

## XLI.

## TORNATA DEL 14 LUGLIO 1909

## Presidenza del Presidente MANFREDI.

**Sommario.** — *Presentazione di relazioni (pag. 1237) — Congedo (pag. 1238) — Il senatore Lucca svolge una sua interpellanza al Presidente del Consiglio, ministro dell'interno « per sapere in qual modo voglia correggere un manifesto errore tipografico che rende inapplicabile la disposizione dell' art. 37 della legge sulla risicoltura del 10 luglio 1907 » (pag. 1238) — Risposta del Presidente del Consiglio, ministro dell'interno (pag. 1239) — Intervengono nella discussione i senatori Vischi (pag. 1240) e Bensa (pag. 1240) — Parla ancora il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno (pag. 1241) — L'interpellanza è dichiarata esaurita — votazione a scrutinio segreto (pag. 1241) — È aperta la discussione generale sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1909-910 » (N. 132) — Parlano i senatori Cefaly (pag. 1242), Mele (pag. 1243), Bettini (pag. 1246), Todaro (pag. 1246 e 1258), Filii-Astolfone (pag. 1247), Finali (pag. 1258), Paternostro (pag. 1259), Blaserna (pag. 1259), il relatore, senatore Mezzanotte (pag. 1248, 1255 e 1258) e il ministro dei lavori pubblici (pag. 1249 e 1256) — Chiusa la discussione generale, sono approvati senza discussione i capitoli del bilancio, i riassunti per titoli e per categorie, il bilancio delle ferrovie e gli articoli del disegno di legge, che è rinviato allo scrutinio segreto (pag. 1260) — Presentazione di relazioni (pag. 1260) — Chiusura di votazione (pag. 1260) — È aperta la discussione sul disegno di legge: « Modificazioni alla legge 12 luglio 1909, n. 144 » (N. 116) — Parlano i senatori Tarditi (pag. 1351), Gessi (pag. 1354), il relatore della maggioranza dell'Ufficio centrale senatore Bertetti (pag. 1346 e 1350), il relatore della minoranza senatore G. Mariotti (pag. 1346, 1352 e 1355) e il ministro dei lavori pubblici (pag. 1348, 1352, 1354 e 1355) — Posto ai voti, l'emendamento presentato dalla minoranza dell'Ufficio centrale non è approvato (pag. 1355) — L'articolo unico del disegno di legge è rinviato allo scrutinio segreto (pag. 1356) — Risultato di votazione (pag. 1356).*

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti: il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ed i ministri degli affari esteri, della guerra, della marina, della pubblica istruzione, delle finanze, del tesoro, dei lavori pubblici, di agricoltura, industria e commercio e delle poste e dei telegrafi.

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

## Presentazione di relazioni.

BLASERNA, vice-presidente della Commissione di finanze. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BLASERNA, vice-presidente della Commissione di finanze. Ho l'onore di presentare al Senato, a nome della Commissione di finanze, la relazione sopra il disegno di legge: « Organico della Direzione generale dei telefoni ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Blaserna della presentazione di questa relazione, la quale sarà stampata e distribuita.

FOÀ. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FOÀ. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Istituzione di una scuola normale femminile in Reggio Calabria e di una scuola normale femminile in Catanzaro ».

PRESIDENTE. Do atto all'onor. Foà della presentazione di questa relazione, la quale sarà stampata e distribuita.

DE ASARTA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DE ASARTA. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Miglioramento economico dei professori delle scuole speciali e pratiche di agricoltura ».

PRESIDENTE. Do atto all'onor. De Asarta della presentazione di questa relazione, la quale sarà stampata e distribuita.

TARDITI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TARDITI. Ho l'onore di presentare al Senato le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Sulle rafferme per i militari del Regio esercito;

Sull'avanzamento nel Regio esercito.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Tarditi della presentazione di queste relazioni, le quali saranno stampate e distribuite.

MEZZANOTTE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MEZZANOTTE. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Sulla tassa di bollo da applicarsi ai titoli e valori esteri ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Mezzanotte della presentazione di questa relazione, la quale sarà stampata e distribuita.

#### Congedo.

PRESIDENTE. L'onorevole Cencelli ha chiesto un congedo di otto giorni, per motivi di famiglia. Se non vi sono osservazioni, questo congedo s'intende accordato.

#### Annuncio e svolgimento d'interpellanza.

PRESIDENTE. L'onorevole Lucca ha presentato alla Presidenza la seguente domanda d'interpellanza:

« Domando d'interpellare l'onorevole Presidente del Consiglio per sapere in qual modo voglia correggere un manifesto errore tipografico che rende inapplicabile il disposto dell'articolo 37 della legge sulla riscoltura del 16 luglio 1907 ».

Domando all'onorevole Presidente del Consiglio se accetta questa interpellanza e quando intende rispondermi.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Se il Senato lo consente, sono disposto a rispondere anche subito a questa interpellanza.

PRESIDENTE. Allora, se non vi sono osservazioni in contrario, invito il senatore Lucca a svolgere la sua interpellanza.

LUCCA. Ringrazio l'onorevole Presidente del Consiglio di aver voluto così cortesemente accettare l'immediata discussione di un'interpellanza, la quale si riferisce ad un incidente molto piccolo, ma che ha già avuto e potrà avere conseguenze molto gravi.

L'art. 37 della legge 16 luglio 1907 sulla riscoltura porta, al primo comma, questa disposizione:

« Le contravvenzioni agli articoli 6, 7, 9 e 10 e le contravvenzioni ai regolamenti previsti all'art. 1 sono punite coll'ammenda da lire 500 a 1500 ».

In base a questo articolo pochi giorni fa, in una delle preture della provincia di Novara, fu condannato un proprietario, che aveva contravenuto ad una delle disposizioni di questa legge, al *minimum* consentito dall'articolo 37, cioè a 500 lire di multa.

Quel proprietario condannato scrisse a me, domandandomi se non fosse una pena troppo forte per una contravvenzione di così poca entità. Si trattava di una reticella mancante ad una finestra di un grande edificio, nel quale tutte le altre finestre eran munite di reticella. Io gli risposi che a me sembrava impossibile che lo avessero condannato a una multa così forte, perchè ricordavo perfettamente (avendo avuto l'onore di essere presidente della Commissione della Camera elettiva che riferì e di-

scusse sul disegno di legge riguardante la riscossione) che il *minimum* della multa deliberata dalla Camera era di 50 lire, e non mi constava che la legge fosse stata modificata dal Senato, perchè altrimenti avrebbe dovuto tornare all'altro ramo del Parlamento. Naturalmente mi feci un dovere di constatare come fossero andate le cose e riscontrai che la causa dell'equivoco stava in un errore tipografico, le cui conseguenze non è il caso di dire al Senato, poichè rendono semplicemente nullo l'art. 37 della legge sulle risaie, ed illegittima qualunque condanna fatta in base ad un articolo di legge, al quale mancano i requisiti necessari per esser legale.

Non starò ad indagare come sia avvenuto l'errore, errore, ripeto, assolutamente accidentale; constato soltanto il fatto che la Camera dei deputati votò come *minimum* di multa 50 lire, e il Senato, che ha approvato in tutto il rimanente la legge come fu portata dall'altra Camera, non poteva certamente, nè lo voleva, modificare in questa parte incidentale le disposizioni relative alla sanzione penale, la quale in tal misura è evidente che non può sussistere.

Infatti nella nostra legislazione io credo che non vi sia nessuna sanzione penale la quale parta da un *minimum* di 500 lire per arrivare ad un *maximum* di 1500, ed il fatto solo di queste due cifre dimostra come non poteva essere nell'intenzione di nessuno, di modificare la legge com'era stata approvata dalla Camera.

Io comprendo benissimo, e l'onorevole Presidente del Consiglio lo crederà egli pure, che non si possa domandare un provvedimento immediato, perchè solo mediante una legge che faccia il suo corso regolare, si potrebbe reintegrare la legge del 1907 come la Camera ed il Governo la vollero, e come ritengo che lo stesso Senato l'abbia voluta; ma è necessario intanto (e per ciò, appena avvertito, ho voluto richiamare l'attenzione del Presidente del Consiglio sopra questo fatto), che qualche provvedimento egli prenda, perchè molte contravvenzioni sono in corso di istruttoria, e coloro che possono venire condannati, ricorrendo in Cassazione, e conoscendosi qui lo stato vero delle cose, otterrebbero l'annullamento della sentenza; ma io ritengo che tutti noi dobbiamo impedire che i contribuenti, i cittadini vadano incontro a spese nuove ed ingenti per esperire tutti i

gradi di giudizio, per poi sentirsi dichiarare quello che tutti noi sappiamo, e che il Governo sa al pari di noi.

Se, invece che al 14 di luglio, noi fossimo in altro mese, il provvedimento sarebbe facile, si tratterebbe di presentare alla Camera e poi al Senato una legge per correggere l'errore; ma oggi intanto è necessario che, per lo meno, l'onor. ministro dell'interno avverta i suoi funzionari, che sono artefici principali di queste contravvenzioni, cioè i medici provinciali e gli ufficiali sanitari, che si guardino dall'elevarle, perchè non farebbero che accrescere il numero delle cause penali, che verrebbero risolte, in definitiva, nel modo che tutti sanno.

Pregherei inoltre l'onor. Presidente del Consiglio che, nell'attesa del provvedimento definitivo, il quale corregga questo errore, trovi, anche per mezzo del Guardasigilli, un mezzo di avvertire i suoi dipendenti che è inutile di insistere sull'applicazione di un articolo di legge, il quale, per la sua incostituzionalità, non può avere in nessun modo valore di legge, e tanto più insisto in questa considerazione, perchè contravventori sono, per lo più, i piccoli proprietari; inoltre non bisogna dimenticare che la multa può convertirsi in pena personale, che può variare da 5 a 50 giorni di carcere. Io, quindi, credo che, se il Presidente del Consiglio vorrà avvertire i suoi dipendenti di questo errore, renderà un grande servizio, non solo alla legalità ed alla giustizia, ma anche a quella infinita quantità di proprietari, che si troveranno nella necessità di essere condannati prima, e poi dovranno procurare di farsi condonare la pena. Spero che il Presidente del Consiglio troverà modo di correggere questo errore, che è tanto più strano, in quanto nel testo unico della legge sanitaria è stato ripetuto. Non ho altro da dire.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Siccome la Segreteria del Senato mi avisò dell'interpellanza che presentava il senatore Lucca, così mi sono dato premura di verificare come stavano i fatti.

Realmente dai documenti della Camera risulta che l'ammenda di cui si parla era stabilita da lire 50 a 1500, e si capisce che vi sia

una certa latitudine perchè in materia di sanità vi può essere la negligenza piccolissima e quella gravissima. Nello stampato del Senato, per errore tipografico, invece di dirsi « 50 lire », fu detto « 500 » e nessuno se ne accorse.

Ora, data questa situazione, non credo di dover dare ordine ai funzionari dipendenti dal Ministero dell'interno di non elevare le contravvenzioni; in quanto all'applicazione della pena relativa, richiamerò l'attenzione del ministro guardasigilli perchè avverta l'autorità giudiziaria dello errore incorso, ed a questa poi spetterà stabilire quello che si debba fare, poichè non credo che tocchi a me di dire quale sia la conseguenza giuridica di detto errore.

I funzionari constateranno le colpe, e poi l'autorità giudiziaria stabilirà la pena.

VISCHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VISCHI. Il Presidente del Consiglio ha risposto giustamente; egli non può impedire ai suoi dipendenti di constatare le contravvenzioni, e l'applicazione della pena è di competenza dell'autorità giudiziaria; ma, egli ha soggiunto, siccome esiste il rilevato errore, il Guardasigilli ne avviserà l'autorità giudiziaria la quale vedrà quel che potrà fare. Ora io spero che con questa risposta si sia riconosciuta incostituzionale la legge.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non tutta la legge.

VISCHI. Io dico tutta, ma certamente in questa parte, perchè a rendere costituzionale una legge, secondo lo Statuto del Regno, non basta la sanzione del Re, che è uno dei tre poteri legislativi come è capo del potere esecutivo; ma abbisogna che sieno concorsi i voti conformi dei due rami del Parlamento. Anche per la differenza di una virgola occorre provocare la conformità dei voti delle due Camere. Basta, prescindendo dagli articoli dello Statuto, leggere l'intestazione di una legge qualunque, per convincersene; in essa si dice: *il Senato del Regno e la Camera dei deputati hanno approvato*, noi sanzioniamo, ecc.

Ora, dal momento che per la legge, di cui ci occupiamo, tale conformità di voti non c'è stata, perchè la Camera dei deputati aveva votato per un minimo della multa di 50 lire, ed il Se-

nato, sia pure per errore tipografico, aveva votato 500 lire, la legge non è costituzionale, nella sua interezza (è mia opinione) e non nella sola denunciata parte; ed il magistrato non può, non deve applicarla.

Ma non è per questo che ho domandato la parola, bensì per rivolgere una preghiera al Presidente del Consiglio. Di errori tipografici ne possono avvenire sempre e possono sfuggire alla più oculata attenzione delle due Presidenze, e della Camera, e del Senato.

Io raccomanderei al Presidente del Consiglio che, prima di portare alla firma di Sua Maestà una legge, la faccia guardare, per eliminare qualche errore del genere verificato; e così evitare che per l'avvenire ci trovassimo di fronte agli inconvenienti deplorati dal senatore Lucca.

BENSA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BENSA. La questione che è stata sollevata dall'onor. senatore Lucca vuole avere un'importanza anche maggiore di quella che a prima giunta non si possa credere. Difatti, noi ci troviamo in realtà di fronte ad un errore materiale, ed è mia convinzione personale che il Senato abbia inteso di votare l'articolo come l'aveva votato la Camera dei deputati, e non in quella cifra di pena pecuniaria che appare dal tenore dell'articolo votato effettivamente. Se però il risultato, secondo il diritto pubblico, di questa divergenza, fosse l'incostituzionalità dell'articolo, allora potrebbe sorgere molto chiaro il dubbio sopra la costituzionalità dell'intera legge, e non solo della singola disposizione. Perchè, quando un'Assemblea legislativa approva complessivamente un progetto di legge, essa vuole evidentemente che legge diventi tutto il contenuto del progetto stesso, e noi non possiamo dire che il voto dato al progetto intero possa scindersi e ritenersi indipendente da quello dato ad un articolo singolo.

Certo l'autorità giudiziaria, come diceva l'onorevole Presidente del Consiglio, sarà competente ad esprimere il suo avviso in proposito, e non è neanche da escludere che l'autorità giudiziaria, nelle sue potestà interpretative, ritenga che effettivamente non sia stato tra Camera e Senato quel dissenso che l'apparenza esteriore potrebbe far supporre. Ma certo questa

questione si ripeterà ogni volta che una contravvenzione di questo genere sarà portata avanti ai giudici, e potrà ripetersi anche in ordine a disposizioni della legge differenti da quella che qui si tratterebbe di applicare.

Siccome tutti sappiamo quanto sia facile una divergenza nell'opinione dei diversi magistrati, e quanto la giurisprudenza sia oscillante, ci possiamo trovare di fronte ad un dubbio lungamente persistente.

Mi permetto quindi di richiamare l'attenzione dell'onorevole Presidente del Consiglio sull'eventuale opportunità, a cui già accennava l'onorevole senatore Lucca, di ritornare legislativamente sulla cosa; non sul solo articolo, ma sulla legge intera, e non nel senso di votare nuovamente la legge come provvedimento nuovo.

Noi sappiamo che, per lo Statuto fondamentale del Regno, spetta al solo potere legislativo la facoltà di interpretare in modo obbligatorio per tutti la legge; quindi con un semplice progetto interpretativo, che affermasse essersi concordemente dalle due Camere voluta votare l'intera legge coll'articolo che ha dato luogo alle difficoltà, in una lezione conforme a quella che era la lezione votata dalla Camera dei deputati, ogni inconveniente sarebbe eliminato, le difficoltà pratiche della giurisprudenza sarebbero prevenute e la legge potrebbe tranquillamente applicarsi, realizzandosi così quello che è il voto principale di ogni legislatore: vale a dire la sicurezza dei rapporti giuridici, la certezza dei cittadini intorno alle condizioni in cui di fronte alla legge si trovano.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. L'interpretazione delle leggi spetta unicamente all'autorità giudiziaria, salvo il caso di una legge interpretativa.

La mia opinione quindi è che il Governo abbia il dovere di non manifestare una opinione in merito, ed, in questo stesso ordine d'idee, io resto fermo nel concetto che debbono continuarsi ad accertare i fatti, salvo all'autorità giudiziaria il giudicare sull'applicazione della pena.

È bene però che il ministro guardasigilli avverta l'autorità giudiziaria dell'esistenza di

questi dati di fatto. Certamente, se fossero ora aperti i due rami del Parlamento, la questione sarebbe risolta assai facilmente con un semplice articolo di legge.

Questo si potrà fare alla ripresa dei lavori parlamentari.

Durante questo periodo di tempo è l'autorità giudiziaria sola che può giudicare delle conseguenze di questo fatto. (*Approvazioni vivissime*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro esaurita l'interpellanza.

#### Votazione a scrutinio segreto.

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

Approvazione di maggiori assegnazioni in lire 136,940.29 per provvedere al saldo delle spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1907-908 (N. 115);

Spese occorrenti alla sistemazione del fabbricato dell'Istituto di belle arti di Lucca (N. 125);

Maggiori assegnazioni sul capitolo 97 dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1908-909 per lavori da eseguirsi nella sughereta della foresta demaniale del Goceano (N. 103).

Prego l'onor. senatore, segretario, Di Prampero di procedere all'appello nominale.

DI PRAMPERO, *segretario*, procede all'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa per il Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1908-1910 » (N. 132).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1909-910 ».

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

DI PRAMPERO, *segretario*, legge: (V. Stampato N. 132).

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

Ha facoltà di parlare il primo oratore iscritto senatore Cefaly.

CEFALY. Onorevoli colleghi. Sulla costruzione del Palazzo di Giustizia se ne dicono e se ne stampano tante. Lasciamo da parte, se si vuole, la questione degli 800 parafulmini, che sarebbero stati impiantati contro le buone regole e molto diversamente da come erano stati contrattati, la questione delle fontane, che non hanno la loro dotazione di acque, quella del dislivello stradale ed altre parecchie, sulle quali non credo necessario di richiamare l'attenzione del Senato e del Governo. Vi sono però due fatti, che mi preoccupano e che sento il bisogno di rilevare: il primo è che non s'incorra ulteriormente in quei giudizi ed in quei famosi lodi, che costarono i milioni, che tutti sanno, all'Erario dello Stato; ed il secondo è che l'apertura del Palazzo non si ritardi troppo, imperocchè non è tollerabile che la giustizia nella capitale d'Italia sia amministrata in locali miseri ed assolutamente indecenti.

Circa la questione di nuovi litigi, si parla di epigrafi dettate dal defunto Zanardelli, che si devono mettere sui frontoni del Palazzo e che era facile incidere o collocare, allorchè vi erano sul posto le impalcature. Adesso invece, per scolpire tali epigrafi, bisognerà ricostruire i ponti; e l'onorevole ministro deve ben ricordare che, nel lodo di qualche anno dietro, per i ponti, lasciati solamente esposti all'intemperie per un tempo maggiore di quello che sarebbe stato necessario, gli arbitri condannarono lo Stato a lire 700,000 d'indennità!!

Si parla anche del riscaldamento del Palazzo di Giustizia, affidato alla ditta Lehmann. La ditta Lehmann pare abbia restituito i progetti al Genio civile, perchè sprovvisti di qualche alligato necessario — la perizia, credo, del costo delle opere — ed il Genio civile si sarebbe tenuto per otto mesi i documenti senza rispondere e senza farsi vivo. Dopo otto mesi, si dice, abbia fatto delle trattative con altra Impresa e, per evitare le lungaggini delle pratiche, che avrebbero dovuto svolgersi tra Ministero e Consiglio di Stato, avrebbe desiderato che i lavori si eseguissero sotto il nome della ditta Lehmann; questa invece, si dice, che abbia rac-

colto tutti gli elementi per muovere lite allo Stato e si prepari a domandare chi sa quali indennità. Prego l'onorevole ministro di volerci dire che cosa vi sia di vero in tutto ciò.

Quanto poi al probabile ritardo nel compimento del Palazzo di Giustizia, si ricorda la dichiarazione dell'onor. Bertolini: che esso sarebbe stato finito pel 1° luglio 1909, che sarebbe stato arredato dal luglio a tutto dicembre e che pel 1° gennaio 1910 si sarebbe nel nuovo Palazzo inaugurato l'anno giuridico. Ora per i caloriferi s'intende costruire un nuovo separato edificio, che debba ospitare le preture urbane, le quali non trovano posto nel grande Palazzo; e, se si considera che all'esecuzione di questo nuovo separato edificio non s'è ancora dato mano, pare impossibile che si possa inaugurare l'anno giuridico del 1910 nel Palazzo di Giustizia. Io non so dove questo nuovo edificio per i caloriferi e per le preture debba sorgere, non ho capito bene se si pensi d'impiantarli dal lato sud del Palazzo di Giustizia o nei locali che stanno accanto al Teatro Adriano; si parla di tubature, che debbono attraversare strade, piazze e giardini. Se così fosse, lascio considerare al Senato quale sarà la dispersione di calore da trasmettere a grande distanza e quale sarà il dispendio pel riscaldamento del nuovo Palazzo di Giustizia. In tutti gli edifici del mondo i caloriferi si collocano nei sotterranei degli edifici medesimi; nel Palazzo di Giustizia pare si voglia scimmiettare il Policlinico, che ha il calorifero separato e che, dicono, abbia fatto buona riuscita.

Voci: No, no!

CEFALY. Dunque neppure al Policlinico il calorifero separato ha fatto buona riuscita? Tanto meglio per le mie argomentazioni. Al Policlinico il calorifero separato ed unico poteva essere una necessità, perchè diversamente si dovevano impiantare tanti caloriferi per quanti sono i numerosissimi padiglioni e, trattandosi di padiglioni separati, s'è fatto un calorifero centrale e potente, perchè deve portare l'acqua a 100 gradi in tutte le cliniche e deve portare la temperatura altissima al segno da essere sterilizzatrice. Ciò che costa questo riscaldamento continuo e di alta temperatura al Policlinico, è enorme, e, nonostante l'enorme spesa e l'impianto sapientemente fatto, accade spesso che le stanze degli infermi non siano

equabilmente riscaldate e mi sento dire ora da qualche interruttore che tale dispendiosissimo riscaldamento non risponde allo scopo.

Che ragione vi può essere, dunque, perchè il sistema dei caloriferi del Policlinico debba essere applicato al Palazzo di Giustizia, ove non occorre che il riscaldamento necessario per le sole poche ore d'ufficio ed a mite temperatura?

Se si vuol fare un riscaldamento, impiantando il calorifero a distanza, avverrà che il fuoco deve essere acceso in continuazione e la spesa sarà enorme. Che cosa si vuole quindi? Che l'edificio che costa quaranta milioni richiegga il capitale di altri quaranta milioni di dotazione per provvedere alla manutenzione di esso? Ma dove s'arriva di questo passo? Ed è tollerabile tanto folle spreco del pubblico danaro?

Un altro inconveniente grave, sul quale richiamo l'attenzione del ministro, è quello di fare e disfare continuamente in questo benedetto palazzo. Sembra una burletta, ma io la dico al Senato, anche a costo che molti colleghi non la credano possibile. Sotto un arco di trionfo, costruito apposta nel cortile d'onore, deve essere collocata la grande statua rappresentante « La Legge », statua naturalmente di marmo ed opera dello scultore Quattrini. A questa statua si parla di dovere mozzare un braccio di marmo per sostituirlo con un braccio d'alluminio... (!) ed inoltre la si vuol togliere da sotto l'arco di trionfo — ripeto, costruito apposta — per collocarla in un altro più modesto sito.

Così è che si ripetono gl'inconvenienti deplorati per l'addietro. Una volta si costruì un intero piano attico, che poi si disfece, sacrificando la bella somma di lire 600,000. Un'altra volta si modificarono gli zoccoli dei corridoi maggiormente esposti al pubblico, ch'erano progettati in travertino, e si vollero fare a stucco e poi si dovettero disfare sino ad altezza d'uomo, rimettendoci 200,000 lire. Fin dalle fondazioni questo palazzo ha avuto la fatalità di costringere a fare e rifare la platea in calcestruzzo, sulla quale sorge!

Onorevole ministro, per impedire questa iettatura, che perseguita il Palazzo di Giustizia non v'è che un mezzo: affrettarne l'apertura e collocarvi subito gli uffici. Lasci da parte le

feste inaugurali, perchè non è il caso di festeggiamenti ad un'opera, che doveva essere compiuta in quattro anni ed arriverà — se arriverà — dopo venti, che costa più del quintuplo di quanto era preventivata e che non risponde a nessuna delle nostre belle aspettative.

*Una voce:* Ma non è un monumento!

*Altra voce:* Che non servirà allo scopo.

CEFALY. Non arrivo sino al punto di dire che non servirà allo scopo, ma è opinione generale ed è anche opinione mia che l'opera fu male scelta, ch'è stata male eseguita e che in essa vi sono delle responsabilità, che bisognerebbe indagare e mettere a nudo.

Aspetto dall'onorevole ministro di sapere come effettivamente stiano le cose, d'essere assicurato che nuove liti e nuovi danni non si verificheranno in avvenire, e che l'inaugurazione del Palazzo di Giustizia sarà fatta presto; al quale scopo, se mancano i mobili nuovi, si adoperino provvisoriamente i vecchi, e si sostituiscano i vecchi coi mobili nuovi, quando i nuovi arriveranno. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Mele.

MELE. Consenta l'onorevole ministro dei lavori pubblici che, in occasione del suo bilancio, che non ho nè il desiderio, nè la competenza di discutere, io gli rivolga una breve e modestissima raccomandazione.

Nel tempo, in cui la legge della Calabria del giugno 1906, ebbe la sua brava attuazione, c'erano da costruire nella provincia di Cosenza ben 40 chilometri di strade provinciali, votate con le leggi del 1875 e del 1881; c'erano da eseguire parecchie bonificazioni, votate con la stessa legge del 1881 e con altre leggi posteriori, e circa 40 tronchi di strade comunali obbligatorie in corso di costruzione, in dipendenza della legge del 1868, iniziate da oltre un ventennio. Dall'attuazione della legge ad oggi, sono passati ben 3 anni, e tutto quello che si riprometteva, purtroppo, non si è raggiunto.

Non volendo, nè potendo mettere in dubbio la grande buona volontà dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, avevo pensato che questo ristagno nei lavori promessi mettesse capo a mancanza di fondi, ma ho dovuto persuadermi dalle tabelle annesse alla legge del 1906 e dalla legge complementare dell'anno appresso, che

si trovavano disponibili ben 10 milioni sino al 30 giugno 1909, destinati alla costruzione delle strade nazionali, provinciali e comunali delle Calabrie, nonché alle sistemazioni idrauliche ed alle bonifiche. Altra dunque è stata la causa di questo lungo ritardo, che stanca l'aspettativa di quelle popolazioni dolenti. E la causa di questo ritardo, esclusa ogni accusa di mancata sollecitudine da parte del Governo, mi è parso che sia da ricercare nella assoluta mancanza di progetti, perchè, mancando questi, non è stato possibile bandire le aste. E questi progetti non si sono fatti, per la parziale mancanza di personale idoneo ed sperimentato.

Eppure, onorevole ministro, con la legge del 1906 venne aumentato il personale del Genio civile. In fatti, con quella legge furono creati 10 posti d'ingegneri di prima classe, 10 di 2<sup>a</sup> e 10 di 3<sup>a</sup>; vennero creati quattro posti di aiutanti di 1<sup>a</sup> classe, 10 di 2<sup>a</sup> e 10 di 3<sup>a</sup>, e questo personale fu effettivamente nominato e fu sparso per tutti gli uffici del Genio civile. Senonchè in Calabria, in luogo di mandare dei funzionari provetti, scelti tra coloro che più erano pratici di lavori, si sono mandati dei funzionari di nuova nomina, i quali, pure essendo pieni di buona volontà e intelligenti, in quel nuovo genere di vita, a cui non erano adusati, si trovarono grandemente a disagio, e il loro lavoro volenteroso non dette quel risultato che si aspettava. E progetti non furono fatti.

Dirò, la qual cosa non guasta, che i funzionari del Genio civile della provincia di Cosenza meritano ogni maggior elogio; aggiungerò che il loro capo, cav. Carossi, spende, in vantaggio di quella provincia, tutta la sua prodigiosa ed illuminata attività, ma, per quanti sacrifici costesti bravi funzionari s'impongano, essi non possono ottemperare alla mole enorme di lavori loro commessi, essendo risaputo che le sezioni, in cui è diviso il Genio civile di Cosenza, superano di gran lunga quelli di altre parecchie regioni d'Italia. Il personale, che vi è, basta appena a trascinare i vecchi ed ordinari lavori, e sarebbe ingiusto chiedere ad esso maggiori sacrifici. E così i progetti non si fanno, e gli appalti si rimandano a tarde e pigre scadenze, mentre indarno le popolazioni aspettano e sperano.

L'onor. ministro, inoltre, conosce assai meglio di me, che il lavoro del Genio civile di

Cosenza è arrivato ora all'estremo limite, sia perchè deve volgere tutta la sua attività a curare la manutenzione di 300 chilometri di strade, recentemente nazionalizzate, e sia perchè, sciolti, con laudabile proposito, antichi appalti, che avevano tanto di barba, dovrà provvedere a questi altri nuovi progetti.

E vi è ancora di peggio. In seguito al terremoto, che devastò quelle nobili e care provincie del Mezzogiorno d'Italia, l'ufficio del Genio civile di Cosenza venne addirittura spopolato. Savio e opportuno provvedimento costesto, ma che però avrebbe dovuto avere carattere di grande temporaneità. Intanto quei funzionari furono mandati in Reggio e Messina e di là non sono più ritornati, e l'ufficio del Genio civile di Cosenza continua a rimanere più che mai sprovvisto di funzionari.

Fatta questa storia, ch'è certa, indiscutibile e vera, e che è nota all'onorevole ministro, così studioso dei problemi che affaticano il Mezzogiorno d'Italia, io entro nei limiti della mia modesta raccomandazione. È necessario, indispensabile, che l'ufficio del Genio civile della provincia di Cosenza sia ripopolato. Sarebbe bene (questi non sono consigli che do, manifesto solo l'animo mio) che si formassero squadre di funzionari abili e pratici, sottratti ai sessantuno uffici del Regno, con criteri proporzionali, e mandarli a Cosenza. In quegli uffici non sono lavori così impellenti e incalzanti come a Cosenza; li dovrebbero destinarsi i funzionari di nuova nomina, che nei detti uffici potrebbero certamente rendere servizi più utili che nella provincia di Cosenza.

Io non voglio chiedere nè consigliare altro all'onor. ministro. Ricordo solo che nel Senato altre volte si parlò, e ampiamente, di questa mancanza assoluta di personale, e fu richiamata l'attenzione del ministro su tale questione da parecchi senatori, i quali hanno quell'autorità che a me manca, e tra questi noto, a ragione d'onore, l'onor. Cadolini.

Egli disse: giacchè questo personale manca, giacchè è necessario che in quelle provincie meridionali qualche cosa si faccia, ricorrete al personale avventizio.

Questa proposta, fatta parecchie volte dall'onor. Cadolini, incontrò una prima volta il favore dell'onorevole ministro Carmine. Senonchè, rifatta la proposta, essendo ministro

l'onorevole Gianturco, questi rispose che egli non si sentiva il coraggio di prendere questo personale avventizio, poichè, diceva: « agli ingegneri di valore non si può ricorrere, perchè o lavorano per conto proprio o sono accaparrati dalle Società private o da altri enti, ed io non vorrei servirmi di quegli ingegneri, che sono i naufraghi della libera professione, per mandare anch'essi ad attingere alle mammelle dello Stato ». Però prometteva di studiare la questione e di dare, quando che sia, una risposta concludente.

Io non propongo che il signor ministro si servi di questo personale avventizio; egli farà quello che crede; ma ho voluto ripetere quello che, con l'autorità del suo nome, l'onorevole senatore Cadolini aveva detto, per invitare l'onorevole ministro a studiare se non sia il caso di trar profitto dalla proposta fatta dal nostro competentissimo collega.

E giacchè ho parlato in forma generica, ella, onorevole ministro, mi vorrà consentire che faccia anche una preghiera singola, una preghiera speciale. L'onorevole ministro ricorda che nel 1908 gli abitanti di Bocchigliero si sollevarono, protestando, in modo non perfettamente ortodosso, che per la mancanza di strade, erano messi al bando di ogni consorzio civile, e che non potevano recarsi nemmeno a Rossano, ch'è il capoluogo del circondario. L'agitazione ebbe termine in seguito alle formali promesse del Governo, che si sarebbe provveduto alla strada, e soprattutto alla costruzione del ponte.

Ho saputo testè che pel ponte è già bello e pronto il disegno. Pregherei ora l'onorevole ministro di volere completare l'opera, indicando gli appalti nel più breve tempo possibile, e prima che sopraggiunga l'inverno, durante il quale quel povero paese resta separato dal mondo.

Bocchigliero è un paese abbastanza grande, conta 6000 abitanti, è discretamente ricco, ma appunto per la mancanza di viabilità, mancanza assoluta, non può esportare altrove le sue merci.

Mi si consenta un esempio... bucolico. In quel paese le pere sono addirittura meravigliose, ed hanno il prezzo effimero di lire 1.50 al quintale, ma se si vogliono trasportare a Rossano, — l'onorevole ministro Lacava deve saperne qualcosa — si debbono pagare 10 lire

di trasporto; sicchè ciò che ha sul posto il valore di lire 1.50, costa a Rossano ben 12 lire.

Raccomando, perciò, vivamente all'onorevole ministro di provvedere in modo sollecito a che quella popolazione sia messa in grado di comunicare, anche d'inverno, con gli altri centri; e che non si verifichi più l'inconveniente di tristi giornate in cui a Bocchigliero non può penetrare nulla, nemmeno la posta, nemmeno i giornali. Meno male i giornali, perchè così la popolazione resta tranquilla (*Si ride*), ma qualche volta, onorevole ministro, manca anche il sale ed il pane, e senza il sale ed il pane non è possibile la vita.

