

XII.

TORNATA DEL 15 DICEMBRE 1898

Presidenza del Presidente SARACCO.

Sommario. — *Comunicazione — Giuramento del senatore Carle — Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1898-99 » (N. 11) — Approvazione dei capitoli dal n. 1 al 13 — Sul capitolo 14 parlano il senatore Cremona, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici — Approvazione dei capitoli dal n. 14 al n. 32 — Sul capitolo 33 parlano il senatore Tolomei ed il ministro dei lavori pubblici — Approvazione dei capitoli dal n. 33 al n. 43 — Sul capitolo 44 parlano il senatore Sormani-Moretti ed il ministro dei lavori pubblici — Approvazione dei capitoli dal n. 44 al n. 47 — Sul capitolo 48 parlano il senatore Negrotto ed il ministro dei lavori pubblici — Approvazione dei capitoli dal n. 48 al n. 58 — Sul cap. 59 parlano i senatori Cremona, relatore, Finali, ed il ministro dei lavori pubblici — Approvazione dei capitoli dal n. 59 al n. 67 — Presentazione di progetti di legge — Ripresa della discussione del bilancio dei lavori pubblici — Parlano il senatore Cremona, relatore, ed il ministro del tesoro — Approvazione dei capitoli dal n. 68 al n. 269 — Sul capitolo 270 parlano il senatore Bordonaro ed il ministro dei lavori pubblici — Approvazione dei rimanenti capitoli — Rinvio allo scrutinio segreto dell'articolo unico del progetto.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 30.

Sono presenti i ministri dei lavori pubblici, della pubblica istruzione, della guerra e del tesoro.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Comunicazione.

PRESIDENTE. La famiglia del defunto nostro collega Giulio Bianchi, ringrazia il Senato delle onoranze rese alla memoria del caro estinto.

Giuramento del senatore Carle.

PRESIDENTE. Trovandosi presente nelle aule del Senato il signor Carle professor Giuseppe, i di cui titoli per la nomina a senatore vennero già convalidati in altra seduta, invito i signori senatori Cremona e Garelli a volerlo introdurre nell'aula.

(Il senatore Carle professor Giuseppe, viene introdotto nell'aula e presta giuramento nella formula consueta).

PRESIDENTE. Do atto al signor prof. Giuseppe Carle del prestato giuramento, lo proclamo senatore del Regno ed entrato nell'esercizio delle sue funzioni.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1898-99 » (N. 11).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Come il Senato rammenta nella seduta di ieri venne chiusa la discussione generale.

Passeremo ora alla discussione dei singoli capitoli.

Prego il senatore, segretario, Guerrieri-Gonzaga di darne lettura.

GUERRIERI-GONZAGA, *segretario*, legge:

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

1	Ministero - Personale di ruolo (Spese fisse)	714,855 »
2	Ministero - Spese d'ufficio	52,000 »
3	Ministero - Manutenzione, riparazioni ed adattamento dei locali	15,000 »
4	Ministero - Fitto locali	5,500 »
5	Spese postali (Spesa d'ordine)	2,500 »
6	Spese di stampa	13,000 »
7	Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria	10,000 »
8	Residui passivi eliminati a senso dell'art. 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
9	Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti all'Amministrazione dei lavori pubblici e loro famiglie	50,000 »
10	Spese casuali	75,000 »
		<hr/> 937,855 »
	Debito vitalizio.	
11	Pensioni ordinarie (Spese fisse)	2,111,000 »
12	Indennità per una sola volta; invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 83 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato col regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (Spesa obbligatoria)	30,000 »
		<hr/> 2,141,000 »
	Spese per lavori pubblici.	
	<i>Genio civile.</i>	
13	Personale (Spese fisse)	3,272,250 »
14	Aiuti provvisori pel servizio generale (art. 30 della legge 5 luglio 1882, n. 874) ed assegni mensili e supplementari ad impiegati ed inser-vienti straordinari in servizio presso l'Amministrazione centrale e gli uffici provinciali	202,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	<hr/> 3,474,250 »

CREMONA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CREMONA, *relatore*. Ho chiesto di parlare sopra il cap. 14 che riguarda gli « aiuti provvisori pel servizio generale e gli assegni mensili e supplementari ad impiegati ed inservienti in servizio presso l'amministrazione centrale e gli uffici provinciali ».

Già nella mia relazione, d'accordo con una osservazione fatta dalla Giunta del bilancio della Camera (doc. 177-A della 1^a sessione), ho accennato al fatto, che il personale straordinario va aumentando presso l'Amministrazione centrale. Il bisogno di aiuti straordinari si può intendere presso gli uffici provinciali, ma non è abbastanza chiaro come possa verificarsi presso l'Amministrazione centrale, tanto più dopo la legge del 15 giugno 1893 che ha istituito i compartimenti del Genio civile, dai quali si sperava un principio di decentramento dei servizi, una semplificazione della procedura, una diminuzione del personale.

Ma oltre a questo io prego il signor ministro di dare qualche spiegazione sopra la citazione che in questo capitolo si fa dell'art. 30 della legge 5 luglio 1882.

L'articolo, che qui sembra citato per giustificare la grossa spesa (sono più di 200,000 lire) per gli aiuti provvisori, è così concepito.

« Per la sorveglianza locale dei lavori è adde-
detto agli uffici del Genio civile un personale di assistenti da assumersi in servizio a seconda dei bisogni, e da pagarsi sul fondo delle opere. Quando sia richiesto da eccezionali esigenze di servizio, con decreto ministeriale possono essere posti a disposizione degli uffici *aiuti provvisori* per un determinato lavoro di tavolino o di campagna.

« Questo personale avventizio non potrà in nessun caso coprire posti superiori al grado di aiutante o di ingegnere allievo. *Gli assistenti e gli aiuti provvisori* possono essere traslocati da un ufficio ad un altro, e sono licenziati quando, a giudizio dell'amministrazione, cessa il bisogno dell'opera loro, o si rendono immeritevoli di essere conservati in servizio. L'amministrazione inoltre non prende verun impegno circa la durata di servizio di questo personale provvisorio ».

Se io bene intendo, questo articolo autorizza l'assunzione di un personale provvisorio per la

sorveglianza locale dei lavori. Ora a codesta sorveglianza locale, se ho saputo ben leggere, è provveduto largamente in molti capitoli del bilancio; e cioè nei cap. 21, 39, 50, 109, 147, 148, 153, 157, 200, 244, 247, 248, 249, 273; in tutti i quali è esplicitamente nominato il personale straordinario, di cui si parla nell'articolo di legge che ho detto.

Ora, come si può giustificare questo bisogno, e bisogno crescente, di personale straordinario presso l'amministrazione centrale? Confesso di non intendere in massima questa necessità, e sopra tutto di non saper vedere come e perchè si citi l'art. 30 della legge 5 luglio 1881 per giustificare la spesa di 202,000 lire nel capitolo che porta per titolo: *aiuti provvisori pel servizio generale*.

Prego il signor ministro di voler dare in proposito qualche spiegazione.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Al Ministero dei lavori pubblici non si è accresciuto in alcun modo il personale, e posso assicurare il senatore Cremona ed il Senato che non uno straordinario, non un aiuto provvisorio, è stato da me assunto. Perciò al Ministero si trovano quegli straordinari, che io vi ho trovato.

Mi permetto poi di rilevare che dall'istituzione degli ispettori compartimentali si sperava un decentramento nel servizio, ma l'esperienza ha dato pur troppo risultati contrari. Gli ispettori compartimentali, secondo il presente ordinamento, sono una ruota dippiù nell'amministrazione e non hanno corrisposto alle larghe aspettative.

Ecco che cosa è avvenuto. Da un lato gli ingegneri capi non possono prendere tante disposizioni senza l'avviso degli ispettori compartimentali, e dall'altro gli ispettori non possono autorizzare la più piccola spesa senza ordine del ministero. E quindi, anzichè un decentramento, si è fatto un accentramento maggiore, e gli ispettori compartimentali invece d'ispezionare, quale dovrebbero essere la loro funzione, hanno finito per costituire tanti nuovi uffici. Nel disegno di legge che mi permetterò di presentare al Parlamento circa gli organici del Ministero dei lavori pubblici, del Genio civile e dell'Ispettorato, procurerò di risolvere anche

la questione degli ispettori compartimentali; i quali, piuttosto che rimanere nel loro compartimento, è meglio che tornino, come prima, presso il Ministero, il quale possa servirsene a seconda dei bisogni.

E torno all'altra questione accennata dall'onor. relatore, cioè all'aumento del personale straordinario in servizio presso l'amministrazione centrale dei lavori pubblici. Incomincio dall'assicurare che in sostanza aumento non ce n'è, e lo spiego subito.

Nel novembre 1897, quando fu presentato il bilancio che ora si discute, v'erano alcuni straordinari che prestavano servizio presso il Ministero, e poi erano pagati su fondi di certe opere.

Ora questa sembrò una irregolarità, e quindi si è stabilito che questi straordinari siano pagati, non più coi fondi delle opere, ma con quelli dell'amministrazione centrale.

Credo che queste mie spiegazioni contenteranno l'onor. relatore, e ripeto che non uno straordinario si è accresciuto nell'amministrazione centrale; soltanto si è regolarizzato il pagamento dello stipendio.

CREMONA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CREMONA, *relatore*. Forse io non mi sono spiegato chiaramente e mi dispiace di dover insistere. Il signor ministro assicura di non avere, egli personalmente, assunto alcuno straordinario, ed io non ho il più piccolo dubbio sulla sua affermazione, ma noi dobbiamo prendere in considerazione non soltanto lo stato di previsione presentato dall'attuale ministro, bensì anche quello ch'era stato presentato dal precedente ministro del tesoro (doc. 177 della 1ª sessione), giacchè si completano l'un l'altro. Ora io ho trovato, leggendo la relazione (doc. 177-A) della Giunta del bilancio della Camera dei deputati, che vi si afferma l'aumento degli straordinari presso l'amministrazione centrale, rinviando per la dimostrazione all'allegato 2º del bilancio Luzzatti.

Dunque se gli straordinari non sono stati aumentati sotto l'onor. Lacava, devono essere stati aumentati certo sotto un ministro anteriore. Noi naturalmente non guardiamo alla persona del ministro attuale, ma alla continuità del Governo. Del resto la questione non è soltanto, se siano stati di recente o da molto tempo aumentati gli

straordinari; la questione principale è un'altra: se sia necessario questo personale di cui si tratta al cap. 14, dal momento che ci sono tanti altri capitoli dove sono stanziati somme per gli straordinari in relazione a singole opere pubbliche autorizzate, ed in legittima corrispondenza coll'articolo 30 della legge 25 luglio 1882. Nel capitolo 14 non ci pare citato a proposito l'art. 30 che ho letto, giacchè in esso si tratta soltanto di sorveglianza *locale* dei lavori, quale ha luogo effettivamente per tutte le opere pubbliche contemplate nei capitoli dal 21 al 173 che ho citati; ma non si vede che la stessa assunzione di personale straordinario presso l'amministrazione centrale sia giustificata da questo articolo 30 della legge ricordata. Insomma, non trovo correlazione fra il testo della legge che si cita qui, e le spese generali, ordinarie del genio civile.

Torno a ripetere ancora una volta, che nei capitoli menzionati dal 21 al 173 è stanziata la somma occorrente per la remunerazione di quel personale straordinario che in forza del citato articolo 30 si assume al servizio delle varie opere autorizzate, ma non si comprende che relazione abbia col capitolo 14 la legge del 30 luglio 1882, e non appaiono giustificati da questa gli aiuti provvisori presso l'amministrazione centrale.

Rinnovo adunque la preghiera che sia chiarita questa contraddizione, quale almeno si presenta a primo aspetto.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Io non contesto che l'art. 30 della legge 5 luglio 1882 riguarda il personale straordinario per la sorveglianza locale, e può essere che la dicitura del capitolo del bilancio non sia interamente esatta, e meriti di essere modificata nei successivi bilanci.

