

CXXX.

## TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1903

## Presidenza del Presidente SARACCO.

**Sommario.** — Risultato di votazione — Presentazione di progetti di legge — Votazione a scrutinio segreto — Nomina di Commissione — Discussione del disegno di legge: « Ripartizione per l'esercizio finanziario 1903-904 di stanziamenti per talune spese pubbliche straordinarie » (N. 252) — Parlano nella discussione generale i senatori Del Zio, e Mezzanotte, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici — La discussione generale è chiusa, e senza discussione si approvano i tre articoli del progetto con le annesse tabelle — Discussione del disegno di legge: « Proroga dei termini assegnati nella legge 14 luglio 1887, n. 4727 (serie 3ª), per la commutazione delle prestazioni fondiari perpetue » (N. 260) — Riferisce sul progetto di legge il senatore Lampertico — Sull'articolo unico del progetto parlano i senatori Pellegrini, Lampertico, relatore, ed il ministro di grazia e giustizia e dei culti — La discussione è chiusa — L'articolo unico del progetto è rinviato allo scrutinio segreto — Presentazione di progetti di legge — Chiusura di votazione — Risultato di votazione — Discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1903-904 » (N. 254) — Parlano nella discussione generale i senatori Parpaglia, Rossi Luigi, Adamoli, Pisa, Balenzano e Pellegrini — Il seguito della discussione è rinviato alla seduta successiva.

La seduta è aperta alle ore 15 e 40.

Sono presenti i ministri di grazia, giustizia e dei culti, dei lavori pubblici, di agricoltura, industria e commercio, e della marina.

Interviene più tardi il ministro del tesoro.

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

#### Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto per la nomina di tre commissari alla Cassa depositi e prestiti.

Senatori votanti . . . . .	82
Maggioranza. . . . .	43

Il senatore Vacchelli ebbe voti. . . . .	67
» Boccardo . . . . .	66
» Mezzanotte. . . . .	63

Altri voti dispersi.

Proclamo quindi a membri della Commissione per la Cassa dei depositi e prestiti i senatori Vacchelli, Boccardo e Mezzanotte.

#### Presentazione di progetti di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro di grazia e giustizia e dei culti.

RONCHETTI, ministro di grazia e giustizia e dei culti. A nome del presidente del Consiglio, ministro dell'interno ho l'onore di presentare al Senato un disegno di legge per « Aumento di L. 200,000 al capitolo 48 (Servizi di pubblica beneficenza,

sussidi) dello stato di previsione della spesa del Ministero dell' interno per l'esercizio finanziario 1903-004 » già approvato dall'altro ramo del Parlamento.

A nome poi del ministro del tesoro ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge: « Assegnamento dell'annua pensione di L. 10,000 a titolo di ricompensa nazionale, alla signora Italia Bidischini, vedova del generale Menotti Garibaldi ed agli orfani superstiti »; e « Provvedimenti per la sistemazione finanziaria dell'Amministrazione provinciale di Napoli ».

Ho pure l'onore di presentare al Senato un progetto di legge che ha per titolo: « Proroga dei termini assegnati nella legge 14 luglio 1887 (serie 3ª) per la commutazione delle prestazioni fondiari perpetue ».

Prego la cortesia del Senato ad accordare la urgenza per la discussione di quest'ultimo progetto di legge e consentire che il Presidente nomini una Commissione speciale perchè riferisca nella seduta odierna.

A nome del mio collega il ministro del tesoro, ho l'onore di presentare al Senato il progetto di legge: « Proroga del corso legale dei biglietti di Banca e delle agevolanze fiscali per la liquidazione delle immobilizzazioni e altre disposizioni sugli Istituti di emissione ».

Prego il Senato di voler dichiarare d'urgenza il presente progetto di legge.

PRESIDENTE. Do atto all'onor. ministro di grazia e giustizia della presentazione di questi cinque disegni di legge.

Il primo intitolato: « Aumento di lire 300,000 al capitolo 48: Servizi di pubblica beneficenza — Sussidi dello stato di previsione della spesa del Ministero dell' interno per l'esercizio finanziario 1903-004 » sarà inviato all'esame della Commissione di finanze.