E giacchè ho la parola vorrei fare una terza raccomandazione. E la raccomandazione è questa. Per risolvere in parte il grave ed affannoso problema della viabilità in Calabria, sarebbe necessaria la nazionalizzazione di parecchie delle sue strade provinciali e segnatamente quelle che attraversano gli Appennini. Questa non è punto una questione nuova. L'onorevole ministro Carmine la trovò degna della maggiore considerazione, e promise di studiarla col fermo proposito di venire in aiuto di quelle provincie, che vivono vita stentata, e che hanno i centesimi addizionali — unica loro risorsa — portati agli estremi limiti della decenza. E mi piace di ricordare che in una tornata del giugno 1906, la medesima questione, con lodevole sentimento di opportunità, fu riproposta in Senato dall'onorevole mio amico senatore Cefaly, il quale ebbe dal compianto ministro Gianturco ampie ed esaurienti risposte.

Il passaggio delle strade da provinciali a nazionali — egli disse — è molto grave, e va studiato con ponderazione e con affetto, poichè io mi rendo conto di tutti i bisogni urgenti della Calabria. Il guaio è che la legge ha dei cancelli, che non è facile oltrepassare; ma io farò studiare gli elenchi, e darò istruzioni che la interpretazione dell'articolo, che determina i tipi ed i caratteri delle strade nazionali, sia fatta con criteri larghi. Debbo però dar lode all'onorevole ministro, successore dell'onorevole Gianturco, di aver mantenuto fede agli impegni assunti dal suo illustre predecessore. Egli ha fatto studiare gli elenchi; lo studio — ne sono certo — sarà stato fatto bene, ma i risultati sono tutt'altro che soddisfacenti per noi calabresi.

La provincia di Cosenza chiedeva la nazionalizzazione di 13 delle sue strade provinciali, e la provincia di Catanzaro di 5. Questa ne ebbe nazionalizzate solamente due; e la provincia di Cosenza solamente cinque. Io voglio anche riconoscere che, forse, la mia provincia avrà chiesto troppo; ma l'onorevole ministro dovrà convenire con me che i criterii seguiti per la provincia di Cosenza non saranno certamente accusati di eccessiva generosità.

Sono queste le raccomandazioni, che ho creduto rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ed io spero che la risposta, -ch'egli vorrà darmi, sarà tale da rassieurare quelle popolazioni, facendo in loro rinascere la speranza che il Governo prende a cuore i loro bisogni.

BETTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BETTONI. Ho chiesto la parola per una semplice raccomandazione al ministro dei lavori pubblici, raccomandazione che riflette la legge sulla derivazione di acque pubbliche. Egli mi risponderà che la legge sta dinanzi all'Ufficio centrale del Senato in attesa della relazione; ma, da quanto mi risulta, l'Ufficio centrale non ha potuto a sua volta fare detta relazione, perchè attende alcuni dati dal Ministero dei lavori pubblici. Io non muovo alcun rimprovero al ministro per questo indugio: so perfettamente come, nel tempo che egli così lodevolmente tiene il suo posto, abbia dovuto incaricarsi di molti altri problemi assai gravi e come li abbia risolti con lode di tutto il paese: è chiaro dunque come il ritardo nel dare le chieste risposte possa essere più che giustificato; ma, poichè siamo di fronte ad un periodo sufficientemente lungo, prima che si riprendano i lavori, prego l'onorevole ministro di voler concedere tutta la sua attenzione a questa legge, per poter rispondere a quanto gli fu domandato dall'Ufficio centrale.

Questo disegno di legge fu presentato tre anni fa dal ministro delle finanze di allora, il povero Massimini: venuto al Ministero dei lavori pubblici l'onor. Bertolini, lo avocò a sé, e forse a ragione, ma da questo cambiamento di Dicastero avvenne il lamentato ritardo. Voglio aggiungere anche che, fortunatamente, ciò non ha potuto portare alcun danno, perchè la crisi industriale, che ha attraversato il paese,

ha fatto sì che questa aspettativa non ha potuto portare gravi conseguenze; ma il ministro sa anche meglio di me che da molti Consigli provinciali, e soprattutto da quello della mia provincia, si fecero voti perchè venga sollecitata la legge, giacchè questa incertezza di legislazione, ora che riprende il movimento ascensionale delle nostre industrie, porta inconvenienti e danni, ed è anche per questo che mi rivolgo all'onor. ministro dei lavori pubblici perchè affretti la desiderata soluzione. E del resto, perchè anche egli appartiene ad una regione in cui premono tali interessi, spero non aver invocato indarno la buona accoglienza della mia preghiera.

E se il Senato ed il ministro me lo consentono, voglio dire anche come questo argomento mi interessi per ragione di sentimentalità, che non può essere aliena al cuore dell'onor. Bertolini. Ricordo un fatto, modesto, ma che ha per me grande importanza. Quando l'ultima volta vidi Massimini, egli mi pregò caldamente che, a mia volta, raccomandassi ai suoi antichi colleghi che questa legge, ultima opera sua, fosse presto discussa.

Questo dico al cuore del ministro Bertolini, che aveva per l'amico comune affetto sincero e che era parimente riamato, perchè tenga conto di questa sentimentalità, che, per chi ha cuore, ha un valore profondo. (*Approvazioni*).

TODARO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TODARO. Sarò brevissimo, perchè ho chiesto la parola unicamente per fare una raccomandazione al ministro dei lavori pubblici in relazione alla ricostruzione della città di Messina.

Sono già passati sei mesi ed ancora, per la ricostruzione in muratura delle case e degli edifici pubblici, non si è fatto niente. Dico questo, non per fare un rimprovero al Governo, poichè riconosco che le difficoltà incontrate sono enormi, ed il Governo ha dovuto prima provvedere alle baracche per l'abitazione provvisoria dei superstiti e tutti i loro bisogni immediati; ma certo è che sono passati sei mesi senza colpa di nessuno e per ragione stessa dell'immane disastro, e non si è tentato nulla per la definitiva ricostruzione della città costruendo solo le baracche in legno. Probabilmente la legge che abbiamo fatta, saremo costretti a prorogarla e, prorogandola, se non

pensiamo al modo in cui dobbiamo risolvere il problema della ricostruzione e non daremo principio ai lavori, non potremo raggiungere lo scopo che ci siamo prefissi.

Ho sentito che finalmente la Commissione sismica ha dato il suo parere e mi rallegro di questo risultato che è il primo passo. Ma vi è da fare subito il secondo, vale a dire, stabilire il piano regolatore e procedere allo sgombrò delle macerie. Questo è un passo impellente e forse il più difficile, il quale richiederà anche dei provvedimenti legislativi, onde dirimere le tante questioni che potranno sorgere fin dall'inizio della costruzione dei fabbricati, essendo il problema molto complesso e difficile.

Onde cominciare la costruzione è necessario il piano regolatore e lo sgombrò delle macerie dal luogo sul quale dovrà sorgere la città, luogo che finalmente è stato stabilito dalla Commissione sismica. Ora bisognerà determinare anche il tipo delle costruzioni nei rapporti sismici e tecnici. Tutto ciò dovrà farsi subito. Bisogneranno delle disposizioni legislative per potere risolvere le questioni che potranno sorgere, ed altri provvedimenti nell'intento di mettere in grado, privati e Società costruttrici, di intraprendere l'opera loro con sicurezza e senza molestie.

A questo proposito dirò che è sorta la « Società nazionale di lavori pubblici per la ricostruzione delle città e borgate devastate dal terremoto », il cui programma è certamente noto a tutti noi, avendo avuto l'adesione di molti uomini politici. Questa Società, la quale dichiara di sottomettersi a tutte le prescrizioni del Governo ed è pronta a cooperare con altre Società, aiutando e promovendo le industrie locali e l'attività d'ogni cittadino, domanda solamente che siano presi quei provvedimenti che ho accennati, onde sappia, prima di dar mano ai lavori, di non essere costretta a sospendersi o interrompersi, con grave danno dei capitali a lei affidati e ch'essa impiega al minimo interesse.

Mi pare che la domanda di questa Società sia onestissima e mi pare anche che dovremmo ringraziarla per la sua iniziativa: essa non chiede concessioni, ma quella sicurezza che potrà tornare vantaggiosa a qualunque altra Società che si proporrà lo stesso scopo e a

qualunque privato voglia costruirsi la casa. Ecco ciò che raccomando al signor ministro, e sono sicurissimo che egli accetterà la mia preghiera volentieri, perchè è nello scopo e desiderio comune di volere il più presto possibile attuata la ricostruzione di Messina. (*Approvazioni*).

FILÌ-ASTOLFONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILÌ-ASTOLFONE. Anch'io mi permetterò di rivolgere una semplice raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Quanti siedono qui dentro dei colleghi nuovi al Senato, ed anche degli antichi, sapranno come fu mio costante obbietto quello d'interessarmi della costruzione delle ferrovie complementari in Sicilia, e specialmente della provincia di Girgenti, e quindi discutendosi il bilancio cade oggi acconcio dire qualche parola perchè, dopo approvata la legge ora in esecuzione, e conformemente ad essa, le costruzioni dovrebbero essere compiute nel termine di cinque anni. Ora di questo termine si è quasi presso alla metà, e, benchè vi siano già alcuni tronchi, fra i quali quelli di Canicatti-Naro, e Girgenti-Porto Empedocle, pronti per l'armamento, a questo, che appartiene allo Stato, non si è tuttavia provveduto e non accenna a provvedersi, sicchè, procedendo di questo passo, pel compimento della intera rete delle complementari, specialmente nella provincia di Girgenti, la più deficiente di comunicazione, non basteranno nemmeno dieci anni.

È da più di un anno ormai che gli assuntori hanno finito i lavori per i due tronchi di Canicatti-Naro e Girgenti-Porto Empedocle, tanto da averne sollecitato la consegna all'Amministrazione, ma finora nulla si è fatto.

È vero che l'Amministrazione, dal suo canto, non ha dormito e che il disastro di Messina, avendo inceppato ogni movimento per il trasporto del materiale, si è dovuto subire notevole ritardo. Ma, se si potè comprendere subito dopo avvenuto il disastro, non si comprende oggi, essendo passato circa un anno senza che le cose accennino a mutare, mentre il trasporto del materiale di armamento, se non tutto per ferrovia, trattandosi di un luogo prossimo allo sbocco di mare di Licata-Canicatti, e di un porto come quello di Porto Empedocle, poteva pure essere avviato per mare.

Io perciò mi permetto di pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, affinchè voglia rivolgere anche la sua attenzione su la questione, la quale è molto interessante e per lo Stato e per le popolazioni, che da oltre trent'anni aspettano l'esecuzione di queste ferrovie e dovettero, per averle, accontentarsi dello scartamento ridotto in luogo di quelle ferrovie ordinarie che ad esse pur spettavano per legge.

Nè questo ricordo va inteso nel senso di rimprovero al Governo, ma unicamente per dimostrare come esse, giustamente impazienti, pur di avere presto una ferrovia, non esitarono a sacrificare un maggiore vantaggio. Nè il mio richiamo ad un'azione più sollecita può diminuire il merito per lo zelo spiegato dall'ufficio speciale, e da quelli da esso dipendenti, ma lo fo perchè ciò non può dispensare coloro che sperano di conseguire il beneficio al più presto, d'interessare il Governo, onde fra l'altro non s'indugi a rendere produttivi i capitali già investiti nella costruzione dei tronchi compiuti, e si evitino danni che le stagioni invernali possono arrecare ai lavori fatti e cogli assuntori dar luogo a litigi anche per la tarda consegna.

Spero quindi che l'onorevole ministro vorrà accogliere questa mia preghiera, e tenere nella dovuta considerazione le mie osservazioni, disponendo che si acceleri coll'armamento l'apertura all'esercizio dei tronchi, i di cui lavori essendo ultimati dagli assuntori non attendono che la consegna e l'armamento stesso.

MEZZANOTTE, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEZZANOTTE, *relatore*. Per verità, dopo quanto ho inteso, a me sembra che il bilancio non sia in alcun modo in discussione. Di modo che ringrazio gli onor. senatori i quali si sono rivolti all'onor. ministro per alcune considerazioni, le quali non riguardano affatto il bilancio.

E, poichè ho la parola, io dirò che l'onorevole ministro ricorda la grave discussione, anzi le gravi discussioni, che sorsero in quest'Aula a proposito del Palazzo di giustizia, intorno al quale ha parlato oggi l'onor. collega Cefaly. L'onor. ministro ricorda che allora non fu solamente opinione mia, ma anche sua, che quei lavori erano andati in un modo che non poteva esser peggiore. Io attenderò la risposta del-

l'onor. ministro, non potendo in nessun modo non accompagnare coi miei voti quanto ha detto in proposito il collega Cefaly.

L'onor. Mele ha parlato delle strade provinciali. Io ricorderò che anche nella Commissione permanente di finanze si è più volte parlato di questo argomento, e ricorderò che l'onor. ministro disse allora che il personale non era ancora completo, e non era completo non solo per mancanza di approvati nei concorsi, ma ancora pel cresciuto bisogno, in vista delle disgrazie avvenute in tanti e tanti comuni.

Per verità, onor. ministro, i lavori si debbono compiere, ed io pregherei lei di vedere in che modo si possa provvedere a questa mancanza di personale, sia pure ricorrendo al mezzo di incaricare, provvisoriamente per alcuni anni, del personale anche non assunto per concorso.

Non fo alcuna proposta in proposito; ma prego l'onor. ministro di riflettere che i lavori si debbono fare, ed è necessario che si facciano sollecitamente. Quanto ai senatori Bettoni, Todaro e Fili-Astolfone, a ciò che essi hanno detto dovrà rispondere l'onor. ministro.

Ma, poichè ho la parola, mi permetterei di raccomandare vivissimamente all'onor. ministro dei lavori pubblici la questione delle strade.

Non parlo delle nazionali e delle provinciali che vanno abbastanza bene; ma delle strade comunali, di cui molte si stanno perdendo malgrado tutti gli sforzi fatti dallo Stato, e malgrado le spese ingenti che per esse si son fatte anche dallo Stato.

Vi sono strade, alle quali manca assolutamente ogni sorta di manutenzione; nè abbiamo il modo di provvedere, perchè, secondo la legge, nè lo Stato nè le provincie possono far nulla per le strade comunali.

I municipi, particolarmente quelli di secondaria importanza, non hanno ufficio tecnico, e non sanno come fare per mantenere le strade.

Io credo che una disposizione legislativa si dovrebbe assolutamente studiare a questo riguardo, onde dare facoltà allo Stato o alle provincie di provvedere.

Quanto ai mezzi, essi ci sono perchè i bilanci vengono approvati dalle prefetture; soltanto questi mezzi si invertono e si destinano ad altri bisogni locali. Io pregherei quindi vivamente l'onorevole ministro di volere studiare questa

questione, per evitare che tra qualche anno dovessimo trovarci a ricostruire queste strade comunali, che l'incuria degli amministratori lascia così deperire.

Un'altra raccomandazione ancora vorrei rivolgere all'onorevole ministro, raccomandazione che riguarda le ferrovie.

Noi ne abbiamo già parlato, or sono poche tornate; quindi io non tornerò sull'argomento generale.

So che l'onorevole ministro si dà molta cura per provvedere ai novelli bisogni e tra breve, non so se siano già partiti, ma partiranno alcuni funzionari per vedere come si regolano le altre nazioni, in ordine alla contabilità delle ferrovie, intorno a cui non abbiamo ancora potuto farci un esatto concetto.

Non è ora di tutto questo che io intendo parlare; parlerò di cosa di minore importanza. Negli altri Stati le ferrovie ritraggono dei proventi da quei servizi che furono istituiti piuttosto a vantaggio del pubblico, che nell'interesse dell'Erario. Ma pur ne viene certamente un interesse all'Erario. Vi sono coloro che domandano un posto a destra, uno a sinistra, dei *coupés*: altri, che domandano dei vagoni-letto od altre comodità di questo genere, che si offrono al pubblico mediante pagamento. Ora io non so perchè soltanto in Italia non si deve aver questo vantaggio, che altre nazioni hanno. Io crederei quindi che anche in questo sarebbe opportuno metterci al livello delle legislazioni di altri paesi.

Fatte queste raccomandazioni, non ho altro da dire.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. L'on. Cefaly si è molto preoccupato del compimento dei lavori per il palazzo di Giustizia. Come per mio giudizio ne sia stato concepito il progetto e come esso abbia avuto attuazione ebbi già a dirlo con parole così severe che non saprei oggi trovarne di più forti. Ed ho già espresso il voto di non essere ministro nel giorno dell'inaugurazione, perchè anzichè di festa quel giorno dovrebbe essere di lutto per l'arte e per i contribuenti. (*Bravo, benissimo, approvazioni*).

Detto questo, debbo distinguere nettamente

due periodi nella storia del palazzo di Giustizia, disgraziatamente uno molto più lungo dell'altro. Il primo periodo, quello molto più lungo, intercorse dal giorno in cui si cominciò la costruzione fino a quello in cui io mi convinsi che il principale ostacolo a che il palazzo di Giustizia venisse a compimento fosse l'architetto medesimo del palazzo e senz'altro lo dispensai dal prestar più oltre l'opera sua.

Il secondo periodo è cominciato dal giorno in cui io feci assumere dal Genio civile la completa gestione dei lavori.

Naturalmente il fatto di aver congedato l'architetto autore del progetto e che ne dirigeva i lavori godendo di un notevole stipendio (tantochè fra tutto egli aveva riscosso dallo Stato ben 360,000 franchi), avea tale gravità che i funzionari del mio Ministero mi esortarono a non prendere il provvedimento; ma poichè ritenevo fosse mio dovere di prenderlo, lo presi checchè accadesse. Io non potevo certo non attendermene delle conseguenze spiacevoli; da un lato le liti giudiziarie nelle quali mi trovo coinvolto con l'architetto, ma che a termini del contratto ho ogni maggior fiducia di vincere; d'altro canto tutta la serie di maldicenze, di insinuazioni e di calunnie anche, che giornalmente fanno il pascolo dei lettori di molti giornali quotidiani, sull'andamento delle cose del palazzo di Giustizia.

Naturalmente l'architetto ha trovato chi si facesse eco dei propri rancori verso il Genio civile poichè la lotta fra lui ed il Genio civile era irreconciliabile. Ma anche in seguito ai risultati accertati dalla Commissione d'inchiesta nominata dal mio compianto predecessore e dopo accurato esame di tutti i documenti, io avea dovuto convincermi che la colpa del dissidio stava nell'architetto e non nel Genio civile. Ma è ovvio che l'architetto non abbia la stessa mia opinione (*Ilarità*) ed è pertanto spiegabile che egli continui direttamente od indirettamente ad accusare il Genio civile di una quantità di errori che esso avrebbe commessi.

Ogniquale volta vengono fatti degli addebiti ad uffici da me dipendenti, senza andare a vedere la fonte da cui provengono, è mio dovere di accertare se sussistano o non sussistano gli addebiti fatti. Questa indagine ho dovuto compiere, per quanto abbastanza noiosa, anche rispetto alle accuse piccole e grandi che ven-

nero formulate sul modo con cui, dal giorno che l'architetto Calderini non ha più la direzione, procede il Genio civile nei lavori del palazzo di Giustizia.

Anche perchè non credo che sarebbe dignitoso nè per il Senato nè per me, io non discuterò qui tutte le accuse che abbiamo avuto occasione di leggere negli scorsi giorni, ma debbo invece una risposta precisa su taluni addebiti, o piuttosto su talune preoccupazioni manifestate dal senatore Cefaly.

Il senatore Cefaly ha accennato anzitutto alla questione dei parafulmini. Io feci consigliare ai funzionari del Genio civile di preparare un comunicato pei giornali che chiarisse le cose ed opponesse dei dati di fatto alle affermazioni non corrispondenti alla verità, e spero che questo comunicato sia stato letto da quanti avevano letto le accuse. Al comunicato seguirono nuovi addebiti, come avviene in questi casi, poichè si vuole avere per ultimi la parola credendo con ciò di aver ragione.

Ma la verità delle cose è semplicemente questa. Vi era da provvedere all'appalto dei parafulmini in base al progetto ed al relativo capitolato. L'architetto Calderini, poichè allora era ancora in carica, raccomandò vivamente con lettera ufficiale del 7 luglio 1907 di affidare l'impianto all'impresa Borrelli, che avrebbe fatto eseguire i lavori dalla ditta Stanzani. Io per l'impresa Borrelli non aveva alcuna speciale predilezione, specialmente dopo quel tal lodo dei tre milioni. Pertanto mi tornò poco simpatica la proposta e disposi che venisse indetta una gara.

Conseguenza fu che la ditta Stanzani non rimase aggiudicataria del lavoro, sebbene avesse offerto un ribasso del 31.31 per cento, e ne rimase invece aggiudicataria la ditta Balduino Mazzocchi, che fece un ribasso del 40 per cento. Si potrà chiedere, perchè il ministro abbia approvato il risultato di una gara nella quale si era fatto un ribasso così colossale? Non poteva egli da ciò temere che nella esecuzione del contratto vi sarebbero stati dei guai?

Io mi sono fatto questo quesito, ma l'ho dovuto risolvere nel senso di approvare la gara, perchè dal giorno in cui era stato fatto il progetto al giorno in cui avvenne l'aggiudicazione era intervenuta una cosa che modificava fortemente i prezzi, era intervenuta la crisi nel mer-

cato del rame e di altri metalli. Ora tenuto conto del minore prezzo dei metalli, quel ribasso non appariva anormale.

Durante l'esecuzione dei lavori l'ufficio del Genio civile ritenne necessario di ordinare delle modificazioni, che non starò tecnicamente a descrivere al Senato, perchè alla mia competenza tecnica in fatto di parafulmini poco si crederebbe; ma l'ufficio credette a ragione veduta di ordinarle allo scopo della migliore riuscita dell'opera. Le modificazioni furono introdotte e di quelle che dovessero portare una riduzione sopra alcuni prezzi sarà tenuto conto in sede di collaudo.

Altre accuse che si sono fatte, per es., circa all'altezza degli alberelli, sono insussistenti, perchè il capitolato prevedeva che essi fossero collocati, ed inoltre conviene aver presente che una parte dell'alberello va innestato in una canna collegata o ai muri od ai pilastrini, cosicchè solo una parte è visibile. Del resto sarà compito del collaudatore di controllare la regolarità dell'impianto, non solo nei riguardi amministrativi e contabili, ma anche in quelli tecnici; posso però fin d'ora dire che inaspettatamente si è avuto un collaudo anticipato in due fulmini, che hanno dimostrato la resistenza dell'impianto. (*Ilarità*).

Vengo alla questione delle fontane.

Onor. Cefaly, una delle mie preoccupazioni è stata precisamente l'acqua delle fontane, perchè, per farle agire nel modo ordinario, sarebbe necessario di comprare duecento once d'acqua, al prezzo di un milione e 400 mila lire circa, oppure affittarle per l'annuo canone di 50,000 lire, ma la Società dell'acqua Marcia dichiarò di non potersi in questo secondo caso vincolare se non per otto o dieci anni.

Di fronte a così onerose condizioni io sarei stato disposto a lasciare le fontane senz'acqua, a meno che un voto del Parlamento mi avesse imposto il contrario; ma fortunatamente c'è un rimedio che permetterà di far sgorgare l'acqua senza il sacrificio di tanti denari: si doteranno le fontane di una limitata quantità di acqua, che, sollevata a mezzo di una pompa elettrica, rifluirà più volte dalle bocche, come se queste fossero a deflusso continuo, con acqua sempre rinnovata, quasi a simiglianza di quanto

avviene per le comparse di teatro. (*ilarità vivissima*).

Passo alla questione delle epigrafi: All'onorevole Cefaly debbo anzitutto dire che esse non furono dettate dal compianto Zanardelli, ma dal mio caro maestro nell'Università di Padova, il prof. Schupfer, e furono dettate quando le armature erano già tolte.

Tutto questo è anteriore alla mia amministrazione, ma tengo a constatare semplicemente il fatto che alle epigrafi si pensò quando le armature erano state tolte.

Ora dico francamente che, per quanto io apprezzi il valore epigrafico dell'onor. Schupfer, se si tratterà di piccola spesa, farò mettere le epigrafi al posto; ma, se ciò importasse migliaia e migliaia di lire, le distribuirò stampate ai membri del Parlamento, ma non le farò collocare al posto. (*ilarità vivissima*).

La questione del riscaldamento rappresenta un altro, diciamo pure, gravissimo guaio, perchè nel primitivo progetto i generatori del vapore dovevano essere collocati nei sotterranei del palazzo; senonchè, per effetto di modificazioni successive del progetto, non rimase più posto nel palazzo per i generatori del vapore, perchè quei locali dovettero essere destinati ad altri usi. Ed incidentalmente osservo che il cambiamento di destinazione dei locali è un fatto che si è verificato parecchie volte e che forse prima che il palazzo sia adoperato si verificherà ancora, perchè disgraziatamente la maggior parte dell'edificio non serve direttamente allo scopo suo, ma ad uso di scale, corridoi, vestiboli. Ordunque essendo stato altrimenti disposto dei locali riservati per i generatori del vapore, fu nel programma di concorso, redatto dallo stesso architetto Calderini nel novembre 1900, progettato di costruirli fuori del palazzo e precisamente in quel terreno demaniale che sta all'angolo di via Triboniano.

Questa determinazione, sia essa buona o cattiva, io non poteva più mutare: allo stato delle cose bisognava o lasciare gli inquilini del palazzo di Giustizia al freddo, o collocare i generatori del vapore fuori del palazzo.

Alla questione del locale esterno per i generatori di vapore si collega un'altra questione che riguarda l'insufficienza dei locali. Poco dopo assunto l'ufficio ho invitato il mio collega di Grazia e Giustizia a rendersi conto del colloca-

mento che i vari uffici giudiziari avrebbero trovato nel palazzo per avvisare a quelle modificazioni che fossero ancora possibili.

L'amico Orlando fece procedere ad un'accurata visita da parte di un funzionario competente del suo Dicastero, in concorso coi funzionari del Genio civile ed essi ebbero a constatare che il Tribunale non avrebbe avuto aule sufficienti per funzionare. Fu pertanto necessario il partito di provvedere a collocare fuori del palazzo le Preture urbane, tanto più che mal si addiceva che esse funzionassero accanto alle Corti di cassazione e di appello. Ora, siccome si doveva costruire all'esterno il locale per i generatori del vapore, parve conveniente la costruzione di un edificio, in cui, oltre a questi, avessero sede anche le Preture urbane. (*Commenti vivissimi*).

Per le opere interne di riscaldamento era stato indetto nell'aprile 1901 un concorso, in base al risultato del quale restò aggiudicataria la ditta Lehman.

Ora, a questa stessa ditta sta per essere appaltata anche la costruzione dell'edificio destinato ad accogliere le caldaie generatrici del vapore, costruzione che la ditta si è impegnata di compiere entro cinque mesi. E, siccome la consegna del lavoro sarà fatta tra pochi giorni, ritengo che pel 31 dicembre non solo questo sarà finito, ma potrà anche esser fatta la prova del funzionamento degli apparecchi di riscaldamento.

Per l'illuminazione il progetto fatto dal Calderini era incompleto e si dovette rifare in buona parte.

Furono banditi due programmi di concorso, uno per le condutture e l'altro per gli apparecchi, e ne rimasero aggiudicatarie tre ditte diverse, essendosi, su proposta della Commissione esaminatrice, approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, divisa la fornitura degli apparecchi artistici fra due ditte. Anche questi lavori avranno da esser compiuti entro il 31 dicembre; per cui, tenendo conto del termine concesso per le opere di verniciatura e di tinteggiatura o per la costruzione degli stalli delle Corti di cassazione e di appello, credo (e dico credo per quello che un uomo onesto può credere in base alle notizie che ha ed agli impegni che ha ottenuti) che per il 31 dicembre sarò in grado di con-

segnare il palazzo di Giustizia. Ma non sarà questa una consegna lieta nè per il mio collega di Grazia e Giustizia, nè per quello del Tesoro. È stato ripetutamente detto: « finiamo il palazzo di Giustizia, perchè risparmieremo i fitti che si pagano per tanti uffici giudiziari! » Ma disgraziatamente il palazzo di Giustizia è in tal modo stato progettato, che le spese di manutenzione e di funzionamento saranno di molto superiori all'ammontare di questi fitti. (*Commenti vivissimi*).

Passo a rispondere all'onor. senatore Mele. Io vorrei pregarla di portare un giudizio più mite sopra l'esecuzione della legge per la Calabria, rendendosi conto di alcune condizioni di cose che forse ella non ha tenuto presenti.

La legge per la Calabria è, se non erro, del giugno 1906, e non poteva esserne iniziata l'esecuzione prima che fosse approvato il regolamento, non solo, ma prima che fosse compilato il piano regolatore. Ella vede quindi che un principio di esecuzione non si poteva avere che nel 1907. Ciò affermando, parlo di cosa che riguarda il mio predecessore, ma di cui posso assumere la responsabilità, perchè colpa di ritardo da parte sua non vi è stata.

La legge per la Calabria come quella per la Basilicata sono leggi le quali sono state improvvisate, perchè non furono precedute da un maturo studio: a non dire altro, tutti gli stanziamenti da esse decretati si potrebbero chiamare ideali; nel senso cioè che le somme stanziare non saranno in alcun modo sufficienti per far le opere alle quali sono destinate. L'impreparazione riguarda anche un altro lato, perchè si può dire che progetti non esistessero; cosicchè dopo l'approvazione della legge doveva necessariamente seguire un lungo periodo di studio per la loro compilazione. E anche rispetto a quelle strade di cui ella, onor. Mele, si preoccupava, io osserverò che le leggi del 1869 1875 e 1881, sulle strade di serie, ordinarono bensì la costruzione di strade in Calabria, come in altre provincie; ma senza che vi fossero i progetti. Del resto all'esecuzione di tali leggi non era prefisso un termine, tanto è vero che poco tempo fa feci approvare dal Parlamento una legge con la quale si sono assegnati altri fondi per la esecuzione di quelle due leggi, e questi non saranno certo gli ultimi.

Per quelle stesse strade di cui i comuni

avevano decretata od anche intrapresa la costruzione, e per cui si riteneva che dal più almeno esistessero i progetti, all'atto pratico, quando lo Stato si è sostituito ai comuni, si è riscontrato che quelli fatti compilare od appaltati dai comuni erano assolutamente inaccettabili, perchè difettosi dal punto di vista tecnico od amministrativo e non più rispondenti alle condizioni dei luoghi e del mercato. Tanto è vero che per taluni appalti in corso si dovette affrettarsi a risolvere o rescindere i contratti per evitare ben maggiori guai. (*Approvazioni*).

L'opera del Genio civile per la legge sulla Calabria fu anzitutto un'opera laboriosissima per lo studio dei progetti. Disgraziatamente, appena cominciata, essa fu interrotta dal terremoto del 1907, il quale costrinse la massima parte del personale ad attendere invece alla costruzione di ricoveri provvisori, alle riparazioni delle case e degli edifici pubblici. Il Genio civile avea appena adempiuto a tale compito, che sopravvenne il terribile disastro del 28 dicembre scorso.

L'onor. Mele si è particolarmente doluto dell'insufficienza del personale del Genio civile in Calabria. Alla mia volta io ho già ripetutamente in quest'Aula, come nell'altro ramo del Parlamento, lamentata la generale sua insufficienza. Io ho trovato un personale di ruolo incompleto, perchè da parecchi anni i concorsi andavano deserti.

A porvi riparo l'anno scorso ottenni dal Parlamento una legge che migliorò le condizioni di carriera ed autorizzò in via transitoria la nomina di ingegneri-allievi, in base ai certificati di laurea, senza esigere cioè esami speciali. Questi provvedimenti fino ad un certo punto hanno sortito l'effetto desiderato, perchè oggi sono ben pochi i posti scoperti. È bensì avvenuto che una parte degli ingegneri-allievi, appena nominati, si rendessero dimissionari; ma si è riparato, aprendo successivi concorsi. Però questi provvedimenti gioveranno più all'amministrazione dei miei successori che alla mia. Invero, per il mancato reclutamento negli scorsi anni, il personale è composto quasi esclusivamente di funzionari anziani, da cui si può richiedere non di rado solo una limitata prestazione d'opera, e di funzionari giovani il cui servizio è più che altro un *apprentissage*, mentre manca quello strato intermedio di impiegati

ancora validi fisicamente e intellettualmente, che negli anni di servizio abbiano acquistata la necessaria esperienza.

L'evento disgraziatissimo del terremoto del 28 dicembre ultimo ha scompigliato anche tutti i piani che si erano potuti fare per arrivare lentamente ad una sistemazione degli uffici del Genio civile, perchè questi si son dovuti dissanguare per mandare personale nelle Calabrie e in Sicilia. Sono ormai più di 200 i funzionari colà destinati togliendoli da tutti gli uffici del Regno, ed a questo partito fu giocoforza ricorrere, sebbene si fosse fatta l'assunzione più larga possibile di personale avventizio.

Ed anche giorni fa ho insistito perchè gli ingegneri capi mi proponessero altro personale avventizio da mandare sui luoghi colpiti dal terremoto.

Ora il senatore Mele mi consentirà che, quando sono costretto all'estremo di ridurre alcune sezioni del Genio civile a non esser più in grado di condurre innanzi e sorvegliare importantissimi lavori in corso, non si può dubitare della mia buona volontà per la esecuzione della legge delle Calabrie. Tanto meno se ne può dubitare perchè prima dell'ultimo terremoto io aveva provveduto a richiamare funzionari da quelle sezioni del Genio civile che a torto si erano volute istituire con la legge ed aveva invece decretato lo sdoppiamento degli uffici nei tre capoluoghi di provincia. E si assicuri l'onorevole Mele che appena provvisto ai compiti urgenti resi necessari dal terremoto, il programma dei lavori nelle Calabrie si riprenderà col maggior possibile impulso.

L'onorevole Mele si è occupato anche della nazionalizzazione di strade. La Calabria ha avuto anche quest'insigne favore dalla legge speciale, che con decreto Reale potessero essere dichiarate nazionali alcune strade che erano provinciali. Ora a me toccò la sorte di fare l'applicazione di questa disposizione, ed io la feci con larghezza di criteri, ma non potendo disconoscere nemmeno le ragioni della pubblica finanza, perchè evidentemente, per quanto la legge del 1906 abbia in argomento voluto creare una condizione speciale alla regione calabrese, non si poteva prescindere da quelli

che sono i criteri fondamentali della legge organica.

Con R. decreto 3 maggio 1909 furono dichiarate nazionali sette strade provinciali, di cui appunto tre in provincia di Cosenza; per un'estesa di 341 chilometri.