Come ho già detto, v'erano degli straordinari che da molti anni prestavano servizio al Ministero ed erano pagati coi fondi stanziati in quei capitoli, ai quali ha accennato l'onor. relatore, e di cui nell'art. 30 della legge 5 luglio 1882. Ma essendosi osservato che questi impiegati straordinari non prestavano servizio sui lavori, si è voluto, direi, legalizzare la loro situazione ed in conseguenza farli pagare, non più sul capi-

tolo riguardante le opere, ma sul capitolo relativo alle retribuzioni degli straordinari nell'amministrazione centrale.

Questi straordinari nell'amministrazione centrale non sono i soli, ma ve ne sono anche altri e da molto tempo, e debbo perciò ritenere che siano necessari, altrimenti sarebbero inviati agli Uffici locali.

Posto questo, non potrei altro dire all'onorevole relatore, che quando saremo nella sede

del ruolo organico, che io, come diceva, presenterò alla Camera dei deputati, con una legge speciale, allora sarà esaminata la situazione di tutto il personale ed anche degli straordinari.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni pongo ai voti il capitolo 14 nella somma di L. 202,000.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(Approvato).

15	Spese d'ufficio - Indennità fisse (Spese fisse)	128,000 »
16	Provvista e riparazione di mobili ed istrumenti geodetici, restauro ed adattamento dei locali ad uso degli uffici del genio civile (art. 28 della legge 5 luglio 1882, n. 874)	30,000 »
17	Fitto di locali per uso d'ufficio (Spese fisse)	61,000 »
18	Spese per indennità	480,000 »
19	Spese diverse pel Genio civile	20,000 »
20	Indennità dipendenti dalle leggi 5 luglio 1882, n. 874 e 15 giugno 1893, n. 294, accordate con decreti ministeriali registrati preventivamente dalla Corte dei conti	16,000 »
21	Compensi per maggiori servizi resi dal personale del genio civile e personale straordinario in servizio, sia presso l'Amministrazione centrale, sia presso gli uffici provinciali; spesa di copiatura di atti e disegni affidata ad estranei quando non convenga assumere altro personale straordinario	14,000 »
		4,223,250 »
<i>Strade.</i>		
22	Manutenzione di strade e ponti nazionali, sgombrò di nevi, di materie franate o trasportate dalle piene; e lavori per impedire interruzioni del transito e per riparare e garantire da danni le strade e i ponti nazionali	4,300,000 »
23	Salario ai cantonieri delle strade nazionali	1,418,736 »
24	Indennità a diversi comuni per la manutenzione di tronchi di strade nazionali che ne attraversano gli abitati a mente dell'articolo 41 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F'	138,000 »
25	Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i cantonieri	10,000 »
26	Concorsi per sistemazione di tronchi di strade nazionali compresi entro gli abitati ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F'	20,000 »
27	Sussidi ai comuni e consorzi per opere pubbliche ai termini dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F'	50,000 »

<i>Tramvie.</i>		
28	Spese di sorveglianza sulle tramvie a trazione meccanica	12,000 »
<i>Acque.</i>		
Opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria.		
29	Opere idrauliche di 1ª categoria - Manutenzione e riparazione	750,000 »
30	Opere idrauliche di 1ª categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza	25,000 »
31	Opere idrauliche di 1ª categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (Spese fisse)	134,000 »
32	Opere idrauliche di 1ª categoria - Fitti e canoni (Spese fisse)	13,000 »
33	Opere idrauliche di 2ª categoria - Manutenzione e riparazione	5,000,000 »

TOLOMEI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TOLOMEI. Ho chiesto la parola per pregare l'onor. ministro affinchè voglia prendere in seria considerazione i reclami della provincia di Siena la quale si trova ingiustamente aggravata del contributo delle spese per la sistemazione idraulica della valle della Chiana.

Ho detto ingiustamente perchè abbiamo già una sentenza favorevole del tribunale di Siena.

Raccomando inoltre che per l'avvenire voglia comprendere per le bonifiche dipendenti da antichi editti anche quelle della Val di Chiana, come lo sono quelle della maremma Toscana secondo le leggi Leopoldine tuttora in vigore, poichè si trovano in identiche condizioni. Ho creduto bene di esporre questo all'onor. ministro perchè non si tratta di un favore, ma di far giustizia.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Io terrò conto di quanto testè ha detto il senatore Tolomei, avvertendo che per quanto riguarda la manutenzione delle opere classificate in 2ª categoria provvede il fondo stanziato nel capitolo in discussione; ma riguardo alle bonifiche, esse sono rimandate alla legge che è pendente ora presso il Senato.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, pongo ai voti il cap. 33 nella somma di lire 5,000,000.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

34	Opere idrauliche di 2ª categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza	80,000 »
35	Opere idrauliche di 2ª categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (Spese fisse)	909,000 »
36	Opere idrauliche di 2ª categoria - Fitti e canoni (Spese fisse)	70,000 »
37	Servizio idrografico fluviale	4,000 »

38	Casuali pel servizio delle opere idrauliche di 1 ^a e 2 ^a categoria e di altre categorie per la parte con quelle attinente	250,000 »
39	Spese per competenze al personale idraulico subalterno, dovute a termini e per servizi normali indicati nel regolamento sulla custodia, difesa e guardia dei corsi d'acqua. - Assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale straordinario e temporaneo - Sussidi e remunerazioni	145,000 »
		<hr/> 7,380,000 » <hr/>
	Opere idrauliche di 3 ^a , 4 ^a e 5 ^a categoria.	
40	Opere idrauliche di 3 ^a categoria - Concorso dello Stato giusta gli articoli 96 e 97 della legge 30 marzo 1893, n. 173	45,000 »
41	Opere idrauliche di 4 ^a categoria - Concorso dello Stato giusta l'articolo 98 della legge 30 marzo 1893, n. 173	10,000 »
42	Opere idrauliche di 5 ^a categoria - Sussidi giusta l'art. 99 della legge 30 marzo 1893, n. 173; e 10 ^a ed ultima quota di contributo al comune di Verona per i lavori dell'Adige secondo la legge 24 luglio 1887, n. 4805 (Art. 4)	470,000 »
43	Spese casuali per studi e provvedimenti relativi alle opere idrauliche di 3 ^a , 4 ^a e 5 ^a categoria e al buon regime dei fiumi e torrenti e per sussidi a minori opere di difesa	20,000 »
		<hr/> 545,000 » <hr/>
	<i>Bonifiche.</i>	
44	Personale di custodia delle bonifiche - Stipendi ed indennità al personale ordinario (Spese fisse)	110,000 »

PRESIDENTE. Il senatore Sormani-Morette ha chiesto di parlare sulle bonifiche; intende parlare su questo o su altro capitolo?

SORMANI-MORETTI. Forse quanto ho a dire avrebbe sede più opportuna all'art. 180 che riguarda il consorzio di Burana, del quale intendo per lo appunto di parlare. Ma, poichè là non v'ha impostata alcuna cifra, quel Consorzio essendovi solo indicato per memoria e, d'altra parte, non intendo chiedere d'impegnare il bilancio per nessuna nuova somma, bensì solo di sollecitare alcun provvedimento amministrativo, il quale è urgente, credo che si possa trattare in proposito anche da questo momento, nell'attuale intestazione che riguarda, in genere, il servizio delle bonifiche, per dirigere una semplice preghiera al ministro.

Si tratta, ripeto, di sollecitare un provvedimento urgente per quel Consorzio di Burana, il quale è, da tempo, costituito non solo, ma le cui opere sono oramai compiute, ed il quale possiede già ed ha disponibili e pronti i fondi necessari a tal fine sicchè, credo, che, dentro un anno, tutto il comprensorio suo possa essere bonificato.

Se non che, ora sorse qualche difficoltà da parte di alcuni confinanti, i quali, temendo taluni lavori possano loro nuocere, domandano che il Ministero veda e decida se v'ha qualche precauzione a prendere o nuovo lavoro da eseguire, prima di dare il nuovo corso di scolo alle acque.

Ora io faccio notare essere molto urgente venire ad una decisione, perchè v'ha attualmente

una quantità considerevole di ettari di terreni tutti sott'acqua che non possono, quindi, essere lavorati nè seminati. Non conviene ordunque, nè è giusto che, come gli anni scorsi, quelle terre perdano, anche pel venturo anno agronomico, la possibilità di produrre un reddito computabile in almeno 3 o 4 milioni. Urge il provvedimento indubbiamente da che si tratta di 3 o 4 milioni da ricavare o non ricavare da quei terreni, mentre che, per dippiù, le popolazioni agricole di quei territori mantovani, modenesi e ferraresi troverebbero, nella presente invernata, lavoro utile, non solo pel compimento delle opere di bonifica, ma altresì per l'adattamento delle livellazioni e canali parziali di scolo e per le altre opere campestri di semina, di piantagioni, di cultura.

Io desidererei quindi dall'onorevole ministro una parola che possa rassicurare e confortare gli interessi in questione, l'affidamento, cioè, che il Governo deciderà sollecitamente circa ai dubbi e timori sorti sul da farsi, e farà fare prontamente, se occorrono, le verifiche ed i sopralluoghi, senza che nei giri burocratici si perda un tempo prezioso, quel tempo prezioso per poter dai proprietari procacciarsi un reddito, con cui soddisfare pel venturo anno le imposte fondiarie che, negli anni scorsi, assorbitono ed in taluna località superarono persino la rendita effettiva dei terreni.

Io voglio sperare che il signor ministro vorrà dire tale parola rassicurante per quei proprietari, per quegli agricoltori, ed operai e

braccianti, per quelle popolazioni tutte insomma che fecero ogni sforzo ed incontrarono non lievi sacrifici a redimere le loro terre ed a non vedersi più dalle acque sregolate annientate o sciupate le proprie fatiche.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Il senatore Sormani-Moretti mi ha interessato circa la bonifica di Burana. È questa una questione, alla quale il Ministero intende con ogni cura ed attenzione, poichè merita di essere tenuta in gran conto non solo sotto l'aspetto igienico, ma anche sotto l'aspetto dell'interesse del Consorzio.

Egli ha esposto le ragioni del ritardo insistendo perchè sia autorizzata l'immissione delle acque nel canale emissario. I diversi reclami pervenuti al Ministero sono in corso d'istruttoria per essere esaminati dai corpi consultivi. Intanto posso assicurare il senatore Sormani-Moretti che sarà mia cura speciale di fare in modo che questi reclami siano al più presto definiti, e che in conseguenza gl'interessi del Consorzio sieno possibilmente soddisfatti.

PRESIDENTE. Così si è anticipata ed esaurita la discussione sul capitolo 180.

Se nessun altro chiede di parlare, pongo ai voti il capitolo 44 nella somma di lire 110,000.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

45	Personale di custodia delle bonifiche - Indennità, sussidi, quote complementari alla massa vestiario ed altre spese analoghe pel personale stesso (Spese variabili)	5,000 »
46	Agro romano - Manutenzione delle opere di bonifica eseguite dallo Stato	110,000 »
47	Agro romano - Personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica (Spese fisse)	28,000 »
		<hr/> 253,000 »
	<i>Porti, spiagge, fari e fanali.</i>	
48	Manutenzione e riparazione dei porti	1,675,000 »

NEGROTTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NEGROTTO. Onorevoli colleghi, voglio sperare che non mi taccerete di campanilismo, perchè prendo la parola su questo bilancio al capitolo 48, il quale riguarda la manutenzione e riparazione dei porti.

Io credo che durante la mia vita parlamentare abbastanza lunga, (perchè ebbi l'onore di entrare alla Camera dei deputati, fin dal 1871, e più tardi ebbi l'altissimo onore di essere ammesso in questa assemblea) credo di non aver mai dato occasione ad alcuno di potermi dare questa taccia.

Chi ha sempre lavorato, nella misura delle sue forze, per l'unità d'Italia come potrebbe avere in mente il campanilismo? Mi pare che l'una cosa contraddica all'altra. Quindi voglio sperare che questa taccia non mi sarà data e mi auguro di poter far comprendere agli onorevoli miei colleghi che fui indotto a prendere la parola sulla questione del porto di Genova, perchè la credo una questione immensamente interessante per il nostro paese. Ciò anche posso dimostrare con poche cifre.