Il secondo che riguarda l'« Assegnamento dell'annua pensione di lire 10000 a titolo di ricompensa nazionale alla signora Italia Bidischini, vedova del generale Menotti Garibaldi ed agli orfani superstiti », ed il terzo per « Provvedimenti per la sistemazione finanziaria dell'amministrazione provinciale di Napoli », saranno stampati e distribuiti agli Uffici per il loro esame.

Per il quarto progetto di legge: « Proroga dei termini assegnati nella legge 14 luglio 1887

N. 4727 (serie terza) per la commutazione delle prestazioni fondiari perpetue », il signor ministro domanda l'urgenza; di più pregherebbe il Senato a voler dare facoltà al presidente di nominare subito una Commissione che riferisca, possibilmente entro oggi.

Se non si fanno osservazioni la proposta del signor ministro si intende accolta.

Farò conoscere più tardi i nomi dei sigg. senatori componenti la Commissione.

Il ministro ha poi chiesto l'urgenza per il quinto disegno di legge relativo alla proroga del corso legale dei biglietti di banca. Se non si fanno osservazioni, l'urgenza si intende accordata ed il progetto, se il presidente della Commissione di finanze lo consente, trattandosi di argomento che deve essere discusso al più presto possibile, potrebbe essere inviato alla Commissione di finanze.

FINALI, *vicepresidente della Commissione di finanze*. La Commissione di finanze è agli ordini dell'onor. presidente e del Senato.

PRESIDENTE. Se non vi sono quindi opposizioni, questo progetto sarà trasmesso alla Commissione di finanze.

#### Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:

Distacco dal comune di Triora e costituzione in comune autonomo, con sede in Molini di Triora, delle frazioni di Molini, Andagna, Corte, Perallo, Gavano, Aigovo, Agaggio Inferiore, Agaggio Superiore e Glori.

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

TAVERNA, *segretario*, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimarranno aperte.

#### Nomina di Commissione.

PRESIDENTE. In seguito al mandato ricevuto dal Senato, annunzio di aver chiamato a far parte della Commissione per l'esame del disegno di legge, presentato dal guardasigilli, sulle prestazioni fondiari perpetue, i senatori Caselli, Massabò, Borgatta, Lampertico e Arrivabene.

Prego questi signori senatori di riunirsi subito e riferire oggi stesso sul progetto di legge.

**Discussione del disegno di legge: « Ripartizione per l'esercizio finanziario 1903-904 di stanziamenti per talune opere pubbliche straordinarie » (N. 252).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Discussione del disegno di legge: Ripartizione per l'esercizio finanziario 1903-1904 di stanziamento per talune opere pubbliche straordinarie ».

Prego il signor senatore, segretario, Di San Giuseppe di dar lettura del progetto di legge.

DI SAN GIUSEPPE, segretario, legge:

(V Stampato n. 252).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

DEL ZIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DEL ZIO. Il Senato ricorderà che recentemente l'onor. Giolitti, presidente del Consiglio, nelle *Comunicazioni del Governo*, ha riassunto nei seguenti termini il programma del Ministero: (*Tornata del 1° dicembre 1903*). « Il miglioramento delle condizioni delle classi meno agiate dipende soprattutto dall'aumento della prosperità economica del paese poichè la scarsità e l'alto interesse dei capitali, l'agricoltura languente ed arretrata, la mancanza d'industrie e di commerci hanno per indeclinabile conseguenza LA POVERTÀ DEI SALARI ».

E per dare a questo principio un valore di immediata esecuzione a beneficio del paese stabili un cert'ordine nelle urgenze, ordine che fu così delineato.

« Le questioni che più urgentemente incombono sull'economia del nostro paese sono: i trattati del commercio, la diminuzione dell'onere del debito pubblico, l'ordinamento ferroviario e la urgente necessità di rialzare le condizioni economiche delle provincie meridionali. Quest'ultima non è soltanto una necessità politica, ma un dovere nazionale ».

Il paese dunque era ed è assicurato su due cose, sull'importanza del programma e sulle ragioni delle urgenze. Quest'ordine dell'urgenze nella legge speciale che oggi discutiamo merita una certa attenzione, perchè nella serie dei provvedimenti, voglio dire de' *Lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali* (indicati nella tabella A) si trova una esclusione che dovrebbe essere sollecitamente cancellata, e seguita da riparo. E sebbene io

sia stato peritante nel domandare la parola, perchè le mie raccomandazioni si riferiscono precisamente alla regione della quale è figliuolo ed ornamento l'attuale ministro dei lavori pubblici, pur tuttavia la verità è superiore a questa condizione di forme e di riserbi, ed io ho un compito di dovere dicendo quello che or vado a raccomandare al Senato e all'onorevole ministro.