Vede dunque l'onorevole Mele come da un giorno all'altro il patrimonio delle strade nazionali in provincia di Cosenza si sia accresciuto di molto. E che questo aumento di patrimonio torni molto gravoso per lo Stato, lo dimostra il fatto che, sebbene le nuove strade nazionali fossero, per la maggior parte, provinciali o comunali già da costruirsi o da completarsi a cura dello Stato, pure questo, assumendole ora a totale suo carico, viene a perdere quella quota di contributo che avrebbe dovuto riscuotere dalle provincie tanto che nella parte ordinaria del bilancio pel 1909-10 dovette chiedere un aumento di 200 mila lire dello stanziamento per la manutenzione di strade nazionali.

Io credo che l'onorevole Mele, ove tenga presenti tutti gli elementi del problema, non possa dolersi della soluzione adottata per la provincia di Cosenza. Egli mi ha fatto poi una raccomandazione speciale per una strada del comune di Bocchigliero. Entro i limiti dei mezzi di cui posso disporre, terrò il maggior conto possibile della sua raccomandazione ed intanto posso assicurarlo che sarà appaltata fra breve la parte più urgente, ossia il ponte sul torrente Laurenzano.

L'onorevole senatore Bettoni si è preoccupato del disegno di legge sulla derivazione delle acque pubbliche, disegno di legge che fu originariamente presentato dal ministro Massimini, alla cui compianta memoria mando un affettuoso saluto. Il collega Lacava ed io, successi agli onorevoli Massimini e Gianturco, abbiamo esaminato se quel progetto avesse da essere mantenuto tal quale o avesse da essere modificato.

Specialmente per quanto riguarda gli interessi affidati alla tutela del Ministero dei lavori pubblici, io fui di opinione, ed il collega delle Finanze convenne con me, che quel progetto avesse da essere sostanzialmente modificato. Ed allora venimmo, d'accordo, nella determinazione di sostituirvi un progetto nuovo. Ciò spiega un primo ritardo. Ma giorni fa, rispondendo ad una cortese osservazione del senatore Melodia,

presidente della Commissione eletta ad esaminare il disegno di legge, dissi che, avendo l'Ufficio centrale rivolto al Governo parecchi quesiti su punti sostanziali, io ne avevo fatto uno studio abbastanza completo e lo aveva rimesso al collega delle Finanze; ma che, dovendo noi due concordare la risposta da dare all'Ufficio centrale, le occupazioni assorbenti di questo scorcio dei lavori parlamentari c'impedivano di considerare e discutere tranquillamente insieme questioni di grande importanza. Aggiunsi che pregava il presidente della Commissione ed il Senato ad aver tolleranza, assicurandoli che durante le vacanze avremmo soddisfatto alle richieste dell'Ufficio centrale, e l'avremmo messo in grado di poter presentare alla ripresa dei lavori parlamentari la sua relazione.

Al relatore del bilancio onor. senatore Mezzanotte debbo una parola di vivo ringraziamento ed altresì qualche chiarimento sugli intendimenti miei intorno alla questione delle strade comunali, della quale egli si è occupato nella sua relazione, con grandissimo amore e con quella competenza che gli è da tutti riconosciuta.

Ora quella delle strade comunali è questione realmente gravissima. Già sta il fatto che dei vari rami della legislazione in ordine alle opere pubbliche, quello delle strade ha soprattutto bisogno di essere riformato; un alito nuovo deve essere impresso a norme ottime per i tempi in cui vennero fatte ma divenute impari alle esigenze della vita moderna. Ora i concetti, cui dovrebbe informarsi tale riforma, si possono affacciare facilmente alla nostra mente, ma anche in questa materia la riforma, creda onorevole Mezzanotte, richiede la disponibilità di maggiori fondi.

Rispetto, in particolare, alla manutenzione delle strade, che è uno soltanto dei lati della complessa questione, la verità è che la maggior parte dei comuni non hanno i mezzi sufficienti per adempiere a questo compito.

Nè la cattiva manutenzione proviene da che i piccoli comuni non siano in grado di avere un ufficio tecnico; il rimedio a ciò è ovvio e sta nel costituire un ufficio tecnico consorziale, che rappresenta per la finanza dei singoli comuni un onere assai modesto.

La difficoltà sostanziale è quella dei mezzi

occorrenti per la manutenzione e questi non si creano col semplice mutare di ordinamenti.

Non disconosco l'importanza della proposta di trasferire nella competenza tecnica delle provincie il compito della manutenzione delle strade oggi comunali. Ma evidentemente non si potrebbe far ciò senza dare alle provincie i mezzi finanziari corrispondenti. Ma non si possono imporre i relativi contributi ai comuni perchè essi di fatto non ne sopportano oggi l'onere appunto perchè per risparmiarlo non provvedono convenientemente alla manutenzione e quindi i contributi andrebbero a depauperare altri servizi comunali.

Io ho avviato degli studi sulla riforma della legislazione in materia di strade. Spero, se rimarrò a questo posto, di poter presentare delle proposte al Parlamento, che possano incontrare il suo plauso, ma non le potrò presentare se non quando le condizioni del bilancio saranno tali che il collega del Tesoro possa per la loro attuazione disporre di congrue somme da stanziarsi sia nel bilancio del mio Ministero, sia in quello delle provincie e dei comuni.

L'onorevole Fili-Astolfone mi ha rivolto una calda raccomandazione relativamente alle ferrovie complementari della Sicilia. Io la posso accogliere tanto più volentieri in quanto che con la legge votata l'anno scorso, mi preoccupai di ottenere dal Parlamento i fondi necessari per portarne a compimento la costruzione. Ma riguardo al tempo, dichiaro che nei termini previsti dalla legge non ci si resterà di sicuro. A questo proposito debbo confessare come sono andate le cose, e la confessione non mi costa perchè allora non mi trovavo a questo posto.

Il tempo tecnico per la costruzione di quelle ferrovie era stato determinato in un minimo di 7 anni. Esigenze parlamentari fecero sì che il termine da 7 fosse ridotto a soli 5 anni. Ma la volontà parlamentare non ha avuto tanta virtù da far di fatto abbreviare il tempo necessario alla costruzione. I cinque anni sono passati, ma credo che saranno oltrepassati anche i sette per necessità ineluttabili di cose, dipendenti dalla scarsità di mano d'opera e da parecchie altre ragioni.

Debbo poi osservare all'onorevole Fili-Astolfone che quanto alla causa di ritardo, che egli crede cessata, del disservizio ferroviario prodotto dal terremoto, sarei ben lieto di potermi associare

alla sua opinione, ma purtroppo non lo posso: gl'imbarazzi del servizio ferroviario in Sicilia e in Calabria sono ancora gravissimi, perchè impianti di prim'ordine furono completamente rovinati e tuttora vi si supplisce alla meglio, tanto che appena si è potuto superare la gravissima crisi del trasporto degli zolfi, di cui anche l'onorevole Filii si è tanto preoccupato. E pertanto, se si verifica una lentezza nel trasporto dei materiali occorrenti al completamento di taluna linea, ciò si deve imputare a condizioni ineluttabili, ma che ci auguriamo tutti che abbiano al più presto a migliorare.

Debbo infine una risposta al senatore Todaro. Egli ha parlato della necessità patriottica di provvedere alla ricostruzione delle città di Messina e di Reggio ed in proposito ha accennato anche allo sgombrò delle macerie. Quanto a questo il Governo non poteva per ora proporsi che un solo compito, lo sgombrò delle macerie nelle aree pubbliche, perchè quello delle aree private involge una quantità di problemi, la cui soluzione nel momento attuale sarebbe stata prematura. E il mio collega ministro di Grazia e Giustizia, sulle indicazioni tecniche che io gli avrò a fornire, avrà molto da sudare per giungere ad una soluzione soddisfacente.

A Reggio ho già autorizzato lo sgombrò delle aree pubbliche di tutta la città. A Messina, invece, per ora si provvede allo sgombrò della sola parte bassa, lavoro questo che, permettendo il congiungimento tra i quartieri baraccati del piano della Mosella e di quello della Giostra, agevolerà la ripresa della vita commerciale.

Come dissi l'altro ieri, rispondendo ad interrogazioni rivoltemi alla Camera, la questione dello sgombrò delle macerie nella parte alta di Messina non si può considerare isolatamente, perchè sia il piano regolatore del porto, sia quello della città vi sono intimamente legati. È infatti opinione di alcuni tecnici che convenga rialzare le banchine di circa tre metri e quindi rialzare anche la parte bassa della città. Se questo partito venisse adottato, allora lo sgombrò delle macerie della parte alta sarebbe agevolato e con esso anche agevolato il lavoro di rialzamento della parte bassa.

Alla ricostruzione della città di Messina non si poteva pensare prima neanche in via di

larga massima, fino a che la Commissione sismica, presieduta dall'illustre vicepresidente del Senato, senatore Blaserna, non avesse comunicato le conclusioni dei suoi studi, che furono lunghi ma coscienziosissimi. E tali dovevano essere perchè si trattava di determinare le aree su cui si potesse consentire di fabbricare; ora questa determinazione importa una grande responsabilità rispetto alla vita delle generazioni future. E sono lieto dell'occasione che mi è offerta per render vive grazie al senatore Blaserna e a tutti i componenti della Commissione sismica per aver portato a compimento l'importantissimo lavoro.

Le conclusioni della Commissione sismica mi furono comunicate soltanto nei giorni scorsi, e per quanta diligenza vi abbia messo, soltanto questa mattina ho potuto sottoporre al Consiglio dei ministri lo schema del decreto Reale con cui sono approvate oltrechè le norme per Messina, Reggio ed altri luoghi stati finora eccettuati dal permesso di fabbricazione, anche le speciali provvidenze suggerite dalla Commissione stessa.

L'onorevole senatore Todaro ha parlato dell'Associazione nazionale sorta a Milano per i lavori di ricostruzione di Messina e di Reggio.

Io ebbi giorni fa l'onore di ricevere i componenti di questa Associazione nazionale, che ha alla testa un illustre senatore, l'onor. Martelli. Ad essi dichiarai che il Governo non poteva non vedere con grandissima compiacenza la loro iniziativa. Se io non poteva certo prendere impegno di dare all'Associazione la preferenza (che essa del resto non dimandava) in confronto di altre imprese specialmente locali, espressi fervidamente l'augurio che ai capitali ed alle energie settentrionali si aggiungessero quelli della Sicilia e della Calabria, così che l'Associazione avesse da assumere carattere veramente nazionale e promisi che il Governo le avrebbe dato il suo appoggio morale con calda sincerità.

Ringraziando il Senato della benevola attenzione che mi ha favorito, chiudo queste mie brevi osservazioni chiedendo scusa a quegli oratori cui non avessi esaurientemente risposto. (Approvazioni).

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

MEZZANOTTE, *relatore*. Ringrazio l'onorevole ministro della risposta che mi ha dato; però non ho ben compreso la sua conclusione riguardo alla manutenzione delle strade comunali. Sia certo l'onor. ministro che vi sono comuni che hanno i fondi in bilancio, che hanno il bilancio approvato, e che non mantengono le strade; e l'onor. ministro per lo meno dovrebbe rivolgere le sue premure ai prefetti, perchè la legge sia eseguita.

Vi è qualche provincia che ha preso risoluzioni al riguardo, e fra queste cito la provincia di Benevento, la quale ha aumentato soltanto 10 centesimi della sovrainposta, e si occupa della manutenzione delle strade comunali. Quando i comuni sovrainpongono continuamente dei centesimi addizionali, non so come non vogliono provvedere alla manutenzione delle proprie strade.

Ripeto che non ho compreso bene le conclusioni dell'onor. ministro; ma trovo che sia indispensabile la manutenzione delle strade per le quali si è tanto speso, e non si lasci all'avvenire il provvedere con una spesa enorme.

Questa la preghiera che io rinnovo all'onorevole ministro, e son certo che, con la sua attività, procurerà in tutti i modi di risolvere l'argomento, a prescindere da ciò che io diceva, cioè di fare entrare un poco più direttamente lo Stato in questa questione, altrimenti verrà giorno in cui saremo obbligati di rifare quelle strade, che sono costate tanto danaro.

In secondo luogo poi raccomanderei di nuovo quello che ho detto per le ferrovie, intorno alle quali il ministro non ha creduto di rispondermi. È una questione di studi, e quindi io mi limito semplicemente a domandare che questi studi siano effettivamente fatti.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho avuto ragione di chiedere venia agli onorevoli senatori ai quali non avessi esaurientemente risposto, perchè questa scusa devo rinnovare al relatore, senatore Mezzanotte. Infatti non risposi a ciò che egli aveva detto intorno all'esercizio delle ferrovie di Stato.

L'onorevole Mezzanotte anzitutto accennò al riscontro della Corte dei conti. In proposito mi è gradito fare qualche dichiarazione.

È stata pubblicata nei giorni scorsi la relazione della Corte dei conti sul consuntivo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato per l'esercizio 1906-1907, relazione che il mio collega del Tesoro si è affrettato a presentare al Parlamento.

Di questa relazione fu pubblicato negli scorsi giorni un sunto malevolo. Infatti, leggendola, vi ho trovato invece ragione di vivo compiacimento, perchè ne risulta che il difficilissimo problema del riscontro sull'Amministrazione delle ferrovie di Stato, non dico che sia definitivamente risoluto, ma è avviato verso la soluzione. Le osservazioni contenute nella relazione sono molto serene e quasi tutte non concludono col rilevare colpa o trascuranza da parte delle ferrovie, ma soltanto la grandissima difficoltà dell'argomento.

Vi è però un'avvertenza da fare rispetto a tutta la relazione, ed è che nell'esercizio 1906-1907 (e di ciò la Corte dei conti non ha tenuto conto) non era vigente la legge organica del 7 luglio 1907, la quale fu approvata dopo la chiusura dell'esercizio stesso, ma bensì la legge provvisoria del giugno 1905, la quale non sottoponeva l'Amministrazione delle ferrovie di Stato alle norme della legge di contabilità, come, salvo le eccezioni esplicitate, fece la predetta legge del 1907, ma autorizzava l'esercizio delle ferrovie dello Stato con le norme vigenti presso le cessate Società.

Pertanto molti dei rilievi della relazione non hanno alcuna ragione d'essere, inquantochè le ferrovie di Stato non erano obbligate ad osservare norme, delle quali nella relazione della Corte dei conti si lamenta la trascuranza.

La difficoltà sostanziale sta in ciò, che tanto le Amministrazioni delle ferrovie dello Stato quanto la Corte dei conti erano altamente impreparate al compito loro. Da una parte la Corte dei conti non aveva mai fatto le verifiche ed i controlli sopra una Amministrazione ferroviaria dello Stato e dall'altra parte tutto il personale al servizio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non era in alcun modo educato a sottostare ad un controllo quale la Corte dei conti deve esercitare. Se aggiungiamo a ciò la imperfezione contabile del bilancio ferroviario, che soltanto in quest'anno (grazie all'opera di una emerita Commissione presieduta dal consigliere della Corte dei conti

Riccio) si è riusciti a togliere di mezzo, si comprende come i risultati ottenuti siano soddisfacenti.

Debbo poi rettificare una espressione dell'onor. senatore Mezzanotte. L'argomento che io d'accordo col collega del Tesoro ho determinato che venga studiato da una apposita Commissione è il seguente. Era stato discusso dalla Commissione incaricata della compilazione del regolamento per l'esecuzione della legge ferroviaria, se convenga che il controllo della Corte dei conti si eserciti tutto al centro, ovvero se convenga che una parte di questo controllo si eserciti presso le ragionerie delle Direzioni compartimentali.

Il collega del Tesoro ed io alla interpellanza fattaci dalla Commissione risponderemo in quest'ultimo senso soprattutto per evitare un continuo farraginoso inzio di atti dalle Direzioni compartimentali a Roma, che è causa di disguidi e di perdita di tempo da non dirsi. Però non bisogna farsi molte illusioni nemmeno sul beneficio di un controllo presso la ragioneria delle Direzioni compartimentali, perchè si potrebbero avere risultati anche molto diversi da quelli sperati. Infatti potrebbe accadere che si avessero tante giurisprudenze contabili quante sono le Direzioni compartimentali e che presso ogni Direzione compartimentale sorgessero inconciliabili discrepanze sulla interpretazione da darsi alla legge ed alle norme regolamentari; in tal caso l'ufficio distaccato della Corte dei conti e dall'altra parte la ragioneria compartimentale porterebbero la controversia a Roma. Ma se questo si generalizzasse, invece di semplificare il controllo l'avremmo complicato.

Ora il mandato che insieme al collega del Tesoro ho creduto di dare alla Commissione, di cui è presidente il consigliere della Corte dei conti Riccio, è di recarsi in Prussia per vedere come in atto pratico funzioni il controllo contabile presso le Direzioni regionali dell'Amministrazione ferroviaria. Là il capo della ragioneria è investito delle facoltà occorrenti per esercitare il controllo per conto della Corte dei conti.

Non saprei fino a che punto un simile sistema possa essere adottato in Italia, perchè noi siamo molto diffidenti, e non so se ci accon-

ceremo ad attribuire il controllo allo stesso capo dell'ufficio che dovrebbe essere controllato. Siccome però la teoria è una cosa, e la pratica è un'altra, ho stimato opportuno di mandare a studiare l'ordinamento prussiano sul luogo. Dalle conclusioni degli studi della Commissione spero di esser messo in condizione di presentare, d'accordo col collega del Tesoro, un disegno di legge, il quale dovrebbe anche per altri lati portare modificazioni alle norme contabili cui sono soggette le ferrovie dello Stato.

Molti si meravigliano perchè la Corte dei conti abbia trovato parecchie osservazioni da fare. Ma in proposito è da considerare che il controllo della Corte dei conti sull'Amministrazione delle ferrovie è un controllo consuntivo, senza che nella massima parte dei casi sia stato fatto un controllo preventivo, come si verifica per le altre Amministrazioni dello Stato. Bisogna pertanto riflettere che il compito della Corte dei conti, rispetto al consuntivo delle ferrovie, è compito assai arduo, perchè i documenti contabili dell'Amministrazione ferroviaria vengono presentati contemporaneamente a quelli delle altre Amministrazioni; ma per questi la Corte ha già compiuto il controllo preventivo e pertanto la parificazione delle scritture in sede di consuntivo può procedere molto spiccia, mentre per l'Amministrazione delle ferrovie essa deve compiere tutto intero il controllo.

Quanto ai desideri espressi dall'on. Mezzanotte per maggiori comodità per i viaggiatori, io non credo che all'estero siano maggiori che in Italia. Quando, come avverrà tra poco, ne sarà più progredita la rinnovazione, noi possederemo un materiale che, anche per condizioni di comodità, potrà sostenere il paragone con parecchie reti del resto d'Europa.

D'altronde anche circa l'aumento continuo di comodità per i viaggiatori bisogna intendersi perchè esso importa aumento di spesa; e noi siamo giunti ad un punto in cui il progresso tecnico non arriverà più a conciliare due termini per se stessi contraddittorii; da un lato il ribasso delle tariffe e la maggior comodità dei viaggiatori, dall'altra il rialzo dei prezzi della mano d'opera e di tutti i materiali. A questo rincaro l'Amministrazione non potrebbe far fronte che facendo come ogni altro indu-

striale, ossia rialzando il prezzo delle sue prestazioni, che è quanto dire le tariffe.

Finora la necessità del rialzo delle tariffe fu neutralizzata dal progresso tecnico ferroviario, ma questo ha dei limiti, ed ormai siamo arrivati al punto che se si vogliono accrescere le comodità e le agevolanze per il pubblico, sarà mestieri rialzare le tariffe, ciò che non auguro affatto nell'interesse della economia pubblica del paese. Ma talune Amministrazioni estere che si trovano in imbarazzi finanziari molto maggiori di quello che non ci troviamo in Italia, vi stanno già volgendo il pensiero, tanto è vero che ci hanno rivolto delle domande in proposito.

Con ciò credo di aver risposto a tutte le interrogazioni che mi sono state rivolte. (*Approvazioni*).

TODARO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TODARO. Ringrazio il ministro di aver preso in considerazione la mia raccomandazione, e della risposta gentile che mi ha fatto.

Ho detto che riconosco le gravi difficoltà che vi sono per risolvere le molteplici questioni; il signor ministro le ha precisate, ed è stato felice nella distinzione che ne ha fatto.

Egli ha rilevato che prima di tutto bisogna distinguere lo sgombrò delle piazze e delle strade pubbliche, da quello delle case private. Per le case private, ha detto benissimo il ministro, forse non possiamo risolvere le questioni senza l'aiuto del ministro di grazia e giustizia, poichè ne sorgeranno tante che forse il Codice attuale non basterà a risolverle.

Convengo, ma non credo che si debba per questo andar troppo per le lunghe, e però la prego sollecitare, per la bisogna, il ministro di grazia e giustizia. Intanto gli raccomando che provveda subito allo sgombrò delle macerie nelle strade pubbliche e nelle piazze.

Il signor ministro ha anche detto che bisogna risolvere il problema se convenga di rialzare il suolo. Lo faccia immediatamente. Una volta che si ha avuta la risposta della Commissione sismica sui luoghi ove dovrà sorgere la nuova città non rimane oramai che l'opera della Commissione tecnica; la quale dovrà lavorare alacremente e non addormentarsi. Io prego adunque il ministro che cerchi di risolvere tutto il problema con solerzia e sol-

lecitudine. Il problema, come si è detto, è complesso e difficile: ma io dirò « qui si parrà la tua nobiltate ». Cominci intanto subito a risolvere, secondo i consigli della Commissione sismica e della Commissione tecnica, se il suolo dovrà essere rialzato o rimanere qual è, e andiamo avanti sollecitamente.

Ecco quanto io intendo raccomandare vivamente all'onorevole ministro.

MEZZANOTTE, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEZZANOTTE, *relatore*. Debbo dire all'onorevole ministro dei lavori pubblici che forse, nella fretta di parlare, non ho reso bene la mia idea; perchè io ho proposto delle entrate e non delle uscite, mentre egli mi ha risposto in modo da far credere che io abbia proposto delle uscite. Tengo a dire che si tratta di piccole entrate, quale sarebbe ad esempio ciò che si ricava dai posti a destra, a sinistra o nei *coups*. Perchè si dovrebbe dare gratuitamente tale facoltà? Nelle altre nazioni si fa pagare, e così si fanno pagare tanti altri vantaggi, e non credo che le altre nazioni ne risentano un aggravio, anzi esse se ne avvantaggiano con grande compiacimento.

Per tale ragione invitavo l'onor. ministro a voler studiare se non fosse il caso di adottare anche in Italia tale sistema, e per spiegar meglio questo mio concetto ho ridomandato la parola, e son sicuro che l'onor. ministro rivolgerà la sua attenzione anche a questa mia raccomandazione.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FINALI, *presidente della Commissione di finanze*. Ho inteso con piacere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici che egli, d'accordo coll'onorevole ministro del Tesoro, ha inviato una Commissione tecnica all'estero per vedere in qual modo convenga stabilire il riscontro alle spese ed ai prodotti ferroviari nei compartimenti, e non limitare questo riscontro al centro.

Io ho sentito con soddisfazione che si fa questo studio preliminare, perchè la mia duplice esperienza, quella fatta nel tempo che fui ministro dei lavori pubblici, e quella che ho fatto successivamente, e più a lungo, alla Corte dei

conti, mi hanno disgraziatamente persuaso che, indipendentemente dalle persone, anzi non ostante il valore delle persone a cui il riscontro locale era affidato, riscontro effettivo e serio e autorevole non c'è che al centro, quando chi esercita il riscontro ha dietro di sé i lumi e l'autorità della Corte dei conti.

L'onorevole ministro del Tesoro può verificare quando vuole quali furono i risultati dei riscontri esercitati verso vari uffici amministrativi, quando esistevano, ed il ministro dei lavori pubblici può dal canto suo vedere in ispecie quello che fossero gli ispettorati locali al tempo dell'esercizio sociale delle ferrovie, e soprattutto cosa fossero quegli uffici di riscontro dell'entrata; i quali uffici di riscontro se facevano il riscontro aritmetico era tutto quello che potevano fare, perchè di più a loro non era possibile.

Io sarei lieto che si trovasse il modo di alleggerire il riscontro al centro della Corte dei conti, dandone una parte ai riscontri locali; ma l'esperienza mi ha insegnato che la cosa è difficilissima, e che il riscontro locale si risolve in una illusoria garanzia.

Prescindendo dalle savie considerazioni che ha fatto l'onorevole ministro, sulla incertezza e sulla varietà della giurisprudenza nella applicazione delle leggi amministrative e contabili, nel riscontro che si faccia alla periferia manca quell'insieme di lumi, manca quell'autorità la quale è necessaria perchè esso sia abbastanza efficace, di fronte ad una amministrazione così grande, complessa e potente come la ferroviaria.

Io espongo agli onorevoli ministri questi miei dubbi; i quali sono più degni di considerazione, in quanto non mi sono venuti dallo studio di libri, bensì dalla esperienza. Se essi troveranno o con avvedimenti proprii, o con esempio straniero il modo di dare una soluzione al problema, ossia decentrare in parte il controllo (questo mi pare il concetto) senza che ne sia scemata la autorità ed efficacia, io ne sarò ben lieto; ed applaudirò all'opera loro; ma essi dovranno pur verificare fino a che punto siano veri i precedenti sui quali si fondano le ragioni mie di dubitare.

PATERNOSTRO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PATERNOSTRO. Le cose dette dal ministro dei lavori pubblici sul modo come va il controllo della Corte dei conti sulla gestione delle ferrovie di Stato sono esattissime. Egli ha deplorato che della relazione presentata dalla Commissione siano stati fatti sunti malevoli; e ciò sarà; ma il fondo della cosa non è mutato per ciò. Il controllo della Corte dei conti si svolge come si può svolgere nelle condizioni che egli ha limpidamente esposte. La legge di contabilità non è stata fatta per questo; qui si tratta di un'azienda industriale, alla quale non si può applicare, rigorosamente, la legge ed il regolamento della contabilità dello Stato; quindi bisogna provvedere con qualche mezzo legislativo. Quale sarà il risultato dell'opera di questi egregi commissari mandati in Prussia, non so; certamente potrà illuminarci molto, ma credo che il controllo, se fosse decentrato presso le Direzioni compartimentali, non dovrebbe essere che un controllo preventivo; nè potrebbe essere completo, perchè bisognerebbe poi finire sempre al centro, ed allora verrebbero gli altri inconvenienti, già accennati dal ministro. Il controllo, come lo giudica il senatore Finali, e come è stato finora, non può essere che consuntivo, non può che rilevare gli inconvenienti, gli errori e le colpe, se ce ne sono, commesse tanto al centro che alla periferia; e dare consigli per l'avvenire. Ora, se questo si vuole, bisogna stabilirlo in una legge, altrimenti il controllo della Corte dei conti sarà sempre insufficiente. I documenti arrivano con grande ritardo, mentre i provvedimenti sono spesso urgentissimi, e quindi si deve dar seguito all'esecuzione del provvedimento, e quando la Corte dei conti riconosce la irregolarità commessa, non fa che deplorarla e avvertire che per l'avvenire non si commetta più. Questa è la situazione che viene determinata dal fatto che ho accennato, e cioè che la legge di contabilità dello Stato non è fatta per le ferrovie esercitate dallo Stato, e quindi occorre qualche provvedimento legislativo che, credo, il Governo proporrà quando si conosceranno i risultati degli studi di questi egregi commissari.

BLASERNA, vicepresidente della Commissione di finanze. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BLASERNA, *vicepresidente della Commissione di finanze*. Voglio dire poche parole soltanto per ringraziare l'onorevole ministro dei lavori pubblici delle parole gentili che mi ha rivolto. Io ho la coscienza di aver reso, nella questione di Messina e di Reggio e delle provincie che furono vittima del terremoto, un piccolo servizio; ma ciò è stato possibile unicamente per il fatto che ho avuto a mia disposizione un personale, al quale intendo rendere piena giustizia. Tanto il capo del servizio geologico, quanto colui che funzionava da capo del Genio civile nella Commissione, hanno messo a mia disposizione un personale che ha lavorato in modo indefesso: è mirabile il lavoro che essi hanno eseguito in condizioni estremamente difficili di tempo, di luogo e di clima.

Basta dire una sola cosa: che ancora l'altro ieri un ingegnere dell'ufficio geologico ha passato tutta la notte nel mio istituto fino alle cinque del mattino, per compiere un lavoro urgente che si trattava di fare, per rassegnarlo nelle mani dell'onorevole ministro. Solo mediante sforzi di tale natura, è stato possibile risolvere in poco tempo un problema di tanto difficile soluzione quale è quello che ci era proposto. Tengo a dir ciò, perchè veramente quel personale merita ogni lode per il lavoro compiuto. Si è tanto detto, si è tanto ripetuto, che il Governo non ha fatto nulla per quelle infelici provincie, che è bene sorga ora una voce per far conoscere la verità! (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

#### Presentazione di relazioni.

MANASSEI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MANASSEI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: «Provvedimenti per le scuole superiori di agricoltura di Milano, Portici e Perugia».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Manassei della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

MARIOTTI GIOVANNI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIOTTI GIOVANNI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: «Provvedimenti per l'istruzione superiore».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Mariotti Giovanni della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita.

A tenore del regolamento la discussione dei due progetti di legge non potrebbe essere iscritta all'ordine del giorno, se non dopo trascorse 48 ore dalla presentazione delle relazioni.

Ora interrogo il Senato se consente che sia iscritta all'ordine del giorno di domani. Non facendosi obiezioni, così rimarrà stabilito.

#### Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Prego i senatori segretari di procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari fanno la numerazione dei voti).

#### Ripresa della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Essendo stata chiusa la discussione generale, passeremo alla discussione dei capitoli del bilancio dei lavori pubblici, dei quali do lettura.