Il movimento del porto di Genova estratto da pubblicazioni che vengono da quella Camera di commercio è questo:

Nel 1889 si ebbero 2,400,000 tonnellate di movimento commerciale.

Nel 1897 se ne ebbero 3,900,000 e finalmente nel 1898 4,200,000. Mi pare che queste cifre parlino di per se stesse.

Chiunque parli per il porto di Genova, sia genovese, come mi vanto di esserlo io, o sia di un altro paese, non si potrà mai dire che quest'uomo parli nell'interesse locale, ma si dirà che parla nell'interesse generale del proprio paese.

Ma vi è un altro dato, il quale è certo tanto importante quanto l'altro del quale testè vi ho data lettura.

Ho potuto avere la cifra ufficiale dei proventi doganali di quel porto.

Ebbene, le previsioni di tali proventi per quest'anno si possono ritenere ascendere a circa 240 milioni di entrata per lo Stato; di essi circa un terzo, da 85 a 90 milioni, è dato dal porto di Genova.

A dimostrare la grandissima importanza del porto di Genova non ho più da aggiungere pa-

rola, perchè mi pare che risulti evidente dalle cifre ufficiali.

Ma il porto di Genova che cosa costa allo Stato?

Lo Stato dà un milione per il porto di Genova; quanti però ne dà per gli altri porti? E questa domanda io faccio, non per ispaventare nè per combattere nessuno. Si spende per gli altri porti d'Italia dai quattro ai cinque milioni.

Quali sono le rendite che si ricavano dagli altri porti? Ben poche.

Ora se si vuol fare il confronto fra quello che si spende per gli altri porti dello Stato e ciò che si spende per il porto di Genova, avuto riguardo alla immensità della rendita che vi dà, voglio sperare che tutti i miei colleghi riconosceranno, che se il Governo del Re farà qualche cosa anche straordinaria per il porto di Genova, non si potrà dire che sia di troppo.

Voglio sperare che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale per lunghi anni mi ha sempre onorato della sua amicizia politica e personale, mi risponderà sopra alcuni appunti che gli muoverò e sono sicuro, persuaso anzi, che con la abituale sua gentilezza lo farà.

Ma prima ancora di esporgli le due osservazioni che desidero fargli, sento il dovere di rivolgergli una calda raccomandazione, quella cioè di metter mano presto ai lavori di riparazione del porto di Genova, poichè tutti sanno che recentemente una grandissima mareggiata, della quale io, non più giovane di età, anzi di età avanzata, non ricordo l'eguale, l'ha grandemente danneggiato.

Si è detto che i danni sofferti dal molo Lucedio, si debbano in parte attribuire a cattiva costruzione. Io aspetterò che il ministro dica qualche cosa in proposito, ma ad ogni modo fin da ora raccomando la massima severità nei collaudi dei lavori idraulici appaltati.

È urgente che il porto di Genova sia nel più breve termine reso sicuro come prima, poichè i capitani marittimi destinati in un dato porto, quando hanno il più lontano dubbio che la loro nave possa andare incontro a danni, deviano. E sapete voi, quando ciò avvenisse, dove si dirigessero le navi deviando da Genova? Andrebbero a Marsiglia.

Lucro cessante e danno emergente, mentre con i pronti restauri del molo Lucedio questo

pericolo sarebbe evitato, ed i capitani non avrebbero difficoltà di entrare ed approdare nel porto di Genova per le loro operazioni commerciali.

Io, onorevoli colleghi, ho illimitata fiducia nell'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale ha sempre avuto una grande attività, sicchè io non dubito che vorrà impiegare questa sua attività nell'interesse di un porto, il quale non è soltanto un ricovero marittimo, ma è un centro commerciale di grandissima importanza. Voglio pertanto sperare che il ministro vorrà ascoltare benignamente la mia raccomandazione.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Bene ha detto il mio amico senatore Negrotto, che la questione del porto di Genova non è questione genovese, ma eminentemente nazionale.

Il Governo non ha mancato, nè manca, di tenere in gran conto le condizioni in cui si trova il primo porto d'Italia.

Infatti, per quanto riguarda la prima parte del discorso, e la prima domanda che ha fatto a me l'onor. Negrotto, posso assicurarlo che proprio oggi, direi in questo momento, si è stipulato il contratto per la costruzione di nuove opere portuali.

Come l'onor. Negrotto sa, è da più tempo che questi lavori si erano appaltati, ma proprio oggi si è firmato, coll'intervento dell'onorevole sindaco di Genova, il contratto; per cui i lavori, che importano diversi milioni di lire, potranno essere fra breve incominciati.

L'onor. Negrotto mi ha ancora raccomandato che si facciano più presto i lavori di riparazione dei danni arrecati al porto dall'ultima mareggiata, la quale, lo dico con dolore, ha apportato gravissimi danni al porto di Genova.

Io immediatamente inviai sul luogo due ispet-

tori per vedere quale era l'entità dei danni verificatisi nel porto di Genova, e in altri porti della Liguria.

Gli ispettori hanno con molta alacrità compiuta la loro missione, e sono pervenute al Ministero le relazioni circa ai danni cagionati al porto di Genova che ascendono a quasi 800,000 lire.

Io mi propongo di presentare al Parlamento, di concerto col mio collega del tesoro, e spero, prima delle vacanze prossime, un progetto di legge per chiedere i fondi coi quali si possa provvedere alle riparazioni delle opere danneggiate tanto nel porto di Genova quanto in altri porti liguri.

Io mi auguro che questo progetto possa al più presto essere legge dello Stato per poter inoltre eseguire dei lavori a strade danneggiate anch'esse dalle recenti intemperie.

Intanto posso aggiungere che nei limiti consentiti dalla disponibilità dei fondi per le manutenzioni, si cerca di provvedere ai lavori che hanno carattere di maggiore urgenza.

NEGROTTA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NEGROTTA. Anzitutto io ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici per la gentile risposta che mi ha dato, della quale prendo atto. E spero che sia breve il termine per la presentazione, alla quale ha accennato, di un apposito disegno di legge al Parlamento.

Voglio sperare, ripeto, che questo ritardo non potrà portare sicuramente gravi danni al porto di Genova, e se Camera e Senato vorranno approvare quel progetto sollecitamente, come spero, sarà cessato quel grave pericolo al quale ho accennato testè quando ho mosso la mia raccomandazione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare pongo ai voti il capitolo 48 nella somma di L. 1,675,000.

(Approvato).

49	Escavazione ordinaria dei porti	2,400,000 »
50	Assegni, indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario e straordinario addetto alla manutenzione, riparazione e alla scavazione ordinaria dei porti	186,200 »
51	Stipendi ed indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei porti (Spese fisse)	17,000 »

52	Pigioni pel servizio dei porti e dei fari (Spese fisse)	1,500 »
53	Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali	830,000 »
54	Assegni, indennità di trasferte, competenze diverse e sussidi al personale addetto alla manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali	54,000 »
55	Stipendi e indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei fari (Spese fisse)	330,000 »
56	Sussidi per opere ai porti di 4 ^a classe e per conservazione di spiagge (Articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F e art. 39 del testo unico della legge sui porti e fari, approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095)	60,000 »
57	Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4 ^a classe della 2 ^a categoria. (Art. 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095)	110,000 »
58	Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (Spesa d'ordine)	15,000 »
		5,678,700 »
Strade ferrate.		
59	Personale di ruolo dell'Ispettorato (Spese fisse)	873,650 »

CREMONA, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CREMONA, *relatore*. A proposito di questo capitolo 59, io ho già rilevato nella mia breve relazione che il ministro annuncia una modificazione nel ruolo dell'Ispettorato delle ferrovie: modificazione che, a dir vero, non altera, nè la somma della spesa nè il numero delle persone, ma che altera sensibilmente la distribuzione dei servizi, dividendo in due uffici la direzione centrale dell'Ispettorato.

Questa modificazione, senza dubbio, è assai grave; tuttavia, a nome della Commissione permanente di finanze ho dichiarato che ci astenevamo dal pronunciare qualsiasi giudizio, perchè dalla nota a piedi della pagina 12 del documento n. 9 (sessione 2^a) ci è sembrato risultare che la riforma non fosse qui annunciata come definitiva, bensì come subordinata ad un progetto di legge che il signor ministro si riserva di presentare al Parlamento.

Infatti vi si legge: « Ad attuare tale separazione di servizio sono intese le sottoindicate variazioni, con riserva di provvedere all'approvazione del ruolo definitivo del personale dell'ispettorato mediante il disegno di legge che sarà prossimamente presentato al Parlamento, ecc. »

Ora, se l'interpretazione nostra è esatta, cioè se l'approvazione di questo cap. 59 non pregiudica la questione della riforma, rimandandone la soluzione alla discussione di quel disegno di legge, in tal caso io non avrei altro da aggiungere; ne discuteremo a suo tempo, quando ci verrà innanzi il detto disegno di legge. Se invece la questione avesse da essere risolta fin d'ora, allora non sarà fuori di luogo che qualche maggiore spiegazione venga data dal signor ministro.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Mi sembra nella discussione generale di avere accennato alla necessità di riformare l'ispettorato governativo, e di aver dichiarato che l'avrei diviso in due parti, una occupantesi dell'esercizio e un'altra delle costruzioni e concessioni.

Anzi dico che l'indole dell'ispettorato, quando fu istituito, era appunto quella di sorvegliare e controllare l'esercizio: in seguito poi gli furono date anche le costruzioni delle ferrovie e le concessioni. Ora l'ispettorato, come è, non è tale da poter soddisfare quei desideri che tutti manifestano, cioè che l'esercizio delle strade ferrate sia fatto con maggiore efficacia. Non perchè io possa dubitare delle egregie persone che si trovano nell'ispettorato, le quali, singolarmente prese, compiono bene il loro dovere; ma perchè l'ispettorato, come è ora istituito, lascia, lo dico francamente, molto a desiderare. Io ho creduto e credo che sia necessario di dividerlo, ripeto, in due parti: una che riguardi l'esercizio e l'altra le concessioni e le costruzioni. Il Senato sa quale importanza abbia l'esercizio, che comprende gli orari, le tariffe, il materiale, gli impianti, le casse patrimoniali, i fondi di riserva e via dicendo. A questo aggiungasi il servizio delle costruzioni e delle concessioni, e si vedrà chiaramente che, sotto una direzione unica, l'ispettorato non può accudire perfettamente bene a tante occupazioni. Lo stesso capo dell'ispettorato crede necessaria la divisione.

Nè può dirsi che l'idea della divisione sia sorta ora; perchè anche alcuni onorevoli miei predecessori pensarono a dividere l'ispettorato. Io ho trovato che nelle condizioni attuali l'ispettorato vuole essere riformato, ed ho pensato di riformarlo, separandolo in due branche e mettendo a capo di ciascuna di esse un ispettore generale. Come fare? Io avrei subito dato esecuzione a questa divisione, poichè è una distribuzione, di uffici interna, la quale, quando è ordinata con decreto Reale, non ha bisogno di nessuna altra autorizzazione. Come al Senato è ben noto, ogni ministro che crede di dover dividere servizi interni, può farlo, se non tocca il bilancio. L'onorevole relatore ha rammentato, e di ciò lo ringrazio, che, per questa divisione, non si aggiungeva nessuna somma nuova, ciò che conferma il concetto di una divisione di servizi assolutamente interna. Come si fa la divisione? Il numero degli uffici attuali dell'am-

ministrazione centrale rimane immutato, e il personale resta lo stesso; solamente, come è stato detto nella nota al bilancio, si aggiunge un ispettore generale e si diminuisce un ispettore capo, riducendo da lire 12,000 a 9000 lo stipendio dell'ispettore generale. Questo ispettore generale non c'è stato che una sola volta, e fu l'onorevole Dilenna. Attualmente vi è un ispettore generale reggente. Quindi io, attenendomi alla somma stanziata nel bilancio, non ho avuto bisogno di chiedere al Parlamento una maggior somma per questa riforma.

