi, e me lo creda l'onorevole ministro, noi ci abbiamo messo tutte le forze dell'ingegno di cui eravamo capaci, per venire ad una conclusione che ci veniva ispirata dal desiderio del bene.

Per ora non aggiungo altro, poichè sarebbe intempestiva qualunque discussione in proposito. Però mi sia lecito esprimere la speranza che tanto lavoro non vada perduto. Se tanta attività rivolta a fine così alto dovesse cadere nel vuoto, io personalmente me ne dorrei. Intanto, sento il dovere di ringraziare il senatore Gadda ed i suoi colleghi della Commissione che per tanto tempo e con tanto zelo si sono occupati di questa importante materia, sviscerandola in tutte le parti, come ad uomini dotati di grande competenza si conveniva. Ripeto, che non intendo trattare di proposito questo argomento, ho voluto soltanto sciogliere un debito di coscienza, ed esprimere la mia riconoscenza verso i valorosi che attesero così nobilmente ed efficacemente a compiere il mandato ricevuto sotto l'amministrazione Giolitti.

Quanto alla stazione di Milano, le disposizioni alle quali si è accennato mi pare che fossero già prevedute da un pezzo, e che non si tratti d'altro che di eseguire opere, già conosciute, apprezzate, e valutate da assai tempo, almeno nelle parti sostanziali. Ma questo non sarà che un primo passo. Al di più che avvanzerà da fare Iddio provvederà.

Senatore GADDA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore GADDA. Debbo innanzi tutto ringraziare il collega Saracco delle benevoli parole che ha rivolto a me, e alla Commissione pel porto di Genova.

Effettivamente questa questione si tratterà naturalmente quando sarà presentato al Senato il progetto di legge di cui ha parlato il ministro.

Debbò poi ringraziare il ministro di quanto ha detto relativamente alla sistemazione delle stazioni di Milano in correlazione col servizio Genova.

Io confido che le disposizioni da lui volute corrisponderanno ai bisogni di quel movimento commerciale che fortunatamente va sempre aumentando.

L'apertura di un nuovo valico alpino, quello del Sempione, che abbiamo ogni ragione di credere possa presto effettuarsi, rende proprio necessario ed urgente che le nostre ferrovie ed il nostro porto del Mediterraneo si pongano in condizioni da poter rispondere ai nuovi bisogni.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Io non debbo rispondere ora lungamente, per non tediare il Senato alle considerazioni fatte dal senatore Saracco rispetto al porto di Genova.

Esse mi lasciano poca speranza che il senatore Saracco sia favorevole al progetto di legge, che io presenterò al riguardo al Parlamento. Cercherò quando verrà avanti al Senato di dimostrare che la soluzione da me proposta è pratica, intanto mi conforta che fu approvata all'unanimità dal Consiglio comunale di Genova.

Quanto alle stazioni di Milano, sono lietissimo di apprendere dal senatore Saracco, che egli pure era in quell'ordine di idee, che fu da me adottato, perchè nella scarsità della mia intelligenza mi era parso invece di vedere che l'Amministrazione dei lavori pubblici, quando io ne assunsi la gestione, fosse avviata sopra un cammino completamente diverso. Ad ogni modo sono lieto di essermi trovato d'accordo col senatore Saracco.

Senatore SARACCO. Domando la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO. Io ho parlato di disposizioni prese prima, e che oggi si stanno attuando. Che io divida le sue idee, non potrei dire.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Devò dichiarare formalmente al Senato che le disposizioni che io ho esposte rispondendo al senatore Gadda, sono frutto dell'iniziativa mia; sono disposizioni, buone o cattive che siano, che ho prese io: non ve ne era nessuna traccia nell'amministrazione dei lavori pubblici quand'io vi giunsi.

Senatore DI CAMPOREALE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore DI CAMPOREALE. Vedendo presente oltre che l'onorevole ministro dei lavori pubblici anche il ministro delle poste e telegrafi, chiedo al Senato di permettermi di richiamare l'attenzione sua sopra un servizio il quale riguarda ad un tempo l'uno e l'altro Ministero.

PRESIDENTE. È a proposito del capitolo 218?

Senatore DI CAMPOREALE. È a proposito di porti, fari e spiagge.

Nelle Convenzioni pei servizi postali e commerciali marittimi all'art. 48 del capitolato d'onere è detto:

« I concessionari sono obbligati a stabilire servizi cumulativi colle altre linee di navigazione italiane ed estere affinché i viaggiatori possano proseguire il loro viaggio senza munirsi di nuovi biglietti ed i bagagli e le merci possano essere trasportate da un punto all'altro senza bisogno di persone intermedie pei porti di transito ».

E di tutto questo finora non s'è fatto nulla.

« Pei porti ove è possibile, la prosecuzione tanto dei passeggeri che delle merci, avrà luogo mediante il raccordo della stazione marittima con quella ferroviaria ».

E finora non se ne è fatto niente.

« I concessionari dovranno con le norme preindicate attuare servizi cumulativi con le ferrovie italiane e straniere per i viaggiatori i bagagli e le merci ».

E anche qui, almeno in Italia, non si è fatto niente di tutto ciò.

« Il detto servizio cumulativo dovrà estendersi eziandio al trasporto dei viaggiatori dei bagagli e delle merci fra i piroscafi e le stazioni ferroviarie e dovrà stabilirsi con criteri da determinarsi dal Governo che li discuterà coi concessionari ».

E anche qui lettera morta.

« Salvo le nuove disposizioni che, con l'approvazione del Governo saranno stabilite d'accordo fra i concessionari e le Amministrazioni suddette, si osserveranno intanto pel detto servizio cumulativo le norme attualmente in vigore. Quando l'accordo con le altre Amministrazioni precitate non siasi effettuato nel termine di sei mesi dalla richiesta fattane dal Governo, le condizioni ed i compensi del detto servizio cumulativo verranno stabiliti col mezzo di arbitri che decideranno come amichevoli compositori ».

Sono passati quattro anni e non se ne è fatto nulla.

« I concessionari dovranno adottare tariffe speciali da approvarsi dal Governo pel trasporto dei piccoli colli di merce tanto coi propri piroscafi che in servizio cumulativo, del peso fino a 5 chilogrammi, da 5 a 10, da 10 a 20, da 20 a 30, da 30 a 40, da 40 a 50 e da 50 a 100 chilogrammi ».

E nemmeno questo, che io sappia, è stato fatto mai!

Dunque qui non solo abbiamo obblighi chiari, precisi e netti stabiliti dal capitolato d'oneri ma, per meglio garantire questi benefizi e per evitare ritardi, era prescritto che se fra sei mesi non si fosse potuto all'amichevole stabilire le norme per l'esecuzione di quanto il capitolato imponeva, le questioni sarebbero state definite da un arbitro ed amichevole compositore.

Sono passati tre o quattro anni, e di tutto questo non se ne è fatto assolutamente nulla.

Oggi ancora il viaggiatore non può spedire il suo bagaglio da Roma a Palermo, a mo' d'esempio. E lo stesso dicasi per le merci; bisogna per forza rivolgersi a spedizionieri intermediari. È curioso, ma si direbbe che nel mentre lo Stato trova modo di rompere gli indugi e di dare piena e condiscendente esecuzione ai contratti che stipula in tutto ciò che è di vantaggio o che interessa le Società concessionarie, sia poi dimentico, noncurante, indifferente quando si tratta di assicurare al pubblico i benefizi, i vantaggi a cui il pubblico stesso ha un diritto chiaro, indiscutibile e sancito dalla legge.

Mi pare evidente che il Governo, che pur ha l'obbligo di essere sollecito e geloso tutore degli interessi del pubblico, adempia a questo

suo dovere con molto minor zelo, e certo con molto minore efficacia, che non facciano le Società concessionarie, tutrici degli interessi propri.

Quindi io chiedo che il ministro dei lavori pubblici e il ministro delle poste e telegrafi vogliano adoperarsi finalmente e sul serio, perchè sia data piena e sollecita esecuzione a quanto la legge prescrive.

SINEO, *ministro delle poste e telegrafi*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SINEO, *ministro delle poste e telegrafi*. L'onorevole Di Camporeale ha fatto benissimo a richiamare l'attenzione del Governo sopra il servizio cumulativo quale è previsto dall'articolo 48 del quaderno d'oneri A, annesso alle Convenzioni marittime del 23 aprile 1893. Ma il Governo attuale non merita la censura che gli fu fatta di non mostrarsi, al paro dei precedenti, troppo sollecito nel fare eseguire queste provvide disposizioni.

Il servizio cumulativo fra gli scali principali esiste *ab antico*; ma non è attuato inquantochè nessuno ha interesse ad adottarlo, giacchè sarebbe fatto ora con le tariffe marittime anteriori al 1887 e con tariffe ferroviarie senza agevolazioni. Però vi è all'Ispettorato una Commissione che studia appunto un servizio cumulativo, come le convenzioni reclamano, e se questa Commissione non ha ancora potuto terminare il suo lavoro è perchè le mancano le basi essenziali che sono le tariffe marittime.

L'onor. Di Camporeale dirà che è a lamentarsi che dal 1893 in qua, cioè dall'epoca in cui le Convenzioni sono in vigore, non si sia ancora provveduto alle nuove tariffe.

Ma ecco come stanno le cose.

Una Commissione per le tariffe è stata nominata dall'onorevole ministro Branca nel 1892, cioè prima ancora che si approvassero le Convenzioni, in vista appunto delle medesime ed anzi perchè, se fosse stato possibile, venissero le tariffe pubblicate contemporaneamente alle convenzioni stesse.

Furono, nell'anno successivo approvate le Convenzioni prima che la Commissione avesse terminato il suo lavoro, ma il ministro Finocchiaro-Aprile avendole riconfermato l'incarico, essa potè nello stesso anno presentare le sue

tariffe le quali furono comunicate al Parlamento, come il Governo ne aveva assunto l'obbligo colle Convenzioni.

Queste tariffe furono anche comunicate alle Camere di commercio, le quali fecero delle osservazioni in seguito alle quali la Commissione portò qualche modificazione alle sue proposte, ma lasciò tre questioni insolute: quella del passaggio dei vini dalla terza alla quarta classe; quella del pagamento in oro delle merci spedite all'estero e quello della competenza delle agenzie sociali a risolvere le divergenze per le avarie. In seguito non si fece più nulla sino alla venuta al potere dell'attuale Ministero in cui l'onor. Carmine vide la necessità di richiamare in vita la dormiente Commissione. Ma erano passati alcuni anni, il presidente era morto, altri non avevano più attribuzioni per cui dovessero far parte della Commissione e l'onor. Carmine fece allora una nuova Commissione e in questa nominò presidente un funzionario del Ministero delle poste e telegrafi ed a rappresentante più propriamente del Ministero, un altro funzionario del Ministero medesimo.