## TITOLO I.

## Spesa ordinaria

## CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

## Spese generali.

1	Amministrazione centrale - Personale di ruolo (Spese fisse)	1,790,000 »
2	Amministrazione centrale - Personale di ruolo - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	128,000 »
3	Amministrazione centrale - Indennità di trasferte, di reggenza e diverse	75,000 »
4	Amministrazione centrale - Personale di ruolo - Compensi.	45,000 »
5	Amministrazione centrale - Personale di ruolo - Sussidi	25,000 »
6	Ministero - Spese d'ufficio	112,000 »
7	Circoli ferroviari d'ispezione - Spese d'ufficio	18,000 »
8	Amministrazione centrale - Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria	21,800 »
8	Fitto di locali in uso dell'Amministrazione centrale (Spese fisse)	15,000 »
9	Ministero - Manutenzione, riparazione ed adattamento di locali.	22,000 »
10	Circoli ferroviari d'ispezione - Manutenzione, riparazione e adattamento di locali	5,000 »
11	Fitto di locali per uso degli uffici dei circoli ferroviari d'ispezione (Spese fisse)	25,000 »
12	Assegni, indennità di missione e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti ai Gabinetti	22,000 »
13	Genio civile - Personale di ruolo (Spese fisse)	5,430,000 »
14	Genio civile - Personale di ruolo - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	50,000 »
15	Genio civile - Spese per indennità di visite.	700,000 »
16	Genio civile - Spese di traslocazione	40,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	8,523,800 »

LEGISLATURA XXIII — 1ª SESSIONE 1909 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 LUGLIO 1909

	<i>Riporto</i> . . . . .	8,523,800 »
17	Genio civile - Indennità dipendenti dalle leggi 5 luglio 1882, n. 874, e 15 giugno 1893, n. 294, accordate con decreti ministeriali registrati preventivamente alla Corte dei conti . . . . .	42,000 »
18	Genio civile - Compensi e sussidi . . . . .	50,000 »
19	Genio civile - Spese d'ufficio (Spese fisse) . . . . .	157,500 »
20	Genio civile - Provvista, riparazione e trasporto di mobili ed istrumenti geodetici, restauro ed adattamento dei locali ad uso degli uffici del Genio civile (art. 28 della legge 5 luglio 1882, n. 874) . . . . .	60,000 »
21	Genio civile - Fitto di locali per uso d'ufficio (Spese fisse) . . . . .	105,000 »
22	Genio civile - Spese diverse . . . . .	25,000 »
23	Indennità per incarichi e studi diversi al personale di altri Ministeri . . . . .	15,000 »
24	Sussidi ad ex-impiegati ed alle loro famiglie . . . . .	80,000 »
25	Spese postali per la corrispondenza non ammessa in franchigia, telegrafiche per l'estero e telefoniche . . . . .	12,000 »
26	Spese di stampa e per la pubblicazione del Bollettino ufficiale del Ministero - Premi ai funzionari autori delle migliori monografie tecniche ed amministrative . . . . .	50,000 »
27	Acquisto di libretti e di scontrini ferroviari (Spesa d'ordine) . . . . .	700 »
28	Spese di liti e per arbitraggi (Spesa obbligatoria) . . . . .	100,000 »
29	Spese casuali . . . . .	34,500 »
30	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>
		9,255,500 »
<b>Debito vitalizio.</b>		
31	Rimborso al Ministero del tesoro della spesa per pensioni ordinarie (Spese fisse) . . . . .	2,000,000 »
32	Rimborso al Ministero del tesoro della spesa per indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 83 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato col regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (Spesa obbligatoria) . . . . .	43,000 »
		2,043,000 »

**Strade.**

33	Manutenzione di strade e ponti nazionali, sgombrò di nevi, di materie franate o trasportate dalle piene; lavori per impedire interruzioni di transito e per riparare e garantire da danni le strade e i ponti nazionali - Spese per il servizio delle R. Trazzere . . . . .	5,600,000 »
34	Trasferte e competenze diverse al personale di sorveglianza addetto ai lavori di manutenzione di strade e ponti nazionali, allo sgombrò di nevi, di materie franate o trasportate dalle piene, ai lavori per impedire interruzioni di transito e per riparare e garantire da danni le strade e i ponti nazionali ed al servizio delle R. Trazzere . . . . .	30,000 »
35	Salario ai cantonieri delle strade nazionali (Spese fisse) . . . . .	2,050,000 »
36	Indennità diverse e sussidi ai cantonieri delle strade nazionali . . . . .	30,000 »
37	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 . . . . .	200,000 »
38	Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i cantonieri . . . . .	10,000 »
39	Concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade nazionali compresi entro gli abitati, ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F. . . . .	30,000 »
40	Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia delle strade (Spesa d'ordine) . . . . .	1,000 »
41	Anticipazioni di spese per provvedimenti d'ufficio a norma dell'art. 52 della legge 15 luglio 1906, n. 383 (Spesa d'ordine) . . . . .	10,000 »
		<hr/> 7,961,000 »

**Acque.**Opere idrauliche di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria.

42	Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria - Manutenzione e riparazione . . . . .	415,000 »
43	Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza dei lavori di manutenzione e riparazione . . . . .	19,500 »
44	Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> categoria - Fitti e canoni (Spese fisse) . . . . .	1,000 »
45	Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria - Manutenzione e riparazione . . . . .	3,180,500 »
46	Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza dei lavori di manutenzione e riparazione . . . . .	80,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	<hr/> 3,726,000 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	3,726,000 »
47	Opere idrauliche di 2 <sup>a</sup> categoria - Fitti e canoni (Spese fisse) . . . . .	26,500 »
48	Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> categoria - Assegni agli ufficiali, ai guardiani ed ai manovratori idraulici (Spese fisse) . . . . .	1,303,000 »
49	Servizio idrografico fluviale . . . . .	10,000 »
50	Spese pel servizio di piena e spese casuali pel servizio delle opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> categoria e di altre categorie per la parte a quelle attinente . . . . .	345,000 »
51	Spese per competenze al personale idraulico subalterno, dovute a termini del regolamento sulla custodia, difesa e guardia dei corsi d'acqua e per servizi normali indicati - Sussidi . . . . .	200,000 »
52	Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> categoria - Custodi e guardiani idraulici e manovratori - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) . . . . .	2,900 »
		5,613,400 »
<b>Bonifiche.</b>		
53	Personale di custodia delle bonifiche - Stipendi al personale ordinario (Spese fisse) . . . . .	217,000 »
54	Personale di custodia delle bonifiche - Indennità di foraggio al personale fornito di cavallo (Spese fisse) . . . . .	30,000 »
55	Personale di custodia delle bonifiche - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) . . . . .	1,800 »
56	Personale di custodia delle bonifiche - Indennità, compensi, sussidi ed altre spese analoghe pel personale stesso (Spese variabili) . . . . .	33,800 »
57	Agro romano - Stipendi al personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica (Spese fisse) . . . . .	29,700 »
58	Agro romano - Indennità diverse, compensi e sussidi al personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica . . . . .	20,000 »
59	Agro romano - Personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) . . . . .	5,200 »
		337,500 »

<b>Porti, spiagge, fari e fanali.</b>		
60	Manutenzione e riparazione dei porti . . . . .	1,650,000 »
61	Escavazione dei porti . . . . .	1,950,000 »
62	Indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario adibito al servizio di manutenzione e di escavazione dei porti . . . . .	14,000 »
63	Stipendi ed indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei porti (Spese fisse) . . . . .	6,000 »
64	Pigioni pel servizio dei porti e dei fari (Spese fisse). . . . .	1,500 »
65	Manutenzione, riparazione, illuminazione e rinnovazione di apparecchi dei fari e fanali . . . . .	930,000 »
66	Indennità, compensi, competenze diverse e sussidi al personale ordinario adibito al servizio di manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali - Assegni e competenze diverse ai fanalisti avventizi.	90,000 »
67	Personale subalterno straordinario adibito al servizio di manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) . . . . .	1,050 »
68	Stipendi e indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei fari (Spese fisse) . . . . .	490,000 »
69	Personale subalterno ordinario pel servizio dei fari - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) . . . . .	1,750 »
70	Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (Spesa d'ordine) . . . . .	15,000 »
71	Contributo annuo dello Stato a favore del Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova . . . . .	1,110,000 »
		6,259,300 »
<b>Spese per il servizio delle opere idrauliche nelle provincie Venete e di Mantova.</b>		
<i>Spese generali.</i>		
72	Stipendio del presidente del Magistrato alle acque (Spese fisse) . . . . .	10,000 »
73	Indennità di trasferte e di missione al personale dell'Amministrazione centrale distaccato presso il Magistrato alle acque . . . . .	25,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	35,000 »

LEGISLATURA XXIII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1909 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 LUGLIO 1909

	<i>Riporto</i> . . . . .	35,000 »
74	Spese d'ufficio - Indennità fissa al presidente di cui alla tabella A, annessa alla legge 5 maggio 1907, n. 257 (Spese fisse). . . . .	8,500 »
75	Fitto di locali (Spese fisse) . . . . .	7,800 »
76	Provviste, riparazioni e manutenzione mobili e locali . . . . .	5,000 »
77	Spese casuali e diverse per il Magistrato alle acque . . . . .	15,000 »
		71,300 »
	<i>Acque.</i>	
78	Opere idrauliche di prima categoria nelle provincie Venete e di Mantova - Manutenzione e riparazione . . . . .	405,000 »
79	Opere idrauliche di prima categoria nelle provincie Venete e di Mantova - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza dei lavori di manutenzione e riparazione . . . . .	16,000 »
80	Opere idrauliche di seconda categoria nelle provincie Venete e di Mantova - Manutenzione e riparazione . . . . .	1,420,000 »
81	Opere idrauliche di seconda categoria nelle provincie Venete e di Mantova - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza dei lavori di manutenzione e riparazione . . . . .	38,000 »
82	Servizio idrografico e mareografico nelle provincie Venete e di Mantova . . . . .	30,000 »
83	Spese pel servizio di piena e spese casuali pel servizio delle opere idrauliche di prima e seconda categoria e di altre categorie per la parte a quelle attinente nelle provincie Venete e di Mantova . . . . .	240,000 »
84	Spese per competenze al personale idraulico delle provincie Venete e di Mantova dovute a termini del regolamento sulla custodia, difesa e guardia dei corsi d'acqua e per servizi normali indicati - Sussidi . . . . .	120,000 »
		2,269,000 »
	<i>Porti, spiagge, fari e fanali.</i>	
85	Manutenzione e riparazione dei porti nelle provincie Venete . . . . .	350,000 »
86	Escavazione dei porti nelle provincie Venete . . . . .	650,000 »
87	Manutenzione, riparazione, illuminazione e rinnovazione di apparecchi dei fari e fanali nelle provincie Venete . . . . .	66,000 »
		1,066,000 »

**Strade ferrate.**

88	Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3 <sup>a</sup>	7,500 »
89	Quota a carico dello Stato italiano delle spese riguardanti l'Ufficio centrale internazionale di Berna per il trasporto delle merci e la delegazione italo-svizzera per il Sempione (leggi 15 dicembre 1892, n. 710 e 21 gennaio 1904, n. 15 (Spesa obbligatoria) . . . . .	15,000 »
90 (a)	Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario residente in Bruxelles . . . . .	1,000 »
92	Sovvenzioni chilometriche per ferrovie concesse all'industria privata (Leggi 30 aprile 1899, n. 168; 4 dicembre 1902, n. 506; 16 giugno 1907, n. 540 e 12 luglio 1908, n. 444) . . . . .	3,178,200 »
93	Sovvenzione per la costruzione e per l'esercizio della linea Umbertide-Todi-Terni con diramazione Ponte S. Giovanni-Perugia (Legge 12 luglio 1908, n. 444) . . . . .	<i>per memoria</i>
		<hr/>
		3,201,700 »

**TITOLO II.****Spese straordinarie.****CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.****Spese generali.**

94	Interessi da pagarsi alla Cassa dei depositi e prestiti sul conto corrente istituito in applicazione della legge 28 dicembre 1902, n. 547, per l'esecuzione anticipata di lavori stradali, portuali, idraulici e di bonifica approvati da leggi dello Stato . . . . .	130,000 »
95	Amministrazione centrale - Personale aggiunto - Stipendi (Spese fisse)	250,000 »
96	Amministrazione centrale - Personale aggiunto - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) . . . . .	22,000 »
97	Amministrazione centrale - Personale aggiunto - Sussidi, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66	65,000 »
		<hr/>
<i>Da riportarsi</i> . . . . .		467,000 »

(a) Il capitolo n. 91 è stato soppresso colla nota di variazioni n. 26-bis.

	<i>Riporto</i> . . . . .	467,000 »
98	Assegni mensili al personale straordinario ed avventizio addetto al servizio generale (Spese fisse) . . . . .	45,000 »
99	Personale straordinario addetto al servizio generale - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) . . . . .	700 »
100	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale straordinario ed avventizio addetto al servizio generale. . . . .	13,000 »
101	Genio civile - Personale aggiunto addetto al servizio generale - Stipendi (Spese fisse) . . . . .	120,000 »
102	Genio civile - Personale aggiunto - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) . . . . .	18,000 »
103	Genio civile - Personale aggiunto addetto al servizio generale - Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66 . . . . .	120,000 »
		783,700 »
	<b>Opere in Roma (Spese ripartite).</b>	
104	Opere in Roma dipendenti dalle leggi: 14 maggio 1881, n. 209; 2 luglio 1890, n. 6936; 20 luglio 1890, n. 6980; 28 giugno 1892, n. 299; 6 agosto 1893, n. 458; 14 gennaio 1897, n. 12; 25 febbraio 1900, n. 56; 27 dicembre 1903, n. 514; 30 giugno 1904, n. 293 (art. 1, lett. <i>b, c, d</i> ); 6 giugno 1907, n. 300 e 11 luglio 1907, n. 502 (art. 1, lett. <i>b e c</i> ) (Spesa ripartita) . . . . .	10,206,000 »
105	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio delle opere in Roma . . . . .	18,000 »
106	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere in Roma (Spese fisse) . . . . .	102,000 »
107	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere in Roma . . . . .	17,200 »
108	Assegni mensili al personale avventizio in servizio delle opere in Roma (Spese fisse) . . . . .	34,800 »
109	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio in servizio delle opere in Roma . . . . .	22,000 »
		10,400,000 »

## Opere varie.

110	Acquisto dell'area e costruzione del nuovo edificio del Ministero dei lavori pubblici (art. 37 e 38 della legge 11 luglio 1907, n. 502) .	per memoria
111	Ampliamento, sistemazione e arredamento della Università di Napoli e degli Istituti dipendenti (Leggi 30 luglio 1896, n. 339 e art. 1, lettera e, della legge 30 giugno 1904, n. 293) . . . . .	per memoria
112	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di ampliamento, sistemazione e arredamento dell'Università di Napoli e degli Istituti dipendenti (Spese fisse) . . . . .	per memoria
113	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di ampliamento, sistemazione e arredamento dell'Università di Napoli e degli Istituti dipendenti . . . . .	per memoria
114	Assegni mensili al personale avventizio addetto ai lavori di ampliamento, sistemazione e arredamento dell'Università di Napoli e degli Istituti dipendenti (Spese fisse) . . . . .	per memoria
115	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto ai lavori di ampliamento, sistemazione e arredamento dell'Università di Napoli e degli Istituti dipendenti . . . . .	per memoria
116	Contributo dello Stato nel pagamento delle annualità dei mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti a comuni e privati danneggiati dalle alluvioni e frane (Spesa ripartita) . . . . .	76,190 »
117	Contributo dello Stato nel pagamento delle annualità dei mutui concessi ai privati per la costruzione di case nei nuovi centri abitati (art. 75 della legge 9 luglio 1908, n. 445 (Spesa ripartita) . . . . .	150,000 »
		226,190 »
<b>Strade.</b>		
<i>Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.</i>		
Spese non superiori a L. 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale.		
118	Rettifica della nazionale n. 55 <i>quater</i> fra la stazione di Lioni e l'incontro dell'abitato omonimo (Avellino) . . . . .	20,000 »
119	Correzione della nazionale n. 30 all'uscita dell'abitato di Limone (Cuneo)	30,000 »
<i>Da riportarsi</i> . . . . .		50,000 »

LEGISLATURA XXIII — 1ª SESSIONE 1909 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 LUGLIO 1909

	<i>Riporto</i> . . . . .	50,000 »
120	Spese casuali per opere di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali per le quali manca in bilancio lo stanziamento nei limiti di lire 30,000. . . . .	25,000 »
121	Studi di progetti per opere stradali non autorizzate da leggi . . . . .	25,000 »
		<hr/> 100,000 » <hr/>
	<i>Spese dipendenti da leggi speciali.</i>	
122	Lavori di sistemazione e miglioramento dipendenti dalle leggi 25 febbraio 1900, n. 56 (art. 1 lett. c); 30 giugno 1904, n. 293 (art. 1, lett. f); 14 maggio 1906, n. 198; 6 giugno 1907, n. 300 (art. 1, lett. d) e 5 aprile 1908, n. 126 (art. 1, lett. a) e 24 dicembre 1908, n. 747 (art. 3) (Spesa ripartita) . . . . .	1,534,000 »
123	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali . . . . .	33,000 »
124	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali (Spese fisse) . . . . .	18,000 »
125	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali: . . . . .	6,000 »
126	Assegni mensili al personale avventizio addetto ai lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali (Spese fisse) . . . . .	4,000 »
127	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto ai lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali . . . . .	5,000 »
		<hr/> 1,600,000 » <hr/>
	<i>Riparazioni straordinarie.</i>	
128	Riparazione di danni cagionati alle opere dello Stato dalle alluvioni e dalle frane (Leggi 7 luglio 1901, n. 341; 3 luglio 1902, n. 298; 8 luglio 1903, n. 311; 7 luglio 1904, n. 313; 29 dicembre 1904, n. 674 e art. 1 lettera d della legge 29 dicembre 1907, n. 810 e art. 1 della legge 24 dicembre 1908, n. 747) (Spesa ripartita) . . . . .	1,750,000 »

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

129	Opere stradali dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297; 30 giugno 1904, n. 293; 21 giugno 1906, n. 238 (art. 4); 6 giugno 1907, n. 300 (art. 1, lett. e) e 5 aprile 1908 n. 126 (art. 1, lett. b) (Spesa ripartita) . . . . .	2,186,000 »
130	Concorso dello Stato per le strade provinciali di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> serie di cui nelle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, e per le strade di cui nell' Elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle provincie direttamente . . . . .	1,200,000 »
131	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 . . . . .	42,000 »
132	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 (Spese fisse) . . . . .	90,000 »
133	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all' art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 . . . . .	15,000 »
134	Assegni mensili al personale avventizio addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 (Spese fisse) . . . . .	3,500 »
135	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 . . . . .	<i>per memoria</i>
		3,536,500 »

*Strade comunali e vicinali.*

136	Costruzione o ricostruzione di strade comunali rotabili o mulattiere per allacciare alla esistente rete stradale i comuni attualmente isolati in tutte le provincie del Regno, eccettuate quelle di Basilicata e delle Calabrie e quelle di accesso alle stazioni ferroviarie contemplate dalla legge 8 luglio 1903, n. 312 (art. 53 e 54 della legge 15 luglio 1906, n. 383) . . . . .	500,000 »
137	Sussidi ai comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie e di strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie o all' approdo dei piroscafi postali, ecc., e costruzione diretta a cura dello	
<i>Da riportarsi</i> . . . . .		500,000 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	500,000 »
	Stato di strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie in provincia di Basilicata e nell'isola di Sardegna (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613; 12 giugno 1892, n. 267; 16 luglio 1894, n. 338; art. 3 della legge 25 febbraio 1900, n. 56; legge 8 luglio 1903, n. 312 e art. 54 della legge 31 marzo 1904, n. 140 e art. 70 del testo unico di legge approvato con regio decreto 10 novembre 1907, n. 844)	1,311,000 »
138	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie nella provincia di Cosenza (Spese fisse) . . . . .	33,500 »
139	Indennità fisse mensili, trasferte, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie nella provincia di Cosenza . . . . .	5,500 »
140	Sussidi ai comuni e consorzi di comuni e di utenti delle strade vicinali più importanti soggette a servitù pubblica, per opere che stanno a loro carico (art. 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, alleg. F)	300,000 »
		2,150,000 »
	<b>Acque.</b>	
141	Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> categoria dipendenti dalle leggi 30 giugno 1904, n. 293 (art. 1, lett. <i>k</i> ); 21 giugno 1906, n. 238 (art. 2, lett. <i>a</i> ) e 29 dicembre 1907, n. 810 (art. 1, lett. <i>a</i> ) (Spesa ripartita) . . . . .	5,768,500 »
142	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto ai lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> categoria dipendenti dalle leggi 30 giugno 1904, n. 293; 21 giugno 1906, n. 238 e art. 1, lett. <i>a</i> , della legge 29 dicembre 1907, n. 810 . . . . .	205,000 »
143	Sussidi per opere ai porti ed agli scali sui laghi e fiumi non parificati ai porti marittimi (art. 100 e 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F) . . . . .	10,000 »
		5,983,500 »
	<i>Opere idrauliche di 3<sup>a</sup>, 4<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> categoria.</i>	
144	Opere idrauliche di 3 <sup>a</sup> , 4 <sup>a</sup> e 5 <sup>a</sup> categoria - Concorsi e sussidi a termini degli articoli 98 e 99 della legge 30 marzo 1893, n. 173, nn. 2, 15 e 19 della legge 7 luglio 1902, n. 304; provvedimenti relativi al buon regime dei fiumi e torrenti, e sussidi ad opere idrauliche in virtù dell'art. 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F . . . . .	1,485,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	1,485,000 »

	<i>Riparto</i> . . . . .	1,485,000 »
145	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto alle opere idrauliche di 3 <sup>a</sup> , 4 <sup>a</sup> e 5 <sup>a</sup> categoria . . . . .	15,000 »
		1,500,000 »
	<i>Spese comuni ad acque e strade.</i>	
146	Sussidi per opere di difesa degli abitati e delle opere stradali provinciali e comunali contro le frane e la corrosione dei fiumi e torrenti, e per il ripristino delle opere stesse e di quelle idrauliche distrutte o danneggiate dalle alluvioni, piene e frane; leggi 16 luglio 1884, n. 2514; 20 luglio 1890, n. 7018; 30 dicembre 1892, n. 734; 21 gennaio 1897, n. 30; 27 aprile 1899, n. 165; 1° aprile 1900, n. 121; 7 luglio 1901, n. 341; 3 luglio 1902, n. 298; 8 luglio 1903, n. 311; 30 giugno 1904, n. 293; 3 luglio 1904, n. 313 e art. 6 della legge 29 dicembre 1904, n. 674 e 6 giugno 1907, n. 300 (art. 1, lett. g) e art. 1 lett. e, f, g, della legge 29 dicembre 1907, n. 810 (Spesa ripartita) . . . . .	1,100,000 »
	<i>Bonifiche.</i>	
147	Opere di bonificazione di 1 <sup>a</sup> categoria dipendenti dal testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195, e dalle leggi 7 luglio 1902, n. 333; 6 giugno 1907, n. 300 (art. 1, lett. g) e 5 aprile 1908, n. 126 (art. 1, lett. c) e 24 dicembre 1908, n. 747 (art. 2) (Spesa ripartita) . . . . .	2,698,000 »
148	Annualità da pagarsi per opere di bonificazioni già concesse ai consorzi, in dipendenza della tabella II del testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195 (Spesa ripartita) . . . . .	1,188,368 67
149	Somme a disposizione dell'Amministrazione (leggi 22 marzo 1900, n. 195 e 7 luglio 1902, n. 333): studi di progetti e compimento delle opere di bonificazione in corso di esecuzione autorizzate da leggi anteriori a quella del 18 giugno 1899, n. 236 (Spesa ripartita) . . . . .	2,076,931 33
	<i>Spese generali per le bonifiche.</i>	
150	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche ed al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche . . . . .	338,500 »
151	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche (Spese fisse) . . . . .	185,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	6,486,800 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	6,486,800 »
152	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche . . . . .	45,000 »
153	Assegni mensili al personale avventizio in servizio delle bonifiche (Spese fisse) . . . . .	59,000 »
154	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio in servizio delle bonifiche . . . . .	14,200 »
	Legge 13 dicembre 1903, n. 474, art. 1, lett. <i>h</i> della legge 6 giugno 1907, n. 300 e art. 1, lett. <i>d</i> della legge 5 aprile 1908, n. 126.	
155	Costruzione di strade comunali occorrenti al bonificamento dell'Agro romano e retribuzione ai condannati impiegati nella costruzione delle medesime (art. 19 e 21 della legge 13 dicembre 1903, n. 474)	205,000 »
		6,810,000 »
	<b>Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna.</b>	
	Testo unico di legge 10 novembre 1907, n. 844.	
156	Opere di correzione dei corsi d'acqua e di bonificazione dell'isola di Sardegna autorizzate dalle leggi 2 agosto 1897, n. 382, 7 luglio 1902, n. 333 e 28 luglio 1902, n. 342, modificate dalla legge 14 luglio 1907, n. 562 (Spesa ripartita) . . . . .	685,000 »
157	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio delle opere di correzione dei corsi d'acqua e di bonificazione nell'isola di Sardegna . . . . .	50,000 »
158	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere di sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna (Spese fisse) . . . . .	10,000 »
159	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile, in servizio delle opere di sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna . . . . .	5,000 »
		750,000 »
	<b>Acquedotto Pugliese e silvicoltura del Sele.</b>	
	Legge 26 giugno 1902, n. 245.	
160	Costruzione ed esercizio dell'acquedotto pugliese e rimboschimento del bacino idrologico del Sele e spese varie inerenti alla tutela della silvicoltura del bacino medesimo (leggi 26 giugno 1902, n. 245 e 8 luglio 1904, n. 381) (Spesa ripartita) . . . . .	3,580,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	3,580,000 »

	<i>Riporto</i>	3,580,000 »
161	Indennità fisse mensili e competenze diverse al personale ordinario dell'Amministrazione centrale del Genio civile e forestale addetto ai lavori di rimboscimento del bacino idrologico del Sele	8,000 »
162	Assegni mensili al personale addetto alla vigilanza del bacino idrologico del Sele a termini del regolamento approvato con Regio decreto 25 luglio 1904, n. 573 (Spese fisse)	10,000 »
163	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale addetto alla vigilanza del bacino idrologico del Sele a termini del regolamento approvato con Regio decreto 25 luglio 1904, n. 573	2,000 »
164	Assegni mensili al personale avventizio addetto ai lavori di rimboscimento del bacino idrologico del Sele (Spese fisse)	<i>per memoria</i>
165	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto ai lavori di rimboscimento del bacino idrologico del Sele	<i>per memoria</i>
		3,600,000 »
<b>Opere nella provincia di Basilicata.</b>		
	dipendenti dalle leggi 22 marzo 1900, n. 195; 3 luglio 1902, n. 297; 7 luglio 1902, n. 333; 31 marzo 1904, n. 140; 30 giugno 1904, n. 293; 21 giugno 1906, n. 238 e 9 luglio 1908, n. 445.	
166	Sistemazione idraulica montana e di pianura dei corsi d'acqua. (Spesa ripartita)	600,000
167	Lavori di costruzione, sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali (Spesa ripartita)	640,000 »
168	Strade provinciali sovvenute (Spesa ripartita)	550,000 »
169	Strade comunali obbligatorie da ultimare e sistemare (Spesa ripartita)	190,000 »
170	Strade da costruire e sistemare per allacciare alla esistente rete stradale i comuni e le frazioni di comuni ora isolati (Spesa ripartita)	<i>per memoria</i>
171	Lavori di consolidamento delle frane, risanamento degli abitati e fornitura di acqua potabile (Spesa ripartita)	860,000 »
172	Costruzione di un fabbricato in Potenza a sede degli uffici pubblici governativi (Spesa ripartita)	400,000 »
173	Bonifiche (Spesa ripartita)	420,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	3,660,000 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	3,660,000 »
174	Spese pel Commissariato civile (Spesa ripartita) . . . . .	40,000 »
175	Imprevisti (Spesa ripartita) . . . . .	<i>per memoria</i>
176	Concorso dello Stato nelle annualità dei mutui contratti dai comuni di Basilicata, per fornitura di acqua potabile, non compresi nella tabella E della legge 31 marzo 1904, n. 140 . . . . .	25,000 »
<i>Spese generali per le opere nella provincia di Basilicata.</i>		
177	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche e al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle opere di Basilicata . . . . .	100,000 »
178	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile addetto al servizio delle opere di Basilicata (Spese fisse) . . . . .	50,000 »
179	Indennità fisse mensili, trasferte, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile addetto al servizio delle opere di Basilicata . . . . .	25,000 »
180	Assegni mensili al personale avventizio addetto al servizio delle opere di Basilicata (Spese fisse) . . . . .	3,000 »
181	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto al servizio delle opere di Basilicata . . . . .	2,000 »
182	Spese casuali inerenti ai lavori di Basilicata . . . . .	30,000 »
		3,935,000 »
<b>Opere nelle Provincie Calabresi.</b>		
183	Lavori di sistemazione e miglioramento dipendenti dalla legge 30 giugno 1904, n. 293 (art. 1, lett. f) (Spesa ripartita) . . . . .	150,000 »
184	Opere stradali dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297, 30 giugno 1904, n. 293, 25 giugno 1906, n. 255 e 19 luglio 1907, n. 549 (Spesa ripartita) . . . . .	900,000 »
185	Manutenzione delle opere stradali provinciali nelle provincie Calabresi ai sensi dell'art. 34 della legge 25 giugno 1906, n. 255 (art. 32 della legge) . . . . .	30,000 »
<i>Da riportarsi</i> . . . . .		1,080,000 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	1,080,000 »
186	Strade comunali obbligatorie già iniziate da ultimare e sistemare nelle provincie calabresi (Spesa ripartita) . . . . .	850,000 »
187	Strade comunali occorrenti ad allacciare alla esistente rete stradale i comuni e le frazioni di comuni ora isolati nelle provincie calabresi (Spesa ripartita) . . . . .	130,000 »
188	Strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie, agli approdi dei piroscafi postali ed ai porti nelle provincie calabresi (Spesa ripartita) . . . . .	160,000 »
189	Manutenzione delle opere stradali comunali nelle provincie calabresi costruite ai sensi dell'art. 35 della legge 25 giugno 1906, n. 255 (art. 32 della legge) . . . . .	30,000 »
190	Sistemazione idraulica montana e di pianura dei corsi d'acqua nelle provincie calabresi (Spesa ripartita) . . . . .	415,000 »
191	Opere di bonificazione dipendenti dal testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195, e dalle leggi 7 luglio 1902, n. 333, 6 giugno 1907, n. 300 (art. 1, lett. g) e 25 giugno 1906, n. 255 (Spesa ripartita) . . . . .	1,010,000 »
192	Opere marittime dipendenti dalle leggi 14 luglio 1889, n. 6280, 13 marzo 1904, n. 102 e 25 giugno 1906, n. 255 . . . . .	610,000 »
193	Consolidamento di frane minaccianti abitati nelle provincie calabresi . . . . .	745,000 »
<i>Spese generali per le opere nelle provincie calabresi in dipendenza delle varie leggi emanate a tutto il 1906.</i>		
194	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile e a quello di custodia delle bonifiche in servizio nelle provincie calabresi . . . . .	180,000 »
195	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio nelle provincie calabresi (Spese fisse) . . . . .	80,000 »
196	Indennità fisse, mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio nelle provincie calabresi . . . . .	40,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	5,330,000 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	5,330,000 »
197	Assegni mensili al personale avventizio in servizio nelle provincie calabresi (Spese fisse) . . . . .	14,000 »
198	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio in servizio nelle provincie calabresi . . . . .	7,600 »
<b>SUSSIDI PER ACQUA POTABILE.</b>		
199	Sussidi per condutture di acque potabili già eseguite e concorso dello Stato nelle annualità di mutui contratti o da contrarre dai comuni delle provincie calabresi per fornitura d'acqua potabile (articoli 41 a 44 della legge 9 luglio 1908, n. 445) . . . . .	100,000 »
200	Spese per ricostruzioni e riparazioni delle chiese, dei locali della Corte d'appello di Catanzaro, delle caserme, degli stabilimenti carcerari, delle scuole di proprietà comunali gravemente danneggiate o distrutte, di altri edifici pubblici dello Stato, e dell'edificio italo-albanese di S. Adriano, distrutti o danneggiati dal terremoto del settembre 1905 (art. 16 della legge 25 giugno 1906, n. 255 e articolo 53 della legge 9 luglio 1908, n. 445) (Spesa ripartita) . . . . .	500,000 »
		5,951,600 »
<b>Titolo IV della legge 9 luglio 1908, n. 445.</b>		
<i>Consolidamento di frane.</i>		
201	Consolidamento di frane minaccianti gli abitati, cui provvede direttamente lo Stato escluse le provincie di Basilicata e Calabria (tabella D), ed art. 62, lett. a, della legge 9 luglio 1908, n. 445. (Spesa ripartita) . . . . .	90,000 »
<i>Spostamento di abitati.</i>		
202	Spostamento degli abitati, comprese le provincie di Basilicata e di Calabria, di cui alla tabella E, annessa alla legge 9 luglio 1908, n. 445. (Spesa ripartita) . . . . .	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	90,000 »

	<i>Riparto</i>	90,000 »
	<i>Spese generali.</i>	
203	Spese di personale e impreviste per i lavori di consolidamento e trasferimento di abitati compresi nelle tabelle <i>D</i> ed <i>E</i> , della legge 9 luglio 1908, n. 445 (art. 62, lett. <i>d</i> della medesima) (Spesa ripartita)	50,000 »
		140,000 »
	<b>Spese per riparazione dei danni dell'eruzione del Vesuvio dell'aprile 1906.</b>	
	(Leggi 19 luglio 1906, n. 390 e 29 dicembre 1907, n. 810).	
204	Riparazione di danni, sistemazione idraulica e forestale e opere di bonifica dei torrenti situati nella plaga vesuviana, in dipendenza delle tabelle <i>E</i> ed <i>F</i> annesse alla legge 19 luglio 1906, n. 390 (Spesa ripartita)	153,000 »
205	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle opere di cui alle tabelle <i>E</i> ed <i>F</i> annesse alla legge 19 luglio 1906, n. 390	19,000 »
206	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere di cui alle tabelle <i>E</i> ed <i>F</i> annesse alla legge 19 luglio 1906, n. 390 (Spese fisse)	11,000 »
207	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere di cui alle tabelle <i>E</i> ed <i>F</i> annesse alla legge 19 luglio 1906, n. 390	9,000 »
208	Assegni mensili al personale avventizio addetto al servizio delle opere di cui alle tabelle <i>E</i> ed <i>F</i> annesse alla legge 19 luglio 1906, n. 390 (Spese fisse)	5,000 »
209	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto al servizio delle opere di cui alle tabelle <i>E</i> ed <i>F</i> annesse alla legge 19 luglio 1906, n. 390	3,000 »
		200,000 »

## Opere idrauliche nelle provincie Venete e di Mantova.

## ACQUE.

210	Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> categoria nelle provincie Venete e di Mantova, in dipendenza delle leggi 30 giugno 1904, n. 293 (art. 1, lett. k), 21 giugno 1906, n. 238 (art. 2, lett. a), 5 maggio 1907, n. 257 (art. 15) e 29 dicembre 1907, n. 810 (art. 1, lett. a) (Spesa ripartita) . . . . .	2,560,000 »
211	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto ai lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> categoria nelle provincie Venete e di Mantova, in dipendenza delle leggi 30 giugno 1904, n. 293; 21 giugno 1906, n. 238; 5 maggio 1907, n. 257 e art. 1, lett. a) della legge 29 dicembre 1907, n. 810 . . . . .	140,000 »
	<i>Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell' art. 34 della legge sulla contabilità generale.</i>	
212	Spese d' impianto pel servizio idrografico e mareografico nelle provincie Venete e di Mantova . . . . .	13,000 »
		2,713,000 »

## BONIFICHE.

213	Opere di bonificazione nelle provincie Venete e di Mantova in dipendenza del testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195, e delle leggi 7 luglio 1902, n. 333, e 6 giugno 1907, n. 300 (art. 1, lettera g) (Spesa ripartita) . . . . .	463,000 »
	<i>Spese generali per le bonifiche.</i>	
214	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche ed al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie Venete e di Mantova . . . . .	20,000 »
215	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie Venete e di Mantova (Spese fisse) . . . . .	10,000 »
216	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all' art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66; al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie Venete e di Mantova . . . . .	2,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	495,000 »

LEGISLATURA XXIII — 1ª SESSIONE 1909 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 LUGLIO 1909

	<i>Riporto</i> . . . . .	495,000 »
217	Assegni mensili al personale avventizio in servizio delle bonifiche nelle provincie Venete e di Mantova (Spese fisse) . . . . .	4,000 »
218	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio in servizio delle bonifiche nelle provincie Venete e di Mantova . . . . .	1,000 »
		500,000 »
	<b>Porti, spiagge, fari e fanali.</b>	
219	Opere marittime nelle provincie Venete in dipendenza delle leggi 14 luglio 1889, n. 6280; 13 marzo 1904, n. 102; e 14 luglio 1907, n. 542 (Spesa ripartita) . . . . .	640,000 »
	<i>Spese generali per i porti e per i fari.</i>	
220	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio delle opere marittime nelle provincie Venete . . . . .	15,000 »
221	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime nelle provincie Venete (Spese fisse) . . . . .	18,000 »
222	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all' art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime nelle provincie Venete . . . . .	5,000 »
223	Assegni mensili al personale avventizio addetto alle opere marittime nelle provincie Venete (Spese fisse) . . . . .	1,000 »
224	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto alle opere marittime nelle provincie Venete . . . . .	1,000 »
		680,000 »
	<b>Porti, spiagge, fari e fanali.</b>	
225	Opere marittime dipendenti dalle leggi anteriori a quella 14 luglio 1907, n. 542, escluse quelle per i porti contemplati in più leggi (Spesa ripartita) . . . . .	1,964,000 »
226	Opere marittime dipendenti dalla legge 14 luglio 1907, n. 542, coll'aggiunta di quelle per i porti contemplati in più leggi (Spesa ripartita) . . . . .	4,262,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	6,226,000 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	6,226,000 »
	<i>Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'art. 34 della legge di contabilità generale.</i>	
227	Aumenti e miglioramenti delle grue e degli ormeggi e tonneggi . . . . .	30,000 »
228	Lavori eventuali per i quali manca o è deficiente il fondo iscritto in bilancio nei limiti di lire 30,000 . . . . .	30,000 »
229	Ampliamento dell'illuminazione sulle calate dei porti e forniture diverse . . . . .	18,000 »
230	Costruzione e miglioramento di vie di accesso ai fari . . . . .	14,000 »
231	Ampliamento e sistemazione di fabbricati dei fari . . . . .	18,000 »
	<i>Concorsi e sussidi per opere marittime.</i>	
232	Sussidi per opere ai porti di 4 <sup>a</sup> classe e per conservazione di spiagge (art. 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F e art. 39 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095) . . . . .	64,000 »
233	Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4 <sup>a</sup> classe di 2 <sup>a</sup> categoria (art. 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095) . . . . .	20,000 »
	<i>Spese generali per i porti e pei fari.</i>	
234	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio delle opere marittime . . . . .	20,000 »
235	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime (Spese fisse) . . . . .	232,000 »
236	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime . . . . .	15,000 »
237	Assegni mensili al personale avventizio addetto alle opere marittime (Spese fisse) . . . . .	7,000 »
238	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto alle opere marittime . . . . .	6,000 »
239	Studio di progetti per opere non ancora autorizzate da leggi - Spese di stampa e casuali pel servizio marittimo . . . . .	30,000 »
		6,730,000 »