Però deferente ad esso ho creduto sin da ora manifestare, tanto all'uno che all'altro ramo del Parlamento, la divisione che intendeva di fare, e, aggiungo all'onor. relatore, che io intendo di fare dopo approvato il bilancio.

Egli è vero che nella nota di variazione è detto che io mi propongo di presentare un progetto di legge che regoli definitivamente il personale tanto dell'Ispektorato e dell'Amministrazione dei lavori pubblici, quanto del Genio civile.

Ma ciò riguarda la sistemazione degli organici e non può escludere la facoltà di provvedere a una divisione interna di servizi, senza aggiungere alcuna somma nel bilancio; perchè se si va sempre di questo passo, non si potrà raggiungere la meta che ci è assegnata.

Ed ecco perchè fin da ieri io, rispondendo ad alcuni senatori, annunziava che intendevo dividere l'Ispektorato in due parti, ma non l'ho fatto e non lo farò fino a che il Parlamento non abbia approvato il bilancio.

Voglio sperare che l'onorevole relatore sia soddisfatto di queste mie dichiarazioni, di che anticipatamente lo ringrazio.

CREMONA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CREMONA, *relatore*. Il signor ministro, rispondendo gentilmente alla mia richiesta, ha chiarito questo punto: che, cioè, egli intende di attuare la separazione dell'ispettorato in due uffici, appena sarà approvato il suo bilancio.

Allora mi sia permesso di esprimere dei dubbi sulla bontà di codesta separazione, della quale non comprendo la necessità, giacchè basterebbe affidare l'uno dei due servizi ad alcuni ispettori capi di seconda classe e l'altro servizio ad altri ispettori capi di seconda classe, mentre gli uni e gli altri continuerebbero ad

essere diretti e sorvegliati dall'ispettore generale.

A me parrebbe questo il miglior modo di provvedere a tutti i servizi dell'ispettorato. Sono proprio così distinti i due servizi pei quali si vogliono costituire due direzioni autonome? Non avranno essi nessun punto di contatto? Quando saranno istituiti due uffici affatto indipendenti, di pari altezza, non sorgeranno conflitti, non avverranno incertezze, non si presenteranno molte questioni per le quali si disputerà se debbano dipendere dall'uno o dall'altro ufficio? Il ministro dice che uno degli uffici avrà l'esercizio ferroviario e l'altro le costruzioni e le concessioni delle nuove linee. Ma vi sono anche costruzioni che non si riferiscono a linee nuove; a quale dei due uffici apparterranno cotesti lavori parziali occorrenti alle linee già esistenti?

A quale dei due uffici competeranno i lavori ai quali si provvede coi fondi di riserva? A quale quei lavori pei quali sono state istituite le Casse per gli aumenti patrimoniali?

Sono dubbi ed incertezze che si presentano naturalmente. Tutto sarebbe pregiudicato, quando fossero costituiti due uffici indipendenti; niente invece sarebbe pregiudicato, se si separassero bensì i servizi, ma lasciandoli subordinati ad un solo capo generale, cioè conservando l'unità di direzione.

Spero che il signor ministro vorrà rispondere a questi miei dubbi.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Darò le spiegazioni che mi chiede con tanta cortesia l'onor. relatore.

Egli teme che questa divisione possa apportare confusione od attriti fra i due nuovi uffici che io intendo creare. Posso accertarlo che la divisione sarà fatta in modo da non ingenerare confusione od attriti. Essendo due uffici, distinti, avranno sempre per capo il ministro. Al Ministero dei lavori pubblici vi sono altre Direzioni, quella delle strade e quella delle opere idrauliche con i loro direttori generali; e vi sarà anche il direttore generale dell'esercizio e quello delle costruzioni, sotto la dipendenza del ministro responsabile.

E questa confusione non vi può essere, dapoi chè le attribuzioni relative alle costruzioni e alle concessioni sono molto diverse da quelle che riguardano l'esercizio. L'esercizio io non dirò in che consiste poichè ciascun senatore lo conosce benissimo e sa che è nettamente distinto dalle costruzioni.

Le costruzioni riguardano atti da compiersi indipendentemente dall'esercizio; e appena una strada è costruita, passa all'esercizio, e tutte le cose che a questo si riferiscono sono trattate dall'ispettorato a cui è affidata la branca dell'esercizio. Ad esempio, l'onor. relatore ha detto: ma i lavori parziali? Se l'onor. relatore ha inteso parlare dei lavori parziali che ancora abbiamo di alcune linee in costruzione, tanto per cura dello Stato quanto per cura dell'Adriatica e della Mediterranea, ebbene tutti gli affari che si riferiscono a tali lavori andranno al direttore delle costruzioni.

Se si tratta d'impianti di binari, di piani di caricatori, e in genere di qualunque lavoro nelle stazioni e sulle linee in esercizio, tutto ciò entrerà naturalmente nella sfera della direzione dell'esercizio, dalla quale dipenderanno anche le Casse patrimoniali e i fondi di riserva, che sono istituiti per l'esercizio.

In altri termini tutto ciò che in qualunque modo riguarda l'esercizio di linee, già costruite, apparterrà alla direzione dell'esercizio. Saranno invece sotto la direzione dell'ufficio di costruzione le seguenti attribuzioni: la costruzione di nuove linee non ancora aperte all'esercizio, la concessione di ferrovie all'industria privata, con e senza sovvenzione chilometrica; e la concessione, come diceva ieri, anche delle tramvie. Mi si potrebbe rispondere: ma siccome adesso lo Stato non costruisce che poche ferrovie, questa direzione potrebbe venire un giorno a mancare.

Io non dirò quello che farà lo Stato in prosieguo; ora però posso dire che questa direzione avrà molto da fare, specialmente per lo stralcio di tutte le ferrovie costruite, che hanno creato numerose e importanti controversie con gli appaltatori. È questo un gran compito che avrà la direzione delle costruzioni.

Da questa rassegna che ho fatto vedrà l'onorevole relatore, che sono due campi diversi ed estesi; per cui mi permetto di pregarlo a voler accettare le mie osservazioni, affinché io possa

addivenire a questa riforma dalla quale io spero moltissimo, nell'interesse tanto dell'esercizio che ha bisogno di una sorveglianza e di un controllo più efficace, quanto della stessa amministrazione.

FINALI, *presidente della Commissione permanente di finanze*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI, *presidente della Commissione permanente di finanze*. Non chiedo la parola nella qualità che si può supporre, trovandomi io a questo banco, di presidente della Commissione permanente di finanze, poichè della questione non si è parlato in detta Commissione, la quale quindi non ha espresso un voto; ma non l'ha fatto nell'ipotesi accennata in iscritto e ripetuta a voce dall'onor. relatore, che questa divisione dell'ispettorato generale delle ferrovie in due rami distinti, uno per le costruzioni e l'altro per l'esercizio, fosse connessa con un progetto di legge da presentare.

L'onor. ministro dei lavori pubblici ha accennato a studi dei suoi predecessori; e poichè il più autorevole fra di essi non può pigliare la parola, sia permesso a me, che fin uno di essi, di sottoporre al suo illuminato criterio alcune considerazioni.

Premetto che la mia opinione individuale è, che egli, ministro, potrebbe fare questa divisione di servizi per le ordinarie competenze del potere esecutivo; solamente un grave dubbio mi occupa, e mi nacque quando studiai la questione di fronte all'art. 16 della legge del 27 aprile 1885 che approvò le convenzioni ferroviarie.

Mi ci fermai. L'art. 16 della legge dice che sarà con speciale regolamento organizzato l'ispettorato governativo delle ferrovie, al quale si volle dare grande dignità ed importanza.

Dubitali e dubito che la locuzione della legge porti un'unità d'ispezione, che difficilmente si concilia colla separazione dell'ispettorato stesso in due rami; e questa unità ha importanza non meno nell'aspetto tecnico, che nei rapporti giuridici e amministrativi.

È difficile distinguere sempre con netti criteri quello che è esercizio da quello che è costruzione; ed inoltre nei rapporti colle Società esercenti si suppone nella legge, nelle convenzioni, nei regolamenti che questi siano unici e non duplici, come risulterebbero dalla separazione dell'ispettorato in due rami.

Io pregherei l'onor. ministro di studiare accuratamente questa per me non lieve questione. Egli sa quali e quante questioni, anche imprevedute e imprevedibili, si sono avute colle Società esercenti. È sicuro che nessuna difficoltà possa provenire da questa separazione?

Il mio collega ed amico senatore Cremona ha fatto un quesito all'onor. ministro e cioè: ma come distribuirete fra i due uffici le competenze relative al servizio ferroviario?

L'onorevole ministro ha fatto da par suo una completa esposizione; ma io, che vi ho prestata molta attenzione, mi permetto fargli un quesito: se tutto ciò che è costruzione, in dipendenza dell'esercizio, deve appartenere a quell'ufficio che è messo a capo dell'esercizio, che cosa resta all'ufficio preposto alle costruzioni?

Mi pare di non errare, dicendo che l'onorevole ministro abbia ammesso, in risposta al senatore Cremona, che alle spese da farsi in relazione al primo fondo di riserva, danni recati da forza maggiore, vi debba soprintendere l'ufficio dell'esercizio; mi pare che abbia ammesso che alle rinnovazioni del materiale metallico, secondo fondo di riserva, debba pensarvi la direzione dell'esercizio; e non si capirebbe la ragione, per la quale la provvista del materiale mobile dovesse appartenere all'uno od all'altro ufficio, secondo che debba farsi a carico del terzo fondo di riserva, o sul fondo delle costruzioni.

In quanto poi ai lavori e alle provviste che si debbono fare coi fondi delle Casse per gli aumenti patrimoniali, mi pare che l'onorevole ministro abbia ammesso altresì, che la competenza della direzione sia dell'ufficio dell'esercizio.

Ma allora che cosa resta all'ufficio, o direzione, o ispettorato delle costruzioni?

L'onorevole ministro con molto brio e con molta opportunità ha accennato alle tramvie; ma per queste non si tratta di costruzioni, si tratta solo di vigilanza sopra costruzioni eseguite da altri. Ora quando noi parliamo di costruzioni per rispetto all'azione del Governo, intendiamo quelle che facciamo noi e non le altre. Per le tramvie basta quella vigilanza che esercita un ispettore di circolo e niente più.

Costruzioni in senso proprio, sono quelle che indica la legge; la quale sotto la denominazione *costruzioni* non comprende che le nuove linee, le quali si costruiscono. Di queste, se

non m'inganno, oggi ve ne sono assai poche sotto la direzione dello Stato, ed una sola in questo momento mi sovviene, cioè la Lucca-Aulla.

Io non traggo alcuna conseguenza; ho già ammesso che abondo nel senso della facoltà del potere esecutivo, tranne quella dubbiozza, che sorge dall'art. 16 della legge.

Tuttavia, poichè la cosa non è ancora compiuta, pregherei l'onorevole ministro, con l'antico amore che ho pei servizi, ora da lui degnamente diretti, di prendere in considerazione le obiezioni che gli ho messo innanzi; e quelle che possono essere fatte da altri, di me più esperti, che egli può interrogare prima di attuare questa grande innovazione nell'amministrazione, che da lui dipende.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LACAVALA, *ministro dei lavori pubblici*. Il presidente della Commissione permanente di finanze è venuto con la sua autorità a fare due obiezioni.

La prima è d'indole giuridica. E io posso dichiarare al senatore Finali che la questione giuridica non può impedire la riforma.

Non ho difficoltà di ristudiare la questione, ma credo che non possa affatto influire, poichè l'art. 16 della legge sulle Convenzioni dice: « Con altro regolamento verrà organizzato l'Ispettorato governativo delle strade ferrate ». E l'Ispettorato governativo è stato organizzato con decreto reale e poi ha ricevuto molte modificazioni al primitivo ordinamento.