Avendo la Corte dei conti trovato ostacolo alla registrazione del relativo decreto nel fatto della nomina di due funzionari della stessa amministrazione, venuta la questione dinanzi al Consiglio di Stato, esso ritenne che per disposizione di legge, un sol funzionario del Ministero delle poste e telegrafi potesse far parte della Commissione. Narro la cosa brevemente, ma l'incidente ha dato luogo ad un ampio carteggio, ad una procedura un po' lunga. In seguito a questo parere del Consiglio di Stato, al quale il ministro Carmine si uniformò, venne nominata una nuova Commissione la quale sta facendo il suo lavoro; è un lavoro abbastanza lungo e delicato in quanto che deve fare il raffronto fra la tariffa del 1887, le tariffe proposte dalla Commissione e quelle della Navigazione generale che furono adottate durante il Ministero precedente in cui il lavoro della Commissione rimase giacente. Io l'ho molto spinta a terminare il più presto possibile il suo lavoro ed ho speranza che le sue proposte vengano in tempo perchè prima delle vacanze possa darne comunicazione al Parlamento. Ed allora la Commissione che presso l'Ispettorato propose le norme del servizio cumulativo non

avrà più nessun ostacolo a subito metterlo in esecuzione.

L'onorevole Camporeale ha parlato di difficoltà mosse dalle Società ferroviarie a questo servizio cumulativo, in quanto che naturalmente le Società hanno un interesse contrario, e l'onorevole Di Camporeale ha voluto alludere specialmente al servizio cumulativo fra Roma e Palermo, che le Società adriatica e sicula non possono adottare volentieri, preferendo naturalmente che il servizio si faccia per via di terra esclusivamente; ed a questo riguardo debbo confessare che effettivamente per parte delle Società ferroviarie si erano fatte delle opposizioni, sollevate delle difficoltà, ma i delegati dell'Ispettorato come i delegati delle poste e telegrafi hanno insistito, minacciando di sottoporre la questione ad un giudizio di arbitri.

Le Società si arresero, ed io ho il piacere di annunciare all'onorevole Di Camporeale che, quanto prima, questo servizio cumulativo sarà posto in esecuzione. Anzi, proprio di questi giorni, ci è stato uno scambio di carteggio fra la Società adriatica ed il mio Ministero, appunto per l'attuazione più pronta e possibile di questo servizio che in massima è stato accolto.

Soggiungerò ancora che anche la Commissione per la Sardegna, mentre studia la diminuzione delle tariffe, dei noli, sta pure studiando il servizio cumulativo, e spera, da quanto mi è stato riferito, in seguito alle ultime insistenze, che fra dieci giorni potrà rassegnare il suo lavoro completo.

L'onorevole Di Camporeale accennava all'alinea dell'art. 47 del capitolato di onere annesso alle convenzioni marittime in cui si dice che la prosecuzione dei passeggeri e merci, avrà luogo mediante il raccordamento della stazione marittime con quella ferroviaria.

A questo riguardo dirò che in questi giorni c'è stato un parere del Consiglio di Stato il quale agevola molto il servizio cumulativo.

La società Manzi, che fa il servizio del golfo di Napoli, aveva chiesto il servizio cumulativo colla ferrovia.

Le ferrovie si erano opposte dicendo che non erano tenute a fare questo servizio cumulativo, quando non c'era raccordamento fra stazione ferroviaria e scalo.

Si è sottoposta questa questione all'avvoca-

tura erariale ed al Consiglio di Stato e tutti e due hanno ritenuto che non fosse necessario il raccordamento per esser tenute le Società ferroviarie al servizio cumulativo, ed in omaggio a questi pareri questo servizio sarà tra breve inaugurato anche per il golfo di Napoli.

Credo, con queste spiegazioni, di aver, se non altro, potuto dimostrare all'onorevole Di Camporeale, le buone intenzioni e la premura del Governo, perchè le disposizioni delle convenzioni marittime alle quali egli fece giustamente richiamo, non rimangano ulteriormente lettera morta e funzioni al più presto, dappertutto e completamente un servizio che risponde ad un vero e sentito bisogno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Di Camporeale.

Senatore DI CAMPOREALE. Ringrazio il ministro delle poste e dei telegrafi degli schiarimenti che ha voluto darci e credo che il Senato sarà rimasto edificato nell'udire la lunga serie di disgrazie, che hanno impedito sino ad ora, che la legge in quella parte che è di vantaggio al pubblico, avesse avuto esecuzione.

Io voglio credere che le lungaggini delle Commissioni e tutte le altre peripezie burocratiche, raccontateci dall'onor. ministro, siano state assolutamente casuali. Però osservo che lo stesso ministro diceva che, mentre le Commissioni studiano (o non studiano), vigono intanto le tariffe antiche stabilite dalla Navigazione generale e che naturalmente non hanno

per iscopo di favorire il commercio, a scapito degli interessi propri.

È ovvio che essa, lasciata libera, pensi agli interessi propri e lasci ad altri la cura di tutelare quelli del pubblico.

Riconoscerà il Senato ed ammetterà il ministro che non si può davvero dire che i Ministeri interessati si siano, finora coperti di gloria o abbiano acquistato grandi benemerienze, con questo singolare modo di trattare gli affari.

Ad ogni modo oggi il ministro si è mostrato deciso a volere che la legge sia applicata, volenti o nolenti le Società, ed io spero che il ministro riuscirà nella sua opera efficace e che varrà a spingere queste famose Commissioni a por termine una buona volta agli studi che si prolungano da quattro anni senza concludere nulla.

Il ministro ha detto che si è fatto in questi giorni un passo sulla buona via; spero che sarà seguito da altri e rapidi passi di guisa che, senza aspettare quattro anni ancora, gli studi possano venire a una conclusione pratica a favore del pubblico, che in fin dei conti è quello che paga e ha diritto di essere ben servito. Ringrazio l'onor. ministro delle spiegazioni date.

PRESIDENTE. Metto ai voti il capitolo 218 del bilancio.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

219 Opere portuali diverse, scavi eccezionali e costruzioni di nuovi fari e segnali

per memoria

Costruzione di nuove opere marittime e lacuali autorizzate colla legge 14 luglio 1889, n. 6280 (serie 3^a) (Spese-ripartite colla legge 30 dicembre 1892, n. 734).

PORTI DI 1^a CATEGORIA.

220 Porto di Napoli - Prolungamento del molo S. Vincenzo - Arredamento e sistemazione di banchine

280,000 »

221 Porto di Porto Maurizio - Prolungamento del molo di ponente

12,000 »

222 Porto di Spezia - Ampliamento del porto mercantile

151,875 »

LEGISLATURA XX — 1^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GIUGNO 1897

223	Porto di Venezia - Costruzione di un bacino di carenaggio e di vari tratti di banchine	350,000 »
224	Porto di Chioggia - Costruzione di una darsena e di nuovi approdi .	110,000 »
225	Porto di Reggio-Calabria - Ampliamento del porto e sistemazione di banchine	145,000 »
226	Porto di Santa Venere - Prolungamento del molo di difesa . . .	20,000 »
PORTI DI 2 ^a CATEGORIA - 1 ^a CLASSE.		
227	Porto di Brindisi - Costruzione di nuove banchine ed escavazione straordinaria	100,000 »
228	Porto di Civitavecchia - Ampliamento e sistemazione generale del porto	550,000 »
229	Porto di Napoli - Costruzione di bacini di carenaggio	190,000 »
230	Porto di Livorno - Ampliamento della darsena e costruzione di banchine	50,000 »
231	Porto di Messina - Ricostruzione delle vecchie banchine	50,000 »
232	Porto di Cagliari - Costruzione di una diga ad occidente del porto .	70,000 »
233	Porto di Catania - Completamento del nuovo porto	50,000 »
234	Porto di Savona - Costruzione di un molo in ampliamento del porto ed opere accessorie	90,000 »
235	Porto di Palermo - Sistemazione del porto e bacini di carenaggio .	500,000 »
PORTI DI 2 ^a CATEGORIA - 2 ^a CLASSE, 1 ^a SERIE.		
236	Porto di Bari - Costruzione di un pennello e costruzione di un piazzale	50,000 »
PORTI DI 2 ^a CATEGORIA - 2 ^a CLASSE, 2 ^a SERIE.		
237	Porto di Porto Torres - Lavori di completamento	20,000 »
238	Porto di Bosa - Ricostruzione parziale del muraglione di difesa a rifiorimento della scogliera	<i>per memoria</i>
239	Porto di Rimini - Prolungamento dei moli	20,000 »
240	Porto di Molfetta - Prolungamento del molo foraneo	50,000 »
241	Porto di Castellammare di Stabia - Prolungamento del molo foraneo ed opere accessorie	<i>per memoria</i>
242	Porto di Salerno - Prolungamento della scogliera di levante . . .	200,000 »

PORTI DI 2^a CATEGORIA - 3^a CLASSE

243	Porto di Pesaro - Riattamento del vecchio porto e del nuovo	per memoria
244	Porto di Cesenatico - Prolungamento delle palafitte ed altre opere	20,000 »
245	Porto di Amalfi - Prolungamento dell'esistente molo	60,000 »
<i>Fari.</i>		
246	Costruzione di nuovi fari e fanali	115,000 »
247	Imprevisti a termini della precitata legge 14 luglio 1889, n. 6280	838,125 »
<i>Costruzione di nuove opere marittime e lacuali eseguite coi fondi anticipati dagli enti interessati ai termini dell'articolo 8 della legge 14 luglio 1889, n. 6280.</i>		
248	Porto di Catania - Completamento del nuovo porto	per memoria

Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'art. 34 della legge di contabilità generale.

PORTI E FARI.