**Strade ferrate, tramvie, automobili.**

239 II	Anticipazione di spese per provvedimenti d'ufficio a norma degli articoli 255 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F e 16 della legge 16 giugno 1907, n. 540. . . . .	per memoria
240	Sovvenzione alle tramvie extra-urbane a trazione meccanica in servizio pubblico (art. 18 della legge 12 luglio 1908, n. 444). . . . .	per memoria
241	Sussidi per l'impianto e l'esercizio, in servizio pubblico, di automobili o di altri mezzi di trazione meccanica sulle strade ordinarie fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie (art. 20 della legge 12 luglio 1908, n. 444) . . . . .	400,000 »
<i>Spese non superiori a lire 30,000.</i>		
242	Spese per studi relativi a progetti di nuove strade ferrate complementari . . . . .	30,000 »
243	Spese di stampa, copiatura di atti ed eventuali pel servizio delle ferrovie, tramvie ed automobili . . . . .	30,000 »
243 II	Compensi per prestazioni straordinarie al personale dell'Ufficio speciale delle ferrovie nell'interesse delle costruzioni di ferrovie e tramvie extra-urbane e dell'esercizio di ferrovie concesse all'industria privata, di tramvie e di automobili . . . . .	20,000 »
		480,000 »
<b>Assegnazione per un fondo di riserva.</b>		
244	Assegnazione per un fondo di riserva per maggiori stanziamenti relativi a spese autorizzate da leggi precedenti o dalla legge 30 giugno 1904, n. 293 e per eventuali nuove opere da autorizzarsi con la legge di bilancio per somme non eccedenti L. 30,000 e con leggi speciali per somme superiori . . . . .	5,905,810 »
<b>CATEGORIA SECONDA. — SPESE DI COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE.</b>		
245	Spese per la costruzione di strade ferrate, in dipendenza delle leggi 24 dicembre 1903, n. 501; 30 giugno 1904, n. 293, art. 1, lett. l e m; 9 luglio 1905, n. 413, art. 6 e 12 luglio 1908, n. 444 (Spesa ripartita)	39,300,000 »
246	Spese per studi, progetti, direzione e sorveglianza delle nuove costruzioni ferroviarie . . . . .	4,000,000 »
247	Spese di sorveglianza sulle costruzioni delle ferrovie concesse all'industria privata. . . . .	30,000 »
		43,330,000 »

## CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.

248	Fitto di beni demaniali destinati ad uso ed in servizio di amministrazioni governative . . . . .	385,668 53
249	(Somme corrispondenti ai pagamenti da disporre per le opere straordinarie di bonificamento da rimborsarsi al Tesoro mediante prelevamento dal conto corrente con la Cassa dei depositi e prestiti (Articoli 67 e 68 del testo unico della legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195) . . . . .	6,105,000 »
		6,490,668 53

## RIASSUNTO PER TITOLI

## TITOLO I.

## Spesa ordinaria

## CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali . . . . .	9,255,500 »
Debito vitalizio . . . . .	2,043,000 »
Strade . . . . .	7,961,000 »
Acque — Opere idrauliche di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> categoria . . . . .	5,613,400 »
Bonifiche . . . . .	337,500 »
Porti, spiagge, fari e fanali . . . . .	6,259,300 »
Spese per le opere idrauliche nelle provincie Venete e di Mantova:	
Spese generali . . . . .	71,300 »
Acque . . . . .	2,269,000 »
Porti, spiagge, fari e fanali . . . . .	1,066,000 »
Strade ferrate . . . . .	3,201,700 »
TOTALE della categoria prima della parte ordinaria . . . . .	38,077,700 »

TITOLO II.		
Spesa straordinaria		
CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.		
Spese generali . . . . .	783,700 »	
Opere in Roma . . . . .	10,400,000 »	
Opere varie . . . . .	226,190 »	
Strade {	Lavori di sistemazione non superiori a L. 30,000 . . . . .	100,000 »
	Lavori per sistemazione e miglioramento . . . . .	1,600,000 »
	Riparazioni straordinarie . . . . .	1,750,000 »
	Costruzioni . . . . .	3,536,500 »
	Strade comunali e vicinali . . . . .	2,150,000 »
	9,136,500 »	
Acque . . . . .	5,983,500 »	
Opere idrauliche di 3 <sup>a</sup> , 4 <sup>a</sup> e 5 <sup>a</sup> categoria . . . . .	1,500,000 »	
Spese comuni ad acque e strade . . . . .	1,100,000 »	
Bonifiche . . . . .	6,810,000 »	
Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna . . . . .	750,000 »	
Acquedotto Pugliese e silvicoltura del Sele . . . . .	3,600,000 »	

Opere nella provincia di Basilicata. . . . .	3,935,000 »
Opere nelle provincie calabresi . . . . .	5,951,600 »
Consolidamento di frane . . . . .	140,000 »
Spese di riparazione ai danni del Vesuvio . . . . .	200,000 »
Opere idrauliche { Acque . . . . .	2,713,000 »
nelle { Bonifiche . . . . .	500,000 »
provincie Venete { Porti, spiagge, fari e fanali. . . . .	680,000 »
e di Mantova	
	3,893,000 »
Porti, spiagge, fari e fanali . . . . .	6,730,000 »
Strade ferrate, tramvie, automobili . . . . .	480,000 »
Assegnazione per un fondo di riserva. . . . .	5,905,810 »
TOTALE della categoria prima della parte straordinaria . . . . .	67,525,300 »
CATEGORIA SECONDA. — SPESE DI COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE . . . . .	43,330,000 »
TOTALE del titolo II. (Spesa straordinaria) . . . . .	110,855,300 »
TOTALE delle spese reali (ordinarie e straordinarie) . . . . .	148,933,000 »
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO. . . . .	6,490,668 53

**RIASSUNTO PER CATEGORIE**

Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria) .	105,603,000 »
Categoria II. — Costruzione di strade ferrate (Parte straordinaria) .	43,330,000 »
TOTALE spese reali . . . . .	148,933,000 »
Categoria IV. — Partite di giro . . . . .	6,490,668 53
TOTALE GENERALE . . . . .	155,423,668 53

V. — *Il Presidente della Camera dei deputati*

G. MARCORA.



## APPENDICE

allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici  
per l'esercizio finanziario 1909-10

---

# BILANCIO DI PREVISIONE **DELLE FERROVIE DELLO STATO** per l'esercizio finanziario 1909-10

## ENTRATA

## TITOLO I.

## Parte ordinaria

(Art. 18, prima parte, della legge 7 luglio 1907, n. 429)

§ 1. — *Prodotti del traffico.*

1	Viaggiatori . . . . .	170,539,707 83
2	Viaggi dei membri del Parlamento . . . . .	863,292 17
3	Bagagli e cani . . . . .	9,000,000 »
4	Merci a grande velocità . . . . .	27,400,000 »
5	Merci a piccola velocità accelerata . . . . .	23,400,000 »
6	Merci a piccola velocità ordinaria . . . . .	230,700,000 »
7	Prodotti secondari:	7,500,000 »
	A) Viaggiatori . . . . .	270,000
	B) Bagagli e cani . . . . .	100,000
	C) Merci a grande velocità . . . . .	1,000,000
	D) Merci a piccola velocità accelerata . . . . .	270,000
	E) Merci a piccola velocità ordinaria . . . . .	5,860,000
8	Prodotti della navigazione dello stretto di Messina:	597,000 »
	A) Viaggiatori . . . . .	290,000
	B) Bagagli e cani . . . . .	12,000
	C) Merci a grande velocità . . . . .	40,000
	D) Merci a piccola velocità accelerata . . . . .	60,000
	E) Merci a piccola velocità ordinaria . . . . .	190,000
	F) Introiti diversi . . . . .	5,000
	Totale § 1 . . . . .	470,000,000 »

§ 2. — *Introiti indiretti dell'esercizio.*

9	Redditi patrimoniali:		1,220,000 »
	A) Pigioni di locali . . . . .	200,000	
	B) Affitto di terreni ed aree di deposito . . . . .	130,000	
	C) Vendita di prodotti del suolo . . . . .	160,000	
	D) Concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi . . . . .	320,000	
	E) Canoni per concessioni di binari di raccordo . . . . .	120,000	
	F) Canoni per pedaggi e attraversamenti . . . . .	240,000	
	G) Diversi . . . . .	50,000	
		<hr/>	
10	Telegrammi privati . . . . .		350,000 »
11	Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo . . . . .		100,000 »
12	Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria . . . . .		600,000 »
13	Proventi per servizi accessori:		906,000 »
	A) Tasse per deposito bagagli . . . . .	60,000	
	B) Tasse per gabinetti di toilette . . . . .	6,000	
	C) Introiti per il servizio di pubblicità nelle stazioni e nei treni . . . . .	150,000	
	D) Introiti delle rivendite di libri e giornali . . . . .	150,000	
	E) Introiti lordi per noleggio di cuscini . . . . .	400,000	
	F) Introiti per il servizio dei <i>camions</i> automobili . . . . .	20,000	
	G) Utili sul servizio di presa e consegna a domicilio . . . . .	40,000	
	H) Tassa differenziale di trasporto del combustibile venduto a terzi . . . . .	30,000	
	I) Diversi . . . . .	50,000	
		<hr/>	
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .		3,176,000 »

	<i>Riporto</i>	3,176,000 »
14	Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri addossatigli per la gestione pensioni e sussidi (legge 9 luglio 1908, n. 418, art. 3, lettera <i>d</i> , ed art. 8 prima parte):	9,440,000 »
	A) Sovratasse sui trasporti a termine dell'art. 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101 . . . . .	8,200,000
	B) Concorso della gestione pensioni e sussidi nelle spese del servizio sanitario (cap. 72 della spesa) . . . . .	150,000
	C) Ricavo della vendita degli oggetti abbandonati e non reclamati . . . . .	30,000
	D) Eccedenze di cassa ed eccedenze di tassazione e assegni non rimborsati . . . . .	100,000
	E) Biglietti d'ingresso nelle stazioni . . . . .	800,000
	F) Utili sulla vendita di prontuari, tariffe e documenti di trasporto . . . . .	150,000
	G) Diversi . . . . .	10,000
15	Introiti per il servizio del porto di Venezia: (Traghetto - Magazzini generali - Tiraggio - Punto franco - Manipolazione merci) . . . . .	1,200,000 »
16	Utili di magazzino:	600,000 »
	A) Eccedenze riscontrate nelle scorte . . . . . <i>per memoria</i>	
	B) Maggior ricavo nella vendita dei materiali in rapporto al prezzo di carico . . . . .	600,000
	Totale del § 2 . . . . .	14,416,000 »
	§ 3. — <i>Entrate eventuali.</i>	
17	Proventi eventuali:	3,218,000 »
	A) Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa versate nelle sezioni di Tesoreria provinciale presso la Banca d'Italia . . . . .	50,000
	B) Interessi di conto corrente colle cessate Società ferroviarie, con Ditte, Imprese, Agenzie, ecc. . . . .	20,000
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	70,000
		3,218,000 »

		<i>Riporto</i> . . . . .	70,000	3,218,000 »
<i>Segue</i>	17	C) Multe inflitte ai fornitori per ritardata consegna di materiali (cap. 34.B della spesa) . . . . .	3,097,000	
		D) Differenze di cambio . . . . .	1,000	
		E) Diversi . . . . .	50,000	
	18	Prelevamenti dal Fondo di riserva delle spese impreviste, destinati alla parte ordinaria (art. 24, comma 1° e 4°, della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . .		per memoria
	19	Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi della parte ordinaria ad integrazione del prodotto netto . . . . .		per memoria
		Totale del § 3 . . . . .		3,218,000 »
		§ 4. — <i>Introiti per rimborsi di spesa.</i>		
	20	Trasporti a rimborso di spesa:		16,345,000 »
		A) Trasporti per conto dello Stato . . . . .	2,800,000	
		B) Trasporti per lavori in conto spese ordinarie di esercizio e complementari . . . . .	500,000	
		C) Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale . . . . .	6,500,000	
		D) Trasporti per conto di imprese incaricate di lavori . . . . .	800,000	
		E) Trasporti per conto della gestione autonoma dei magazzini . . . . .	5,500,000	
		F) Spinte e contospinte di carichi in dogana . . . . .	200,000	
		G) Concorso del Ministero della pubblica istruzione nei viaggi dei maestri elementari . . . . .	20,000	
		H) Trasporti in borsa comune colla Società Veneta, colle Società delle ferrovie di Reggio Emilia e della ferrovia Suzzara-Ferrara . . . . .	25,000	
	21	Ricuperi per prestazioni dei servizi della Direzione generale ed altre di carattere generale:		7,560,000 »
		A) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale . . . . .	6,000,000	
		Da riportarsi . . . . .	6,000,000	23,905,000 »

		<i>Riporto</i> . . . . .	6,000,000	23,905,000 »
Segue	21	B) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi . . . . .	500,000	
		C) Prestazioni per altre ferrovie . . . . .	1,000,000	
		D) Ricuperi di spese giudiziali e contenziose . . . . .	10,000	
		E) Ricupero di spese di stampa per proutuari, tariffe e documenti di trasporto venduti e ricuperi diversi . . . . .	50,000	
	22	Ricuperi per prestazioni del servizio del movimento e traffico:		1,150,000 »
		A) in conto spese patrimoniali e complementari e per la gestione autonoma dei magazzini . . . . .	100,000	
		B) per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi . . . . .	1,000,000	
		C) Diversi . . . . .	50,000	
	23	Ricuperi per prestazioni del servizio della trazione e materiale:		13,170,000 »
		A) in conto spese patrimoniali e complementari e per la gestione autonoma dei magazzini . . . . .	50,000	
		B) per manovre con locomotive e carrelli trasbordatori (cap. 6-B4-c della spesa) . . . . .	13,000,000	
		C) per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi . . . . .	20,000	
		D) Diversi . . . . .	100,000	
24		Ricuperi per prestazioni del servizio del mantenimento e sorveglianza:		1,300,000 »
		A) in conto spese patrimoniali e complementari e per la gestione autonoma dei magazzini . . . . .	1,000,000	
		B) per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi . . . . .	100,000	
		C) Diversi . . . . .	100,000	
		<i>Da riportarsi</i> . . . . .		39,425,000 »

	<i>Riparto</i> . . . . .	39,425,000 »
25	Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi, di materie fuori d'uso od esuberanti:	1,500,000 »
	A) Servizi centrali . . . . .	50,000
	B) Movimento e traffico . . . . .	100,000
	C) Trazione e materiale rotabile . . . . .	150,000
	D) Mantenimento e sorveglianza . . . . .	1,200,000
	1) Traverse . . . . .	1,000,000
	2) Altri materiali . . . . .	200,000
26	Ritenute al personale dell'ex -R. Ispettorato generale (art. 3 della legge 7 luglio 1876, n. 3212, serie 2 <sup>a</sup> ) . . . . .	30,000 »
27	Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune . . . . .	1,300,000 »
28	Annualità da prelevarsi sugli affitti delle case economiche per quota di ammortamento e interessi dei capitali investiti nella costruzione delle case stesse (art. 4 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (capitolo 76 della spesa) . . . . .	<i>per memoria</i>
	Totale del § 4 . . . . .	42,255,000 »
 § 5. — <i>Introiti con speciale destinazione, a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.</i>		
29	Concorso di enti pubblici o privati nelle spese di straordinaria manutenzione (cap. 38 della spesa) . . . . .	<i>per memoria</i>
30	Versamento a magazzino di materie provenienti da lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 38 della spesa). . . . .	<i>per memoria</i>
31	Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 39 della spesa) . . . . .	<i>per memoria</i>
32	Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori d'uso (cap. 40 della spesa) . . . . .	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	»

	<i>Riporto</i> . . . . .	»
33	Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori in conto migliorie (cap. 41 della spesa) . . . . .	<i>per memoria</i>
34	Avanzi di mandati d'anticipazione da reintegrare ai capitoli di parte ordinaria (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . .	<i>per memoria</i>
	Totale del § 5 . . . . .	»
	Totale del titolo . . . . .	539,889,000 »
 <b>TITOLO II.</b>  		
<b>Parte straordinaria</b>		
(Art. 18, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429).		
35	Sovvenzioni del Tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale (capitoli dal 52 al 60 e 62 della spesa):	130,000,000 »
	A) Per la rete ferroviaria . . . . . 129,700,000	
	B) Per la navigazione, esclusi i galleggianti. . . . . 300,000	
36	Sovvenzione del Tesoro per la costruzione e gli acquisti del materiale navale (art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (cap. 61 della spesa) . . . . .	13,000,000 »
37	Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del Tesoro:	<i>per memoria</i>
	A) Rimborsi e concorsi di Società concessionarie di ferrovie, di altre Amministrazioni pubbliche e di terzi, nella spesa di lavori e provviste in aumento patrimoniale (cap. 58 della spesa) . . . . . »	
	B) Ricavo dalla vendita di beni immobili (cap. 58 della spesa) . . . . . »	
	C) Materiali di disfacimento pertinenti al patrimonio ferroviario (cap. 57 e 58 della spesa) . . . . . »	
	D) Materiali di disfacimento di galleggianti dello Stretto di Messina (capitolo 55 della spesa) . . . . . »	
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	143,000,000 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	143,000,000 »
38	Avanzi di mandati d'anticipazione da reintegrare ai capitoli di parte straordinaria (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . .	<i>per memoria</i>
	Totale del titolo II . . . . .	143,000,000 »
<b>TITOLO III.</b>		
<b>Magazzini ed Officine</b>		
§ 1. — <i>Gestione autonoma dei Magazzini.</i>		
(Art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429)		
39	Fondi forniti dal Tesoro per aumento della dotazione di magazzino. . . . .	<i>per memoria</i>
40	Prelevamenti dal Fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 24, comma 1° e 5°, della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . .	<i>per memoria</i>
41	Forniture ai servizi:	156,734,000 »
	A) per conto spese ordinarie di esercizio . . . . . 83,654,000	
	B) per conto spese complementari. . . . . 7,900,000	
	C) per conto spese straordinarie . . . . . 14,030,000	
	D) per conto officine . . . . . 47,150,000	
	E) per costituzione scorte della Trazione . . . . . 4,000,000	
42	Ricavi per vendita o cessione di materiali e ricupero di somme pagate in conto acquisti (somma da reintegrare al cap. 63 della spesa):	<i>per memoria</i>
	A) Vendite e cessioni al personale dell'Amministrazione ferroviaria, ad Amministrazioni pubbliche ed a terzi . . . . . »	
	B) Forniture in conto massa vestiario . . . . . »	
	C) Accredito di deficienze giustificate riscontrate nelle scorte e deprezzamenti addebitati all'esercizio (cap. 31-E della spesa) . . . . . »	
	<i>Da riportarsi</i> . . . . . »	156,734,000 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	»	156,734,000 »
<i>Segue</i> 42	D) Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso (cap. 63- <i>E</i> della spesa) . . . . .	»	
	E) Ricupero di somme pagate in conto acquisti da regolare (cap. 63- <i>F</i> della spesa) . . . . .	»	
43	Ritenute per garanzia, effettuate ai fornitori (cap. 64 della spesa) .		<i>per memoria</i>
44	Avanzi di mandati di anticipazione da reintegrare al cap. 63 della spesa (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . .		<i>per memoria</i>
	Totale del § 1 . . . . .		156,734,000 »
§ 2. — <i>Officine.</i>			
45	Corrispettivo dei lavori fatti dalle Officine staccate dai Depositi (cap. 66 della spesa):		53,750,000 »
	A) per manutenzione e riparazione materiale rotabile (cap. 12- <i>B</i> della spesa) . . . . .	28,650,000	
	B) pezzi di ricambio per lavori di manutenzione affidati all'industria privata . . . . .	2,100,000	
	C) per altri lavori in conto esercizio . . . . .	2,000,000	
	D) in conto scorte di magazzino . . . . .	20.000,000	
	E) in conto migliorie, in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere . . . . .	1,000,000	
46	Scorte fisse per le Officine annesse ai Depositi e per le Squadre di rialzo; materie restituite ai magazzini (capitoli 63- <i>C</i> e 67 della spesa)		4,000,000 »
47	Corrispettivo dei lavori fatti dalle Officine annesse ai Depositi e dalle Squadre di rialzo (cap. 68 della spesa):		14,450,000 »
	A) per manutenzione e riparazione materiale rotabile (cap. 12- <i>B</i> della spesa) . . . . .	12,250,000	
	B) per altri lavori in conto esercizio . . . . .	500,000	
	C) in conto scorte di Magazzino . . . . .	1,200,000	
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	13,950,000	72,200,000 I »

	<i>Riporto</i> . . . . .	13,950,000	72,200,000 »
Segue 47	D) in conto miglione, in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere . . . . .	500,000	
48	Corrispettivo dei lavori fatti dalle Officine del Mantenimento (cap. 69 della spesa):		5,560,000 »
	A) per conto dei Servizi . . . . .	2,000,000	
	B) in conto scorte di Magazzino . . . . .	3,000,000	
	C) in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere . . . . .	560,000	
	Totale del § 2 . . . . .		77,760,000 »
	Totale del titolo III . . . . .		231,494,000 »
<b>TITOLO IV.</b>			
<b>Gestione del Fondo pensioni e sussidi.</b>			
(Legge 9 luglio 1908, n. 418)			
49	Ritenute al personale:		9,000,000 »
	A) Ordinarie (lettera <i>a</i> dell'art. 3 e parte prima dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . .	7,820,000	
	B) Straordinarie (lettera <i>b</i> dell'art. 3 e capoversi primo e secondo dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . .	900,000	
	C) Riscatti (art. 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . .	120,000	
	D) Multe (lettera <i>f</i> dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . .	160,000	
50	Contributo dell'Amministrazione in rapporto agli assegni del personale (lett. <i>c</i> dell'art. 3 e art. 4, ultimo capoverso della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 21-A della spesa) . . . . .		14,500,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .		23,500,000 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	23,500,000 »
51	Quota del 2 per cento sul prodotto lordo del traffico (lett. <i>d</i> dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 21- <i>B</i> della spesa) . . . . .	9,600,000 »
52	Sovratasse sui trasporti della ferrovia Brescia-Iseo (lett. <i>e</i> dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . .	6,000 »
53	Interessi:	9,130,000 »
	A) sulle somme costituenti i patrimoni dei cessati Istituti di previdenza ferroviari (lett. <i>g</i> dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . .	5,200,000
	B) sulle somme accumulate presso la Cassa depositi e prestiti a termini degli articoli 21 e 23 della legge 29 marzo 1903, n. 101 (lett. <i>h</i> dell'art. 3 della legge 9 luglio 1903, n. 418). . . . .	3,700,000
	C) sulle somme dovute dalla Società delle ferrovie Meridionali per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso per il periodo anteriore al 1° luglio 1885 (lettera <i>i</i> dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . .	<i>per memoria</i>
	D) sulle somme eventualmente dovute dalle cessate Società ferroviarie esercenti le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso durante il periodo dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1905 (lett. <i>l</i> dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . .	<i>per memoria</i>
	E) sulle somme versate alla Cassa depositi e prestiti per residui annuali della gestione del Fondo pensioni e sussidi (lettera <i>m</i> dell'art. 3 ed art. 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418). . . . .	230,000
54	Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 74 della spesa) . . . . .	5,000 »
	Totale del titolo IV . . . . .	42,241,000 »

## TITOLO V.

**Gestione delle case economiche per ferrovieri.**

(Legge 14 luglio 1907, n. 553)

*Patrimonio.*

55	Somme mutuato alle ferrovie dello Stato dal patrimonio del Fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche per ferrovieri (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 75 della spesa) . . . . .	6,000,000 »
----	--	-------------

*Gestione.*

56	Affitto delle case . . . . .	per memoria
57	Proventi eventuali . . . . .	per memoria
58	Prelevamenti dal Fondo di riserva (terzo capoverso dell'art. 10 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1907, n. 553, approvato col Regio decreto 10 maggio 1908, n. 233) . . . . .	per memoria

Totale del titolo V . . . . .	6,000,000 »
-------------------------------	-------------

## TITOLO VI.

**Operazioni per conto di terzi**§ I. — *Operazioni attinenti ai trasporti.*

59	Depositi a garanzia (cap. 84 della spesa):	1,200,000 »
	A) per richiesta di vagoni . . . . .	1,000,000
	B) per biglietti d'abbonamento . . . . .	200,000
60	Ricuperi di tasse doganali e di somme anticipate ai mittenti (cap. 85 della spesa) . . . . .	80,000,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	81,200,000 »

		<i>Riporto</i> . . . . .	81,200,000 »
61	Incasso di assegni sulle merci (cap. 86 della spesa)	. . . . .	180,000,000 »
62	Eccedenze di tassazione sui trasporti ;		10,000,000 »
	A) per errori rilevati all'atto della revisione (cap. 87-A della spesa)	. . . . . 5,000,000	
	B) per reclami e per rimborsi convenzionali (cap. 87-B della spesa)	. . . . . 5,000,000	
63	Ricuperi per deficienze di tassazione (cap. 88 della spesa)	. . . . .	5,000,000 »
64	Tasse di presa e consegna a domicilio (cap. 89 della spesa)	. . . . .	1,000,000 »
65	Prodotti dei tronchi in esercizio speciale:		700,000 »
	A) confine francese-Modane (cap. 90-A della spesa)	. . . . . 600,000	
	B) Cerignola-Campagna-Cerignola-Città (cap. 90-B della spesa)	. . . . . 100,000	
66	Somme introitate dalle ferrovie dello Stato per conto di Amministrazioni in servizio cumulativo (cap. 91 della spesa)	. . . . .	50,000,000 »
67	Somme introitate per conto delle ferrovie dello Stato dalle Amministrazioni in servizio cumulativo (cap. 92 della spesa)	. . . . .	40,000,000 »
68	Ricuperi di crediti per trasporti in conto corrente ad Amministrazioni pubbliche e Ditte diverse, in base a speciali convenzioni (cap. 93 della spesa):		14,500,000 »
	A) Ministero delle finanze	. . . . . 3,500,000	
	B) Ministero della guerra	. . . . . 1,000,000	
	C) Amministrazioni e Ditte diverse	. . . . . 10,000,000	
		Totale del § 1 . . . . .	382,400,000 »
	<i>§ 2. — Operazioni attinenti al personale.</i>		
69	Ritenute per sequestri e cessioni delle competenze del personale (capitolo 94 della spesa)	. . . . .	4,000,000 »
		<i>Da riportarsi</i> . . . . .	4,000,000 »

LEGISLATURA XXIII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1909 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 LUGLIO 1909

	<i>Riporto</i> . . . . .	4,000,000 »
70	Ritenute per anticipazioni ed addebiti (cap. 95 della spesa) . . . . .	3,000,000 »
71	Ritenute per massa vestiario (cap. 96 della spesa). . . . .	3,000,000 »
72	Competenze di avvocati e procuratori poste a carico della controparte ed introitate nei giudizi sostenuti dal servizio legale dell'Amministrazione (articoli 42 e 45 delle norme per il riordinamento e pel funzionamento del servizio legale dell'Amministrazione, approvate con R. decreto 10 maggio 1908, n. 280) (cap. 97 della spesa) . . . . .	<i>per memoria</i>
	Totale del § 2 . . . . .	10,000,000 »
	 § 3. — <i>Lavori, forniture e prestazioni</i> <i>per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.</i>  	
73	Ministero dei lavori pubblici - Anticipazioni per studi, dirigenza e sorveglianza delle costruzioni (art. 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444) (cap. 98 della spesa) . . . . .	4,000,000 »
74	Ministero dell'interno - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione dell'interno (cap. 99 della spesa);	100,000 »
	A) Riparazione vetture cellulari . . . . .	100,000
	B) . . . . .	»
	C) . . . . .	»
75	Ministero della guerra - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione militare (cap. 100 della spesa):	300,000 »
	A) Riparazione attrezzi per trasporti di truppe . . . . .	20,000
	B) Impianti diversi. . . . .	280,000
	C) . . . . .	»
76	Ministero delle poste e dei telegrafi - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (cap. 101 della spesa):	350,000 »
	A) Riparazione vetture postali . . . . .	150,000
	B) Illuminazione e riscaldamento vetture postali . . . . .	200,000
	C) . . . . .	»
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	4,750,000 »

	<i>Riporto</i> . . . .	4,750,000 »
77	Rimborsi dal Consorzio del porto di Genova per lavori eseguiti per suo conto dall'azienda ferroviaria (art. 106 del regolamento approvato con R. decreto 25 giugno 1903, n. 261) (cap. 102 della spesa)	250,000 »
78	Somme introitate per conto delle cessate gestioni (cap. 103 della spesa):	<i>per memoria</i>
	A) Comitato di stralcio ex-Alta Italia . . . . . »	
	B) Rete Mediterranea . . . . . »	
	C) Rete Adriatica. . . . . »	
	D) Rete Sicula . . . . . »	
	E) Ferrovie Meridionali . . . . . »	
	F) Linea Palermo-Marsala-Trapani . . . . . »	
79	Somme introitate per lavori e prestazioni per conto di Amministrazioni diverse e per privati (cap. 104 della spesa):	<i>per memoria</i>
	A) Municipio di Cerignola - Fondo per lavori straordinari alla linea Cerignola-Campagna-Cerignola-Città . . . . . »	
	B) . . . . . »	
	C) . . . . . »	
	Totale del § 3 . . . . .	5,000,000 »
	Totale del titolo VI . . . . .	397,400,000 »
<b>TITOLO VII.</b>		
<b>Partite di giro</b>		
80	Tasse erariali (cap. 105 della spesa):	37,060,000 »
	A) Tassa sui trasporti . . . . . 32,000,000	
	B) Tassa sull'assicurazione delle merci . . . . . 60,000	
	C) Tassa di bollo . . . . . 5,000,000	
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	37,060,000 »

	<i>Riporto</i>	37,060,000 »
81	Imposte e tasse ritenute al personale (cap. 106 della spesa):	9,800,000 »
	A) Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi . . . . .	8,500,000
	B) Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni . . . . .	1,100,000
	C) Marche da bollo per pagamento competenze . . . . .	200,000
82	Ritenute speciali al personale per contributo al Fondo di garanzia per le cessioni di stipendi e salari (articoli 9 e 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335) (cap. 107 della spesa) . . . . .	250,000 »
83	Imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 108 della spesa) . . . . .	40,000 »
84	Imposta sui trasporti pel tratto confine francese-Modane, dovuta all'erario francese (cap. 109 della spesa) . . . . .	32,000 »
	Totale del titolo VII . . . . .	47,182,000 »

## RIASSUNTO DELL' ENTRATA

*Entrate d'esercizio e fondi per aumenti patrimoniali.*

## Titolo I. Parte ordinaria.

§ 1.	Prodotti del traffico . . . . .	470,000,000 »
§ 2.	Introiti indiretti dell'esercizio . . . . .	14,416,000 »
§ 3.	Entrate eventuali . . . . .	3,218,000 »
§ 4.	Introiti per rimborsi di spesa . . . . .	42,255,000 »
§ 5.	Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa . . . . .	»
		529,889,000 »
	Titolo II. Parte straordinaria . . . . .	143,000,000 »
	Totale delle entrate ordinarie e straordinarie . . . . .	672,889,000 »

<i>Gestioni speciali ed autonome.</i>	
Titolo III. Magazzini ed officine:	
§ 1. Gestione autonoma dei magazzini . . . . .	156,734,000 »
§ 2. Officine . . . . .	77,760,000 »
Titolo IV. Gestione del fondo pensioni e sussidi . . . . .	42,241,000 »
Titolo V. Gestione delle case economiche pei ferrovieri . . . . .	6,000,000 »
Titolo VI. Operazioni per conto di terzi:	
§ 1. Operazioni attinenti ai trasporti . . . . .	382,400,000 »
§ 2. Operazioni attinenti al personale . . . . .	10,000,000 »
§ 3. Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Am- ministrazioni e di privati . . . . .	5,000,000 »
Totale delle gestioni speciali ed autonome . . . . .	680,135,000 »
Titolo VII. Partite di giro . . . . .	47,182,000 »
Totale generale dell'entrata . . . . .	1,400,206,000 »

V. — Il Presidente della Camera dei deputati  
G. MARCORÀ.

## S P E S A

## TITOLO I.

**Parte ordinaria.**

(Art. 19, primo capoverso della legge 7 luglio 1907, n. 429).