Dopo il 1885 sono intervenuti parecchi decreti reali che hanno riformato l'Ispettorato, non dico radicalmente, ma vi hanno portato molte modificazioni, ed è pure sopraggiunta la legge a cui ha alluso il senatore Finali, legge che dà ampia facoltà al potere esecutivo di dividere in diverso modo i servizi dei Ministeri.

Se il senatore Finali ha inteso parlare di altre questioni giuridiche, aggiungo che quando sorgerà una questione giuridica relativa alle costruzioni, sarà portata dinanzi al direttore delle costruzioni; e quando sorgerà in ordine all'esercizio, sarà portata davanti il direttore dell'esercizio.

Ma l'onor. presidente della Commissione del bilancio ha detto: Badate, dall'enumerazione

che ha fatto il ministro pare che avremo una direzione pletorica e un'altra anemica. Veramente io ho cercato di dimostrare al Senato come anche l'altra direzione ha molto da fare, perchè non si tratta soltanto di poche costruzioni ma ve ne sono parecchie. Vi è la costruzione dei tronchi Cantalupo-Carpinone, Balsorano-Avezzano, Salerno-Sanseverino, Limone-Vievola, Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca, San Felice-Poggio Rusco, Catanzaro-Corace.

Ora permettetemi che torni sullo stralcio delle costruzioni, che è cosa assai importante.

Anzitutto vi sono le costruzioni dello Stato, poi le costruzioni delle Società. Ebbene questo stralcio sarà una delle attribuzioni della Direzione delle costruzioni.

Io ho parlato delle concessioni delle tramvie non delle costruzioni, perchè le costruzioni sono fatte da privati o da corpi morali. Ora le concessioni portano molta istruttoria, molto lavoro tanto se le tramvie siano chieste dai comuni o dalle provincie, quanto dai privati.

Ma oltre di queste concessioni ci sono anche quelle delle ferrovie, che ora sono di poco conto, ma potranno acquistare maggior importanza, quando verrà approvata la legge che si trova in esame presso l'altro ramo del Parlamento, che mi auguro sia presto approvata.

La legge che dà facoltà di aumentare le sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata, importerà, quando sia approvata, un compito grandissimo che deve essere affidato alla direzione delle costruzioni; per cui prego l'on. Finali e l'on. relatore di non insistere.

Io intendo fare fin d'ora questa divisione, che mi sembra molto vantaggiosa per l'amministrazione dello Stato, e specialmente per l'esercizio delle ferrovie, perchè così si avranno due direttori responsabili, uno delle costruzioni, l'altro dell'esercizio.

Come è ora composto, l'ispettorato ha tante e tali attribuzioni, che spesse volte non può disimpegnarle bene.

FINALI, *presidente della Commissione permanente di finanze*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FINALI, *presidente della Commissione permanente di finanze*. Ringrazio l'onorevole ministro della sua cortesia.

Io non ho alcuna ragione d'insistere perchè non ho fatto alcuna proposta, ma una semplice raccomandazione, e cioè di voler considerare la questione nei suoi aspetti tecnici, amministrativi e giuridici, prima di porla in atto; perchè dopo i fatti compiuti, se nascessero delle difficoltà e degli inconvenienti, non sarà tanto facile porvi riparo.

Non ho mai pensato, e nessuno può pensare, che non vi debba essere un ufficio speciale per il servizio delle costruzioni; e difatti nell'ispettorato generale v'è una divisione la quale si occupa specialmente delle costruzioni.

Poichè poi l'onorevole ministro è tornato a parlare degli stralci, ne piglio occasione per raccomandargli questa penosissima questione.

L'onor. ministro stia pur certo che se egli aspetta che per le vie ordinarie e naturali cessino questi stralci, non li vedrà mai finire.

Vi sono stralci di espropriazioni di terreni, per ferrovie aperte all'esercizio da 20 anni e più.

Alla sua energia, al suo acume, propongo questa questione dei stralci, i quali devono finire, perchè senza utilità rappresentano un peso non indifferente per il bilancio.

Per far sparire, dopo alcuni anni di aspettativa, gli stralci delle antiche Corti dei conti esistenti in Italia, ci volle una legge che con

disposizione draconiana disse: dal giorno tale sono finiti gli stralci. Se non si farà qualche cosa di simile gli stralci delle ferrovie si perpetueranno.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LACAVALA, *ministro dei lavori pubblici*. Ringrazio il senatore Finali delle sue cortesi parole ed aggiungo che per gli stralci ho già fatto qualche cosa: ho sciolto tutti gli stralci locali, ed ho invece costituito un ufficio speciale unico presso il Ministero, ove saranno tutti raccolti ed affidati a quella divisione alla quale accennava il senatore Finali.

Col sistema attuale degli stralci è una continua trasmissione di relazioni e documenti, e difficilmente si conclude qualche cosa.

Dopo questo primo passo, se vedrò che questi stralci continueranno e si prolungheranno, non sarò certo alieno dall'emettere tutte le disposizioni necessarie per porre fine una buona volta a pratiche che non hanno mai termine.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare pongo ai voti il capitolo 59 nella somma di lire 873,653.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

60	Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell'Ispettorato, ed ai membri del Consiglio delle tariffe (Spese variabili)	90,000 »
61	Spese d'ufficio per l'Amministrazione centrale dell'Ispettorato generale e per gli uffici di circolo dipendenti	21,000 »
62	Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3 ^a	7,500 »
63	Spese di stampa	13,000 »
64	Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria	8,000 »
65	Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti al regio Ispettorato generale delle strade ferrate e loro famiglie	17,000 »
66	Spese casuali	30,000 »
67	Quota parte, prevista a carico dello Stato italiano, delle spese relative all'Ufficio centrale istituito in Berna a' sensi dell'art. 57 della Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata: Legge 15 dicembre 1892, n. 710. (Spesa obbligatoria e d'ordine).	10,000 »

Presentazione di progetti di legge.

VACCHELLI, *ministro del tesoro*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor ministro del tesoro.

VACCHELLI, *ministro del tesoro*. Ho l'onore di presentare al Senato due disegni di legge relativi agli stati di previsione per la spesa per l'esercizio 1898-99 dei Ministeri di grazia e giustizia e di agricoltura, industria e commercio.

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro del tesoro della presentazione di questi due disegni di legge, i quali, per ragione di competenza, saranno inviati alla Commissione permanente di finanze.

Continuazione della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1898-99 » (N. 11).

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

CREMONA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CREMONA, *relatore*. Ho chiesto la parola, non già per parlare sopra il capitolo 67, ma per approfittare della presenza del signor ministro del tesoro e ritornare su di ciò che ebbi l'onore di dire ieri a proposito della situazione dei fondi di riserva e delle Casse per gli aumenti patrimoniali.

Faccio notare anzitutto che, avendo ieri, per la brevità che mi era imposta, conglobato insieme i fondi di riserva colla Cassa per gli aumenti patrimoniali, ho fatto risultare la situazione meno grave di quello che sia realmente. Ma per ora l'osservazione che intendo di rivolgere al signor ministro del tesoro è la seguente: Nell'allegato allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici da lei presentato il 18 novembre 1898 all'altro ramo del Parlamento, per giustificare la somma preveduta per gli « accreditamenti alle Casse patrimoniali » nell'esercizio 1898-99, somma che complessivamente per le tre reti riunite ammonta a 15 milioni circa, si mette in evidenza che questa somma consta di cinque parti, delle quali le ultime due però non possono a meno di dar luogo a rilievi.

La penultima parte è così specificata: « Per contributo del Tesoro e delle Società a senso

dell' art. 1 della legge 14 gennaio 1897 » ecc. Ora, questo contributo è autorizzato da una legge, l'effetto della quale è limitato a due esercizi finanziari già consumati, 1896-97 e 1897-98.

Non si comprende come questo contributo possa essere portato nella previsione attiva per l'esercizio 1898-99.

L'ultima parte poi di quella somma è indicata così: « Sovvenzione annua alle Casse di 4 milioni di lire » ecc. per la quale è in corso apposito disegno di legge.

In altre parole, questa sovvenzione dipende da un disegno di legge non ancora approvato, forse non ancora presentato.

Questo è, mi pare, un procedimento non molto corretto di far entrare in una previsione una somma che dipende da un disegno di legge non ancora approvato. Sopra questi due punti io richiamo l'attenzione del signor ministro del tesoro.

VACCHELLI, *ministro del tesoro*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VACCHELLI, *ministro del tesoro*. Il senatore Cremona avrebbe perfettamente ragione, se si trattasse di domandare al Senato l'approvazione delle cifre iscritte nella tabella da lui indicata, ma secondo gli ordinamenti nostri non si domanda nè alla Camera nè al Senato tale approvazione, non si fa che dare l'indicazione del presunto movimento che si avrà nell'anno, senza richiedere al Parlamento una speciale approvazione. Invece il movimento di tutto il dare e l'avere di questi fondi si dà nel conto consuntivo, ed allora è richiesta anche l'approvazione del Parlamento. Qui non abbiamo che un documento, una tabella dimostrativa di quello che probabilmente accadrà nella gestione di questi fondi durante il 1898-99; e siccome si dà anche l'indicazione delle somme che sono già state destinate ai fondi e di quelle che non lo sono ancora ma che sono dovute, per questo sono aggiunti nell'esercizio attuale i residui da riscuotere perchè non li troviamo già impostati nei conti dell'esercizio precedente al quale dovevano essere attribuiti. E nello stesso tempo indichiamo anche quali sono le somme di cui debbono essere dotati questi fondi perchè possano adempiere al loro scopo.

Certo però non potremo disporre di queste

ulteriori dotazioni, se non quando sarà stato approvato dal Parlamento il disegno di legge con cui ne è fatta la proposta.

CREMONA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CREMONA, *relatore*. Ringrazio il signor ministro del tesoro delle spiegazioni datemi.

PRESIDENTE. Passeremo ora al cap. 68.

TITOLO II.

Spesa straordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

68	Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (Spese fisse)	3,330 »
69	Assegni al personale del genio civile posto in disponibilità a sensi della legge 22 agosto 1895, n. 547 (Spese fisse)	164,000 »
70	Sopraelevazione di due lati del fabbricato del Ministero dei lavori pubblici	80,000 »
		247,330 »

Opere edilizie in Roma.

71	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 »
72	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)	1,000,000 »
73	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>
74	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>
75	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)	500,000 »
76	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, modificata dalla legge 14 gennaio 1897, n. 12)	4,000,000 »
		8,000,000 »

Opere varie.

77	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).

78	Sistemazione del tratto fra la borgata Beguda ed il principio della rampa di accesso al nuovo ponte sul fiume Stura, lungo metri 1361.85, nella strada nazionale n. 31 (Cuneo)	4,100 »
79	Costruzione di una casa cantoniera doppia presso il ponte Salcetro nel tronco dal miglio 61 al ponte S. Marco della Nazionale 54 (Avellino)	11,000 »
80	Sistemazione e consolidamento di un tratto di m. 229.80 tra le migliare 61.62 nel tronco dal miglio 61 al ponte S. Marco della Nazionale 54 (Avellino)	30,000 »
81	Lavori per la difesa del ponte sul fiume Calore nel tronco da Avellino a Porta di Ferro - Nazionale 54 (Avellino)	19,500 »
82	Sistemazione dell'alveo nella parte a monte del ponte Nerolella e riparazioni al ponte stesso. Tronco dal ponte Nerolella al Cimitero di S. Andrea di Conza - Nazionale 55 (Avellino)	15,000 »
83	Costruzione di una casa cantoniera doppia al chilom. 27+438 nella diramazione da Gogna a Montecroce della Nazionale n. 1 (Belluno)	13,900 »
84 (a)	Deviazione di un tratto fra le progressive 40959.30 e 41356.54 oltre la frana detta di Fontanelle - Nazionale n. 9 (Belluno)	23,000 »
86	Sistemazione della traversa di Vestone nel tronco da Barghe al Cafaro della Nazionale 16 (Brescia)	9,000 »
87	Spostamento di un tratto presso il ponticello n. 33 nel tronco da ponte Zittola a Ponte Ravindola della Nazionale 51 (Campobasso)	12,500 »
88	Miglioramento e riparazione di opere d'arte nel tronco del ponticello S. Leonardo al quadrivio di Monteverde della Nazionale 52 (Campobasso)	22,000 »
89	Allacciamento della strada Nazionale n. 70 alla stazione ferroviaria di Randazzo (Catania)	24,000 »
90	Costruzione del tratto di allacciamento della strada Nazionale n. 65 alla stazione ferroviaria di Francavilla Angitola (Catanzaro)	12,800 »
	<i>Da riportarsi</i>	196,800 »

(a) Il capitolo n. 85 fu soppresso.