249	Aumenti e miglioramenti delle grue e degli ormeggi e tonneggi	29,000 »
250	Urgenti lavori eventuali	29,000 »
251	Porto di Brindisi - Sistemazione di approdo	10,000 »
252	Porto Canale Corsini - Ricostruzione di un tratto di muro di sponda	29,000 »
253	Porto di Granatello - Sistemazione di rampe d'accesso	28,000 »
254	Porto di Manfredonia - Prolungamento della scogliera di difesa	29,000 »
255	Porto di Pesaro - Opere di difesa dalle spiagge	15,000 »
256	Porto di Santa Margherita Ligure - Prolungamento della scogliera di difesa	29,000 »
257	Porto di Torre Annunziata - Lastricamento delle banchine	24,000 »
258	Porto di Trapani - Sistemazione di piazzale	11,000 »
259	Rinnovazioni di apparecchi, ampliamento della illuminazione sulle calate dei porti e forniture diverse	29,000 »

LEGISLATURA XX — 1^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GIUGNO 1897

260	Ampliamento e sistemazione di fabbricati, costruzione e miglioramento di vie di accesso ai fari ed altri lavori diversi	29,000 »
261	Assegni, trasferte, competenze diverse e sussidi al personale ordinario e straordinario in servizio delle nuove opere marittime	120,000 »
		5,347,500 »
<i>Strade ferrate.</i>		
262	Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (Spese fisse)	400 »
263	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 per funzioni riguardanti l'esercizio delle strade ferrate	420,000 »
264	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 »
265	Indennità di tramutamento di reggenza, di collaborazione e diverse al personale ordinario e straordinario dello Ispettorato	10,000 »
266	Compensi e remunerazioni al personale dello Ispettorato ed a quello ordinario, straordinario ed avventizio in aiuto al personale di ruolo dello Ispettorato medesimo	55,000 »
267	Spese giudiziali e di stampa in dipendenza di questioni ferroviarie (Spesa obbligatoria)	10,000 »
268	Compenso per danni ed interessi che eventualmente risultassero dovuti alla Società concessionaria della ferrovia da Torre Beretti al Gravellone presso Pavia, in dipendenza della causa vertente fra essa e l'Amministrazione dei lavori pubblici per la cessione dell'esercizio di detta ferrovia fatta dal Governo alla Società delle ferrovie meridionali (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
269	Opere in conto capitale sulle ferrovie dello Stato esercitate dalla Società Veneta d'impresе e costruzioni pubbliche, (Legge 12 luglio 1896, n. 299, art. 21, contratto 29 agosto 1896) (Spesa obbligatoria)	15,000 »
		550,400 »
CATEGORIA SECONDA. — SPESE DI COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE.		
270	Spese pel compimento e saldo dei lavori relativi alle diciannove linee complementari contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785	1,000,000 »

Senatore SPROVIERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SPROVIERI. Non prenderei la parola, se non vi fossi obbligato.

Nell'ultima seduta quando si discuteva il progetto di legge: « Provvedimenti per la ultimazione delle ferrovie complementari », si fecero delle osservazioni per la linea Cosenza-Nocera.

Devo ringraziare non solo a mio nome, ma anche a nome della mia provincia, la famosa Cenerentola (Cosenza), l'illustre uomo, l'onorevole Saracco, per le benevoli parole dette in favore di questa linea.

Avrei desiderato e ne sarei stato lieto, se pure in un altro luogo fosse avvenuta questa stessa discussione. Mi duole però delle parole proferite dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, che rispondendo all'onorevole Saracco disse: Non credo tuttavia egualmente accettabile l'osservazione dell'onorevole Saracco, per ciò che riguarda la linea Cosenza-Nocera, linea che è perfettamente inutile di continuare per qualche chilometro di più o di meno, non essendovi centro importante e non potendosi arrivare fino all'incontro colla linea tirrena.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Il resoconto sommario, in questo punto, non è esatto.

SPROVIERI. Illustre ministro, questo suo dire mi ha addolorato.

Adunque la mia provincia dev'essere la derelitta di tutta l'Italia, non deve avere mai un conforto e deve sempre essere abbandonata da tutti!

Ed ora per colmare il vaso del dolore, si è soppresso il treno notturno che da Roma andava direttamente a Cosenza.

Io non muovo nessun rimprovero alla Società, essa fa i suoi interessi. Solo avrei voluto che il ministro dei lavori pubblici avesse tutelato di più gl'interessi di quella povera Cenerentola.

Un solo treno lumaca vi è da Roma-Napoli-Calabria Citra, linea del Jonio, ed avrei voluto un orario che avesse almeno contentato tutti i grandi centri della regione. Ora fino la posta qualche volta manca.

Non io solo ma tutti gli abitanti dei più grandi centri che sono i paesi di Acri Bisignano, impiegano meno tempo ad arrivare in Ispagna che ai loro paesi.

Chi parte alle 8 da Napoli arriva alla stazione di Acri-Bisignano alle 10 di sera, se non erro. E si arriva in un posto ove non vi è nessuna locanda, semplicemente qualche pagliaio di pecorari.

La stazione ad una data ora la chiudono perchè la gente ha pure diritto di riposare, ed anche entrando nella stazione non si trovano neppure seggiole; vi era un tavolo per porvi i bagagli e fu tolto.

Si deve aspettare sette lunghe ore in mezzo all'aperta campagna ed a terribili miasmi e dove le perniciose mietono assai più vite umane che nell'Agro Romano.

All'alba chi ha mezzi prende una vettura e prosegue il viaggio, essendo impossibile di viaggiare alla notte per quelle strade tutte scoscese.

Certamente speravo che quella patriottica provincia di Cosenza, che tanti suoi cari figli, lasciò nelle galere politiche e tanti altri n'ebbe fucilati ed impiccati, per amor di patria, fosse trattata come tutte le altre regioni d'Italia.

Pur troppo invece ho da temere che qualche giorno sia addirittura cassata dalla carta geografica d'Italia!

Devo aggiungere, che credo mio dovere per non recare nessun danno alle altre regioni di Italia, di votare il bilancio dei lavori pubblici; ma spero che un giorno, l'illustre ministro colla sua nota energia, provvederà anche alla linea Cosenza-Nocera, e sarà quello il più bel giorno della mia vita, come quando si fece l'unità della patria e detti il mio voto pel plebiscito.

Prima di terminare questo mio dire, aggiungo ancora che nella tornata del 21 dicembre 1896, nella discussione del progetto di legge « Trattato ed atti di concessione per la costruzione della ferrovia attraverso il Sempione » ho chiesto la parola per dire: « Questa legge che ora discutiamo la voto con tutta l'anima mia, essendo utile a molte parti dell'alta Italia, ed avendo la parola, prego l'illustre ministro dei lavori pubblici di non obliare le provincie del Mezzogiorno, già tanto trascurate, specie la provincia di Cosenza del tutto dimenticata ».

L'on. Prinetti mi rispondeva: « Dopo ciò non mi resta che ringraziare l'onor. Sprovieri delle nobili parole colle quali ha voluto accompagnare l'annuncio del suo voto favorevole a que-

sto progetto di legge. Gli dichiaro che terrò conto delle sue raccomandazioni ».

Signor ministro, si benigni di soddisfare la mia vecchia preghiera, ed io e le maggioranze dei Calabresi, le ne saremo grati.

Non chiediamo un atto di favore, ma di giustizia.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Il resoconto sommario che ha letto l'onor. Sprovieri è la prova evidente che basta eliminare una parola per mutare completamente il senso di una intera frase.

L'altro giorno il senatore Saracco mi aveva raccomandato di studiare il prolungamento della linea Cuneo-Ventimiglia da Vievola a Tenda, tronco di pochi chilometri, che, diceva giustamente l'onor. Saracco, avrebbe il vantaggio di condurre la linea Cuneo-Ventimiglia fino ad un centro di qualche importanza fino a quando non potesse essere condotta al suo termine naturale.

Analogha raccomandazione l'onor. Saracco faceva per la Cosenza-Nocera, la quale oggi è costruita solo per nove chilometri, da Cosenza a Pietrafitta, e deve un giorno o l'altro essere completata, con un percorso di 31 o 32 chilometri.

Risposi che accettava la raccomandazione di studiare il prolungamento da Vievola a Tenda, perchè lo ritenevo opportuno, tanto più che senza quel prolungamento la linea Cuneo-Ventimiglia sarebbe per ora terminata si può dire in rasa campagna.

Soggiunsi che non potevo dare la medesima risposta riguardo alla Cosenza Nocera, poichè non mi pareva esistesse nessun centro intermedio di qualche importanza, dove fosse utile di far giungere la ferrovia, e non sussistevano quindi le ragioni che stavano a favore del piccolo prolungamento Vievola-Tenda. Soggiungeva che il percorso Pietrafitta-Nocera sarebbe stato costosissimo, e che si prevedono dalle 600 alle 700 mila lire di spesa per chilometro...

Senatore SPROVIERI. Cosa è costato il Sempione per Milano?

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*... Per il Sempione diamo 66,000 lire all'anno, cioè

molto meno di quello che occorre per la Pietrafitta-Nocera.

Onor. Sprovieri non si ponga sul terreno dei confronti, che tornerebbero a danno della sua tesi.

Dissi poi che riguardo alla Cosenza-Nocera, come riguardo a tutte le altre linee, la legge da me presentata non intendeva affatto di provvedere alla loro costruzione; era legge intesa unicamente a stanziare i fondi necessari a pagare i debiti.

Dissi che la posizione di diritto e di fatto della Cosenza-Nocera e di tutte le altre linee rimaneva impregiudicata, e che cioè quando le condizioni finanziarie dello Stato avessero permesso di riprendere le costruzioni dirette, si sarebbe provveduto al compimento di tutte le linee approvate dal Parlamento, e che sono rimaste sospese.

Senatore SPROVIERI. Ma lei non disse questo.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Non risulterà dal resoconto sommario, ma io dissi proprio questo; me ne appello ai presenti. Non mi dolgo con lei, onor. Sprovieri, ma col resoconto sommario, al quale, se si fosse aggiunta una sola parola di più, il mio pensiero sarebbe uscito intero.

Non vi sono centri importanti, dice il resoconto sommario, e doveva aggiungere: a cui appoggiare provvisoriamente una testa di linea. Così sarebbe stato chiarito che io distinguevo la questione del tronco Vievola-Tenda da un eventuale tronco di avanzata Pietrafitta verso Nocera.

Vengo ora all'altra questione sollevata dal senatore Sprovieri, quella relativa ad un treno abolito sulla linea Sibari-Metaponto. Su questa linea vi erano quattro coppie di treni.

Da lungo tempo la Società mediterranea diceva di aver diritto di abolirne una, perchè il traffico non arriva a quei limiti, che fanno obbligo di attivare quattro coppie di treni. I miei predecessori, ed anch'io nello scorso settembre, riuscimmo a persuadere la Società mediterranea a mantenere le quattro coppie di treni.

Senatore SARACCO. Ne abbiamo il diritto.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Ne abbiamo il diritto finchè il prodotto dei viaggiatori e degli altri trasporti a grande velocità non diminuisce di tremila lire annue al chilometro. Ora sulla linea Sibari-Metaponto questa

diminuzione è stata sempre un'impossibilità, perchè la linea, non ha reso mai in viaggiatori ed altri trasporti a grande velocità che poco oltre tremila lire al chilometro, e quindi la diminuzione di lire tremila avrebbe pressochè corrisposto alla cessazione completa del servizio. Ed io domando se le Convenzioni si possono interpretare nel senso, che, non potendo il detto prodotto diminuire di tremila lire al chilometro, debbano nondimeno rimanere obbligatorie le quattro coppie di treni.

Senatore SARACCO. Le strade costruite anteriormente al 1885 hanno un trattamento diverso.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Sulle strade anteriori al 1885 il numero dei treni viaggiatori e misti non può essere ridotto a meno di tre coppie giornaliere. Ma la quarta coppia si può sopprimere, se per deviazione di traffico od altro motivo si verifica per la durata di un anno la diminuzione di lire 3000 per chilometro nel prodotto dei viaggiatori ed altri trasporti a grande velocità. E la questione è di vedere se l'articolo relativo debba interpretarsi nel senso che la quarta coppia non possa sopprimersi nel caso in cui una diminuzione nel prodotto viaggiatori a grande velocità di 3000 lire al chilometro non possa verificarsi, perchè a tanto non giunge il prodotto della linea; o se invece in questo caso l'abolizione della quarta coppia dei treni sia nel diritto della Società esercente.