## SEZIONE I. SPESE D'ESERCIZIO.

§ 1. *Direzione generale**Servizi centrali I, II, III, IV, V e Ufficio Stralcio.*

1	Personale:		7,620,000 »
	A) Stipendi al personale di ruolo . . . . .	6,150,000	
	B) Indennità e compensi regolamentari diversi al personale . . . . .	1,170,000	
	C) Mercedi agli avventizi . . . . .	300,000	
2	Forniture, spese ed acquisti:		735,000 »
	A) Forniture di magazzino . . . . .	440,000	
	1) Stampati e cancelleria . . . . .	280,000	
	2) Materie per illuminazione e riscaldamento . . . . .	40,000	
	3) Ricambio del materiale d'inventario . . . . .	20,000	
	4) Materie per la pulizia dei locali e per usi diversi . . . . .	100,000	
	B) Spese ed acquisti fatti direttamente dai Servizi . . . . .	295,000	
	1) Illuminazione e riscaldamento . . . . .	80,000	
	2) Riparazione del materiale d'inventario . . . . .	35,000	
	3) Spese per altri titoli diversi . . . . .	180,000	
	Totale del § 1 . . . . .		8,355,000 »

§ 2. *Approvvigionamenti e Magazzini.*

3	Personale:			5,380,000 »
	A) Stipendi del personale di ruolo.		3,680,000	
	1) Servizio centrale (VI).		1,100,000	
	2) Magazzini, depositi ed agenzie.		2,580,000	
	B) Indennità e compensi regolamentari diversi al personale		800,000	
	1) Servizio centrale (VI)		280,000	
	2) Magazzini, depositi ed agenzie.		520,000	
	C) Mercedi agli avventizi		900,000	
	1) Servizio centrale (VI)		100,000	
	2) Magazzini, depositi ed agenzie.		800,000	
4	Forniture, spese ed acquisti:			954,000 »
	A) Forniture dei magazzini		468,000	
	1) Servizio centrale (VI).		93,000	
	a) Stampati e cancelleria	55,000		
	b) Materie per illuminazione e riscaldamento	8,000		
	c) Ricambio del materiale d'inventario	5,000		
	d) Materie per pulizia ed usi diversi	25,000		
	2) Magazzini, depositi ed agenzie.		375,000	
	a) Stampati e cancelleria	80,000		
	b) Materie per illuminazione e riscaldamento	45,000		
	<i>Da riportarsi</i>	125,000	468,000	468,000
	<i>Da riportarsi</i>			6,334,000 »

			<i>Riprto</i> . . . . .	6,334,000 »
		<i>Riporto</i> . . . . .	125,000 468,000 468,000	
<i>Segue</i> 4		c) Ricambio del materiale d'inventario . . . . .	50,000	
		d) Materie per pulizia ed usi diversi . . . . .	200,000	
		<hr/>		
		B) Spese ed acquisti fatti direttamente dal Servizio . . . . .	486,000	
		1) Servizio centrale (VI) . . . . .	36,000	
		a) Illuminazione e riscaldamento . . . . .	15,000	
		b) Riparazione del materiale d'inventario . . . . .	6,000	
		c) Spese per altri titoli diversi . . . . .	15,000	
		<hr/>		
		2) Magazzini, depositi ed agenzie . . . . .	450,000	
		a) Illuminazione e riscaldamento . . . . .	20,000	
		b) Riparazione del materiale d'inventario . . . . .	30,000	
		c) Spese per altri titoli diversi . . . . .	400,000	
		<hr/>		
		Totale del § 2 . . . . .		6,334,000 »
		<hr/>		
		§ 3. — Servizio del movimento e del traffico.		
5		Personale:		83,420,000 »
		A) Stipendi del personale di ruolo . . . . .	53,616,000	
		1) Servizio centrale (VII) . . . . .	1,100,000	
		2) Divisioni, sezioni e riparti . . . . .	7,000,000	
		<hr/>		
		<i>Da riportarsi</i> . . . . .	8,100,000 53,616,000	
		<hr/>		
		<i>Da riportarsi</i> . . . . .		83,420,000 »

Segue  
5

		<i>Riporto</i> . . . . .	83,420,000 »
		<i>Riporto</i> . . . . .	53,616,000
	3)	Dirigenza e sorveglianza del porto di Venezia . . . . .	16,000
	4)	Stazioni . . . . .	35,500,000
	5)	Depositi del personale viaggiante . . . . .	10,000,000
	B)	Indennità e compensi regolamentari diversi al personale	19,844,000
	1)	Servizio centrale (VII) . . . . .	240,000
	2)	Divisioni, sezioni e riparti . . . . .	1,600,000
	3)	Dirigenza e sorveglianza del porto di Venezia . . . . .	4,000
	4)	Stazioni . . . . .	9,000,000
	5)	Depositi del personale viaggiante . . . . .	9,000,000
	C)	Mercedi agli avventizi . . . . .	9,960,000
	1)	Servizio centrale (VII) . . . . .	80,000
	2)	Divisioni, sezioni e riparti . . . . .	650,000
	3)	Dirigenza e sorveglianza del porto di Venezia . . . . .	4,000
	4)	Stazioni . . . . .	8,500,000
	5)	Depositi del personale viaggiante . . . . .	726,000
6		Forniture, spese ed acquisti:	33,664,000 »
	A)	Forniture dei magazzini . . . . .	7,027,000
	1)	Servizio centrale (VII) . . . . .	78,000
	a)	Stampati e cancelleria . . . . .	55,000
	b)	Materie per illuminazione e riscaldamento . . . . .	5,000
		<i>Da riportarsi</i> . . . . .	60,000
			78,000
			7,027,000
		<i>Da riportarsi</i> . . . . .	117,084,000 »

Segue  
6

		<i>Riporto</i>			117,084,000 »
	<i>Riporto</i>	60,000	78,000	7,027,000	
	c) Ricambio del materiale d'inventario	3,000			
	d) Materie per pulizia ed usi diversi.	15,000			
	2) Divisioni, sezioni e riparti	541,000			
	a) Stampati e cancelleria	400,000			
	b) Materie per illuminazione e riscaldamento	40,000			
	c) Ricambio del materiale d'inventario	20,000			
	d) Materie per pulizia ed usi diversi.	81,000			
	3) Dirigenza e sorveglianza del porto di Venezia	3,000			
	a) Stampati e cancelleria	1,000			
	b) Materie per illuminazione e riscaldamento	500			
	c) Ricambio del materiale d'inventario	500			
	d) Materie per pulizia ed usi diversi.	1,000			
	4) Stazioni	3,450,000			
	a) Stampati e cancelleria	950,000			
	b) Materie per illuminazione e riscaldamento delle stazioni e dei piazzali	1,400,000			
	<i>Da riportarsi</i>	2,350,000	4,072,000	7,027,000	
	<i>Da riportarsi</i>				117,084,000 »

Segue  
6

	<i>Riparto</i> . . . . .	117,084,000 »
	<i>Riparto</i> . . . . . 2,350,000	4,072,000
		7,027,000
c) Ricambio del materiale d'inventario . . . . .	300,000	
d) Materie per pulizia ed usi diversi . . . . .	800,000	
5) Depositi del personale viaggiante . . . . .	215,000	
a) Stampati e cancelleria . . . . .	65,000	
b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . . . .	10,000	
c) Ricambio del materiale d'inventario . . . . .	100,000	
d) Materiale per pulizia ed usi diversi . . . . .	40,000	
6) Convogli . . . . .	2,340,000	
a) Materie per illuminazione ad olio . . . . .	540,000	
b) Materie per illuminazione a gas . . . . .	150,000	
c) Materie per illuminazione elettrica, compreso il ricambio degli accumulatori . . . . .	100,000	
d) Materie per il servizio di riscaldamento compreso il ricambio delle scaldine . . . . .	-150,000	
e) Ricambio copertoni ed altri attrezzi dei veicoli . . . . .	1,400,000	
7) Materie per il funzionamento e la manutenzione del telegrafo, dei segnali elettrici e degli orologi . . . . .	400,000	
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	7,027,000
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	117,084,000 »

Segue  
6

		<i>Riporto</i>	117,084,000 »
		<i>Riporto</i>	7,027,000
B)	Spese ed acquisti fatti direttamente dal servizio		26,637,000
1)	Servizio centrale (VII)		44,000
a)	Illuminazione e riscaldamento	17,000	
b)	Riparazione del materiale di inventario	7,000	
c)	Spese per altri titoli diversi	20,000	
2)	Divisioni, sezioni e riparti		240,000
a)	Illuminazione e riscaldamento	80,000	
b)	Riparazione del materiale d'inventario	50,000	
c)	Spese per altri titoli diversi	110,000	
3)	Dirigenza e sorveglianza del porto di Venezia.		3,000
a)	Illuminazione e riscaldamento	1,000	
b)	Riparazione del materiale d'inventario	500	
c)	Spese per altri titoli diversi	1,500	
4)	Stazioni		19,550,000
a)	Illuminazione e riscaldamento	2,400,000	
b)	Riparazione del materiale d'inventario.	650,000	
	<i>Da riportarsi</i>	3,050,000	19,837,000 33,664,000
		<i>Da riportarsi</i>	117,084,000 »

Segue  
6

		<i>Riperto</i> . . . . .	117,084,000 »
	<i>Riperto</i> . . . . .	3,050,000 19,837,000 33,634,000	
	c) Manovre con locomotive e con carrelli trasbordatori eseguite dalla trazione (capitolo 23-B d'entrata) . . . . .	13,000,000	
	d) Manovre ed altri servizi di stazione appaltati . . . . .	3,000,000	
	e) Spese per altri titoli diversi . . . . .	500,000	
	5) Depositi del personale viaggiante . . . . .	160,000	
	a) Illuminazione e riscaldamento . . . . .	10,000	
	b) Riparazione del materiale d'inventario. . . . .	50,000	
	c) Spese per altri titoli diversi . . . . .	100,000	
	6) Convogli . . . . .	360,000	
	a) Illuminazione a gas . . . . .	30,000	
	b) Illuminazione elettrica, compresa la manutenzione degli accumulatori . . . . .	200,000	
	c) Riparazione copertoni ed altri attrezzi dei veicoli . . . . .	130,000	
	7) Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa delle merci . . . . .	6,000,000	
	8) Compenso all'Amministrazione dei telegrafi dello Stato per la manutenzione delle linee telegrafiche. . . . .	280,000	
7	Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo . . . . .		1,300,000 »
	Totale del § 3 . . . . .		118,384,000 »

## § 4. — Servizio commerciale e controllo prodotti.

8	Personale:			5,670,000	»
	A) Stipendi al personale di ruolo	. . . . .	3,980,000		
	1) Servizio centrale (VIII)	. . . . .	400,000		
	2) Controlli prodotti	. . . . .	3,580,000		
	B) Indennità e compensi regolamentari diversi al personale	. . . . .	1,180,000		
	1) Servizio centrale (VIII)	. . . . .	80,000		
	2) Controlli prodotti	. . . . .	1,100,000		
	C) Mercedi agli avventizi	. . . . .	510,000		
	1) Servizio centrale (VIII)	. . . . .	10,000		
	2) Controlli prodotti	. . . . .	500,000		
9	Forniture, spese ed acquisti:			314,000	»
	A) Forniture dei magazzini	. . . . .	225,500		
	1) Servizio centrale (VIII)	. . . . .	25,500		
	a) Stampati e cancelleria	. . . . .	15,000		
	b) Materie per illuminazione e riscaldamento	. . . . .	1,500		
	c) Ricambio del materiale d'inventario.	. . . . .	1,000		
	d) Materie per pulizia ed usi diversi.	. . . . .	8,000		
	2) Controlli prodotti	. . . . .	200,000		
	a) Stampati e cancelleria	. . . . .	137,000		
	<i>Da riportarsi</i>	. . . . .	137,000	225,500	225,500
			<i>Da riportarsi</i>		5,984,000

			<i>Riporto</i> . . . . .	5,934,000 »
Segue 9		<i>Riporto</i> . . . . .	137,000 225,500 225,500	
	b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . . . .	18,000		
	c) Ricambio del materiale d'inventario . . . . .	5,000		
	d) Materie per pulizia ed usi diversi . . . . .	40,000		
	<b>B) Spese ed acquisti fatti direttamente dal servizio . . . . .</b>		<b>88,500</b>	
	1) Servizio centrale (VII) . . . . .		13,500	
	a) Illuminazione e riscaldamento. . . . .	5,000		
	b) Riparazione del materiale d'inventario . . . . .	1,500		
	c) Spese per altri titoli diversi . . . . .	7,000		
	2) Controlli prodotti . . . . .		75,000	
	a) Illuminazione e riscaldamento. . . . .	25,000		
	b) Riparazione del materiale d'inventario . . . . .	15,000		
	c) Spese per altri titoli diversi . . . . .	35,000		
			<b>Totale del § 4 . . . . .</b>	<b>5,984,000 »</b>
	§ 5. — Servizio della trazione e del materiale rotabile..			
10	Personale :			41,160,000 »
	A) Stipendi del personale di ruolo . . . . .		22,385,000	
	1) Servizio centrale (X) . . . . .		1,200,000	
	2) Divisioni, sezioni e riparti . . . . .		3,150,000	
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .		4,350,000 22,385,000	
			<i>Da riportarsi</i> . . . . .	41,160,000 »

Segue  
10

		<i>Riporto</i> . . . .	41,160,000 »
		<i>Riporto</i> . . . .	4,350,000 22,385,000
	3) Depositi locomotive (dirigenza e servizio interno) . . . . .	2,800,000	
	4) Condotta locomotive (Macchinisti e fuochisti) . . . . .	13,000,000	
	5) Locomozione elettrica (guidatori, dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche) . . . . .	415,000	
	6) Pulizia, verifica e untura veicoli . . . . .	1,800,000	
	7) Ventilazione delle gallerie . . . . .	20,000	
		<hr/>	
	B) Indennità e compensi regolamentari diversi al personale	14,960,000	
	1) Servizio centrale (X) . . . . .	400,000	
	2) Divisioni, sezioni e riparti . . . . .	520,000	
	3) Depositi locomotive (Dirigenza e servizio interno) . . . . .	1,100,000	
	4) Condotta locomotive (Macchinisti e fuochisti) . . . . .	12,330,000	
	5) Locomozione elettrica (guidatori, dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche) . . . . .	300,000	
	6) Pulizia, verifica ed untura veicoli . . . . .	300,000	
	7) Ventilazione delle gallerie . . . . .	10,000	
		<hr/>	
	C) Mercedi agli avventizi . . . . .	3,815,000	
	1) Servizio centrale (X) . . . . .	60,000	
	2) Divisioni, sezioni e riparti . . . . .	200,000	
	3) Depositi locomotive (Dirigenza e servizio interno) . . . . .	2,200,000	
		<hr/>	
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	2,460,000	41,160,000
		<hr/>	
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .		41,160,000 »

LEGISLATURA XXIII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1909 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 LUGLIO 1909

		<i>Riporto</i> . . . . .	41,160,000 »
		<i>Riporto</i> . . . . . 2,460,000	41,160,000
10 <sup>cc</sup>	4) Condotta locomotive (Macchinisti e fuochisti)	600,000	
	5) Locomozione elettrica (guidatori, dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche)	50,000	
	6) Pulizia, verifica ed untura veicoli	700,000	
	7) Ventilazione delle gallerie	5,000	
11	Forniture, spese ed acquisti:		63,270,000 »
	A) Forniture dei magazzini	60,462,000	
	1) Servizio centrale (X)	97,000	
	a) Stampati e cancelleria	75,000	
	b) Materie per illuminazione e riscaldamento	8,000	
	c) Ricambio del materiale d'inventario	4,000	
	d) Materie per pulizia ed usi diversi	10,000	
	2) Divisioni, sezioni e riparti	185,000	
	a) Stampati e cancelleria	130,000	
	b) Materie per illuminazione e riscaldamento	20,000	
	c) Ricambio del materiale d'inventario	15,000	
	d) Materie per pulizia ed usi diversi	20,000	
	<i>Da riportarsi</i>	282,000	60,462,000
	<i>Da riportarsi</i>		104,430,000 »

Segue  
11

		<i>Riporto</i>	. . . . .	104,430,000 »
		<i>Riporto</i>	. . . . .	282,000 60,462,000
	3) Locomozione . . . . .		60,180,000	
	a) Stampati e cancelleria . . . . .	80,000		
	b) Materie per illuminazione e riscaldamento locali e piazzali . . . . .	350,000		
	c) Ricambio del materiale di inventario . . . . .	50,000		
	d) Combustibile per la locomozione a vapore . . . . .	54,800,000		
	e) Materie per untura e illuminazione locomotive . . . . .	2,150,000		
	f) Combustibile e altre materie per stazioni centrali elettriche e materie per untura ed illuminazione dei locomotori elettrici . . . . .	1,200,000		
	g) Materie per untura e pulizia veicoli . . . . .	500,000		
	h) Combustibile e lubrificanti per motori fissi dei depositi e dei rifornitori . . . . .	500,000		
	i) Combustibile e lubrificanti per motori fissi dei ventilatori delle gallerie . . . . .	50,000		
	k) Materie per usi diversi . . . . .	500,000		
	B) Spese ed acquisti fatti direttamente dal servizio . . . . .		2,808,000	
	1) Servizio centrale (X) . . . . .		43,000	
	a) Illuminazione e riscaldamento . . . . .	15,000		
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	15,000	43,000	63,270,000
		<i>Da riportarsi</i>	. . . . .	104,430,000 »

				<i>Riporto</i>	104,430,000 »
				<i>Riporto</i>	15,000 43,000 63,270,000
Segue 11	b) Riparazione del materiale di inventario			8,000	
	c) Spese per altri titoli diversi			20,000	
	2) Divisioni, sezioni e riparti			245,000	
	a) Illuminazione e riscaldamento			30,000	
	b) Riparazione del materiale di inventario			30,000	
	c) Spese per altri titoli diversi			35,000	
	d) Piccoli lavori diversi di officina in conto esercizio			150,000	
	3) Locomozione			2,520,000	
	a) Illuminazione e riscaldamento locali e piazzali			120,000	
	b) Riparazione del materiale d'inventario			550,000	
	c) Pulizia veicoli			200,000	
	d) Fornitura e pompatura d'acqua			1,200,000	
	e) Energia elettrica fornita da terzi			<i>per mem.</i>	
	f) Prestazioni di altre ferrovie			50,000	
	g) Spese per altri titoli diversi			400,000	
12	Grande ed ordinaria manutenzione del materiale rotabile:				49,200,000 »
	A) Affidata all'industria privata			8,300,000	
	1) Somministrazione pezzi di ricambio			2,150,000	
	a) Locomotive			1,500,000	
	<i>Da riportarsi</i>			1,500,000 2,150,000 8,300,000	
	<i>Da riportarsi</i>				153,630,000 »

			<i>Riporto</i> . . . . .	153,630,000 »	
		<i>Riporto</i> . . . . .	1,500,000	2,150,000	8,300,000
Segue 12	b)	Locomotori ed equipaggiamenti elettrici delle automotrici . . . . .	50,000		
	c)	Carrozze . . . . .	300,000		
	d)	Bagagliai e carri . . . . .	300,000		
	2)	Spese dirette . . . . .		6,150,000	
	a)	Locomotive . . . . .	1,500,000		
	b)	Locomotori ed equipaggiamenti elettrici delle automotrici . . . . .	150,000		
	c)	Carrozze . . . . .	2,500,000		
	d)	Bagagliai e carri . . . . .	2,000,000		
	B)	Eseguita nelle officine dell'Amministrazione . . . . .		40,900,000	
	1)	Locomotive . . . . .	20,700,000		
	2)	Locomotori ed equipaggiamenti elettrici delle automotrici . . . . .	600,000		
	3)	Carrozze . . . . .	9,000,000		
	4)	Bagagliai e carri . . . . .	10,600,000		
		Totale del § 5 . . . . .			153,630,000 »
		§ 6. — Servizio del mantenimento e della sorveglianza.			
13		Personale:			39,950,000 »
	A)	Stipendi del personale di ruolo . . . . .	24,530,000		
	1)	Servizio centrale (XI) . . . . .	1,060,000		
	2)	Divisioni, sezioni e riparti . . . . .	6,700,000		
		<i>Da riportarsi</i> . . . . .	7,760,000	24,530,000	
		<i>Da riportarsi</i> . . . . .			39,950,000 »

Segue  
13

		<i>Riporto</i> . . . . .	39,950,000 »
		<i>Riporto</i> . . . . . 7,760,000	24,530,000
	3) Sorveglianza della linea . . . . .	8,270,000	
	4) Manutenzione dei binari . . . . .	8,100,000	
	5) Manutenzione sottostazioni e linee aeree per trazione elettrica . . . . .	100,000	
	6) Artieri . . . . .	300,000	
		<hr/>	
	B) Indennità e compensi regolamentari diversi al personale . . . . .		6,060,000
	1) Servizio centrale (XI) . . . . .	230,000	
	2) Divisioni, sezioni e riparti . . . . .	1,200,000	
	3) Sorveglianza della linea . . . . .	1,830,000	
	4) Manutenzione dei binari . . . . .	2,660,000	
	5) Manutenzione sottostazioni e linee aeree per trazione elettrica . . . . .	30,000	
	6) Artieri . . . . .	110,000	
		<hr/>	
	C) Mercedi agli avventizi . . . . .		9,360,000
	1) Servizio centrale (XI) . . . . .	60,000	
	2) Divisioni, sezioni e riparti . . . . .	420,000	
	3) Sorveglianza della linea . . . . .	1,380,000	
	4) Manutenzione dei binari . . . . .	7,250,000	
	5) Manutenzione sottostazioni e linee aeree per trazione elettrica . . . . .	30,000	
	6) Artieri . . . . .	220,000	
		<hr/>	
		<i>Da riportarsi</i> . . . . .	39,950,000 »

		<i>Riporto</i>	39,950,000 »
14	Forniture, spese ed acquisti:		3,019,000 »
	A) Forniture di magazzino	2,146,000	
	1) Servizio centrale (XI)	96,000	
	a) Stampati e cancelleria	65,000	
	b) Materie per illuminazione e riscaldamento	10,000	
	c) Ricambio del materiale d'inventario	6,000	
	d) Materie per pulizia ed usi diversi	15,000	
	2) Divisioni, sezioni e riparti	450,000	
	a) Stampati e cancelleria	300,000	
	b) Materie per illuminazione e riscaldamento	80,000	
	c) Ricambio del materiale d'inventario	20,000	
	d) Materie per pulizia ed usi diversi	50,000	
	3) Linea	1,600,000	
	a) Materie per illuminazione e riscaldamento	800,000	
	b) Ricambio del materiale d'inventario	500,000	
	c) Materie per pulizia ed usi diversi	300,000	
	B) Spese ed acquisti fatti direttamente dal Servizio	873,000	
	1) Servizio centrale (XI)	33,000	
	a) Illuminazione e riscaldamento	12,000	
	<i>Da riportarsi</i>	12,000	33,000
			3,019,000
	<i>Da riportarsi</i>		42,969,000 »

Segue  
14

		<i>Riporto</i> . . . .	42,969,000 »
	<i>Riporto</i> . . . .	12,000 33,000 3,019,000	
	b) Riparazione del materiale d'inventario . . . . .	6,000	
	c) Spese per altri titoli diversi . . . . .	15,000	
	2) Divisioni, sezioni e riparti . . . . .	140,000	
	a) Illuminazione e riscaldamento . . . . .	60,000	
	b) Riparazione del materiale d'inventario . . . . .	30,000	
	c) Spese per altri titoli diversi . . . . .	50,000	
	3) Linea . . . . .	700,000	
	a) Illuminazione e riscaldamento . . . . .	50,000	
	b) Riparazione del materiale d'inventario . . . . .	200,000 »	
	c) Sgombro neve . . . . .	300,000	
	d) Spese per titoli diversi . . . . .	150,000	
15	Manutenzione della linea :		15,750,000 »
	A) Forniture di magazzino . . . . .	10,300,000	
	1) Corpo stradale, chiusure e piantagioni . . . . .	300,000	
	2) Ponti, viadotti, ecc. . . . .	100,000	
	3) Gallerie . . . . .	50,000	
	4) Fabbricati . . . . .	500,000	
	5) Meccanismi fissi . . . . .	300,000	
	6) Massicciata . . . . .	50,000	
	7) Traverse e legnami d'armamento, comprese le traverse in ferro ed in cemento . . . . .	9,000,000	
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	10,300,000	
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .		58,719,000 »

		<i>Riporto</i> . . . . .	58,7.9,000 »
		<i>Riporto</i> . . . . .	10,300,000
Segue 15	B) Spese ed acquisti fatti direttamente dal Servizio . . . . .	5,450,000	
	1) Corpo stradale, chiusure e piantagioni . . . . .	500,000	
	2) Ponti, viadotti, ecc. . . . .	200,000	
	3) Gallerie . . . . .	250,000	
	4) Fabbricati . . . . .	3,450,000	
	5) Meccanismi fissi . . . . .	500,000	
	6) Massicciata . . . . .	550,000	
		<hr/>	
		Totale del § 6 . . . . .	58,719,000 »
			<hr/>
	<i>§ 7. — Navigazione dello stretto di Messina.</i>		
16	Personale:		320,000 »
	A) Stipendi del personale di ruolo . . . . .	130,000	
	B) Indennità e compensi regolamentari diversi al personale	90,000	
	C) Mercedi agli avventizi . . . . .	100,000	
		<hr/>	
17	Forniture, spese ed acquisti:		410,000 »
	A) Forniture dei magazzini . . . . .	281,500	
	1) Combustibile e lubrificanti . . . . .	230,000	
	2) Materie per manutenzione e riparazione piroscafi . . . . .	30,000	
	3) Ricambio del materiale d'inventario . . . . .	1,000	
	4) Materie per la manutenzione degli approdi	500	
	5) Materie per pulizia e per usi diversi . . . . .	20,000	
		<hr/>	
		<i>Da riportarsi</i> . . . . .	281,500
			<hr/>
		<i>Da riportarsi</i> . . . . .	730,000 »

		<i>Riporto</i> . . . . .	281,500	730,000 »
<i>Segue</i> 17	B) Spese ed acquisti fatti direttamente dal servizio . . . . .		128,500	
	1) Riparazione e manutenzione piroscafi . . . . .	100,000		
	2) Riparazione materiale d' inventario . . . . .	1,500		
	3) Manutenzione degli approdi . . . . .	1,500		
	4) Spese per altri titoli diversi . . . . .	25,500		
		Totale del § 7 . . . . .		730,000 »
	§ 8. — <i>Spese generali dell' Amministrazione.</i>			
18	Consiglio generale e Commissioni compartimentali del traffico (art. 61 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . .			20,000 »
19	Forniture dei magazzini:			775,000 »
	A) Avvisi, orari e pubblicazioni diverse . . . . .	400,000		
	B) Biglietti per viaggiatori . . . . .	350,000		
	C) Materie impiegate in campioni e prove . . . . .	25,000		
20	Imposte e tasse:			3,020,000 »
	A) Imposte e tasse sui terreni e fabbricati . . . . .	1,530,000		
	B) Imposte e tasse diverse . . . . .	40,000		
	C) Imposta di ricchezza mobile, a carico dell'esercizio, sulle competenze del personale (art. 19 della legge 22 aprile 1905, n. 137) . . . . .	1,450,000		
21	Contributo al fondo pensioni e sussidi:			24,100,000 »
	A) Contributo in rapporto agli assegni del personale (articoli 3 e 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 50 dell'entrata) . . . . .	14,500,000		
	B) Quota del 2 per cento sul prodotto lordo del traffico (art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 51 dell'entrata) . . . . .	9,600,000		
		<i>Da riportarsi</i> . . . . .		27,915,000 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	27,915,000 »
22	Spese per assegni e indennità diverse al personale:	1,663,000 »
	A) Quota di compartecipazione nella spesa delle forniture di vestiario . . . . .	520,000
	B) Indennità per infortuni sul lavoro al personale operaio (art. 5 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . .	1,100,000
	C) Pensioni di grazia concesse dalle Amministrazioni precedenti . . . . .	25,000
	D) Quote di pensioni o d'indennità spettanti al personale dell'ex-Ispettorato generale (art. 7 della legge 12 luglio 1906, n. 332) . . . . .	8,000
	E) Premi di assicurazione di avventizi alla Cassa Nazionale invalidità e vecchiaia . . . . .	10,000
23	Assegni di esonero (art. 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . .	400,000 »
24	Gratificazioni al personale per lavoro straordinario non tariffato dal regolamento . . . . .	1,000,000 »
25	Oblazioni e sussidi al personale . . . . .	700,000 »
26	Spese per il servizio sanitario (articolo 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . .	600,000 »
27	Spese giudiziali e contenziose. . . . .	250,000 »
28	Affitto locali per uso d'ufficio. . . . .	1,200,000 »
29	Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà a causa dell'esercizio ed in seguito ad infortuni. . . . .	1,000,000 »
30	Provvigione alle agenzie italiane ed estere per la vendita di biglietti di viaggio . . . . .	350,000 »
31	Spese per la sorveglianza dei trasporti . . . . .	10,000 »
32	Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre Amministrazioni . . . . .	1,350,000 »
33	Compensi alle ferrovie estere per il servizio dei loro treni, fra le stazioni internazionali ed il confine . . . . .	900,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	37,378,000 »

		<i>Riporto</i> . . . .	37,378,000 »
34	Spese eventuali :		875,000 »
	A) Interessi di conto corrente colle cessate Società ferroviarie, con ditte, imprese, agenzie, ecc. . . . .	20,000	
	B) Restituzione di multe inflitte ai fornitori per ritardata consegna di materiali (cap. 17-C dell'entrata) . . . .	500,000	
	C) Premi ai fornitori per anticipata consegna di materiali . . . . .	50,000	
	D) Differenze di cambio . . . . .	5,000	
	E) Addebito di deficienze giustificate e deprezzamenti nelle scorte di magazzino (cap. 42-C dell'entrata) . .	50,000	
	F) Premi di assicurazione contro gl'incendi . . . .	50,000	
	G) Diverse . . . . .	200,000	
		<hr/>	
	Totale del § 8 . . . . .		38,253,000 »
			<hr/>
	§ 9. — <i>Servizi secondari.</i>		
35	Servizi accessori ad impresa od in economia :		580,000 »
	A) Spese per il servizio di affissione nelle stazioni e nei treni . . . . .	50,000	
	B) Spese per le rivendite dei libri e giornali . . . .	130,000	
	C) Quota dovuta all'impresa per noleggio cuscini. . .	320,000	
	D) Spese per il servizio dei <i>camions</i> automobili . . .	30,000	
	E) Forniture di magazzino per i servizi accessori in economia. . . . .	50,000	
		<hr/>	
36	Servizio del porto di Venezia (Traghetto - Magazzini generali - Tiraggio - Punto franco - Manipolazioni merci):		1,200,000 »
	A) Forniture di magazzino . . . . .	200,000	
	B) Facchinaggio e spese diverse . . . . .	1,000,000	
		<hr/>	
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .		1,780,000 »

		<i>Riporto</i> . . . . .	1,780,000 »
37	Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul Fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri (art. 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553) . . . . .		<i>per memoria</i>
		Totale del § 9 . . . . .	1,780,000 »
		Totale Sezione I . . . . .	392,169,000 »
 SEZIONE II. — SPESE COMPLEMENTARI.  (Art. 20, primo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429 ed art. 14 della legge 19 luglio 1906, n. 362).  			
38	Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore (cap. 29 e 30 dell'entrata):		3,600,000 »
	A) Spese per lavori a contratto ed in economia . . . . .	3,050,000	
	B) Forniture di magazzino . . . . .	300,000	
	C) Trasporti . . . . .	250,000	
39	Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 31 dell'entrata):		7,000,000 »
	A) Forniture di magazzino . . . . .	6,700,000	
	B) Trasporti . . . . .	300,000	
40	Rinnovamento del materiale ruotabile (cap. 32 dell'entrata)		11,750,000 »
41	Migliorie a carico dell'esercizio alle linee, al materiale rotabile e galleggiante ed al materiale d'esercizio (cap. 33 dell'entrata):		<i>per memoria</i>
	A) Spese per lavori a contratto ed in economia . . . . .	»	
		<i>Da riportarsi</i> . . . . .	»
		<i>Da riportarsi</i> . . . . .	22,350,000 »

		<i>Riporto</i> . . . . .	22,350,000 »
		<i>Riporto</i> . . . . .	»
Segue 41	B) Forniture di magazzino . . . . .	»	
	C) Trasporti . . . . .	»	
	Totale della Sezione II . . . . .		22,350,000 »
 SEZIONE III. — SPESE ACCESSORIE. (Art. 20, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429).  § 1. — <i>Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria.</i>			
42	Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamento:		50,000,000 »
	A) del valore del materiale rotabile e d'esercizio consegnato alle ferrovie dello Stato e del valore della dotazione iniziale di magazzino (art. 1 della legge 25 giugno 1905, n. 261) . . . . .	22,572,463.12	
	B) delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino (art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . .	1,945,673.60	
	C) delle somme fornite per spese patrimoniali (art. 1 della legge 23 dicembre 1906, n. 638) . . . . .	25,481,863.28	
43	Interessi sulle somme pagate dal Tesoro con mezzi ordinari di tesoreria (articolo 3, capoverso, della legge 23 dicembre 1906, n. 638):		1,400,000 »
	A) per le liquidazioni delle gestioni ferroviarie sociali . . . . .	30,000 »	
	B) per aumenti della dotazione di magazzino . . . . .	1,000 »	
	C) per spese patrimoniali . . . . .	1,369,000 »	
	Da riportarsi . . . . .		51,400,000 »

LEGISLATURA XXIII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1909 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 LUGLIO 1909

	<i>Riporto</i> . . . . .	51,400,000 »
44	Annualità dovute al Tesoro per interessi ed ammortamento delle somme fornite per la costruzione e l'acquisto del materiale navale (art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111) . . . . .	<i>per memoria</i>
45	Assegnazione al Fondo di riserva per le spese impreviste del 2 per cento dei prodotti lordi (art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . .	6,000,000 »
46	Reintegro al Fondo di riserva per le spese impreviste, delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie (art. 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . .	1,000,000 »
47	Contributo per le spese della Corte dei conti (art. 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361) . . . . .	120,000 »
48	Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi della parte ordinaria a diminuzione del prodotto netto . . . . .	<i>per memoria</i>
	Totale del § 1 . . . . .	58,520,000 »
 § 2. — <i>Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione.</i>  		
(a)		
50	Contributo al Consorzio per l'industria zolfifera siciliana (art. 17 della legge 15 luglio 1906, n. 333) . . . . .	850,000 »
51	Versamento al Tesoro dell'avanzo della gestione (art. 6, secondo capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137) . . . . .	56,000,000 »
	Totale del § 2 . . . . .	56,850,000 »
	Totale della Sezione III . . . . .	115,370,000 »
	Totale del titolo I . . . . .	529,889,000 »

(a) Il capitolo n. 49 è stato soppresso e la relativa assegnazione è stata posta a carico del bilancio del tesoro.

## TITOLO II.

## Parte straordinaria.

(Art. 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429).