LEGISLATURA XX — 2^a SESSIONE 1898 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 15 DICEMBRE 1898

	<i>Riporto</i>	196,800 »
91	Rettifica di un tratto fra il podere di Frassignano e quello di Croce nel tronco dal miglio 32 al confine Forlivese della Nazionale 42 (Firenze)	28,700 »
92	Correzione di due risvolte entro l'abitato del villaggio di Pallerone nel tronco da Aulla al ponte di Soliera della Nazionale n. 38 (Massa)	1,100 »
93	Ricostruzione e costruzione di muri di sostegno misti di controriva, e di opere d' arte nel tronco da Mistretta a S. Stefano di Camastra della Nazionale 71 (Messina)	25,500 »
94	Lavori di miglioramento concernenti parapetti, cunette, ecc., nel tronco da Passo Pisciaro a Sella Mandrazzi della Nazionale 72 (Messina)	8,000 »
95	Variante a monte del ponticello n. 159, e consolidamento di una frana presso il casotto tra i chilom. 47 e 48 nel tronco da Caltavuturo e Petralia Sottana della Nazionale 70 (Palermo)	11,400 »
96	Consolidamento del tratto attraversante la frana Campanaro nel tronco Montepecoraro-Monasterace della Nazionale 66 (Reggio Calabria) .	30,000 »
97	Costruzione della terza briglia nel vallone Incudine nel tronco da Citanova a Gerace Marina della Nazionale 67 (Reggio Calabria) .	7,000 »
98	Consolidamento di un tratto nella località Macchiusa tra le progressive 33 + 965 e 34 + 136 nel primo tronco della Nazionale 38 (Reggio Emilia)	9,400 »
99	Rettifica di un tratto compreso tra le progressive 4849.35 e 5632.15 nel tronco da Contursi al ponte Acqua Nerolella della Nazionale n. 55 (Salerno)	22,600 »
100	Ricostruzione in ferro del ponticello sul Rio Reghena lungo la Nazionale n. 6 (Udine)	10,000 »
100 bis	Ricostruzione del ponte sul fiume Sentino nella strada Nazionale n. 44 (Perugia)	30,000 »
100 ter	Deviazione e difesa del tratto compreso fra i ponticelli n. 86 e 87 danneggiato per corrosione della scarpata dalle acque del fiume Liri, e ricostruzione del ponticello n. 88 della luce di metri 0.60, la lungo strada Nazionale n. 50 (Aquila)	21,600 »
100 quater	Sistemazione e consolidamento di alcune tratte in frana lungo la Nazionale n. 55 (Avellino)	30,000 »
100 quinquies	Opere di consolidamento nella casa cantoniera Labucina, costruzione di una casa cantoniera in contrada Dispensa alla progressiva 9 + 908, e lavori di consolidamento nei chilometri 6, 7, 8, 11, 12 e 17 del	
	<i>Da riportarsi</i>	432,100 »

		<i>Riporto</i>	432,100 »
		tronco fra Caltanissetta e Benesiti della strada Nazionale n. 73 (Caltanissetta)	16,600 »
100 sexies		Opere di miglioramento delle case cantoniere esistenti nel tronco della barriera Noce a Caltanissetta della Nazionale n. 73 (Caltanissetta)	7,600 »
100 septies		Costruzione di case cantoniere nella località Valle Oscura e Rimpello, opere di miglioramento a quella esistente denominata San Giovanniello, ed imbrigliamento del Rivo Rimpello nel tronco Benesiti-Misericordia della Nazionale n. 73 (Caltanissetta)	15,000 »
100 octies		Consolidamento di un tratto della Strada Nazionale n. 51 presso il ponticello n. 87 (Campobasso)	17,000 »
100 novies		Restauro a diverse opere d'arte nel secondo tronco della Nazionale n. 53 (Campobasso)	25,000 »
100 decies		Spostamento di un tratto del tronco tra ponte Zittola e ponte Ravindola della Nazionale n. 51 presso il ponticello n. 25 (Campobasso)	14,200 »
100 undecies		Costruzione di un ponticello di metri 0.80 di luce alla progressiva 280, con una cunetta in muratura a monte della strada Nazionale n. 52 (Foggia)	2,550 »
100 duodecies		Costruzione di briglie in muratura nel fosso Fontana presso l'abitato di Volturara a difesa di un tratto della strada Nazionale n. 52 (Foggia)	11,100 »
100 terdecies		Costruzione di due briglie nel Vallone canale di Pozzo Nuovo presso Motta Montecorvino, lungo la strada Nazionale n. 52 (Foggia)	12,200 »
100 quatuordecies		Ricostruzione del ponte n. 12 sul Rio Mulinello lungo la strada Nazionale n. 68 (Trapani)	19,000 »
100 quindecies		Ricostruzione del ponte sul torrente Buschis e sistemazione dei relativi accessi lungo la strada Nazionale n. 5 (Udine)	7,500 »
			579,850 »
		<i>Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.</i>	
		(Spesa dipendente dalla legge 27 giugno 1897, n. 246).	
101		Opere di consolidamento della frana denominata Micone, nel tronco da Fornovo al valico appennino della Cisa, lungo la strada Nazionale n. 37 (Parma)	50,000 »
		<i>Da riportarsi</i>	50,000 »

	<i>Riporto</i>	50,000 »
102	Ricostruzione del ponte sul Rio maggiore, della strada nazionale n. 40 (Bologna)	29,600 »
103	Deviazione nella località Matecagna fra le progressive chilometriche 32.447 e 33.027.20, della strada nazionale n. 16 del Caffaro (Brescia)	15,500 »
104	Sistemazione del passaggio provvisorio nella valle del torrente Padron-gianus, lungo la strada nazionale n. 75 (Sassari)	16,000 »
105	Sistemazione della strada nazionale n. 39 per ovviare alle frane nella località Archi di Volcascio e Molinetto (Massa)	56,100 »
106	Costruzione di un ponte sussidiario all'antico ponte Manlio sul tor-rente Bosso, nella strada nazionale n. 44 (Pesaro)	60,000 »
107	Sistemazione tra il ponte delle Pertiche e l'abitato di Mentoulles della strada nazionale n. 26 (Torino)	26,000 »
108	Consolidamento della frana Canistro fra le opere d'arte n. 202 e 203 nella strada nazionale n. 50 (Aquila)	50,000 »
		303,200 »
109	Assegni, trasferte, competenze diverse e sussidi al personale ordinario e straordinario in servizio delle opere di sistemazione e migliora-mento di strade e ponti nazionali	18,200 »
		321,400 »
	<i>Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali.</i>	
	(Spese dipendenti da leggi speciali).	
110	Trasporto della nazionale del Tonale alla traversata di Pontagna (Brescia) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 6).	<i>per memoria</i>
111	Ponte sul Flumendosa per la nazionale Orientale (Cagliari) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 8).	316,000 »
112	Sistemazione di frane lungo la strada nazionale Appulo-Sannitica (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 10).	90,000 »
113	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).	60,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	463,000 »

	<i>Riporto</i>	466,000 »
114	Rettificazioni e sistemazioni per le strade nazionali del Piccolo e Grande San Bernardo (Torino) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 33).	60,000 »
115	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).	<i>per memoria</i>
<i>Lavori per la costruzione di strade provinciali sovvenute dallo Stato.</i>		
116	Strada provinciale di 2ª 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>
117	Strada provinciale di 2ª 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>
118	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)	<i>per memoria</i>
119	Strada da San Giovanni in Fiore a Cariati (Cosenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 8).	<i>per memoria</i>
120	Strada da Petrella per Palata alla ferrovia (Campobasso) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 13).	120,000 »
121	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).	220,000 »
122	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 (Chieti) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 15).	<i>per memoria</i>
123	Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Cosenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 29).	<i>per memoria</i>
124	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>
	<i>Da riportarsi</i>	866,000 »

LEGISLATURA XX. — 2ª SESSIONE 1898 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 15 DICEMBRE 1898

	<i>Riporto</i>	866,000 »
125	Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Messina) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 53).	<i>per memoria</i>
126	Strada da Sant'Agata all'incontro della nazionale Termini-Taormina (Messina) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 54).	<i>per memoria</i>
127	Strada da Rotonda per Viggianello alla nazionale del Sinni presso Favale (Potenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521. Strada n. 55).	96,000 »
128	Strada da Sarsina per la valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano (Arezzo) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 23).	<i>per memoria</i>
129	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>
130	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>
131	Diramazione della strada provinciale 73 per Bagnoli, Civitanova del Sannio alla strada provinciale Aquilonia nei pressi di Pescolaniano (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 74).	<i>per memoria</i>
132	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>
133	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>
134	Completamento della strada di comunicazione diretta, fra i circon- dari di Frosinone e Gaeta, nei tenimenti di Vallecorsa e Lenola (Caserta) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 81).	<i>per memoria</i>
135	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>
	<i>Da riportarsi</i>	962,000 »

	<i>Riparto</i>	962,000 »
136	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>
137	Strada litoranea Tirrena da Sapri al confine di Catanzaro (Cosenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 148).	<i>per memoria</i>
138	Strada dalla stazione di Cammarata a Santo Stefano Quisquina (Girgenti) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 174).	<i>per memoria</i>
139	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).	<i>per memoria</i>
140	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>
141	Sussidio dello Stato per le strade di 3ª serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521.	<i>per memoria</i>
142	Concorso dello Stato per le strade provinciali di 1ª e 2ª serie di cui nelle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, e per le strade di cui nell'Elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle provincie direttamente	1,500,000 »
143	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	150,000 »
144	Casuali per lavori stradali di cui nella legge 23 luglio 1881, n. 333 (Elenco III)	110,000 »
145	Assegni fissi mensili al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888	<i>per memoria</i>
146	Indennità di trasferte al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888	81,000 »
147	Assegni mensili al personale straordinario addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888	77,000 »
148	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 »
		2,901,000 »

149	Spese di stampa ed eventuali per le relazioni sui servizi stradali .	2,000 »
<i>Sussidi per le strade comunali obbligatorie.</i>		
150	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)	1,498,500 »
151	Spese di stampa ed eventuali per il servizio delle strade comunali obbligatorie	1,500 »
		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>		
152	Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria dopo i disastri causati dalle piene del 1882 (Legge 24 luglio 1887, n. 4805)	400,000 »
153	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 »
154	Completamento della sistemazione del fiume Reno e suoi influenti indicato al numero 1 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455	810,000 »
155	Completamento della sistemazione dei fiumi Gorzone, Brenta e Bacchiglione indicato al n. 2 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455	680,000 »
156	Completamento della sistemazione dei fiumi Aterno e Sagittario indicato al n. 3 della tabella annessa alla legge 6 agosto 1893, n. 455	200,000 »
157	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	50,000 »
<i>Da riportarsi</i>		2,150,000 »