Ora appunto nel caso speciale, di cui trattiamo, la diminuzione di 3000 lire al chilometro non poteva, come ho detto sopra, verificarsi, in seguito all'apertura della linea Battipaglia-Reggio, il movimento è però sensibilmente diminuito, e la Società mediterranea, stimando di essere nel suo diritto, ha abolito la quarta coppia di treni.

Ora il parere dell'amministrazione, non soltanto il mio parere individuale; il parere dell'amministrazione, è che non si possa ragionevolmente imporre in questo caso il mantenimento della quarta coppia di treni. Ed io poi personalmente sono d'avviso che quando non si è dalla parte del diritto non convenga esercitare pressioni non giustificate; perchè così facendo l'amministrazione perde forza, prestigio ed efficacia nei casi in cui il diritto e l'equità l'assistono.

Devo poi dire anche all'onor. Sprovieri che spero che si trovi modo di accomodare anche questa faccenda. Il desiderio di un orario modificato mi è stato manifestato questi giorni da alcuni deputati di quelle provincie, ed io l'ho comunicato alle Società. L'orario modificato toglierebbe, secondo i proponenti, l'inconveniente che l'onor. Sprovieri lamenta.

Io ho raccomandato vivamente alla Società Mediterranea di accettare questa proposta di orario. Se poi mi assistesse quel diritto, che secondo l'onor. Saracco spetta all'amministrazione, io farò uso anche del diritto.

Si figuri se io sono disposto a fare buon mercato dei diritti dello Stato; e se abbandonerei facilmente un treno al quale le popolazioni avessero diritto!

Ma io ho consultato l'amministrazione, nei suoi tecnici e nei suoi legali; ed essi hanno detto, che la interpretazione, che essi danno alla legge, è quella che ho detto dianzi; interpretazione che a dir vero, mi pare assistita anche un po' dall'equità; perchè, essendo oggi il prodotto dei viaggiatori ed altri trasporti a grande velocità inferiore alle 3000 per chilometro, imporre le quattro coppie di treni, è lo stesso come imporre spese senza speranza che abbiano a diventare fruttifere.

Senatore SPROVIERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SPROVIERI. Ci sono tre coppie di treni, ora se ne abolisce una. Come può il ministro pretendere che tutta la gente che parte per Napoli, arrivata a Bisignano, deva aspettare sette ore in mezzo ai miasmi, che pur troppo ci sono e temibili in quelle campagne? Credo che in questo non vi sia umanità. Se io parto, devo portarmi dietro una tenda come i soldati e attendarmi. (*Si ride*). Noi abbiamo servito il paese e paghiamo le imposte come le pagano le altre parti d'Italia. In questo non c'è equità. Io non ho votato le Convenzioni ferroviarie; non ho questo rimorso, e me ne felicito ancora una volta.

PRESIDENTE. Pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 270.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

271	Linea Roma-Solmona	per memoria
272	Id. Faenza-Firenze	per memoria
273	Id. Eboli-Reggio	per memoria
274	Id. Parma-Spezia	per memoria
275	Linea Gozzano-Domodossola	per memoria
276	Id. Cuneo-Ventimiglia	per memoria
277	Id. Benevento-Avellino	per memoria
278	Id. Taranto-Brindisi	per memoria
279	Id. Messina-Patti-Cerda	per memoria
280	Id. Lucca-Viareggio	per memoria
281	Id. Foggia-Lucera	per memoria
282	Id. Valsavicia-Caltagirone	per memoria
283	Id. Macerata-Civitanova	per memoria
284	Id. Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano	per memoria

Senatore SERAFINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SERAFINI. Ho chiesto la parola sul num. 284 « Linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano ». Credo che fra non molti mesi la linea Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo sarà completata sino ad Urbino.

In quanto all'altro tratto Urbino-Sant'Arcangelo dubito che sia ancora all'ordine il progetto, o definitivamente accettato dal ministro.

Ci sono diverse opinioni: chi la vuole più a monte, chi la vuole più a valle.

Ad ogni modo quel tratto di strada esigerà molti anni e molti milioni.

Comunque sia, la legge ha approvato questo tratto, e quindi è giuoco-forza, più presto o più tardi di eseguirlo.

Nell'attesa di molti anni il tratto da Fabriano a Urbino rimarrebbe in un fondo di sacco.

Non sarebbe egli opportuno il costruire la strada da Urbino-Fossombrone-Fano, ossia la Metaurense, la quale metterebbe in congiunzione le due linee parallele, cioè l'Adriatico, Ancona-Rimini-Bologna, e l'altra Sant'Arcangelo-Fabriano?

Io credo che con opportune intelligenze colle Società delle strade ferrate ciò potrebbe aver luogo.

Ad ogni modo ritengo che la costruzione di questa linea di raccordamento sia una necessità, e più presto, o più tardi, sarà costruita dal momento che fu approvata con apposita legge, ma, a mio credere, è meglio presto che tardi.

Prego l'onorevole signor ministro di dirmi quale è il suo modo di vedere sopra questa mia proposta.

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici. La linea da Fabriano ad Urbino sarà compiuta in breve, non però nei termini voluti dal primitivo contratto. L'Impresa assuntrice ha chiesto una proroga di alcuni mesi, la quale, in seguito a parere favorevole del Consiglio di Stato, fu accordata.

La linea Urbino-Sant'Arcangelo, come ha detto il senatore Serafini, non è ancora inc-

LEGISLATURA XX — 1^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GIUGNO 1897

minciata, e non potrà essere incominciata presto perchè richiede molti milioni.

Però gli studi sono completi, e il tracciato mi pare si possa dire stabilito.

In ogni modo, per la linea Urbino-Sant'Arcangelo, come per la linea Fano-Santa Barbara come per la Cosenza-Nocera, come per tutte le linee votate dalle passate leggi, vale quello che ho già dichiarato al Senato; e cioè che colla legge di giorni fa, io non ho provveduto e non ho inteso di provvedere a nessuna di esse; che quando lo Stato si troverà in condizioni finanziarie migliori, e potrà ritornare alle costruzioni dirette, il problema ferroviario verrà ripreso al punto al quale è stato sospeso in fatto prima e poi in diritto, poichè io ho trovato che da due, tre o quattro anni, nuove costruzioni non si intraprendevano più. Anzi toccò a me di fare l'ultimo appalto di pochi chilometri sulla linea Bologna-Verona per dare alla parte già costruita un innesto con una linea principale; però i fondi erano già stanziati. Io mi lusingo che la linea

Fano-Santa Barbara, possa profittare di quell'articolo dell'ultima legge che permette al Governo di accordare la concessione a privati, o ad enti locali interessati con la sovvenzione, che può giungere ad un massimo di L. 5000. La linea Fano-Santa Barbara costerà poco; è vero però che avrà anche un traffico scarso. Mercè la sovvenzione potrebbe essere oggetto d'una intrapresa privata e in tal caso potrebbe essere costruita prima anche che lo Stato riprenda la costruzione diretta delle linee, che ha promesso. Da questo punto di vista spero che il senatore Serafini sarà soddisfatto della mia risposta. Io l'assicuro che se mi si richiedesse la concessione della Fano-Santa Barbara, esaminerei la domanda colla maggior benevolenza e col più vivo desiderio di assecondarla.

Senatore SERAFINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SERAFINI. Ringrazio il ministro degli schiarimenti datimi.

285	Ampliamento e lavori nelle stazioni d'innesto delle linee complementari in quelle della rete principale	1,794,544 »
286	Aumenti e migliorie del materiale rotabile e d'esercizio della rete principale, in relazione ai bisogni della rete complementare	2,019,965 »
287	Quota di concorso dello Stato nella costruzione di strade ferrate di 4 ^a categoria, concesse all'industria privata	6,722,991 »
288	Spese pel personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie, relative indennità e sussidi continuativi ed eventuali al personale stesso in servizio e licenziato	686,543 »
289	Spese d'ufficio	118,000 »
290	Alle Società esercenti in rimborso di spese per lavori, prestazioni e somministrazioni diverse alle Direzioni tecniche governative, per spese di studio di progetti e per corrispettivo di spese generali di direzione dei lavori eseguiti a norma dell'art. 81 del capitolato d'esercizio	<i>per memoria</i>
291	Somma di riserva per aumenti di liquidazioni, per transazioni di vertenze, per interessi, e per altre maggiori spese imprevedute relative alle linee e titoli di spesa che precedono, non che per ogni altra spesa dipendente da contestazioni relative all'azienda ferroviaria.	2,500,000 »
292	Annualità alle Società delle ferrovie Meridionali e del Mediterraneo per costruzione dei tronchi concessi colle Convenzioni approvate dalla legge 2 luglio 1896, n. 269	4,517,000 »

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO. Sono spiacente di tediare il Senato, ma sarà questa l'ultima volta, e per un bel pezzo mi tacerò.

Prima di tutto vorrei pregare il signor ministro dei lavori pubblici a favorirmi una spiegazione.

Nell'altro ramo del Parlamento egli ha parlato di tre milioni spesi in ferrovie senza il concorso del Parlamento. Dovrei credere che egli non alludesse a me, ma si invece ad atti compiuti sotto altra amministrazione, mentre io avrei piuttosto dato opera a regolarizzare una spesa non autorizzata effettivamente dal Parlamento. Ad ogni modo gli sarei grato se volesse colla sua parola togliere ogni dubbio a tale riguardo.

Adesso vengo ad una domanda che senza essere indiscreta, è certamente delicata. Il signor ministro dirà quel tanto che crede.

Amerai dunque sapere dal signor ministro se le trattative aperte con le tre principali Società esercenti le nostre ferrovie, siano giunte a buon punto, o vi sia almeno una fondata speranza che un accordo si possa stabilire per una rinnovazione delle Convenzioni vigenti, con beneficio dello Stato. Non è una semplice curiosità che mi muove. Di questa malattia non mi sento afflitto; ma sarei lieto di sapere che le speranze manifestate dal Governo nelle persone dei ministri dei lavori pubblici e del Tesoro, vale a dire che da nuove Convenzioni si possa ottenere un sensibile beneficio per le finanze dello Stato, non sieno lontane a realizzarsi.

Io partecipo naturalmente a questo desiderio senza dividere però la speranza espressa dai signori ministri, che i nuovi accordi possano procacciare allo Stato un beneficio, di dieci, o magari di venti milioni all'anno. Felici noi, se potremo averli! Epperò mi sarebbe caro, che l'onor. ministro volesse dire al Senato a qual punto sieno arrivate le trattative.