52	Spese di primo impianto dell'Amministrazione centrale e dei dipendenti servizi:		100,000 »
	A) Lavori a contratto ed in economia . . . . .	80,000	
	B) Forniture di magazzino . . . . .	6,000	
	C) Trasporti . . . . .	2,000	
	D) Studi, dirigenza e sorveglianza. . . . .	9,000	
	E) Diverse . . . . .	3,000	
53	Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione al 1° luglio 1905:		50,000 »
	A) delle linee. . . . .	40,000	
	B) del materiale rotabile . . . . .	10,000	
54	Acquisto di materiale rotabile:		80,000,000 »
	A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc. . . . .	78,600,000	
	B) Studi, dirigenza e sorveglianza. . . . .	1,400,000	
55	Acquisto di galleggianti per lo stretto di Messina (cap. 37-D dell'entrata):		300,000 »
	A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc. . . . .	296,000	
	B) Studi, dirigenza e sorveglianza. . . . .	4,000	
56	Miglioramenti al materiale rotabile ed ai galleggianti:		1,000,000 »
	A) Materiale rotabile . . . . .	900,000	
	Da riportarsi . . . . .	900,000	
	Da riportarsi . . . . .		81,450,000 »

		<i>Riporto</i> . . . .	81,450,000 »
		<i>Riporto</i> . . . .	900,000
Segue 56	1) in servizio . . . . .	200,000	
	2) in occasione di rinnovamento . . . . .	700,000	
		<hr/>	
	B) Galleggianti per lo Stretto di Messina . . . . .	100,000	
	1) in servizio . . . . .	100,000	
	2) in occasione di rinnovamento . . . . .	»	
		<hr/>	
57	Materiale di esercizio in aumento di dotazione (cap. 37-C dell'entrata):		1,500,000 »
	A) Forniture di magazzino . . . . .	1,425,000	
	B) Acquisti diretti e spese accessorie . . . . .	75,000	
		<hr/>	
58	Lavori in conto patrimoniale (cap. 37-A, B e C dell'entrata):		41,150,000 »
	A) Lavori a contratto ed in economia . . . . .	21,000,000	
	B) Forniture di magazzino . . . . .	8,000,000	
	C) Espropriazioni . . . . .	3,150,000	
	D) Trasporti . . . . .	6,000,000	
	E) Studi, dirigenza e sorveglianza. . . . .	2,000,000	
	F) Diverse . . . . .	1,000,000	
		<hr/>	
59	Miglioramenti alle linee ed agli armamenti:		3,500,000 »
	A) Lavori a contratto ed in economia . . . . .	2,300,000	
	B) Forniture di magazzino . . . . .	500,000	
	C) Espropriazioni . . . . .	100,000	
	D) Trasporti . . . . .	300,000	
	E) Studi, dirigenza e sorveglianza. . . . .	180,000	
	F) Diverse . . . . .	120,000	
		<hr/>	
		<i>Da riportarsi</i> . . . . .	127,600,000 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	127,600,000 »
60	Spese di primo impianto e per aumenti patrimoniali del servizio di navigazione (primo capoverso dell'art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111) . . . . .	300,000 »
61	Spese per la costruzione e l'acquisto del materiale navale (prima parte dell'art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (cap. 36 dell'entrata) . . . . .	13,000,000 »
62	Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione . . . . .	2,100,000 »
	Totale del titolo II . . . . .	143,000,000 »
 <b>TITOLO III.</b>  <b>Magazzini ed officine.</b>  § 1. — <i>Gestione autonoma dei magazzini.</i> (Art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429)		
63	Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (capitoli 41 e 42 dell'entrata):	156,734,000 »
	A) Acquisti diretti . . . . .	115,000,000
	B) Versamenti dalle officine e dai servizi di materie lavorate, esuberanti o fuori d'uso . . . . .	25,700,000
	C) Versamenti delle scorte della trazione . . . . .	4,000,000
	D) Addebiti diversi in conto scorte per spese doganali, trasporti, eccedenze e simili . . . . .	7,000,000
	E) Pagamenti sulle forniture in corso (cap. 42-d dell'entrata) . . . . .	3,000,000
	F) Pagamenti in conto acquisti da regolare (cap. 42-e dell'entrata) . . . . .	2,034,000
64	Rimborso, ai fornitori di ritenute per garanzia (cap. 43 dell'entrata) . . . . .	<i>per memoria</i>
65	Reintegro dei prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 24, ultimo capoverso della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . .	<i>per memoria</i>
	Totale del § 1 . . . . .	156,734,000 »

§ 2. — *Officine.*

66	Spese per lavori delle officine staccate dai depositi (capitolo 45 dell'entrata):	53,750,000 »
	A) Personale in conto spese generali dell'officina . . . . .	4,900,000
	1) Personale di ruolo . . . . .	3,100,000
	2) Competenze accessorie . . . . .	1,000,000
	3) Personale avventizio . . . . .	800,000
		<hr/>
	B) Mano d'opera . . . . .	13,300,000
	1) Personale di ruolo . . . . .	6,800,000
	2) Competenze accessorie . . . . .	4,900,000
	3) Personale avventizio . . . . .	1,600,000
		<hr/>
	C) Forniture di magazzino in conto spese generali dell'officina . . . . .	6,000,000
	D) Forniture di magazzino in conto lavorazioni e confezioni . . . . .	29,050,000
	E) Lavori affidati all'industria privata . . . . .	»
	F) Spese diverse . . . . .	500,000
		<hr/>
67	Scorte fisse per le officine annesse ai depositi e per le squadre di rialzo; materie fornite dai magazzini (cap. 41-e e 46 dell'entrata)	4,000,000 »
68	Spese per lavori delle officine annesse ai depositi e delle squadre di rialzo (cap. 47 dell'entrata):	14,450,000 »
	A) Personale in conto spese generali d'officina . . . . .	1,600,000
	1) Personale di ruolo . . . . .	800,000
	2) Competenze accessorie . . . . .	300,000
	3) Personale avventizio . . . . .	500,000
		<hr/>
	Da riportarsi . . . . .	1,600,000
		<hr/>
	Da riportarsi . . . . .	72,200,000 »

		<i>Riporto</i>	72,200,000 »
		<i>Riporto</i>	1,600,000
Segue 68	B) Mano d'opera . . . . .	5,650,000	
	1) Personale di ruolo . . . . .	2,200,000	
	2) Competenze accessorie . . . . .	1,550,000	
	3) Personale avventizio . . . . .	1,900,000	
	C) Forniture di magazzino in conto spese generali d'officina	2,000,000	
	D) Forniture di magazzino in conto lavorazioni e confezioni	5,000,000	
	E) Spese diverse . . . . .	200,000	
69	Spese per lavori delle officine del mantenimento (cap. 48 dell'entrata):		5,560,000 »
	A) Personale in conto spese generali d'officina . . . . .	75,000	
	1) Personale di ruolo . . . . .	50,000	
	2) Competenze accessorie . . . . .	15,000	
	3) Personale avventizio . . . . .	10,000	
	B) Mano d'opera . . . . .	335,000	
	1) Personale di ruolo . . . . .	180,000	
	2) Competenze accessorie . . . . .	75,000	
	3) Personale avventizio . . . . .	80,000	
	C) Forniture di magazzino in conto spese generali d'officina	100,000	
	D) Forniture di magazzino in conto lavorazioni e confezioni	5,000,000	
	E) Spese diverse . . . . .	50,000	
	Totale del § 2 . . . . .		77,760,000 »
	Totale del titolo III . . . . .		234,494,000 »

## TITOLO IV.

**Gestione del fondo pensioni e sussidi.**

(Legge 9 luglio 1908, n. 418)

70	Pensioni . . . . .	17,000,000 »
71	Sussidi . . . . .	4,000,000 »
72	Concorso nelle spese del servizio sanitario (cap. 14-B dell'entrata) .	150,000 »
73	Versamento alla Cassa Depositi e prestiti dell'avanzo della gestione (art. 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418) . . . . .	21,086,000 »
74	Erogazione dei proventi del fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 54 dell'entrata) . . . . .	5,000 »
	Totale del titolo IV . . . . .	42,241,000 »

## TITOLO V.

**Gestione delle case economiche per ferrovieri.**

(Legge 14 luglio 1907, n. 553)

*Patrimonio.*

75	Spese per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri* (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 55 dell'entrata) .	6,000,000 »
----	--	-------------

*Gestione.*

76	Annualità per quota di ammortamento in 80 anni e interessi dei capitali investiti nella costruzione ed acquisto di case economiche (cap. 28 dell'entrata) . . . . .	<i>per memoria</i>
77	Riparazioni ordinarie . . . . .	<i>per memoria</i>

Da riportarsi . . . . .	6,000,000 »
-------------------------	-------------

	<i>Riporto</i>	6,000,000 »
78	Imposte e sovrimposte . . . . .	<i>per memoria</i>
79	Spese d'amministrazione e custodia . . . . .	<i>per memoria</i>
80	Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile . . . . .	<i>per memoria</i>
81	Riparazioni straordinarie . . . . .	<i>per memoria</i>
82	Premi per la buona conservazione dei fabbricati (art. 50 del regolamento approvato col Regio decreto 10 maggio 1908, n. 233) . . . . .	<i>per memoria</i>
83	Versamento alla Cassa Depositi e prestiti delle somme per la costituzione del fondo di riserva (secondo capoverso dell'articolo 10 del regolamento approvato col Regio decreto 10 maggio 1908, n. 233) . . . . .	<i>per memoria</i>
	A) per temporanee sezioni di imposte e sovrimposte . . . . . »	
	B) eccedenze attive dei bilanci . . . . . »	
	<hr/>	
	Totale del titolo V . . . . .	6,000,000 »
	<hr/>	
TITOLO VI.		
<b>Operazioni per conto di terzi</b>		
<hr/>		
§ 1. — <i>Operazioni attinenti ai trasporti.</i>		
84	Restituzione di depositi a garanzia (cap. 59 dell'entrata):	1,200,000 »
	A) per richiesta di vagoni . . . . . 1,000,000	
	B) per biglietti d'abbonamento . . . . . 200,000	
	<hr/>	
85	Tasse doganali e somme anticipate ai mittenti (cap. 60 dell'entrata) . . . . .	80,000,000 »
86	Pagamento di assegni sulle merci (cap. 61 dell'entrata) . . . . .	180,000,000 »
	<hr/>	
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	261,200,000 »

	<i>Riporto</i>	261,200,000 »
87	Erogazione delle eccedenze di tassazione sui trasporti:	10,000,000 »
	A) per errori rilevati nella revisione (capitolo 62-A dell'entrata) . . . . .	5,000,000
	B) per reclami e per rimborsi, convenzionali (cap. 62 B dell'entrata) . . . . .	5,000,000
88	Reintegro ai prodotti, delle deficienze di tassazione (cap. 63 dell'entrata)	5,000,000 »
89	Erogazione delle tasse di presa e consegna a domicilio (capitolo 64 dell'entrata) . . . . .	1,000,000 »
90	Erogazione dei prodotti dei tronchi in esercizio speciale:	700,000 »
	A) Confine francese-Modane (cap. 65A dell'entrata) . . . . .	600,000
	B) Cerignola Campagna - Cerignola Città (cap. 65-B dell'entrata) . . . . .	100,000
91	Accredito alle Amministrazioni in servizio cumulativo delle somme introitate per loro conto (cap. 66 dell'entrata) . . . . .	50,000,000 »
92	Addebito alle Amministrazioni in servizio cumulativo delle somme da esse introitate per conto delle ferrovie dello Stato (cap. 67 dell'entrata) . . . . .	40,000,000 »
93	Trasporti fatti in conto corrente ad Amministrazioni pubbliche e ditte diverse, in base a speciali convenzioni (cap. 68 dell'entrata):	14,500,000 »
	A) Ministero delle finanze . . . . .	3,500,000
	B) Ministero della guerra . . . . .	1,000,000
	C) Amministrazioni e ditte diverse . . . . .	10,000,000
	Totale del § 1 . . . . .	382,400,000 »
	§ 2. — Operazioni attinenti al personale.	
94	Erogazione delle ritenute per sequestri e cessioni sulle competenze del personale (cap. 69 dell'entrata) . . . . .	4,000,000 »
95	Anticipazioni e addebiti (cap. 70 dell'entrata) . . . . .	3,000,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	7,000,000 »

	<i>Riporto</i> . . . . .	7,000,000 »
96	Forniture in conto massa vestiario e restituzione del fondo individuale (cap. 71 dell'entrata) . . . . .	3,000,000 »
97	Erogazione delle somme versate dalle controparti per competenze di avvocato e procuratore poste a loro carico nei giudizi sostenuti dal servizio legale dell'Amministrazione ferroviaria (articoli 42, 45 e 46 delle norme per riordinamento e funzionamento del Servizio legale approvate con Regio decreto 10 maggio 1908, n. 280) (cap. 72 dell'entrata) . . . . .	<i>per memoria</i>
	Totale del § 2 . . . . .	10,000,000 »
 § 3. — <i>Lavori, forniture e prestazioni</i> <i>per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.</i> 		
98	Ministero dei lavori pubblici — Spese per studi, dirigenza e sorveglianza delle costruzioni (art. 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444) (cap. 73 dell'entrata)	4,000,000 »
99	Ministero dell'interno — Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione dell'interno (cap. 74 dell'entrata):	100,000 »
	A) Riparazioni vetture cellulari . . . . .	100,000
	B) . . . . .	»
	C) . . . . .	»
100	Ministero della guerra — Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione militare (cap. 75 dell'entrata):	300,000 »
	A) Riparazioni attrezzi per trasporti di truppe . . . . .	20,000
	B) Impianti diversi . . . . .	280,000
	C) . . . . .	»
101	Ministero delle poste e dei telegrafi — Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (cap. 76 dell'entrata):	350,000 »
	A) Riparazione vetture postali . . . . .	150,000
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	150,000
	<i>Da riportarsi</i> . . . . .	4,750,000 »

LEGISLATURA XXIII — 1ª SESSIONE 1909 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 LUGLIO 1909

		Riporto . . . . .	4,750,000 »
		Riporto . . . . .	150,000
Segue 101	B) Illuminazione e riscaldamento vetture postali . . . . .	200,000	
	C) . . . . .	»	
102	Spese per lavori eseguiti per conto del Consorzio del porto di Genova (art. 106 del Regolamento approvato con Regio Decreto 25 giugno 1903, n. 261) (cap. 77 dell'entrata) . . . . .		250,000 »
103	Pagamenti fatti per conto delle cessate gestioni (cap. 78 dell'entrata):		<i>per memoria</i>
	A) Comitato di stralcio ex -Alta Italia . . . . .	»	
	B) Rete Mediterranea . . . . .	»	
	C) Rete Adriatica . . . . .	»	
	D) Rete Sicula . . . . .	»	
	E) Ferrovie Meridionali . . . . .	»	
	F) Linea Palermo - Marsala - Trapani . . . . .	»	
101	Lavori e prestazioni per conto di Amministrazioni diverse e per privati (cap. 79 dell'entrata):		<i>per memoria</i>
	A) Municipio di Cerignola - spese straordinarie alla linea Cerignola-Campagna - Cerignola-Città . . . . .	»	
	B) . . . . .	»	
	C) . . . . .	»	
	Totale del § 3 . . . . .		5,000,000 »
	Totale del titolo VI . . . . .		397,400,000 »

## TITOLO VII.

## Partite di giro

105	Versamento delle tasse erariali (cap. 80 dell'entrata):	37,060,000 »
	A) Tassa sui trasporti . . . . .	32,000,000
	B) Tassa sull'assicurazione delle merci . . . . .	60,000
	C) Tassa di bollo . . . . .	5,000,000
106	Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale (capitolo 81 dell'entrata):	9,800,000 »
	A) Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi . . . . .	8,500,000
	B) Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni . . . . .	1,100,000
	C) Marche da bollo per pagamento competenze . . . . .	200,000
107	Versamento alla Cassa Depositi e prestiti delle ritenute speciali al personale per contributo al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi e salari (art. 11 della legge 30 giugno 1903, n. 335) (cap. 82 dell'entrata) . . . . .	250,000 »
108	Versamento dell'imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 83 dell'entrata) . . . . .	40,000 »
109	Versamento all'Erario francese dell'imposta sui trasporti pel tratto Confine francese - Modane (cap. 84 dell'entrata) . . . . .	32,000 »
	Totale del titolo VII . . . . .	47,182,000 »

## RIASSUNTO DELLA SPESA

*Spese d'esercizio e per aumenti patrimoniali.*

## Titolo 1 — Parte ordinaria:

## Sezione I — Spese d'esercizio:

§ 1. — Direzione generale, Servizi centrali I, II, III, IV, V e Ufficio stralcio . . . . .

8,355,000 »

Da riportarsi . . . . .

8,355,000 »

	<i>Riporto</i>	8,355,000 »
§ 2. — Approvvigionamenti e magazzini		6,331,000 »
§ 3. — Servizio del movimento e traffico		118,384,000 »
§ 4. — Servizio commerciale e controllo prodotti		5,934,000 »
§ 5. — Servizio della trazione e del materiale rotabile		153,630,000 »
§ 6. — Servizio del mantenimento e della sorveglianza		58,719,000 »
§ 7. — Navigazione dello stretto di Messina.		730,000 »
§ 8. — Spese generali dell'Amministrazione.		38,253,000 »
§ 9. — Servizi secondari		1,780,000 »
	<b>Totale Sezione I</b>	<b>392,169,000 »</b>
	Sezione II. — Spese complementari	22,350,000 »
	Sezione III. — Spese accessorie:	
	§ 1. — Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria	58,520,000 »
	§ 2. — Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione.	56,850,000 »
	<b>Titolo II. — Parte straordinaria</b>	<b>143,000,000 »</b>
	<b>Totale delle spese ordinarie e straordinarie</b>	<b>672,889,000 »</b>
	<i>Gestioni speciali ed autonome.</i>	
	Titolo III. — Magazzini ed officine:	
	§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini	156,734,000 »
	§ 2. — Officine	77,760,000 »
	Titolo IV. — Gestione del fondo pensione e sussidi	42,241,000 »
	Titolo V. — Gestione delle case economiche per ferrovieri	6,000,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	282,735,000 »

	<i>Riporto</i>	282,735,000 »
Titolo VI — Operazioni per conto di terzi:		
§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti.		382,400,000 »
§ 2. — Operazioni attinenti al personale		10,000,000 »
§ 3. — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati		5,000,000 »
		<hr/>
Totale delle gestioni speciali ed autonome		680,135,000 »
		<hr/>
Titolo VII. — Partite di giro		47,182,000 »
		<hr/>
Totale generale della spesa		1,400,206,000 »
		<hr/>

PRESIDENTE. Pongo ai voti gli articoli coi quali si approvano i diversi stanziamenti dei quali si è data lettura.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910 in conformità della stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

Il prelevamento della maggiore spesa per il personale dell'Amministrazione centrale del Genio civile, di cui all'articolo 2 della legge 8 luglio 1906, n. 304, è stabilito per l'esercizio finanziario 1909-910 nel modo seguente:

Capitolo n. 98 « Assegni mensili al personale straordinario ed avventizio addetto al servizio generale » (Spese fisse). . . . L. 1,300

Capitolo n. 129 « Opere stradali dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297, 30 giugno 1904, n. 293, 21 giugno 1906, n. 238 (articolo 4), 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 1, lettera e) e 5 aprile 1908, n. 126 (articolo 1, lettera b) » (Spesa ripartita) . . . » 200,000

Capitolo n. 141 « Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, dipendenti dalle leggi 30 giugno 1904, n. 293 (articolo 1, lettera k), 21 giugno 1906, n. 238 (articolo 2, lettera a) e 29 dicembre 1907, n. 810 (art. 1, lettera a) » (Spesa ripartita) . . . . » 126,500

Capitolo n. 149 « Somme a disposizione dell'Amministrazione (leggi 22 marzo 1900, n. 195 e 7 luglio 1902, n. 333) Studi di progetti e compimento delle opere di bonificazione in corso di esecuzione autorizzate da leggi anteriori a quella del 18 giugno 1899, n. 236 (Spesa ripartita) . . . » 365,000

Capitolo n. 184 « Opere stradali dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297, 30 giugno 1904, n. 293, 25 giugno 1906, n. 255, e 19 luglio 1907, n. 549 » (Spesa ripartita) . . . » 178,400

Totale delle diminuzioni L. 871,200

(Approvato).

Art. 3.

Il limite d'impegno nell'esercizio 1909-910 per le sovvenzioni per costruzioni ferroviarie di

cui all'art. 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168, agli articoli 1 e 4 della legge 16 giugno 1907, n. 540 e all'art. 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444, è fissato in lire 500,000.

(Approvato).

#### Art. 4.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910, a termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato in appendice alla presente legge.

(Approvato).

#### Art. 5.

Agli effetti dell'articolo 10 della legge 9 luglio 1908, n. 418, concernente provvedimenti per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, il limite massimo dell'annualità per le pensioni da concedersi nell'esercizio 1909-10 in dipendenza dei normali collocamenti a riposo non chiesti dagli agenti, senza che concorra la constatata loro inabilità, è stabilito nella somma di lire 550,000.

(Approvato).

#### Art. 6.

Il Governo del Re è autorizzato ad assumere impegni per opere idrauliche straordinarie di 2<sup>a</sup> categoria per l'ammontare di non oltre 10 milioni in aggiunta alla spesa autorizzata colle leggi 30 giugno 1904, n. 293; 21 giugno 1906, n. 238 e 29 dicembre 1907, n. 810, sul conto degli esercizi successivi a quello 1909-10, e che saranno inclusi in apposita legge di autorizzazione per nuove opere.

(Approvato).

#### Art. 7.

Le quote disponibili sulle somme autorizzate:

a) per sussidi ad opere di difesa degli abitati contro le frane e la corrosione dei fiumi e torrenti e per ripristino delle opere stesse danneggiate dalle alluvioni e dalle piene (leggi 30 giugno 1904, n. 293, art. 1, lett. *h*; 6 giugno 1907, n. 300, art. 1, lett. *f* e 29 dicembre 1907, n. 810, art. 1, lett. *e*);

b) per sussidi alle provincie ed ai comuni per opere di difesa delle strade provinciali e

comunali contro le frane e la corrosione dei fiumi e torrenti (leggi 30 giugno 1904, n. 293, art. 1, lett. *g* e 29 dicembre 1907, n. 810, art. 1, lett. *f*);

c) per sussidi alle provincie, comuni e consorzi per il ripristino delle opere stradali ed idrauliche distrutte o danneggiate dalle frane, alluvioni e piene (leggi 16 luglio 1884, n. 2514, 20 luglio 1890, n. 7018, 30 dicembre 1892, numero 734, 21 gennaio 1897, n. 30, 27 aprile 1899, n. 165, 1° aprile 1900, n. 121, 7 luglio 1901, n. 341, 3 luglio 1902, n. 298, 8 luglio 1903, n. 311, 3 luglio 1904, n. 313 e 29 dicembre 1907, n. 810, art. 1, lett. *g*) sono riunite in un fondo unico dal quale saranno prelevate annualmente le assegnazioni occorrenti per ciascuno dei predetti titoli.

(Approvato).

#### Art. 8.

Il ministro del Tesoro provvederà con suo decreto a modificare lo stato di previsione dell'entrata e quello della spesa del Ministero del Tesoro, per l'esercizio finanziario 1909-10, in relazione colle variazioni introdotte ai capitoli 42, 49 e 51 della parte passiva del bilancio delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio stesso, dopo che questo bilancio sarà stato approvato per legge.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto nella seduta di domani.

**Discussione del disegno di legge: « Modificazioni alla legge 12 luglio 1908 » (N. 116).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni alla legge 12 luglio 1908 ».

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

DI PRAMPERO, *segretario*, legge:

#### Articolo unico.

Ai fini del 4° comma dell'art. 1° della legge 12 luglio 1908, n. 444, sarà provveduto alla costruzione della linea a doppio binario Fossano-Mondovi-Ceva, con le somme stanziata alla lettera *f*) del suddetto articolo e con la ulteriore spesa di lire 20 milioni da stanziarsi nella parte straordinaria del bilancio del Mini-

stero dei lavori pubblici per gli esercizi successivi al 1911-12.

PRESIDENTE. Avverto che vi è anche un controprogetto della minoranza dell'Ufficio centrale di cui do lettura:

Articolo unico.

Ai fini del 4° comma dell'art. 1° della legge 12 luglio 1908, n. 444, sarà provveduto alla costruzione della linea a doppio binario Fossano-Mondovi-Ceva, con la somma di lire 29 milioni da stanziarsi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi successivi al 1911-12.

È aperta la discussione su questo disegno di legge.

BERTETTI, *presidente e relatore della maggioranza dell'Ufficio centrale*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTETTI, *presidente e relatore della maggioranza dell'Ufficio centrale*. Non credo sia necessario che io ripeta quanto ho già scritto nella relazione. Del resto il signor ministro non ha bisogno della mia difesa.

MARIOTTI GIOVANNI, *relatore della minoranza dell'Ufficio centrale*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIOTTI GIOVANNI, *relatore della minoranza dell'Ufficio centrale*. Siccome ritengo che la relazione su questa legge non abbia potuto pervenire in tempo all'on. ministro dei lavori pubblici ed agli on. senatori, non so se convenga discutere oggi il progetto di legge, o se non sia forse meglio rimandarne la discussione a domani.

PRESIDENTE. Domando al signor ministro se gli è pervenuta in tempo la relazione dell'Ufficio centrale e della minoranza di esso e se intende di procedere alla discussione della legge.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Sono agli ordini del Senato, avendo avuto l'onore di leggere in tempo non solo la relazione della maggioranza, ma anche quella della minoranza dell'Ufficio centrale su questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Allora il senatore Giovanni Mariotti ha facoltà di parlare.

MARIOTTI GIOVANNI, *relatore della minoranza dell'Ufficio centrale*. Riassumerò brevemente i motivi per cui la minoranza dell'Uf-

ficio centrale, minoranza molto esigua, ha creduto di non potere approvare, così come fu presentato, il disegno di legge relativo alle modificazioni della legge ferroviaria del 12 luglio 1908; modificazioni che consistono nell'abbandono del tronco ferroviario S. Stefano-Ponti, e nella immediata costruzione della ferrovia Ceva-Mondovi-Fossano, invece del raddoppio di binario da Bra a Ceva.

Quanto alle proposte della Ceva-Mondovi-Fossano siamo stati tutti concordi, perchè la linea è importante per se stessa, perchè può servire a migliorare lievemente il servizio da Torino a Savona, ma soprattutto perchè è avviamento alla costruzione di un'altra grande arteria ferroviaria, la Torino-Mondovi-Ceva-Garressio-Oneglia; quindi noi l'abbiamo ben volentieri approvata, e l'abbiamo trovata preferibile al raddoppiamento di binario dapprima progettato.

Il dissenso venne soltanto quando si trattò della soppressione dell'altra linea brevissima da S. Stefano Belbo a Ponti, o meglio — come dice la legge — ad un punto qualunque della linea di Acqui. Questo tronco non era compreso l'anno scorso nel primitivo disegno di legge, che fu presentata dall'on. ministro dei lavori pubblici alla Camera dei deputati per provvedere alla costruzione delle tre direttissime e di diverse altre linee; ma durante le discussioni preliminari riconobbe lo stesso ministro l'assoluta necessità di provvedere in qualche modo a facilitare lo sfollamento del porto di Savona, porto che aumentava allora, e ancora va di continuo aumentando i suoi traffici; e quindi lo stesso ministro propose alla Commissione della Camera di inscrivere, in aggiunta alle altre ferrovie contemplate nel disegno di legge, questo piccolo tronco.

Le ragioni della nuova proposta le espone egli stesso, l'on. Bertolini; ed io le ho riportate nella mia relazione. « Occorrendo — disse allora l'onorevole ministro — sfollare il porto di Savona, e non potendosi ciò ottenere coi miglioramenti proposti alla linea di Ceva se non fra molti anni, credo necessario di costruire questo breve tronco di soli 14 chilometri, tutto in piano, che costituirebbe una nuova linea di comunicazione tra Savona, Alba, Bra e Torino da un lato, e tra Savona, Asti e Torino dall'altro; linea di poco costo (perchè

importerebbe solo 9 milioni), facile a costruire, e che può essere aperta all'esercizio in breve tempo ».

La Camera ha accettato questo provvedimento, e così fu approvato il disegno di legge.

Venne quindi al Senato; e nell'Ufficio centrale, di cui io ebbi l'onore di essere presidente, sorsero alcuni dubbi su questa ferrovia; e si chiesero schiarimenti al ministro, il quale con la solita cortesia li favorì subito, ampi, precisi e persuasivi; sicchè noi abbiamo creduto nostro dovere inserirli testualmente nella relazione presentata al Senato il 30 giugno dello scorso anno.

Il ministro in conclusione ripeteva al Senato ciò che aveva detto alla Camera, dando però nuovi importanti schiarimenti sul tracciamento della linea; e diceva che, oltre al tracciato stabilito prima per Ponti, si sarebbe forse potuto fare (e sperava si potesse fare senza uscire dalla somma di 9 milioni) un altro brevissimo allacciamento verso Bistagno.

Convien accennare al motivo per cui sorse l'idea di questo secondo allacciamento verso Bistagno, che non contrasta al primo, ma lo completa. La Commissione Adamoli, incaricata di studiare le comunicazioni tra il porto di Genova e tutte le regioni interne, si avvide che tra le ferrovie che partono da Genova, una ve n'era quasi senza sfogo; e che, un po' per la cattiva costruzione, un po' per la mancanza di opportuni allacciamenti con le linee interne, era quasi inutile, e nell'esercizio risultava passiva: la linea cioè Genova-Ovada-Acqui. La Commissione Adamoli osservava che da questa linea si sarebbero potuti trarre molto maggiori vantaggi; e ne suggeriva il modo; e fra i diversi provvedimenti suggeriti vi era pur quello di costruire questo brevissimo allacciamento fra Bistagno e S. Stefano, col quale la linea di Ovada veniva ad avere la sua naturale prosecuzione verso Alba, Bra e Torino; e con questo breve tronco, senza fare alcun'altra ferrovia lunga e costosa, senza fare alcuna diretissima, si veniva a costituire una seconda linea tra Genova e Torino completamente indipendente dall'attuale.

Infatti, mentre questa prosegue per Alessandria e Asti, fino a Torino, la nostra (la chiamo nostra per modo di dire, perchè si tratta di paesi nei quali non sono stato mai), la nostra

andrebbe, invece, ad Ovada, Acqui e Bistagno; e qui troverebbe questo brevissimo tronco di 14 chilometri, e subito dopo la linea che da Santo Stefano Belbo va ad Alba, a Bra e a Torino; linea affatto indipendente dall'altra di Alessandria.

Questa nuova comunicazione avrebbe una grande importanza anche in tempo di pace, per il caso, che spesso si verifica, d'ingombri sulla linea di Alessandria; ma ancora più ne avrebbe in tempo di guerra.

Questa linea, infatti, fu per la prima volta proposta dal senatore Agostino Ricci, uomo dottissimo, che ci lasciò molti preziosi studi sulla difesa nazionale. Egli andò ripetutamente sul posto, anzi vi diresse anche alcune manovre per studiare l'importanza di quei territori in previsione di una possibile guerra; e finì per proporre lui stesso questo tronco così breve, e che dava modo di poter fare con rapide mosse il concentramento di grandi masse di combattenti dall'altipiano del Po e del Tanaro al mare e viceversa.

Secondo lui, in caso di guerra, il breve tronco Santo Stefano-Ponti potrebbe dare un grandissimo giovamento; e cito il parere di questo insigne scrittore di cose militari, senza nulla aggiungervi di mio, perchè di questi studi non me ne intendo: capisco, però, anch'io, che se in una guerra noi avessimo bisogno di far passare una grande quantità di armati e di munizioni a traverso a regioni montuose come quelle di Val di Tanaro, di Val Belbo e di Val Bormida, sarebbe gran vantaggio avere una nuova comunicazione tra le diverse ferrovie ora esistenti, che costituisse una terza strada facile e piana, mentre ora ve ne sono soltanto due, entrambe difficilissime.

Oggi, infatti, fra le due ferrovie che risalgono la valle del Tanaro è quella della Bormida: non vi sono che due comunicazioni; l'una è più in basso della nostra, da Asti per Nizza ad Acqui; l'altra è quella alta da Ceva a S. Giuseppe di Cairo, quella appunto che serve attualmente come via per Savona, sulla quale dovrebbe passare, ma non passa, tutto il traffico che si svolge fra quel porto e Torino. Questa via ha un tratto da Ceva fino a S. Giuseppe di 25 chilometri tutto costituito da salite e discese al 18, al 21, al 23, e, per lunghissimo tratto, al 25 per mille e per di più queste pendenze enormi sono

in alcuni tratti in galleria e in curva, ciò che rende la potenzialità della linea molto scarsa; tanto scarsa che il mio amico senatore Bertetti, nel fare la sua relazione, ha dichiarato che questa linea, che ha una lunghezza reale di soli 144 chilometri, raggiunge, poi, tenuto conto delle salite e delle discese, la lunghezza virtuale di chilometri 456! Per quanto io sia convinto sostenitore dell'altra linea e conosca i difetti grandissimi della ferrovia di Ceva, confesso che far salire da 144 chilometri a 456 la lunghezza virtuale di una linea anche pessima, mi sembra un po' troppo!

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. È questione di forma, semplicemente.

MARIOTTI GIOVANNI... Ad ogni modo questo difetto grandissimo della linea fa sì che essa non possa servire, o possa servire ben poco ai commerci. Quantunque noi carichiamo a Savona molte decine di migliaia di carri, tassandoli come viaggianti per il percorso più breve, ossia per la linea di Ceva, invece quei carri, giunti a S. Giuseppe, abbandonano la linea più breve che sale affannosamente i monti, e prendono la bella linea che discende con mite declivio lungo la Bormida, linea designata magnificamente dalla natura, e seguita da M. Emilio Scauro, quando, duemila anni addietro, vi tracciò la sua celebre via consolare.

Per quella linea i carri provenienti da Savona proseguono fino ad Alessandria, ad Asti ed a Torino, percorrendo 48 chilometri di più; il che non sarebbe gran danno se ad Alessandria non ci fossero ingombri; ma ad Alessandria vengono a concentrarsi altre sei ferrovie e in alcuni momenti, soprattutto durante la vendemmia, c'è un servizio enorme che assolutamente non tollera questa aggiunta del transito dei carboni che non sarebbero destinati a quelle linee. Ed oltre a ciò, nell'inverno, succedono degli ingombri che, come nel 1906-907, cagionano il disservizio in un gruppo di ferrovie che si stende a molti chilometri intorno ad Alessandria, e produce degli inconvenienti gravissimi, che si risentono, poi, in tutto il resto dell'Alta Italia.

Io quindi mi domando: dacchè abbiamo votato l'anno scorso questo piccolo tronco di ferrovia, che costa solo 9 milioni; dacchè per le stesse dichiarazioni fatte dal ministro alla Camera e al Senato, a voce e per iscritto, questo

tronco aveva allora tante buone qualità, perchè le deve aver perdute improvvisamente quest'anno?

E mi domando: se anche le avesse perdute, se davvero questa linea non fosse importantissima dal punto di vista delle grandi comunicazioni nazionali come il ministro disse, e noi credemmo, lo scorso anno; se fosse invece soltanto una linea di interesse locale, dovremmo ora abbandonarla dopo che l'anno scorso la Camera e il Senato l'hanno solennemente votata, dopo che il Re ha sanzionato la legge che ne ordinava la immediata costruzione?