	<i>Riporto</i>	2,150,000 »
158	Quota a carico dello Stato nella spesa pei lavori di sistemazione del Tevere (Legge 2 luglio 1890, n. 6936)	400,000 »
159	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 »
		<hr/> 2,587,500 »
	<i>Spese comuni ad acque e strade.</i>	
160	Concorsi e sussidi ad opere stradali ed idrauliche provinciali, comunali e consortili distrutte o danneggiate dalle piene dell'autunno 1889 e dalle piene ed alluvioni del 1896 (leggi 20 luglio 1890, n. 7018, 30 dicembre 1892, n. 731 e 21 gennaio 1897, n. 30) (Spesa ripartita)	450,000 »
	<i>Bonifiche.</i>	
	<i>Bonificazioni dipendenti da antichi editti.</i>	
161	Lago di Bientina	41,000 »
162	Stagni di Vada e Collemezzano	6,000 »
163	Bacino inferiore del Volturno e Bagnoli	760,000 »
164	Paludi di Napoli, Volla e contorni	31,000 »
165	Torrenti di Somma e Vesuvio	120,000 »
166	Torrente di Nola	60,000 »
167	Regi Lagni	80,000 »
168	Bacino Nocerino	100,000 »
169	Agro Sarnese	90,000 »
170	Bacino del Sele	100,000 »
171	Vallo di Diano	150,000 »
172	Piana di Fondi a Monte San Biagio	100,000 »
173	Lago Salpi	200,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	<hr/> 1,838,000 »

LEGISLATURA XX — 2ª SESSIONE 1898 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 15 DICEMBRE 1898

	<i>Riporto</i>	1,838,000 »
174	Salina e Salinella di San Giorgio sotto Taranto	8,600 »
175	Agro Brindisino	4,000 »
176	Bonificazioni Pontine - Concorso dello Stato al quarto della spesa .	30,000 »
177	Bonificazione 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>	
178	Maremme Toscane	600,000 »
179	Bientina	390,000 »
180	Burana	<i>per memoria</i>
181	Agro Romano	<i>per memoria</i>
182	Orbetello	<i>per memoria</i>
183	Macchia della Tavola - Valle del Crati	200,000 »
184	Paludi Lisimelie	40,600 »
185	Paludi di Mondello	<i>per memoria</i>
186	Paludi di Policastro	15,000 »
187	Marina di Catanzaro	<i>per memoria</i>
188	Lago di Acquafondata	5,000 »
189	Agro Telesino	5,000 »
190	Valle di Cervaro e Candelaro	252,430 »
191	Sussidi e concorsi per bonifiche, giusta il n. 15 della tabella D annessa alla legge 23 luglio 1881, n. 333	7,000 »
	<i>Nuove bonifiche - Leggi 25 giugno 1882, n. 869, 4 luglio 1886, n. 3962, 6 agosto 1893, n. 463, 8 agosto 1895, n. 518 e 2 agosto 1897, n. 382.</i>	
192	Nuove bonifiche a senso della legge 25 giugno 1882, n. 869 (serie 3ª)	<i>per memoria</i>
193	Padule dell'Alberese (Legge 8 agosto 1895, n. 518)	360,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	3,756,130 »

	<i>Riporto</i>	3,756,130 »
194	Nuove bonifiche a senso delle leggi 4 luglio 1886 n. 3962 (serie 3 ^a) e 6 agosto 1893, n. 463	825,000 »
195	Opere di correzione dei corsi d'acqua nell'isola di Sardegna. (Legge 2 agosto 1897, n. 382)	227,500 »
196	Opere di bonificazione nell'isola di Sardegna (Legge 2 agosto 1897, n. 382)	95,000 »
197	Concorso dello Stato alle opere della bonificazione interprovinciale di Burana concesse al relativo consorzio con la legge 30 dicembre 1892, n. 736 (Quinta annualità)	522,000 »
198	Studi relativi a bonifiche nuove, a senso delle leggi 25 giugno 1882, n. 869, 4 luglio 1886, n. 3962 (serie 3 ^a) e 6 agosto 1893, n. 463.	23,000 »
 <i>Spese generali per le bonifiche.</i> 		
199	Spese casuali ed eventuali, sussidi a minori opere di bonifica	10,000 »
200	Personale del Genio civile e personale straordinario - Indennità fisse e di trasferta e retribuzioni	292,470 »
		5,751,100 »
 Porti, spiagge, fari e fanali. 		
<i>Nuovi lavori portuali autorizzati con la legge 23 luglio 1884, n. 333, serie 3^a; e nuove opere urgenti nel porto e nelle stazioni ferroviarie di Genova, giusta la legge 2 agosto 1897, n. 349 (Spese ripartite).</i>		
 PORTI DI 1^a CLASSE. 		
201	Nuove opere urgenti nel porto e nelle stazioni ferroviarie di Genova.	990,000 »
202	Opere portuali diverse, scavi eccezionali e costruzioni di nuovi fari e segnali	200,000 »
		1,190,000 »
<i>Da riportarsi</i>		

LEGISLATURA XX — 2^a SESSIONE 1898 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 15 DICEMBRE 1898

	<i>Riporto</i>	1,190,000 »
	<i>Costruzione di nuove opere marittime e lacuali autorizzate colla legge 14 luglio 1889, n. 2680, serie 3^a (Spese ripartite).</i>	
	PORTI DI 1 ^a CATEGORIA.	
203	Porto di Napoli - Prolungamento del molo S. Vincenzo - Arredamento e sistemazione di banchine	350,000 »
204	Porto di Porto Maurizio - Prolungamento del molo di ponente	12,000 »
205	Porto di Spezia - Ampliamento del porto mercantile	151,875 »
206	Porto di Venezia - Costruzione di un bacino di carenaggio e dei vari tratti di banchine	340,000 »
207	Porto di Chioggia - Costruzione di una darsena e di nuovi approdi	100,000 »
208	Porto di Reggio-Calabria - Ampliamento del porto e sistemazione di banchine	80,000 »
209	Porto di Santa Venere - Prolungamento del molo di difesa	20,000 »
210	Porto di Taranto - Ampliamento del porto commerciale	150,000 »
	PORTI DI 2 ^a CATEGORIA - 1 ^a CLASSE.	
211	Porto di Brindisi - Costruzione di nuove banchine ed escavazione straordinaria	69,000 »
212	Porto di Civitavecchia - Ampliamento e sistemazione generale del porto	50,000 »
213	Porto di Napoli - Costruzione di bacini di carenaggio	500,000 »
214	Porto di Livorno - Ampliamento della darsena e costruzione di banchine	50,000 »
215	Porto di Messina - Ricostruzione delle vecchie banchine	68,000 »
216	Porto di Cagliari - Costruzione di una diga ad occidente del porto	30,000 »
217	Porto di Catania - Completamento del nuovo porto	50,000 »
218	Porto di Savona - Costruzione di un molo in ampliamento del porto ed opere accessorie	200,000 »
219	Porto di Palermo - Sistemazione del porto e bacini di carenaggio	500,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	3,910,875 »

	<i>Riporto</i>	3,910,875 »
	PORTI DI 2ª CATEGORIA - 2ª CLASSE, 1ª SERIE.	
220	Porto di Bari - Costruzione di un pennello e costruzione di un piazzale	110,000 »
	PORTI DI 2ª CATEGORIA - 2ª CLASSE, 2ª SERIE.	
221	Porto di Porto Torres - Lavori di completamento	20,000 »
222	Porto di Bosa - Ricostruzione parziale del muraglione di difesa e rifiorimento della scogliera	<i>per memoria</i>
223	Porto di Rimini - Prolungamento dei moli	31,000 »
224	Porto di Molfetta - Prolungamento del molo foraneo	50,000 »
225	Porto di Castellammare di Stabia - Prolungamento del molo foraneo ed opere accessorie	<i>per memoria</i>
226	Porto di Salerno - Prolungamento della scogliera di levante	70,000 »
	PORTI DI 2ª CATEGORIA - 3ª CLASSE.	
227	Porto di Pesaro - Riattamento del vecchio porto e del nuovo	50,000 »
228	Porto di Cesenatico - Prolungamento delle palafitte ed altre opere	20,500 »
229	Porto di Amalfi - Prolungamento dell'esistente molo	50,000 »
230	Costruzione di nuovi fari e fanali	70,000 »
231	Imprevisti a termini della precitata legge 14 luglio 1889, n. 6280	63,125 »
	<i>Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'art. 34 della legge di contabilità generale.</i>	
	PORTI E FARI.	
232	Aumenti e miglioramenti delle grue e degli ormeggi e tonneggi	29,000 »
233	Urgenti lavori eventuali	29,000 »
234	Rinnovazioni di apparecchi, ampliamento della illuminazione sulle calate dei porti e forniture diverse	29,000 »
235	Porto di Venezia - Rivestimento del deposito di fango e della sacca del siluripedio alle Vignole	12,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	4,544,500 »

	<i>Riporto</i>	4,544,500 »
236	Porto di S. Remo - Prolungamento del molo settentrionale	19,000 »
237	Porto di Pesaro - Riparazioni straordinarie alla sponda destra	23,000 »
238	Porto di Gaeta - Riparazioni straordinarie al molo di difesa	23,000 »
239	Porto di Torre Annunziata - Rifiorimento scogliera	28,000 »
240	Porto di Amalfi - Salpamento di massi naturali	28,000 »
241	Porto di Milazzo - Rafforzamento di opere d'arte	29,000 »
242	Porto di Castellammare del Golfo - Prolungamento del piazzale sino all'incontro della spiaggia	13,000 »
243	Ampliamento e sistemazione di fabbricati, costruzione e miglioramento di vie di accesso ai fari ed altri lavori diversi	29,000 »
	<i>Spese generali per i porti e pei fari.</i>	
244	Assegni, trasferte, competenze diverse e sussidi al personale ordinario e straordinario in servizio delle nuove opere marittime	80,000 »
		4,816,500 »
	<i>Strade ferrate.</i>	
245	Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (Spese fisse)	500 »
246	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	410,000 »
247	Indennità di trasferte al personale dell'Ispettorato per la sorveglianza di lavori di ferrovie concesse all'industria privata ed al personale ordinario e straordinario in aiuto al personale di ruolo dell'Ispettorato medesimo	40,000 »
248	Indennità di tramutamento di reggenza, di collaborazione e diverse al personale ordinario e straordinario dell'Ispettorato	12,000 »
249	Compensi e remunerazioni al personale dell'Ispettorato ed a quello ordinario, straordinario ed avventizio in aiuto al personale di ruolo dell'Ispettorato medesimo	55,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	517,500 »

	<i>Riporto</i>	517,500 »
250	Spese giudiziali e di stampa in dipendenza di questioni ferroviarie (Spesa obbligatoria)	10,000 »
251	Compenso per danni ed interessi che eventualmente risultassero dovuti alla Società concessionaria della ferrovia da Torre Beretti al Gravelone 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	<i>per memoria</i>
252	Opere in conto capitale sulle ferrovie dello Stato esercitate dalla Società Veneta d'opere e costruzioni pubbliche, (Legge 12 luglio 1896, n. 299, art. 21, contratto 29 agosto 1896)	15,000 »
		<hr/> 542,500 » <hr/>
CATEGORIA SECONDA. — SPESE DI COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE.		
<i>(Spesa ripartita colla legge 27 giugno 1897, n. 228).</i>		
253	Spese pel compimento e saldo dei lavori relativi alle diciannove linee complementari contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785	1,000,000 »
254	Linea Roma-Solmona	<i>per memoria</i>
255	Id. Faenza-Firenze	<i>per memoria</i>
256	Id. Eboli-Reggio	<i>per memoria</i>
257	Id. Parma-Spezia	<i>per memoria</i>
258	Id. Gozzano-Domodossola	<i>per memoria</i>
259	Id. Cuneo-Ventimiglia	<i>per memoria</i>
260	Id. Benevento-Avellino	<i>per memoria</i>
261	Id. Taranto-Brindisi	<i>per memoria</i>
262	Id. Messina-Patti-Cerda	<i>per memoria</i>
263	Id. Lucca-Viareggio	<i>per memoria</i>
264	Id. Foggia-Lucera	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i>	<hr/> 1,000,000 » <hr/>

265	Linea Valsavoia-Caltagirone	per memoria
266	Id. Macerata-Civitanova	per memoria
267	Id. Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano	671,000 »
268	Ampliamento e lavori nelle stazioni d'innesto delle linee complementari in quelle della rete principale	1,892,000 »
269	Materiale metallico di armamento per i tronchi concessi alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo colla legge 2 luglio 1896, n. 269	500,000 »
270	Aumenti e migliorie del materiale rotabile e d'esercizio della rete principale, in relazione ai bisogni della rete complementare	770,103 »

BORDONARO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BORDONARO. Dopo le dichiarazioni dell'on. ministro fatte ieri al nostro collega senatore Melodia, io dovrei rinunciare alla parola, dappoi- ché l'argomento sul quale richiamo l'attenzione del ministro è precisamente identico a quello svolto dall'onor. Melodia, essendo la linea Rocchetta-Santa Venere, che percorre 10 chilometri all'ora, somigliante come due gocce di acqua, a quella cui m'interessa io, la Siracusa-Licata, che ne fa nove. Però le cause da cui dipende questa lentezza sono diverse, e quindi differenti, a mio modo di vedere, devono essere i rimedi.