E tanto più mi sono indotto a fare questa domanda, perchè persone molto per bene mi hanno detto di aver avuto comunicazione delle proposte fatte da una delle tre grandi Società ferroviarie in risposta ad eccitamenti ricevuti dal Governo, che avrebbero per effetto di peg-

giorare anzichè migliorare le condizioni dello Stato.

Certo il signor ministro non si arresterà davanti a tali proposte, lo so bene anch'io, ma se il fatto fosse vero, piacerebbe sapere che gli onorevoli ministri conservano tuttavvia la fiducia di poter ottenere quei patti, dai quali essi si aspettano tutto quel ben di Dio che ci hanno annunziato, siccome cosa facile a conseguirsi. Ecco perchè desidero avere qualche notizia al riguardo. L'onorevole ministro dica quello che gli pare, ma ci tolga dalle presenti incertezze.

Certo, il signor ministro del Tesoro, che vedo con piacere al suo banco, deve desiderare più che altri, che si venga ad una conclusione, perchè, se bene rammento, Egli deve aver detto in uno dei suoi discorsi - se dico male mi correggerà - che ogni questione relativa alle Casse patrimoniali delle ferrovie si troverà facilmente risolta per il fatto che le Società si assumerebbero, dietro determinati corrispettivi, gli oneri che ora pesano sulla Cassa degli aumenti patrimoniali. Soggiungeva però, se non erro, che dove questa soluzione venisse a mancare, il Tesoro avrebbe dovuto nel tempo avvenire, provvedere convenientemente alla deficienza delle Casse.

Il ragionamento del signor ministro del Tesoro, era ed è perfettamente giusto ed assennato. Le nuove entrate che sono sopravvenute a migliorare la condizione delle Casse sono vere miserie, davanti ai grandi bisogni che si devono soddisfare, e questa è la prima condizione, perchè le Convenzioni si possano rinnovare a patti equi e vantaggiosi. Per la qual cosa dobbiamo desiderare, come desidero di gran cuore, che gli accordi si possano stabilire, acciocchè ci possiamo liberare una buona volta da questa eterna questione dell'esercizio ferroviario, ed aspetto dalla benevolenza dell'onorevole ministro una risposta che mi auguro possibilmente consolante.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Devoinnanzitutto pregare il senatore Saracco di dirmi quando io avrei asserito nell'altro ramo del Parlamento, che 3,500,000 lire furono spesi senza autorizzazione del Parlamento. Nella di-

LEGISLATURA XX — 1^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GIUGNO 1897

scussione del bilancio, ho avuto più volte occasione di parlare, ma non ricordo di aver detto ciò che l'onor. Saracco mi attribuisce; ma certo di quello che ho detto sono pronto a dare completo schiarimento.

Senatore SARACCO. Non gliela saprei ora trovare, ma c'è.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Veda, onor. Saracco, c'è un aforisma che dice: datemi una riga di uno scrittore e ve lo mando al patibolo. Io la prego d'indicarmi, dove, ed in quale contingenza io abbia profferito quelle parole che non ricordo di aver pronunciate.

Perchè di certo so, che non uso asserire cose, che non posso pienamente giustificarsi. Torno a pregare l'onor. Saracco di volermi indicare la seduta, il verbale, in cui è riportata questa frase; io sono qui per renderne conto esattamente. Se l'onor. Saracco non sa dirmi dove la frase si trova, dovrò pensare che la sua citazione non è del tutto esatta. (*Lunga pausa*).

È troppo grave la cosa, ed io aspetto che ella me la chiarisca.

Senatore SARACCO. Se queste parole non furono pronunciate, tanto meglio, ed io non insisto. Non ho più alla mano il giornale dove ho trovato queste parole che ho dovuto rilevare, ma ne farò ricerca e glielo farò vedere. A dire le cose schiette e nette, devo ancora aggiungere che queste parole mi suonarono all'orecchio, come fossero pronunciate all'indirizzo di una linea ferroviaria iniziata senza il concorso del Parlamento, e ne dirò anche il nome, la Cremona-San Donnino.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma io non ho mai avuto occasione di parlare di questa linea!

Senatore SARACCO. Io sì ne ho parlato altra volta, ma solo per mettere le cose a posto, e scagionarmi da qualunque rimprovero.

Del resto, le dichiarazioni del ministro mi bastano. Avrò forse avuto torto di attingere le mie informazioni da fonte inesatta, ed in tal caso sono pronto a domandarne venia. Il ministro ha affermato di non aver pronunciate queste od altrettali parole, e la mia osservazione cade naturalmente da sè.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole senatore Saracco, molto schiettamente le dico, che non ricordo affatto di avere pronun-

ziate queste parole, o per lo meno, non ricordo affatto di averle pronunciate, con l'intento di censurare nè lei, nè nessuno dei miei predecessori, nè l'amministrazione. Non escludo che in una qualche argomentazione, possa esservi dentro qualche cosa di consimile. Ma io prego appunto il senatore Saracco, di ricercar queste parole, e di dirmi in quale contingenza ed a proposito di quale argomento sono state da me profferite. Io sono perfettamente sicuro, di potere dimostrerò che il senso di quella frase, ch'io potessi aver pronunziata, è assolutamente diverso dalla interpretazione che il Senato potrebbe dare alle parole, che il senatore Saracco mi attribuiva, stando al modo col quale le parole stesse sono state da lui citate. Percui invito ancora il senatore Saracco, quando egli avrà trovata la frase incriminata, a volermela citare nel suo testo preciso, qui in Senato, alla più prossima occasione. Sono certo di poter spiegare che ciò che ho detto, è perfettamente corretto...

Senatore SARACCO. E va bene!

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Passiamo oltre.

L'onorevole Saracco mi domanda notizia intorno alle eventuali trattative colle Società ferroviarie sui nuovi contratti.

Queste notizie, ricordo di averle già date al Senato, or sono alcuni mesi, insieme al mio collega, il ministro del Tesoro. Dissi allora che le trattative avevano subito un forzato ritardo, una forzata interruzione, per effetto della inchiesta in corso sul personale ferroviario.

Poichè uno degli elementi più importanti di costo dell'esercizio ferroviario è il personale, e intorno a questo elemento si possono fare i più diversi apprezzamenti, era imprescindibile attendere i risultati di quell'inchiesta.

Fino a quando l'inchiesta ferroviaria non sia pronunciata circa i rapporti di diritto, di stipendio, di servizio tra il personale e le Società (sostenero le Società ed io non potei non convenire) manca o per lo meno resta incerto il più importante fattore di quel qualunque nuovo contratto al quale si volesse addivenire.

Dissi pure al Senato; e ripeto oggi, che io non mi dolgo di questa attesa. Non me ne dolgo, perchè stando io fermo nel convincimento che il futuro contratto d'esercizio debba avere forma di fittò a canone fisso, da calco-

larsi quest'ultimo, con gli opportuni avvedimenti, sulla base dei proventi reali d'esercizio; dal tempo io non posso che guadagnare, visto e considerato che i proventi ferroviari sono in aumento notevole.

Quando verrà il momento di riprendere le trattative, sulla base d'un provento maggiore dell'attuale, io mi troverò infatti a trattare in condizioni migliori.

Ricordo che ella, onor. Saracco, mi diceva: diffidi, onor. Prinetti, dell'aumento degli introiti della Società Mediterranea, perchè l'aumento dell'esercizio 1895-96 fu occasionale; derivò dai trasporti di truppe, da altri fatti transitorii, e non avrà carattere permanente.

Io nutro migliori speranze, ma non osavo manifestarle, e rendendo omaggio all'autorità sua indiscutibile, mi tacqui. Oggi però io sono reso più sicuro dai fatti. Siamo al termine dell'esercizio: orbene, la Mediterranea chiude il suo bilancio con un aumento d'introito di un paio di milioni in confronto dell'anno scorso. La notizia, onor. Saracco, l'ho dal direttore generale della Mediterranea, che me la diede non più tardi di otto giorni fa.

Sicchè per questa volta le mie speranze ottimistiche hanno avuto ragione sulle di lei previsioni. Non parliamo dell'Adriatica, la quale chiuderà quest'anno con un aumento di una mezza dozzina di milioni, sorpassando per la prima volta in modo notevole il prodotto iniziale, per modo che anche la Cassa patrimoniale adriatica comincerà da quest'anno a funzionare.

Giacchè l'occasione mi si presenta, mi permetta, onor. Saracco, di dirle schiettamente il mio modo di vedere anche a proposito delle Casse patrimoniali. Ella dice che la riserva attuale delle Casse patrimoniali è misera. Eppure, onor. Saracco, esse percepiranno nell'esercizio che corre, e che sarà chiuso in otto giorni, circa cinque milioni, forse anche più.

E un provento annuale di 5,000,000 non è poi proprio miserrimo.

Nei nove esercizi che restano per arrivare al termine del contratto, supposto pure che non si verifichi nessun ulteriore aumento e che i proventi ferroviari si cristallizzino come sono oggi, le Casse patrimoniali introiteranno 45 milioni, che sono una somma egregia.

Ricordi, onor. Saracco, che nella famosa

legge dei 77,000,000, che fu il pomo della discordia tra lei e me, poichè ella sentiva per quella legge un amore paterno, ed io invece non ho avuto scrupolo di farla cadere; ricordi che in quella legge gl'introiti delle Casse patrimoniali per partecipazione ai prodotti del traffico erano considerati zero o quasi.

Inoltre la legge dei 77,000,000 non faceva nessun calcolo su quei tali residui delle Casse patrimoniali, che dissi una volta prevedibili in 6,000,000. Al principio si prevedevano infatti di 6,000,000, ma poi la previsione aumentò a 7,000,000 ad 8,000,000: oggi siamo a 9,000,000 e forse non ci arresteremo.

In questi mesi io ho fatto iniziare alcuni dei lavori, che erano considerati nella legge dei 77,000,000, e ogni giorno spingo l'Amministrazione a compiere rapidamente i progetti per poterne autorizzare altri; nonpertanto ci troviamo ad aver disponibili nelle Casse patrimoniali 16,000,000, ai quali non fa fronte nessun impegno, all'infuori di quei tali lavori che riteniamo di dover fare, presso a poco, come erano indicati nella legge dei 77,000,000.

Quei lavori, onor. Saracco, si compiranno tutti nel novennio, con la sola differenza fra me e lei che si compiranno senza i 77 milioni.

Questi tre libri verdi, che io ho portati qui, contengono l'elenco di tutte le opere che si dovevano fare con i 77 milioni.

Con quest'elenco alla mano, e d'accordo colle Società, e per ciascuna delle tre Società, ho fatta una graduatoria in ordine di tempo, di tutti i lavori; col proposito di por mano subito ai più urgenti, continuando poi gli altri fin dove i denari arrivano.