Il distruggere oggi quella legge mi pare un atto così grave, così odioso, mi si permetta di dirlo, verso delle povere popolazioni, che sono tra le più laboriose d'Italia, che proprio non mi ci so rassegnare; specialmente, poi, quando penso che l'anno scorso abbiamo votato, in quella legge, del 12 luglio, un vero *omnibus ferroviario*, che comprendeva grandi linee per tutta Italia. C'erano la direttissima da Roma a Napoli, la direttissima da Genova a Tortona, la direttissima da Firenze a Bologna; c'erano le linee delle Calabrie, quelle di Sicilia, la Sant'Arcangelo Fabriano ed in ultimo, dopo tutte queste linee, del costo complessivo di 506 milioni, per le altre provincie d'Italia, abbiamo aggiunto questo povero tronco di S. Stefano per soli 9 milioni.

Ora io dico: se anche fosse stato un errore quello dell'anno scorso, non sarà forse un errore più grave quello che si vuol commettere oggi, col far comprendere alle nostre popolazioni che le leggi votate in quest'Aula e nella Camera dei deputati, che le leggi sanzionate dal Re, si possono dopo un anno distruggere? — No; le leggi nostre non debbono essere come quelle famose instabili leggi della repubblica di Firenze, che Dante vituperò nella sua fiera invettiva, e che gli arguti toscani ancor oggi dileggiano col vecchio proverbio: *Legge fiorentina fatta, la sera e guasta la mattina!*

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. L'obbiettivo della legge del 1908 nello stanziare 9 milioni per un raccordo fra le linee di S. Giuseppe-Acqui e Bra-Nizza (raccordo di cui era determinato il punto d'arrivo a S. Stefano e non il punto di partenza) era di provvedere

ad un miglioramento delle comunicazioni fra Savona e Torino, in armonia con l'intendimento di provvedere al miglioramento delle comunicazioni fra Milano ed il suo naturale porto di Genova, e al miglioramento delle comunicazioni attraverso l'Appennino da Firenze a Bologna.

Nessuna nuova ferrovia di interesse locale trovò posto nella legge 12 luglio 1908; essa si preoccupò soltanto del mantenimento degli impegni assunti con leggi precedenti per le ferrovie della Basilicata, della Calabria e della Sicilia ed autorizzò la spesa all'uopo necessaria.

Ma di ferrovie di interesse esclusivamente locale, come, date le nuove proposte governative, sarebbe quella di cui adesso s'interessa l'onorevole senatore Mariotti, nella legge del 1908, lo ripeto, nessuna trovò grazia.

Quindi è chiaro che se tale legge avesse avuto da farsi soltanto per la soddisfazione di interessi locali, quella legge non l'avrebbe in alcun modo contemplata.

Ma è anche incerto a beneficio di quali interessi locali la linea sarebbe stata fatta, perchè nella legge era determinato (come dissi) il punto di arrivo a San Stefano Belbo, ma restava a determinarsi se il punto di partenza avesse da essere a Ponti o in un punto inferiore della linea S. Giuseppe-Acqui.

È vero che la spesa era determinata in 9 milioni e ciò pareva assicurare la preferenza al raccordo a Ponti anzichè a Dego o a Merana, ma io aveva pur preso solenne impegno davanti al Senato di far studiare il quesito e di adottare la soluzione che gli studi avrebbero dimostrata più conforme al fine cui si mirava.

Orbene non dobbiamo considerare la cosa in modo così ristretto come vorrebbe l'onor. Mariotti. Dobbiamo invece metterci allo stesso punto di vista a cui ci eravamo messi quando fu fatta la legge del 1908. La preoccupazione allora (come del resto anche oggi) era il miglioramento delle comunicazioni fra Torino e Savona, che si disegnava di ottenere col raddoppiamento del binario della Bra-Ceva ovvero colla costruzione di una linea a semplice binario Fossano-Mondovi-Ceva e col succitato raccordo, che rappresentava semplicemente una linea sussidiaria per merci.

Ora il Governo per eseguire la legge del 1908, da una parte, giusta gl'impegni presi, doveva studiare quale era il tracciato più opportuno del raccordo tra la linea San Giuseppe-Acqui e la Bra-Nizza; d'altra parte, doveva studiare quale delle due soluzioni alternative (ossia il raddoppio di binario della Bra-Ceva o la costruzione della Fossano-Mondovi-Ceva) fosse preferibile. Ma facendosi questo studio era doveroso preoccuparsi anche di un'altra questione; di studiare, cioè, le condizioni create all'esercizio dalla costruzione di una o dell'altra linea.

Infatti sta bene preoccuparsi del costo delle linee, ma è pure essenziale l'esame delle condizioni del loro esercizio, perchè le linee vengono costruite soltanto per essere esercitate. Ora da questi vari studi comparativi risultò evidente la preferibilità della costruzione della Fossano-Mondovi-Ceva al raddoppio del binario sulla Bra-Ceva; basti accennare che la Fossano-Mondovi-Ceva è una linea in condizione altimetriche favorevolissime, cosicchè, quando sia elettrizzato il tratto fra Savona e Ceva, permetterà di fare il percorso fra Torino e Savona in 2 ore e 50 minuti, anzichè in tre ore e dieci come lo si farebbe con l'una o con l'altra delle cosiddette direttissime.

Inoltre quella percorrerà terreni stabili, mentre la Bra-Ceva attraversa terreni instabili ed ha numerosi ponti sul Tanaro esposti ad essere di frequente danneggiati.

Data la preferibilità evidente della Fossano-Mondovi-Ceva sulla Bra-Ceva, apparve anche la convenienza di costruire la prima di esse a doppio anzichè a semplice binario; perchè la potenzialità di una linea a doppio binario è assai superiore a quella di due linee a semplice binario. Ma allora diventa inutile il raccordo delle linee di San Giuseppe-Acqui e della Bra-Ceva. Questo raccordo, si era detto, poteva servire come linea sussidiaria per merci, finchè non fosse fatta la costruzione della Fossano-Mondovi-Ceva, che era rimandata a dopo l'esercizio 1911-912 e preventivata ad un solo binario. Oggi tali condizioni vengono a mutare sostanzialmente, perchè si propone di procedere immediatamente alla costruzione della Fossano-Ceva e di costruirla a doppio binario. Così due delle premesse che avevano indotto alla proposta del raccordo vengono meno.

Dallo studio delle condizioni dell'esercizio è risultato che in confronto della linea per Bra-Ceva, il raccordo se intestato a Ponti avrebbe prodotto (dato un traffico ascendente di tonnellate 500 mila) un risparmio annuo per l'esercizio di 91 mila lire, se intestato a Merana, di 100 mila lire; il risparmio per la linea di Fossano sarebbe di 152,500.

Ma vi è un'altra considerazione da fare. La linea San Giuseppe-Acqui-Alessandria può prestarsi egregiamente come linea sussidiaria per il servizio delle merci. Nel 1906, anno di disservizio, in cui si dovette ricorrere a tutti gli espedienti, si fecero transitare per questa linea ben 187 vagoni al giorno: dagli studi fatti è emerso che si potrebbero far passare ben 270 carri in più di quelli che vi passarono nel 1906, senza dar luogo ad ingombro e ciò anche in grazia dell'ampliamento della stazione di Alessandria, stato decretato per altre ragioni. È pertanto evidente che la linea di Alessandria può sopperire al servizio sussidiario, senza bisogno di ricorrere per questo alla costruzione del noto raccordo.

Il maggior costo dell'avviamento per la linea di Alessandria, in confronto di quello per la Ponti-S. Stefano, sarebbe di solo lire 51,000 all'anno; ora per il risparmio di lire 51,000 all'anno vale la pena di fare una spesa capitale di ben 9,000,000? Per quanto il nostro paese sia rassegnato ad impiegare i capitali in costruzioni di ferrovie verso scarsi interessi, questo sarebbe un impiego assolutamente disastroso. Un grande vantaggio sarà indubbiamente ottenuto grazie alla costruzione della Fossano-Mondovì-Ceva perchè le comunicazioni tra Savona e Torino saranno messe, almeno per un rispettabile numero di anni, in condizioni veramente soddisfacenti. Però ho preso impegno di far procedere fin d'ora ad uno studio comparativo delle tre direttissime, che sono state proposte, affinché quel giorno in cui si manifestino i sintomi di un aumento di traffico superiore a quello oggi preveduto, quel giorno sia pronta la soluzione e sopra di essa l'opinione pubblica del Piemonte possa essere unanime come purtroppo oggi non è.

Concludendo debbo pregare il Senato, in conformità al voto della maggioranza dell'Ufficio centrale, di voler dare integrale approvazione al disegno di legge, non accettando l'e-

mendamento della minoranza, che è rappresentata dal senatore Mariotti.

Io non posso in alcun modo aderire alla teoria che ha messo innanzi il senatore Mariotti e cioè che quando una legge ha, come quella del 1908, fatto una statuizione esclusivamente nell'interesse pubblico, senza alcuna apparenza di vincolo contrattuale verso questa o quella popolazione, lo Stato, ed il Governo per esso, siano vincolati alla sua esecuzione checchè sia. Sarebbe questa una diminuzione di libertà nelle determinazioni prima del Governo e poi del Parlamento, che non si può ammettere in alcun modo.

Io sono dolente di dissentire in questo caso dal senatore Mariotti, che è stato così autorevole e valoroso relatore di altre mie leggi, ma la mia convinzione è così profonda, che non posso non insistere nella raccomandazione vivissima che ho già fatto, che il Senato abbia ad approvare questo disegno di legge così come è stato votato dall'altro ramo del Parlamento. Debbo altresì dichiarare che rispetto alla questione del raccordo, il Governo non può prendere il minimo impegno, non può dare il minimo affidamento, di qualsiasi genere e specie, perchè le leggi in materia di costruzioni ferroviarie, bisogna che siano nette e chiare e non debbono mai rappresentare cambiali ad una scadenza più o meno lunga.

BERTETTI, *presidente e relatore della maggioranza dell'Ufficio centrale.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTETTI, *presidente e relatore della maggioranza dell'Ufficio centrale.* Debbo dire due sole parole; non per spiegare la relazione, nè per ripetere le osservazioni chiare ed efficaci, che, a mio avviso, l'onor. ministro ha opposto all'onor. senatore Mariotti. La proposta del senatore Mariotti per un raccordo ideale, incerto, indeterminato, non poteva sicuramente accettarsi. Noi dell'Ufficio centrale abbiamo approvato, d'accordo anche col senatore Mariotti, il disegno di legge in quanto riguarda lo stanziamento di 29,000,000 per la linea Fossano-Mondovì-Ceva. Dunque noi non possiamo più in questo momento destinare una parte di quei fondi per un raccordo che era, ripeto, ancora ideale, incerto, e che poteva dar luogo a 25 o 28,000,000 di spesa anzichè a 9, a seconda del tracciato che venisse prescelto. Questa la con-

dotta dell'Ufficio centrale. E in ciò io credo che non abbiamo errato.

Ma anche noi abbiamo pensato che se i fondi il ministro del Tesoro o quello dei lavori pubblici potessero lasciarli, sarebbe meglio fare anche questo raccordo previa determinazione del tracciato. In questo modo daremmo anche soddisfazione alle aspettative di quelle popolazioni.

Di ciò l'Ufficio centrale ha dovuto preoccuparsi per un concetto d'indole morale, perchè sebbene non sia il caso di parlare di diritti acquisiti, è certo che in quelle popolazioni la legge del 1908 fece nascere delle speranze e delle aspettative.

Ma abbiamo noi dell'Ufficio centrale la facoltà di dire al ministro che proponga una spesa per questo raccordo mentre crede farne a meno? mentre egli crede che questa spesa non è necessaria, e neppure sembra opportuna?

Se ora non si ritiene opportuna la spesa, ciò non esclude che in avvenire possa ravvisarsi conveniente. È soltanto l'attualità della convenienza che ora manca. Noi non facciamo adesso una legge che escluda che questo raccordo si possa in avvenire eseguire. Anzi i progetti di direttissima fra Torino e Savona sono tre e uno dei tre deve coincidere con questo raccordo. Nel caso che esso venisse adottato ne verrebbe per conseguenza la costruzione del raccordo.

In sostanza, la eventualità della costruzione di questo tronco non è esclusa, ma per ora si tratta soltanto di sapere se questi nove milioni debbono essere adoperati o no per un altro uso.

Non è questione di un tronco d'interesse locale, ma si tratta delle comunicazioni dirette tra Torino e il mare. Vi è un intero programma governativo al riguardo. Anzitutto molte sono le opere contemplate in questo programma per ottenere che si soddisfi questo bisogno più sentito delle accennate comunicazioni dirette. In secondo luogo, dal momento che il ministro ha creduto, valendosi della facoltà datagli dalla legge, di fare una scelta tra un certo raddoppio ed una nuova linea; dal momento che il ministro ottiene così notevoli risultati senza escludere la costruzione eventuale di questo tronco, perchè non dobbiamo aderire alla proposta dell'onor. ministro? In materia ferroviaria non è mai escluso che quello che non si fa oggi possa farsi domani. D'altra parte, dalle dichiarazioni del ministro risulta che si sta

studiando il grande problema delle comunicazioni di Torino col mare, e cioè con Savona. Questo è il problema che bisogna risolvere e la sua soluzione si otterrà certamente in seguito agli studi che furono ordinati. Concludendo, confido che la risoluzione della maggioranza dell'Ufficio centrale sia approvata dal Senato. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. La proposta della minoranza dell'Ufficio centrale sta come emendamento all'articolo del disegno ministeriale, quindi io debbo domandare al senatore Mariotti se mantiene questo suo emendamento.

MARIOTTI GIOVANNI. Lo mantengo.

TARDITI, *dell'Ufficio centrale*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TARDITI, *dell'Ufficio centrale*. Mi permetta il Senato poche parole per chiarire la questione, anche in nome dei colleghi assenti dell'Ufficio centrale. Non entrero nella discussione sulla importanza della linea Fossano-Mondovi-Ceva. Il Senato ne sa abbastanza. Ma è soltanto sulla procedura e sul partito da prendere che io intendo parlare.

L'Ufficio centrale ha studiato attentamente questa questione, e fu concorde, dall'onor. Mariotti al Presidente, nell'ammettere l'utilità di quella linea.

Su di ciò non vi fu dissenso. Il dissenso incominciò allorchè si trattò di utilizzare le somme stanziare per il tronco S. Stefano, e mi permetta il ministro dei lavori pubblici che io lo chiami S. Stefano-Ponti. E fu determinato, oltre che dall'importanza di questo tronco, da una questione d'ordine essenzialmente morale, come ha esposto il senatore Mariotti.

La maggioranza riconobbe l'importanza di tale questione morale, ritenendo che se il Governo non deve tollerare che si pretenda ciò che esso formalmente non ha promesso, d'altra parte non deve mettere le popolazioni nella condizione di poterlo pretendere.

Quindi la maggioranza approvò, ed approva il progetto senza varianti per non comprometterne l'esito, ma determinò di invitare il ministro dei lavori pubblici a pronunziarsi per prendere un impegno, se non assoluto, almeno tale da lasciar sperare che questo tronco, il quale ha ormai creato degli interessi locali, sia rimesso.

Queste sono le considerazioni che ho creduto di dover esporre al Senato.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Sono dolente di non poter aderire all'invito del senatore Tarditi, come non ho potuto aderirvi nel seno dell'Ufficio centrale.

Il Governo intende di aver proposto e fatto votare nell'altro ramo del Parlamento, e si augura possa essere votato anche dal Senato, un disegno di legge il quale abroga puramente e semplicemente lo stanziamento di fondi che era stato fatto pel raccordo a S. Stefano Belbo dalla legge del 1908, e lo abroga a beneficio del conseguimento di quello scopo di interesse generale, per il quale unicamente quello stanziamento di fondi era stato fatto, mentre gli interessi delle popolazioni i cui territori sarebbero stati attraversati dal raccordo non ne sono stati causa determinante né in questo, né nell'altro ramo del Parlamento.

Nessuno alla Camera né al Senato ha invocato la costruzione di questo raccordo per ragione del beneficio che ne avrebbero le popolazioni, il cui territorio ne fosse attraversato, perché simile obiettivo sarebbe esorbitato dall'ambito nel quale intendeva restare il legislatore.

Nel primo articolo della legge del 1908, si provvede ad assicurare le grandi comunicazioni fra Torino e Savona, fra Milano e Genova, e lungo gli Appennini fra Bologna e Firenze, ed a mantenere gl'impegni presi per le ferrovie della Calabria, Basilicata e Sicilia. Di fronte a questi intendimenti chiari e definiti della legge, nessuna soddisfazione di particolari interessi locali fu presa in considerazione dal legislatore.

Noi non manchiamo ad impegni presi, ma provvediamo alla migliore esecuzione della legge, ad un migliore impiego di mezzi per lo scopo che la legge del 1908 si prefiggeva.

MARIOTTI GIOVANNI, *relatore della minoranza dell'Ufficio centrale*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MARIOTTI GIOVANNI, *relatore della minoranza dell'Ufficio centrale*. Dovrò rispondere, sia all'onor. presidente del nostro Ufficio centrale, sia all'onor. ministro; ma rispondo anzi tutto al ministro, e specialmente alle ultime

frasi, colle quali ha affermato così recisamente che non si sia parlato mai nell'altro ramo del Parlamento d'interessi locali.

Il tronco da S. Stefano a Ponti fu raccomandato in Parlamento dall'onor. Calissano, deputato di Alba e di S. Stefano Belbo, e lo raccomandò non soltanto per un allacciamento con Savona, ma anche per interessi locali. « Si tratta », egli diceva, « di congiungere la valle mediana del Belbo con quella mediana della Bormida, cioè la linea Alba-Alessandria con quella Acqui-Savona ed il congiungimento dovrebbe farsi tra S. Stefano Belbo, che sta sulla prima, e la stazione di Ponti e le vicinanze della stazione di Ponti, che sta sulla seconda ».

Queste, che ora ho lette, sono le parole precise dell'onor. Calissano alla Camera dei deputati nella tornata del 13 marzo 1908.

Lo stesso onor. Calissano divenne relatore del disegno di legge per le nuove ferrovie, che fu presentato proprio in quei giorni; e nella sua relazione parla con vivo interessamento della linea di S. Stefano-Ponti, aggiunta su proposta sua, e per sua insistenza, dall'onorevole ministro; e dice che egli credeva che quel tronco « potesse altresì giovare al traffico locale di cospicue zone di territorio non ancora fornite di ferrovia. — Sono infatti », soggiunge l'onor. relatore, « pervenute al Governo ed alla Commissione domande in tal senso di comuni in Val di Belbo e in Valle Bormida ».

Sfido chiunque a dire che non si sia parlato nell'altro ramo del Parlamento d'interessi locali.

Quanto poi a questa grande differenza di tracciamento che l'egregio presidente dell'Ufficio centrale accenna, fra Ponti, Merana, Dego, o altra stazione di Val Bormida cui potrebbe far capo la nuova linea, sarà un espediente di polemica adesso, ma è soltanto un argomento di abile avvocato.

Ed è soltanto un espediente di oggi; perchè quando per la prima volta l'onor. Calissano propose questo tronco lo propose col nome S. Stefano-Ponti o vicinanze di Ponti; e poi quando noi chiedemmo chiarimenti al ministro perchè avevamo dubbi sul tracciato, l'onorevole ministro, con risposta scritta, e riportata testualmente nella relazione dell'onorevole Mezzanotte, dichiarò: « la spesa di 9 milioni per il tronco di allacciamento Ponti-Santo Stefano Belbo fu desunta dalla perizia del progetto Fe-

noglio della direttissima Torino-Cartosio-Savona, opportunamente aumentandone l'importo per tener conto dell'aumento del costo della mano d'opera e dei materiali. La lunghezza approssimativa del tronco si calcola in circa km. 14; il tempo di costruzione può valutarsi in poco più di tre anni dall'incominciamento dei lavori. Dagli studi di esecuzione che si faranno si rileverà se possa assegnarsi al tronco il doppio collegamento: a Ponti verso San Giuseppe e a Bistagno verso Acqui».

Dunque qui, in queste ultime parole, si tratta di un piccolo diversivo, o, dirò meglio, di un breve binario di raccordo per entrare nella vicina stazione di Bistagno e proseguire verso Acqui e Genova senza il regresso che si avrebbe entrando nella stazione di Ponti; ma quanto al punto d'incontro della linea che deve proseguire per Savona da tutti i documenti ufficiali risulta sempre questa parola: *Ponti*.

Nella legge non è indicato in modo preciso il punto d'innesto; ma la legge è spiegata da tutti i precedenti parlamentari ed è spiegato l'intendimento del legislatore dalle parole esatte, chiare e precise, con cui la proposta fu presentata e spiegata ripetutamente, e alla Camera, e al Senato. Credo che per questa parte non vi sia bisogno di dire di più.

Il nostro egregio presidente dice — e lo ringrazio — che io sono stato un abile avvocato della ferrovia S. Stefano-Ponti, ma non sono io l'avvocato buono; l'avvocato buono, anzi ottimo, della S. Stefano-Ponti è l'onorevole ministro dei lavori pubblici il quale venne l'anno scorso a raccomandare vivamente quella linea alla Camera dei deputati con documento scritto e approvato anche dal Presidente del Consiglio, che era presente alla stessa adunanza della Commissione parlamentare nella quale la dichiarazione ministeriale venne consegnata. «Occorrendo tempo — scriveva allora il ministro — sia per gli studi sia per la costruzione del raddoppio o dell'allacciamento Fossano-Ceva, s'impone la necessità di alleggerire intanto e colla maggiore sollecitudine l'attuale linea Torino-Savona. Ciò potrebbe conseguirsi con un brevissimo raccordo delle due linee Bra-S. Giuseppe-Acqui a S. Stefano-Belbo che permetterebbe stabilire due nuove comunicazioni, Savona-S. Giuseppe-Bra-Torino e Savona-S. Giuseppe-Asti-Torino, entrambi migliori dell'attuale.

«In tal guisa le merci provenienti dal porto di Savona che per necessità sono oggi istradate da San Giuseppe per Alessandria, con una maggiore percorrenza di 48 chilometri, verrebbero istradate per l'una o l'altra nuova comunicazione, con un percorso virtualmente minore».

Poi seguita a dire che bastano tre anni a costruirla e che bastano soli 9 milioni.

Io credo che nessuna ferrovia sia stata raccomandata con parole più efficaci e da un ministro più autorevole davanti a un Parlamento; e non mi so persuadere che oggi, a un solo anno di distanza, si venga a dire tutto il contrario. Ciò, se io non erro, equivale a dichiarare il fallimento della Direzione generale delle ferrovie e di tutti gli uffici tecnici del Ministero, perchè le dichiarazioni, fatte ora dall'onorevole ministro, che assolutamente tutti gli studi dell'anno scorso non valgono più nulla, mi par proprio che sieno desolantemente sconcertanti.

L'onorevole ministro dice che passando da Ponti si avrebbe un risparmio di sole 31,000 lire. La spesa, dice l'onorevole ministro, è di nove milioni, quindi queste 31,000 lire costituirebbero un interesse troppo esiguo. Ma se la linea di Ponti servisse solo per le comunicazioni di Savona con Torino lo capirei, ma questa linea abbrevia la distanza di molte città del Piemonte fra di loro e con Torino e con Savona e con Genova. Con la linea Santo Stefano-Belbo-Ponti sono abbreviate le distanze da Genova a gran parte dei circondari di Alba e di Asti; sono abbreviate le distanze da Torino ad Acqui e a tutta la valle della Bormida.

Questa ferrovia inoltre svilupperà in quei paesi, che sono laboriosi e industriosissimi, anche le industrie locali; ed arricchirà la regione e aumenterà i redditi anche di altre linee.

Il generale Ricci che aveva dedicata tutta la vita allo studio dei grandi problemi della difesa nazionale (ed ho sentito dargliene gran lode da tutti gli studiosi di cose militari) dava a quella ferrovia un'importanza grandissima, perchè con soli 14 chilometri metteva in comunicazione diretta la valle del Tanaro con quella della Bormida, proprio nel tratto centrale delle due valli; comunicazione importantissima, specialmente in caso di dislocamento di truppe; perchè bisogna che consideri l'onorevole mini-

stro che fra quelle due valli di tanta importanza in un piano di difesa, non ci sono oggi che due comunicazioni, ed entrambe difficilissime: o passare da Ceva con pendenze del 25 per mille ed all'altezza di 515 metri sul livello del mare, ed a grande distanza verso sud; oppure portarsi a nord e venire da Alba o da Asti a Nizza e ad Acqui, vincendo faticosamente forti pendenze e contropendenze per arrivare alla Galleria di Alice Belcolle sopra una ferrovia che dicono sia la peggiore che si abbia in Italia.

Un movimento di truppe in quelle condizioni sarebbe disastroso, inquantochè non si saprebbe nemmeno come far passare di là le salmerie; quelle salmerie che i Romani chiamavano *impedimenta*, ma che pure sono così necessarie in guerra.

Questo piccolo tronco di soli 14 chilometri, così lodato, così accarezzato lo scorso anno, e che aprirebbe da Alba a Ronfi una terza comunicazione fra il Tanaro e la Bormida, intermedia alle altre due, e più breve, e più piana, e più sicura, adesso me lo veggio condannato, non solo al limbo, ma, direi, all'inferno addirittura, (*Ilarità*), e privato di qualunque assegno, di qualunque speranza d'essere considerato per l'avvenire anche come una ferrovia di modesto interesse locale. Questo povero tronco deve oramai essere messo all'indice come i libri proibiti; non se ne deve parlare mai più.

Io non so comprendere questo cambiamento così rapido, non so se nell'opinione del Governo, o in quella della Direzione generale delle ferrovie; io ritengo che una spesa così lieve, non dovrebbe spaventare lo Stato; non dovrebbe spaventare specialmente se si considera che non sarebbe proprio necessario fare immediatamente la linea Fossano-Mondovì a doppio binario. C'è una proposta di farla ad un binario solo, ma con le opere d'arte per i due binari, il che permetterebbe di collocare il secondo binario a tempo opportuno, quando il movimento lo richiedesse. In questo caso non ci vorrebbero che 23 milioni, è lo stesso ministro che lo dichiara; e da provvedere ora non ci sarebbero che tre milioni soltanto, in aggiunta ai 20 già proposti.

Io dico il vero, piuttosto che le popolazioni del Regno d'Italia si debbano persuadere che un giorno si concede una ferrovia e il giorno dopo

si toglie, mi pare che sarebbe molto meglio spendere tre milioni di più. Sarebbe tanto di guadagnato nella fiducia che le popolazioni debbono avere nelle leggi proposte dal Governo, approvate dal Parlamento, sanzionate dal Re.

GESSI, *dell'Ufficio centrale*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GESSI, *dell'Ufficio centrale*. Avendo avuto l'onore di far parte dell'Ufficio centrale che ha esaminato questa legge, sento il debito di spiegare e di chiarire il mio voto, poichè vi è stata discrepanza fra alcuni dei miei colleghi. Io voterò il progetto di legge tale quale lo ha proposto il ministro, cioè la costruzione della linea Fossano-Mondovì-Ceva, per tutte le ragioni esposte nelle varie relazioni, che adesso sarebbe lungo ed inutile ripetere, e per le ragioni che oggi ha ripetuto con molta chiarezza e con moltissima fermezza l'onor. ministro dei lavori pubblici.

Deploro però che le popolazioni di una parte della provincia di Alessandria abbiano, per la legge dell'anno passato, concepito delle speranze che poi non si sono avverate; e pregherei il Governo e l'onor. ministro, quando un'altra volta verrà dinanzi al Parlamento a proporre ferrovie (e ogni tre o quattro anni abbiamo una infornata di ferrovie) di prendere in considerazione se sia possibile di soddisfare questi desideri più o meno locali.

E perchè queste cose non si ripetano più, io pregherei l'onor. ministro (e questa è una questione di massima) che d'ora innanzi quando presenterà un progetto al Parlamento per costruzioni ferroviarie, lo presenti corredato dei progetti tecnici di dettaglio e delle relative perizie.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io credo che, se l'onorevole Gessi avesse la responsabilità di questo posto, e avesse quindi dovuto, come io feci l'anno scorso, preparare la soluzione di ardui e gravissimi problemi ferroviari che da parecchi anni l'aspettavano, non troverebbe pratico il concetto da lui manifestato, che, cioè, il Governo avesse coi disegni di legge per nuove ferrovie da presentare contemporaneamente i progetti particola-

reggiati. Se io questo avessi dovuto fare per molte delle linee che dovetti proporre all'approvazione del Parlamento, la legge si sarebbe potuta fare soltanto di qui a 4 o 5 anni anziché l'anno scorso.

L'onorevole senatore Mariotti sposta completamente i termini della questione. Qui non si tratta di chiamare il Governo a rispondere del modo con cui ha dato esecuzione ad una legge; all'incontro il Governo è venuto dinanzi al Parlamento a dire che avendo eseguito quegli studi che la stessa legge del 1908 gli imponeva di eseguire, esso è convinto che nell'interesse pubblico, allo scopo di meglio ottenere quel miglioramento delle comunicazioni fra Torino e Savona che era l'unica ragione delle disposizioni approvate con la legge 1908, è d'uopo modificarle.

Quindi la questione si riduce semplicemente a decidere se sia giustificato o meno il mutamento che il Governo propone. Non starò a ripetere le ragioni che ho già esposte, mi limito ad osservare, quanto alla citazione così amorevolmente fatta dal senatore Mariotti (*Si ride*) di frasi di un relatore il quale, per sua buona o mala ventura, era il rappresentante di un collegio che avrebbe potuto essere o non essere attraversato dal famoso raccordo... (*Il senatore Mariotti fa cenni di diniego*). ...mi permetto di osservare che nessuna ragione vi sarebbe di non esser lieti che nell'assicurare soddisfazione agli interessi generali, si soddisfa anche interessi locali; ma questa è una circostanza puramente accessoria. Con la teorica del senatore Mariotti faremmo diventare quello che era semplicemente accidentale ed accessorio, addirittura principale; ed anziché sacrificare tre milioni, onorevole senatore Mariotti, per non far perdere quella tal fede alle popolazioni, io sarei disposto a spenderli perchè non si creasse un precedente che verrebbe a limitare irragionevolmente la libertà del legislatore.

MARIOTTI G., *relatore della minoranza dell'Ufficio centrale*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIOTTI G., *relatore della minoranza dell'Ufficio centrale*. Io mantengo le modificazioni proposte all'articolo e le spiego. Esse consistono solamente nel togliere dall'articolo l'accenno al deppennamento del fondo per la linea Ponti-

Santo Stefano Belbo; e il passaggio di quella somma a favore della linea Fossano-Mondovi-Ceva. Noi applaudiamo alla linea Fossano-Mondovi-Ceva, approviamo che si faccia a due binari, approviamo, in una parola, tutte le proposte del Ministero, meno la soppressione della linea di Santo Stefano-Ponti e dei relativi stanziamenti, scritti in una legge dello Stato, che deve essere rispettata e che noi rispettiamo.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo, come ho dichiarato, è dispiacente di non potere accettare l'emendamento proposto dall'onor. Mariotti, il quale porta al risultato di accrescere la spesa di 9 milioni, poichè, evidentemente, i provvedimenti proposti dal Governo perderebbero sostanzialmente di efficacia se la linea Fossano-Mondovi-Ceva non fosse costruita a doppio binario. Ora la sua costruzione a doppio binario importa la spesa di 29 milioni: sono evidentemente 9 milioni di maggior spesa che bisognerebbe autorizzare in confronto di quella autorizzata con la legge del 1908, poichè la soluzione alternativa di raddoppiare il binario Bra-Ceva o di costruire a semplice binario la Fossano-Mondovi-Ceva, importava 20 milioni ed altri 9 milioni occorrevano per il raccordo.

Ora tengo a dichiarare che nelle presenti condizioni del bilancio e del credito pubblico, di fronte alla necessità di provvedere alla difesa militare del paese, di fronte alla urgenza ancora permanente di soccorrere i paesi danneggiati dal terremoto, non potrei in alcun modo assumere la responsabilità di maggiori spese per comunicazioni ferroviarie, che potranno essere utili, ma che non sono necessarie.

Voci. Ai voti! Ai voti!

PRESIDENTE. Domando se l'emendamento proposto dal senatore Mariotti Giovanni sia appoggiato.

Chi lo appoggia è pregato di alzarsi.

È appoggiato.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo, ripeto, non accetta questo emendamento.

PRESIDENTE. Lo pongo ai voti. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

L'articolo unico del progetto, nel testo proposto dal Governo, sarà poi votato a scrutinio segreto.

#### Risultato di votazione.

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

Approvazione di maggiori assegnazioni in lire 136,940.29 per provvedere al saldo delle spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1907-908:

Senatori votanti . . . . .	109
Favorevoli . . . . .	102
Contrari . . . . .	7

(Il Senato approva).

Spese occorrenti alla sistemazione del fabbricato dell'Istituto di belle arti a Lucca:

Senatori votanti . . . . .	109
Favorevoli . . . . .	103
Contrari . . . . .	6

(Il Senato approva).

Maggiori assegnazioni sul capitolo 97 dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1908-909 per lavori da eseguirsi nella sughereta della foresta demaniale del Goceano:

Senatori votanti . . . . .	109
Favorevoli . . . . .	99
Contrari . . . . .	10

(Il Senato approva).

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

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1909-910 (N. 132);

Modificazioni alla legge 12 luglio 1908, n. 444 (N. 116).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Provvedimenti a favore del Regio ospedale in Costantinopoli (N. 126);

Modificazioni alla tariffa dei dazi doganali (N. 127);

Concessione al Governo del Re di poteri speciali in materia di tariffe doganali (N. 128);

Sulla tassa di bollo da applicarsi ai titoli o valori esteri (N. 121);

Aggiunte alla legge 2 luglio 1893, n. 254, sull'avanzamento nel Regio esercito (N. 129);

Sulle rafferme per i militari del Regio esercito (N. 130);

Organico della Direzione generale dei telefoni (N. 136);

Istituzione di una scuola normale femminile in Reggio Calabria e di una scuola normale maschile in Catanzaro (N. 133);

Miglioramento economico dei professori delle scuole speciali e pratiche di agricoltura (N. 134);

Provvedimenti per le scuole superiori di agricoltura di Milano, Portici e Perugia e per le stazioni agrarie e speciali (N. 135);

Provvedimenti per l'istruzione superiore (N. 131).

La seduta è sciolta (ore 19.15).

Licenziato per la stampa il 20 luglio 1909 (ore 18).

Avv. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.