La Rocchetta-Santa Venere non cammina per il conflitto d'interessi fra le due Società esercenti, poichè, come diceva il nostro collega, a questa causa si deve la voluta fermata di nove ore. Qui invece la Società esercente è una sola, ed unica è la linea, la quale muove da Licata per terminare a Siracusa, attraversando la provincia di Caltanissetta e mettendo in comunicazione la provincia di Girgenti con quella di Siracusa. Ebbene la Società esercente ha creduto di far fermare questa linea, partendo da Licata, a Vittoria, partendo da Siracusa, a Modica, obbligando quindi i passeggeri a fermarsi non solo, ma a pernottare in queste due città; così un percorso di duecento diciotto chilometri che altrove si compie in 5 o 6 ore ed anco meno, come da Milano a Bologna, da Roma a Caserta, da Potenza a Brindisi, in Sicilia si compie in 22 ore. Ora a me pare che questo stato di cose, mostruoso debba cessare.

Le ferrovie son fatte per trasportare sollecitamente viaggiatori e prodotti, non son fatte per pompa per rimanere inattive; se esse, che hanno costato enormi sacrifici allo Stato, devono continuare a rispondere così imperfettamente ai fini per cui furono create, allora, io dico, val meglio creare una categoria di ferrovie in disarmo come si fa per le navi, e avremo almeno la soddisfazione di vederne avvantaggiata la finanza.

Quindi io prego efficacemente il ministro d'interessarsi di questo argomento tanto vitale per le popolazioni siciliane, che da cinque anni e più attendono invano dalle ferrovie quei servizi cui han diritto.

La linea di cui parlo mette in comunicazione due città importanti, Licata con 24,000 abitanti e Terranuova con 20,000, distanti fra di loro appena 32 chilometri. Ebbene non è possibile che un abitante di una di queste due città si rechi nell'altra per accudire ai suoi affari e ritorni la sera in casa; non è possibile che un contadino vada di buon'ora a coltivare i campi, e possa la sera tornare in città per sottrarsi alla malaria.

Questi servizi elementari che le ferrovie compiono in tutti i paesi civili, da noi non è possibile ottenerli. Per conseguenza insisto perchè il ministro trovi modo di obbligare la Società a non interrompere il percorso del treno fra Licata e Siracusa, ed a migliorare il servizio delle comunicazioni locali, giacchè nel pensiero del Parlamento, quando approvò quella linea, non vi era che la ferrovia dovesse percorrere 9 chilometri all'ora; se ciò che avviene avesse

potuto prevedersi, non si sarebbe votata la ferrovia ed in sua vece sarebbe stato più che sufficiente un modesto servizio di trazione a cavalli.

I suoi colleghi, quando vennero in Sicilia, fra le tante cose che promisero, dissero che avrebbero colpito l'ozio, alludendo alle terre incolte, che poi veramente in Sicilia non esistono.

Io prego l'onorevole ministro di cominciare a colpire l'ozio delle ferrovie.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVALA, *ministro dei lavori pubblici*. Nel rispondere ieri agli onor. Serena e Melodia, io enumerai le diverse difficoltà che esistevano nell'orario della linea Rocchetta S. Venere-Gioia del Colle, e feci ai medesimi osservare pure le difficoltà che incontra il Ministero ad imporre alle Società nuove coppie di treni per migliorare gli orari; ma nel tempo stesso non mi rifiutai di studiare la questione, anche perchè l'onor. Melodia faceva delle gravi osservazioni.

All'onor. Bordonaro dico che conosco assai bene gli inconvenienti da lui accennati, ma pur troppo non credo sia possibile rimediare senza l'introduzione di un servizio notturno, il quale porterebbe l'inconveniente gravissimo di avere di giorno una sola coppia di treni, dappoichè il prodotto della linea Siracusa-Licata è molto inferiore a quello che occorrerebbe per poter obbligare la Società esercente a stabilire tre coppie giornaliere di treni. Con ciò non gli dico di non occuparmi della cosa; me ne interesserò anzi molto, e mi auguro che le cure che dedicherò a queste questioni, siano tali da poter riuscire a persuadere anche l'onor. Bordonaro, che il Governo fa tutto quello che può, coi mezzi che

gli danno le vigenti leggi, e che nulla trascura per migliorare i servizi.

Aggiungo ancora poche parole per dire che è intendimento mio, come di tutti, che le ferrovie compiano il servizio pubblico che da esse ci dobbiamo aspettare, perchè se dovesse essere simile a quello delle antiche diligenze, non varrebbe la pena di fare delle ferrovie.

Le ferrovie si costruiscono per portare viaggiatori e merci celeremente, e non per portarli con la velocità indicata dall'onor. Bordonaro.

Io sono il primo a riconoscere che, se questo stato di cose realmente esiste, non può durare, e studierò quindi questa questione con ogni cura perchè le ferrovie corrispondano allo scopo per cui sono state istituite.

BORDONARO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BORDONARO. Prendo atto delle buone intenzioni dell'onorevole ministro e mi auguro che non restino tali ma si traducano in fatti; e poichè egli ha accennato al fatto che in Sicilia non esiste servizio notturno, è appunto su ciò che io desidero attirare l'attenzione sua speciale. Cosa significa non esistere servizio notturno? Che le ferrovie la sera per non prendere reumatismi debbono sospendere il loro servizio?

In Sicilia appena scesa la notte il moto delle ferrovie cessa. È possibile in questo modo avere un servizio attivo, continuato, che risponda ai bisogni del commercio?

Io non dico altro e mi affido al buon volere del ministro.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni pongo ai voti il cap. 270, nella somma di L. 770,103.

Chi lo approva si alzi.

(Approvato).

LEGISLATURA XX' — 2ª SESSIONE 1898 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 15 DICEMBRE 1898

271	Quota di concorso dello Stato nella costruzione di strade ferrate di 4ª categoria, concesse all'industria privata	6,712,880 »
272	Rimborso ai corpi morali delle anticipazioni dai medesimi fatte delle quote a carico dello Stato per la costruzione delle linee complementari. (Art. 5 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, serie 2ª; ed art. 18 alinea 5 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª)	100,000 »
273	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 »
274	Spese d'ufficio	133,000 »
275	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>
276	Somma di riserva per aumenti di liquidazioni, per transazioni di vertenze, per interessi, e per altre maggiori spese impreviste relative alle linee e titoli di spesa che precedono, non che per ogni altra spesa dipendente da contestazioni relative all'azienda ferroviaria.	1,180,457 »
277	Annualità alle Società delle ferrovie Meridionali e del Mediterraneo per costruzione dei tronchi concessi colle Convenzioni approvate dalla legge 2 luglio 1896, n. 269	5,000,000 »
		18,645,983 »

CATEGORIA TERZA. — MOVIMENTO DI CAPITALI.

Anticipazioni a provincie e comuni.

278	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.

279	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	937,855 »														
Debito vitalizio	2,141,000 »														
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-size: small; margin-right: 5px;">Spese pei lavori pubblici</div> <div style="margin-left: 5px;"> <table border="0" style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black;"> <tr> <td style="padding: 0 5px;">Genio civile</td> <td style="text-align: right;">4,223,250 »</td> </tr> <tr> <td style="padding: 0 5px;">Strade.</td> <td style="text-align: right;">5,936,736 »</td> </tr> <tr> <td style="padding: 0 5px;">Tramvie</td> <td style="text-align: right;">12,000 »</td> </tr> <tr> <td style="padding: 0 5px;">Acque { Opere idrauliche di 1^a e 2^a categoria</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">7,380,000 »</td> </tr> <tr> <td style="padding: 0 5px;"> { Opere idrauliche di 3^a, 4^a e 5^a categoria</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">545,000 »</td> </tr> <tr> <td style="padding: 0 5px;">Bonifiche</td> <td style="text-align: right;">253,000 »</td> </tr> <tr> <td style="padding: 0 5px;">Porti, spiagge, fari e fanali</td> <td style="text-align: right;">5,678,700 »</td> </tr> </table> </div> </div>	Genio civile	4,223,250 »	Strade.	5,936,736 »	Tramvie	12,000 »	Acque { Opere idrauliche di 1 ^a e 2 ^a categoria	7,380,000 »	{ Opere idrauliche di 3 ^a , 4 ^a e 5 ^a categoria	545,000 »	Bonifiche	253,000 »	Porti, spiagge, fari e fanali	5,678,700 »	24,028,686 »
Genio civile	4,223,250 »														
Strade.	5,936,736 »														
Tramvie	12,000 »														
Acque { Opere idrauliche di 1 ^a e 2 ^a categoria	7,380,000 »														
{ Opere idrauliche di 3 ^a , 4 ^a e 5 ^a categoria	545,000 »														
Bonifiche	253,000 »														
Porti, spiagge, fari e fanali	5,678,700 »														
Strade ferrate	1,070,153 »														
TOTALE della categoria prima della parte ordinaria	28,177,694 »														

TITOLO II.			
Spesa straordinaria			
CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.			
	Spese generali	247,330 »	
	Opere edilizie in Roma	8,000,000 »	
	Opere varie	450,000 »	
Spese per lavori pubblici	Strade	Lavori di sistemazione non superiori a lire 30,000	579,850 »
		Lavori per sistemazione e miglioramento	321,400 »
		Costruzioni	2,901,000 »
		Spese di stampa ed eventuali	2,000 »
		Sussidi per le strade comunali obbligatorie	1,500,000 »
			5,304,250 »
		Acque	2,587,500 »
		Spese comuni ad acque e strade	450,000 »
		Bonifiche	5,751,100 »
		Porti, spiagge, fari e fanali	4,816,500 »
		18,909,350 »	
	Strade ferrate	542,500 »	
	TOTALE della categoria prima della parte straordinaria	28,149,180 »	
	CATEGORIA SECONDA. — SPESE DI COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE	18,645,983 »	
	CATEGORIA TERZA. — MOVIMENTO DI CAPITALI	62,500 »	
	TOTALE del titolo II. — Spesa straordinaria	46,857,663 »	
	TOTALE delle spese reali (ordinarie e straordinarie)	75,035,357 »	
	CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO	401,928 92	

RIASSUNTO PER CATEGORIE

Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria)	56,326,874 »
Categoria II. — Costruzione di strade ferrate (Parte straordinaria)	18,645,983 »
Categoria III. — Movimento di capitali (Parte straordinaria)	62,500 »
TOTALE spese reali	75,035,357 »
Categoria IV. — Partite di giro	401,928 92
TOTALE GENERALE	75,437,285 92

PRESIDENTE. Rileggo l'articolo unico del progetto :

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1898 al 30 giugno 1899, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Trattandosi di un articolo unico sarà votato domani a scrutinio segreto.

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

1. Relazione della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori (N. III *sexies*).

2. Discussione del disegno di legge :

Aumento di stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per iniziare i lavori nella zona monumentale di Roma (N. 19).

3. votazione a scrutinio segreto del disegno di legge :

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1898-99 (N. 11);

ed occorrendo del precedente disegno di legge (N. 19).

4. Discussione dei seguenti disegni di legge :

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1898-99 (N. 12);

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1898-99 (N. 16).

La seduta è sciolta (ore 18).

Licenziate per la stampa il 20 dicembre 1898 (ore 10.30).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.