Ebbene, onor. Saracco, dovetti constatare una cosa grave: progetti di esecuzione erano pronti per una parte minima dei lavori proposti, per un 5 per cento appena. Sicchè si erano fatti votare dalla Camera 77 milioni di spesa sopra opere di cui non esistevano per la maggior parte i progetti. I progetti non esistevano, e non esistono nemmeno oggi: tanto è vero che la mia quotidiana preoccupazione è di spingere le Amministrazioni ferroviarie a compilare i detti progetti. E sa cosa risulta, onor. Saracco? Risulta che i progetti fanno prevedere una spesa notevolmente minore di quella che era registrata nell'elenco che formava la base della legge dei 77 milioni; tanto

minore che oggi posso affermare con perfetta convinzione, che nel novennio le 800 opere dell'elenco della legge Saracco saranno condotte a termine (non importa insistere se saranno condotte a termine tutte le 800 opere oppure 780, perchè qualcuna, che traverso nuovi esami sarà riconosciuta superflua non sarà costrutta); saranno, dico, condotte a termine colle sole risorse delle Casse patrimoniali, senz'uopo di sussidi da parte del Tesoro: forse vi saranno mezzi sufficienti per eseguire anche altre opere, di cui nel frattempo, potrebbe sorgere la necessità (*Bene*).

Ma vi ha di più.

Consenta il Senato che una buona volta si esaurisca questa questione della legge dei settantasette milioni.

L'onorevole Saracco ricorda che colla legge dei settantasette milioni si cedeva alle Società ferroviarie il primo ed il secondo fondo di riserva. Le Società ferroviarie assumevano a loro carico i danni di forza maggiore e la rinnovazione della parte metallica dell'armamento e si appropriavano i prelievi sui prodotti dell'esercizio, che ora alimentano quei due fondi. Si diceva: facciamo un *forfait*; così scaricheremo l'amministrazione da un servizio che le procura soltanto sorprese passive.

Anche oggi si è detto che questi due fondi, dei quali uno in disavanzo, l'altro in lieve avanzo, in complesso si compensano, ma rappresentano sempre per la amministrazione una eventualità di onere, e non certo una eventualità di lucro.

A questo proposito, ed a giustificazione del ritiro della legge dei settantasette milioni, io sosteneva non essere pel proprietario conveniente di abbandonare al conduttore la manutenzione della sua proprietà proprio negli ultimi anni del contratto.

Oggi ho sott'occhi i conti precisi dei due primi fondi, perchè debbo anche dire che la loro contabilità non era stata chiusa mai. E vuol sapere il Senato come chiudono i conti dei due fondi di riserva sotto la data d'oggi? Il primo fondo di riserva è in debito di cinque milioni; il secondo fondo è in credito di dieci milioni novecentomila lire.

Per cui con la legge dei settantasette milioni si abbandonavano sei milioni di avanzi certi alle Società esercenti.

E basta di ciò.

Poniamo da parte, onorevole Saracco, questo pomo di discordia; collaboriamo insieme a fare della buona amministrazione. Ella avrà in me un ammiratore del di lei ingegno e delle qualità di uomo di Stato, che la distinguono, un uomo che desidera di camminare sulla via sulla quale ella ha camminato, senza però abdicare al suo raziocinio ed ai suoi convincimenti. (*Benissimo. Approvazioni*).

Senatore SARACCO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore SARACCO. Io sono lieto di aver provocato questa risposta dall'onorevole ministro, sebbene egli con molta abilità sia uscito fuori dai termini veri di una questione molto incomoda, per entrare in un'altra a lui più gradita.

Io non sono affatto d'accordo con lui quando osserva ed afferma che il disegno di legge preparato dall'amministrazione precedente portava alla conseguenza che si sarebbero arricchite le Società di utili considerevoli. No, onorevole ministro. La gestione dei fondi di riserva si doveva chiudere col 1° luglio 1896, e solamente dopo questo giorno le Società si sostituivano negli oneri e nelle attività dei fondi medesimi, ciò che è ben altro. Ma oramai Camera e Senato hanno aderito alla nuova combinazione che differisce profondamente da quella precedente; e però non vedo la ragione di doverne parlare un'altra volta. È invece il caso di vedere, se le grandi speranze concepite ed esposte dal ministro intorno all'avvenire delle Casse patrimoniali reggano davanti all'esame spassionato dei fatti.

Io non sono certamente in grado di portare alcun giudizio sui numeri dell'onorevole ministro, ma questo so che le attività delle Casse patrimoniali si riducono in sostanza a ben poca cosa. Esse hanno semplicemente diritto a partecipare, insieme ai tre fondi di riserva, alla parte disponibile del 10 per cento sul prodotto iniziale, dedotto il montare degli interessi sul capitale dovuto alle Società, e prelevano ancora il quindici per cento sul prodotto oltre iniziale delle ferrovie. Ora, tutto questo sommato insieme, si trova un complesso di attività per la Mediterranea che non arriva a formare due milioni.

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici. Domanda la parola. Ora li passa.

Senatore SARACCO. Non ci arriva, e vi può essere ancora la differenza in meno di un centinaio di migliaia di lire.

In cambio di ciò le Casse per gli aumenti patrimoniali hanno contratto il debito di 25 milioni verso il terzo fondo di riserva...

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Non si pagava con la legge dei 77 milioni.

Senatore SARACCO. ...Anche questo è un errore. Sta piuttosto che l'interesse del quattro per cento ricade sulle Casse, e così avverrà che quando siansi prelevati tutti i 25 milioni, come avverrà fra breve, l'annualità dell'interesse sarà di un milione, che nella maggior parte andrà a carico della Mediterranea, e graverà meno sull'Adriatica e la Sicula.

Ma l'Adriatica non ha ancora superato il prodotto oltreiniziale, sul quale la Cassa avrebbe diritto a prelevare il 15 per cento, e per contro la Cassa stessa ha un debito costante di 170,000 lire all'anno che pesa sulle sue entrate.

Ora se si mettono in conto queste due passività in confronto degli scarsi ed incerti proventi, non so intendere come la Cassa potrà vivere di vita propria, quando gli avanzi dovuti al mutuo dei 25 milioni siano consumati. Io non mi occupo solamente dell'oggi, poichè ai bisogni attuali si è provveduto colla creazione di un debito e coll'impiego di risorse che non si riprodurranno in avvenire. Penso all'avvenire, e siccome i bisogni delle nostre ferrovie sono considerevoli, io mi domando se non dobbiamo preoccuparci sul serio della necessità di prendere in tempo le misure opportune, affinché quando verrà il momento di rinnovare le Convenzioni o di stipulare nuovi contratti, non abbiamo a trovarci esposti al pericolo di dover sopportare una spesa considerevole sotto la forma di un secondo allegato B, per mettere in assetto le nostre ferrovie.

Guai a noi, se continueremo su questa via per altri otto anni! Avverrà necessariamente ciò che si è verificato in passato quando il Governo aveva in mano l'amministrazione delle sue ferrovie, voglio dire che convenne destinare una somma di 132 milioni in aggiunta ai tanti altri, spesi saltuariamente negli anni precedenti, perchè le Società ne assumessero l'esercizio.

Ora il tempo non è lontano nel quale dovrà avvenire la rinnovazione dei contratti vigenti,

e se anche dovessero fallire le trattative in corso per nuovi e diversi accordi, sarà egualmente mestieri che prendiamo le disposizioni necessarie, perchè ci troviamo preparati a tutte le eventualità che si potranno presentare.

Oggi, le risorse di cui possiamo disporre sono addirittura insufficienti, e mi basterebbe indicare le stazioni in legno e due o tre grandi opere che aspettano il loro compimento, per venire nella conclusione, che i pochi fondi disponibili ne rimarrebbero interamente assorbiti. Ma io non mi posso neanche adagiare pienamente alla narrazione che abbiamo inteso circa l'entità dei mezzi disponibili presso i fondi di riserva e le Casse.

Ella, signor ministro, ha detto che il primo fondo di riserva ha cinque milioni di debiti, ed il secondo ne ha dieci di attivo.

Ma mi perdoni, onorevole ministro, prima di tutto Ella colla sua legge s'è impadronita di due milioni che appartenevano al secondo fondo di riserva dell'Adriatica, ma non considera abbastanza, che questo secondo fondo di riserva venne istituito e funziona come fosse una cassa di anticipazione.

Quando si sono creati i fondi di riserva per la rinnovazione dell'armamento metallico si sapeva che nei primi anni la spesa si sarebbe contenuta in ristretti limiti, ma sarebbe invece salita a proporzioni ignote col progressivo consumo del materiale esistente. Nacque quindi l'idea di costituire un fondo di assicurazione per le rotaie, come si pratica per le Casse pensioni. Nei primi tempi, del denaro ce n'è da vendere, ma più tardi scarseggia, e manca del tutto se non si sono prese a tempo le necessarie cautele. Accade così che nel momento presente si spende assai poco per la rinnovazione del materiale metallico e si ha perciò un grosso fondo di avanzo.

Ma il bisogno si farà sentire più tardi col successivo deperimento, che il tempo ci prepara, e cominceranno gli imbarazzi. Bisognerà trovare i 25 milioni sottratti al terzo fondo di riserva; e saldare le passività del primo che aumenteranno ancora negli otto anni avvenire; e quando venga il giorno in cui bisognerà pensare sul serio a rinnovare, non solo il materiale metallico, ma eziandio il materiale rotabile, di cui si patisce difetto, noi non sapremo più dove dar del capo, e non ci troveremo più

ad armi eguali con queste od altre Società colle quali dovremo negoziare. Bene avremo vissuti questi ultimi anni con opportuni ripieghi, e voglio anche credere che qualche maggiore risorsa si sia ottenuta d'appresso alle cose dette dall'onor. ministro, ma in sostanza il guadagno è piccolo e mi pare che il signor ministro del Tesoro abbia colpito nel segno, quando intravide la necessità di provvedimenti efficaci, tuttavolta che non approdassero prontamente le trattative aperte con le Società, le quali si dovrebbero assumere tutti gli obblighi che pesano presentemente sulle Casse patrimoniali.

Ma io torno ancora sul mio soggetto, e domando un'altra volta, se sia lecito sperare che l'accordo si possa stabilire colle Società a patti vantaggiosi per lo Stato, s'intende, come da molti mesi si è annunziato dal Banco del Governo. Intanto a me duole avere inteso che i primi effetti dell'inchiesta ferroviaria che si sta compiendo, atto deplorabilissimo agli occhi miei, come era apparso tale agli occhi dell'onor. ministro dei lavori pubblici che ha creduto di doverlo subire, furono di arrestare il corso delle trattative colle Società, sino a che si conosca il risultato dell'inchiesta stessa.

Questo è già un bel guadagno che possiamo registrare! Il resto verrà più tardi, e dal discorso dell'onor. ministro, al quale mi ero rivolto per sapere come stanno le cose, questo solo ho potuto conoscere che si aspetta la fine dell'inchiesta per tentare gli accordi colle Società.

Ma in cambio di notizie più liete, l'onorevole ministro si è largamente soffermato sopra altri punti minori, e se mi trovo costretto a concludere, che le trattative colle Società non sono punto avanzate, anzi vennero sospese, appena iniziate, fino a tempo indeterminato, l'onorevole ministro ha fornito al Senato alcuni chiarimenti dai quali apparirebbe che le cose vanno via via migliorando, e gli introiti ferroviari non sono soltanto diminuiti, ma sono ancora in aumento. Per verità il reddito chilometrico delle ferrovie mediterranee non aumenta, anzi è di poco diminuito...

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. È in aumento di quattrocentomila lire.

Senatore SARACCO. ...Parlo del prodotto lordo chilometrico...

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Il prodotto chilometrico è in aumento.

Senatore SARACCO. ... Se ella avrà la bontà di leggere la pubblicazione dell'ultima decade troverà che il prodotto chilometrico è in diminuzione. Se le pubblicazioni fatte dalle Società non rispondono al vero, non so che farci. Ma è un fatto certo e positivo che i prodotti chilometrici delle ultime decadi si presentano in leggera diminuzione, per la rete Mediterranea.

Quanto all'Adriatica l'aumento continua ed è considerevole, ma se anco si avverassero le previsioni del Governo per l'esercizio prossimo, il prelievo del 15 per cento sopra il prodotto ultra-iniziale, salirebbe a meno di centomila lire. Finchè il prodotto ultra-iniziale, sovra del quale si preleva il 15 per cento a favore delle Casse, si contiene in sei milioni e mezzo circa per la Mediterranea, ed in seicentomila lire, ancora incerte, per l'Adriatica, è vano pretendere che le Casse possano disporre di mezzi sufficienti per soddisfare le necessità di un buon servizio ferroviario. Non si deve d'altronde dimenticare che rimane sempre il debito di venticinque milioni, che si dovrà necessariamente scontare nel momento della rinnovazione delle Convenzioni.

Del resto, come dice benissimo l'onorevole ministro, non parliamo più di questo...

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. ... Ne parlo ancora io.

Senatore SARACCO. Ne parlerò anch'io allora, sebbene sia un fuor d'opera.

Però dichiaro, che ringrazio e mi compiaccio grandemente delle notizie che ci ha favorito l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Io sono per natura (e lo ammetto io stesso) un po' pessimista, non già verso di lei, onorevole ministro, ma pessimista nel senso che ho una fede nell'avvenire molto limitata. La mia lunga vita politica mi induce a pensare ed operare con molta riservatezza. Però ella non deve credere che le mie critiche sieno dirette contro di lei a preferenza di altri. No, io dico solo quel che risponde all'intimo sentimento dell'animo mio, senza far distinzione tra persona e persona. Io desidero soltanto che le cose del mio paese vadano del meglio che sia possibile, fatto ragione dei tempi.

L'onor. ministro ha usato parole molto cortesi al mio indirizzo, di cui lo ringrazio. Così

vorrei sentirmi capace di collaborare con lui nell'interesse della cosa pubblica, ciò che non è; ma se mai venisse il giorno in cui credesse di far capo alla mia vecchia esperienza può essere sicuro che troverà sempre in me una persona dispotissima a servire gli interessi dello Stato nella persona dell'egregio uomo, che siede a quel posto come ministro dei lavori. (*Bene, bravo*)

Senatore FINALI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI. Io ho assistito col più vivo interesse a quest'ultima parte della discussione; e dirò che con grandissima soddisfazione ho sentito le dichiarazioni che ha fatto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè io feci parte di quell'Ufficio centrale avanti il quale era il progetto dei 77,000,000, il quale Ufficio non credette di poter secondare l'approvazione di quel progetto di legge.

Di questa condotta dell'Ufficio centrale e della parte che io vi ebbi, io era alquanto turbato, perchè l'onor. Saracco (di cui stimo altamente il criterio e la competenza) mi dimostrava che la non approvazione di quel progetto fosse stata pregiudizievole all'esercizio delle ferrovie e alle finanze dello Stato.

Le dichiarazioni fatte oggi dall'onor. ministro dei lavori pubblici e la evidenza delle sue dimostrazioni mi hanno tolto ogni dubbio dall'animo; e mi persuadono che se il Senato non approvò anch'esso quel progetto di legge, fece cosa non pregiudizievole, anzi utile alla cosa pubblica.

In quanto poi all'abbandono in che sarebbero state tenute le nostre ferrovie, io non vorrò dire che per le ferrovie in questi 10 o 12 anni sia stato fatto tutto ciò che era desiderabile per metterle in migliori condizioni; ma dal più al meno in questi 10 o 12 anni per migliorare l'assetto delle nostre ferrovie si sono spesi 300 milioni. Ora 300,000,000 non sono mica una somma piccola; e quindi è manifesto che molti e notevoli miglioramenti nelle nostre ferrovie, dallo stato in cui erano quando furono fatte le convenzioni del 1885 ad oggi, ce ne devono essere stati.

Perciò il rimprovero all'Amministrazione dei lavori pubblici, di cui ha fatto parte con tanta pubblica lode e tanta benemeranza anche l'onorevole Saracco, non è meritato: non trascur-

ranza ma sollecitudine ebbe sempre quell'Amministrazione per le ferrovie dello Stato.

Non dobbiamo noi credere che le nostre ferrovie si trovino in peggiori condizioni di quelle che in realtà siano.

Potrei citare a memoria tanti miglioramenti che si sono fatti, così per accrescere la potenzialità delle ferrovie stesse, come per migliorare le condizioni dell'esercizio.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole senatore Saracco ha fatto alcune dichiarazioni che io non posso lasciare senza spiegazioni. Innanzi tutto su questa questione che io ho esposta al Senato, relativa al primo e al secondo fondo di riserva, l'onor. senatore Saracco si è messo da un punto di vista affatto nuovo.

Il secondo fondo di riserva è un'assicurazione, disse l'onor. Saracco. Ma come si cedeva codesto appalto di assicurazione per il futuro ai conduttori delle ferrovie?

A proposito della legge dei 77 milioni si diceva schietto che si dava *à forfait* all'amministrazione ferroviaria la gestione del primo e del secondo fondo. Ora è certo che il premio di assicurazione se lo mettevano in tasca le Società, e altrettanto certo è che esse, finito il contratto, il premio di assicurazione non ce l'avrebbero restituito.

Onorevole senatore Saracco, gli argomenti coi quali ella vorrebbe confutare ciò che io dissi, sono alla loro volta confutati dai termini, nei quali la legge dei 77 milioni era redatta.

L'onor. senatore Saracco dice: ma crede il ministro che si limiti qui il bisogno delle ferrovie?

Io non ho detto mai nulla che autorizzi l'onorevole Saracco ad attribuirmi questa credenza.

Io ho preso per base la sua legge dei 77 milioni, la quale stabiliva un complesso di opere da farsi nel novennio, ed ho detto al Senato, come dissi alla Camera, che quelle opere si faranno senza i 77 milioni. Ne derivano un sollievo di 4 milioni e mezzo all'erario dello Stato e un sollievo di 2,800,000 lire ai contribuenti. Ho detto che quelle opere si faranno; non ho detto che saranno sufficienti od insufficienti, e non lo potevo dire, e non lo posso dire nemmeno

ora perchè non esistevano, come non esistono ancora i progetti.

L'onor. Saracco mi ricorda che ci sono 25 milioni da restituire al terzo fondo. D'accordo; io non li restituisco; ma li restituiva forse lei con la legge dei 77 milioni? Il punto di partenza è uguale ed arriviamo agli stessi risultati, ma l'aggravio per lo Stato è di 77 milioni di meno.

Andiamo avanti. L'onor. Saracco dice che vi sono pure gli interessi da pagare. E io so anch'io; c'è da pagare il quattro per cento, e fa un milione; ma non bisogna dimenticare le disponibilità che restano poi sempre nelle Casse patrimoniali. Ripeto, sotto la data d'oggi nelle Casse patrimoniali c'è una disponibilità di 15 milioni e 750,000 franchi, su cui maturano gli interessi a beneficio delle stesse Casse patrimoniali; d'altra parte dei 25 milioni di prestito, finora sono stati prelevati non più di 16 o 17 milioni: per cui; praticamente, sotto la data di oggi si potrebbe quasi omettere di considerare gli oneri per interessi, perchè oggi le Casse patrimoniali avrebbero una disponibilità eguale alla somma su cui devono pagare l'interesse. Noti però che io dell'onere per interessi ho tenuto conto, e dico che malgrado ciò tutte le opere si faranno.

Le entrate! — Consideriamo la Cassa patrimoniale della rete Adriatica. Essa ha anzitutto diritto di percepire l'avanzo della somma prelevata, in ragione del 10 per cento, sul prodotto lordo iniziale, che risulta dopo pagati i corrispettivi alla Società per l'interesse del prestito sul materiale mobile, e dopo fatti i versamenti ai fondi di riserva. Essa sa meglio di me che si tratta approssimativamente di un milione.

Senatore SARACCO: Qualche cosa meno.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Mettiamo 950,000 lire. In quest'anno si supererà di certo il prodotto iniziale di due milioni. Spetta alla Cassa per gli aumenti patrimoniali il 15 per cento sull'eccedenza oltre il prodotto iniziale: Sono dunque altre 300,000 lire. Mi pare che fin qui il conto torni.

Senatore SARACCO: Il prodotto non c'è ancora.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Ci sarà sicuramente. Cosa vuole? oggi siamo ai 22 e al 30 giugno si chiude l'esercizio, dunque non c'è più pericolo di sbagliare di molto: arriveremo a 104 milioni e mezzo.

Senatore SARACCO: Ma no.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*... Saranno 104 milioni e mezzo: adesso non posso dirle quanto è precisamente il prodotto a tutto oggi.

E andiamo avanti. Consideriamo la rete Mediterranea.

La Mediterranea ha dato l'anno scorso alla Cassa per gli aumenti patrimoniali 1,740,000.

Quest'anno l'introito lordo della rete è di 2 milioni maggiore dell'anno scorso.

Solamente per questo fatto, la Cassa per gli aumenti patrimoniali, incasserà, invece di 1,740,000 lire, 2 milioni circa...

Senatore SARACCO: Ma no.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*... Ma quest'anno ci sono 2 milioni di prodotto in più.

La liquidazione dell'anno scorso l'ho firmata io, e la cifra della parte di prodotto attribuita alla Cassa patrimoniale la ricordo; era 1,740,000 lire.

Però bisogna tenere conto anche d'un altro fatto.

La causa per la succursale dei Giovi, se la notizia che ho io è esatta, è stata vinta; la Cassazione ci ha dato ragione.

Questo fatto porta un aumento notevole alle risorse della Cassa per gli aumenti patrimoniali, perchè riduce, per la succursale dei Giovi, a 15,000 lire il prodotto iniziale per chilometro...

Senatore SARACCO: È già calcolato.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*... No, nella liquidazione dell'anno scorso non era calcolato. La liquidazione l'ha mandata la Società; vuole che la Società calcolasse sulle basi di un fatto che essa impugnava?...

Senatore SARACCO: Mi perdoni; una parola sola.

La Società manda il suo conto e lo Stato ha sempre fatto i suoi conti in base al concetto suo.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*... Il conto di liquidazione del quale ho detto che attribuiva alla cassa per gli aumenti patrimoniali 1,740,000 lire era quello della Società...

Senatore SARACCO: Scusi, la ragione è questa. Ci sono 6 milioni e 600 e tante mila lire ultrainiziali secondo il parere del Governo; la Società invece diceva che erano 3 milioni e mezzo, appunto perchè calcolava al 15 per cento. Ma lo Stato ha sempre contrapposto i suoi conti in-

LEGISLATURA XX — 1^a SESSIONE 1897 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GIUGNO 1897

base alla sentenza della Corte d'appello, vale a dire per il caso che avessimo ragione. Così che, se la Corte di cassazione (e me ne compiaccio) ha data quella decisione, io dico che il tornaconto è già acquistato dal Tesoro.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*... Ella dice così; io però sono convinto che le cose stanno come le ho esposte io.

Ai vari proventi ora qui menzionati devesi infine aggiungere il prezzo dei materiali fuori d'uso. Per questi materiali fuori d'uso, i conti per lunghi anni non sono stati chiusi mai; ed essi danno un milione all'anno - mezzo milione per ciascuna Società.

Tutt'insieme, e tenuto conto di qualche altro provento minore, risultano presso a poco i cinque milioni che ho detto dover essere l'introito totale delle Casse patrimoniali in quest'anno.

E questi cinque milioni ripeto, non sono una miseria;

in nove anni saranno 45 milioni; aggiunti 10 milioni di residui risultano 55 milioni.

E i lavori costeranno meno del previsto: io me n'accorgo dai progetti che mandano le stesse società: questi progetti di spesa regolarmente sono inferiori a quelle cifre che, lavoro per lavoro, erano state impostate per formare l'elenco in base al quale fu predisposta la legge dei 77 milioni.

Senza dire che gli stessi progetti, sottoposti ad un esame piuttosto rigoroso da parte dell'Amministrazione, molte volte, consentono nuove falcidie.

Ora che cosa ho detto io? Io non mi sono mai sognato di dire che con i lavori che ora si prevede di dover eseguire si metteranno le ferrovie in istato perfetto.

Credo anch'io che possa divenire necessario, quando si farà un nuovo contratto, di riesaminare la questione dello stato in cui si trovano le ferrovie.

Io ho detto una sola cosa, e questa mantengo, che quei lavori ai quali doveva provvedere la legge dei 77 milioni, saranno nel loro complesso fatti senza i 77 milioni.

E sfido l'onorevole Saracco a confutarmi; fra nove anni spero che saremo qui a constatare ch'io avevo ragione, ed ella dovrà rendermi giustizia.

Senatore SARACCO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore SARACCO. Io mi auguro, ma certo non sarò qui fra nove anni coll'onorevole ministro a giudicare come i fatti abbiano risposto alle previsioni dell'uno e dell'altro. Per ora mi limito a dire che questa questione non credo di averla sollevata io. Però sono felice di aver ricevuto dal ministro talune notizie che il Senato avrà accolto con piacere.

Egli non vorrà tuttavia che io accetti i suoi numeri senza le opportune riserve, perchè sopra di essi ci sarebbe molto, anzi moltissimo a dire.

Allorchè li avremo sott'occhi, ne ripareremo e vedrà l'onorevole ministro che dovrà in buona parte rivedere i suoi conti.

Una cosa sola mi preme avvertire, ed è che discorrendo delle proposte venute dalla Società, sopra delle quali si era appoggiato il Governo nelle proposte presentate al Parlamento, stimò di avvertire che mancavano i progetti di esecuzione. La cosa è perfettamente esatta, ma non si poteva pretendere che le Società presentassero progetti concreti di esecuzione prima che le opere fossero autorizzate.

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Di massima ci potevano essere.

Senatore SARACCO. Quando il Parlamento avesse accordato i fondi, l'Amministrazione avrebbe richiesto senz'alcun dubbio la presentazione dei progetti, per essere sottoposti all'esame dei Corpi consultivi, ma non si sarebbe potuto pretendere che sopra qualche centinaia di lavori le Società dovessero presentare tanti progetti di esecuzione, quando si era in dubbio se il Parlamento volesse consentire, come infatti non ha consentito...

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Progetti di massima.

Senatore SARACCO. Progetti di massima! Ma...

PRINETTI, *ministro dei lavori pubblici*. Non c'erano.

Senatore SARACCO. Ma il Governo non pigliava mica l'impegno di spendere nella misura prevista dalle Società. Come per l'allegato B e per i lavori d'interesse militare, importava determinare la qualità e la natura delle spese, insieme ad un calcolo presuntivo della spesa che ne sarebbe derivata, ma con ciò lo Stato non pigliava impegni di sottostare alle pretese della Società.

È cosa molto diversa, che ad ogni modo

sfugge interamente alla presente discussione. Difatti io mi era limitato a chiedere notizie all'onorevole ministro sull'andamento delle trattative aperte con la Società per la rinnovazione anticipata delle Convenzioni, e poichè seppi da lui che le trattative sono sospese durante il corso dell'inchiesta ferroviaria, non mi parve di dover insistere nella mia domanda. Ma quando soggiunsi che durando l'incertezza presente sorgeva il dubbio che coi mezzi attuali si possano eseguire le opere che fanno capo alle Casse patrimoniali delle ferrovie, l'onorevole ministro ha creduto di dover difendere l'opera sua in quanto gli parve di poter ritirare un progetto di legge già approvato dalla Camera dei deputati. Egli ne aveva certamente il diritto, ma io non l'avevo tratto su questo terreno, e siccome non mi sento in grado di discutere il merito delle conclusioni nelle quali è venuto, a me resta il dispiacere di non aver ottenuto una risposta tampoco soddisfacente sull'unico punto che desiderassi chiarire.

Ma senta, onorevole ministro, ella aveva finito molto bene il suo primo discorso. Ora invece ha voluto trovare nelle mie parole una tendenza a menomare la sua autorità e i suoi giudizi, pur dichiarando che conserva ancora a mio riguardo quei sentimenti di stima, coi quali aveva chiuso il suo primo discorso. Ebbene, piaccia o no, perchè io non voglio penetrare nell'intimo del cuor suo, io gli dico, che mi compiaccio ancora e lo ringrazio delle buone parole che mi ha indirizzate; e sebbene conosca la mia incapacità, amo ripetere, che quando io nella mia pochezza fossi chiamato a servire qualcuno dei grandi interessi dello Stato, mi metto interamente e cordialmente a di lei disposizione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare pongo ai voti il cap. 292.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

293	Concorso dello Stato nelle spese a carico delle Casse per gli aumenti patrimoniali (art. 1 - legge n. 6 delli 14 gennaio 1897)	1,500,000 »
		20,859,043 »
CATEGORIA TERZA. — MOVIMENTO DI CAPITALI.		
<i>Anticipazioni a provincie e comuni.</i>		
294	Anticipazione della quota spettante alla provincia di Roma sulla spesa dei lavori per la sistemazione del Tevere - Legge 2 luglio 1890, n. 6936 (Spesa ripartita)	62,500 »
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.		
295	Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative	401,928 92

RIASSUNTO PER TITOLI

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali	939,168 »		
<hr/>			
Spese pei lavori pubblici	Genio civile	4,161,250 »	
	Strade	5,654,224 »	
	Tramvie	12,000 »	
	Acque {	Opere idrauliche di 1 ^a e 2 ^a categoria	7,010,000 »
		Opere idrauliche di 3 ^a , 4 ^a e 5 ^a categoria	680,000 »
	Bonifiche	253,000 »	
	Porti, spiagge, fari e fanali	5,813,700 »	
	<hr/>		
	23,584,174 »		
<hr/>			
Strade ferrate	1,057,253 »		
<hr/>			
TOTALE della categoria prima della parte ordinaria	25,580,595 »		

TITOLO II.

Spesa straordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali	198,530 »
<hr/>	
Opere edilizie in Roma	8,000,000 »
<hr/>	
Opere varie	450,000 »
<hr/>	

Spese per lavori pubblici	Strade	Lavori di sistemazione non superiori a lire 30,000	444,800 »
		Lavori per sistemazione e miglioramento	685,100 »
		Costruzioni	4,889,000 »
		Spese di stampa ed eventuali	2,000 »
		Sussidi per le strade comunali obbligatorie	1,500,000 »
			7,520,400 »
		Acque	2,587,500 »
		Spese comuni ad acque e strade	<i>per memoria</i>
		Bonifiche	5,398,600 »
		Porti, spiagge, fari e fanali	5,347,500 »
	20,854,000 »		
Strade ferrate	550,400 »		
TOTALE della categoria prima della parte straordinaria		30,052,930 »	
CATEGORIA SECONDA. — SPESE DI COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE		20,859,043 »	
CATEGORIA TERZA. — MOVIMENTO DI CAPITALI		62,500 »	
TOTALE del titolo II. — Spesa straordinaria		50,974,473 »	
TOTALE delle spese reali (ordinarie e straordinarie)		76,555,068 »	
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO		401,928 92	
RIASSUNTO PER CATEGORIE			
Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria)		55,633,525 »	
Categoria II. — Costruzione di strade ferrate (Parte straordinaria)		20,859,043 »	
Categoria III. — Movimento di capitali (Parte straordinaria)		62,500 »	
TOTALE spese reali		76,555,068 »	
Categoria IV. — Partite di giro		401,928 92	
TOTALE GENERALE		76,956,996 92	

PRESIDENTE. Passeremo alla discussione degli articoli del progetto di legge, che rileggo.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1897 al 30 giugno 1898, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

Le prelevazioni sul fondo a calcolo, di cui al capitolo n. 291 dello stato di previsione, saranno fatte in conformità delle disposizioni della legge 17 febbraio 1884, n. 3016, per la prelevazione di somme dal fondo stanziato per le spese impreviste.

(Approvato).

Questo progetto di legge sarà poi votato domani a scrutinio segreto.

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

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Lotteria a favore dell'Esposizione generale italiana che avrà luogo in Torino nell'occasione del primo cinquantennio della proclamazione dello Statuto (N. 70);

Sistemazione dei prestiti contratti dal comune di Roma colla Cassa dei depositi e prestiti e colla Banca d'Italia (N. 65 - *urgenza*).

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

Pensione vitalizia alla vedova di Ruggiero Bonghi (N. 69);

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1897-98 (N. 67).

La seduta è sciolta (ore 19 e 30).