In questo progetto di legge si sono impegnati prima il ministro de' lavori pubblici onor. Balenano e il ministro del tesoro onor. Di Broglio, e poi più recentemente gli attuali ministri Todesco e Luzzatti nella discussione di merito fatta nel 1902 per un ponte sul medio Voltarno fra Amorosi e Castelcampagnano, e per le bonifiche di quella regione. E per vero quando nella tornata del 12 giugno 1902 furono uditi i deputati interessati all'opera, cioè gli onorevoli D'Andrea e Gaetani, che da gran tempo la caldeggiavano, il sottosegretario di Stato marchese Ippolito Niccolini riconobbe la verità delle loro raccomandazioni, ma si trincerò dietro l'obbiezione che una delle provincie interessate, cioè quella di Benevento, non aveva deliberato ancora sul suo contributo e per conseguenza non poteva, per il momento, impegnarsi. Rinnovatasi la discussione alla Camera dei deputati nella tornata del 13 corrente dicembre, l'onorevole ministro dei lavori pubblici dichiarava che egli avrebbe mantenuto gl'impegni assunti dai suoi predecessori, e che egli pure raccomandava la sollecitudine della riunione dei contributi per quella vittoria di risultanze che avrebbe reso sicura l'attuazione del desiderato ponte.

Ora, o signori, quando per un fine ch'è necessario, non vi è concordia nei corpi morali interessati, bisogna salire più in alto, vantaggiarsi dei segni del tempo, e insistere finchè sia o veramente dimostrata l'impotenza di una delle parti, o sfavilli da più profonda scaturigine la comune virtù.

E siccome si tratta di opere straordinarie in 19 provincie del Regno, che sono quelle di Avellino, Belluno, Bologna, Brescia, Campobasso, Catania, Cosenza, Cuneo, Firenze, Forlì, Macerata, Palermo, Perugia, Pesaro, Potenza, Reggio-Calabria, Sassari, Torino, Udine è facile intendere che non tutte sono egualmente sensibili al peso del contributo. E ne sono avvenute esclusioni, come nel caso del ponte in

questione per le provincie di Caserta e Benevento.

Ma poichè nella fine della tabella A, al numero d'ordine 30, vedo iscritta una somma di 350,000 lire per maggiori spese imprevedute, per direzione e sorveglianza di dette opere (senza che sia stata detta una sola parola di maggiore schiarimento, e senza, me lo perdoni l'onor. relatore Mezzanotte, che nessuno abbia rilevato il nesso fra il quarto inciso della tabella B che riafferma la tabella A, e ripartisce gli stanziamenti per l'esercizio finanziario 1903-904) quando io vedo che una tal somma è prevista per le difficoltà dell'esecuzione cui si provvede pure con altri capitoli del bilancio, mi pare strano che una somma così vistosa non possa essere in qualche parte risparmiata, e, se veramente è provata l'impossibilità o estrema difficoltà del contributo per certe provincie, non si possa largheggiare alquanto con esse.

La costruzione di un ponte sul Volturno fra Amorosi e Campagnano rientra in queste vedute, mentre stando al detto di tutti, esso è veramente necessario sotto l'aspetto politico, agronomico, intellettuale e morale.

Ho detto or ora, e lo ripeto: bisogna trarre vantaggi dai segni del tempo. E in proposito basterà dire che uno dei più grandi è stato ultimamente quello della venuta in Italia dell'imperatore di Germania e della sua gita a Monte Cassino. Si sparse allora la voce, ed anzi in alcuni si manifestò potente il desiderio di vedere proseguito il di lui viaggio.

Secondo l'itinerario più noto, l'Imperatore dalle alture di un'abbazia che in altri tempi dominava su 300 castelli e città, poteva col mezzo delle ferrovie discendere a Caserta o a Benevento: Ma se avesse voluto proseguire più in giù, coi veicoli ordinari attratto dalle bellezze del paesaggio e di tradizioni storiche sublimi, si sarebbe trovato nella necessità, arrivando ai luoghi fra Amorosi e Campagnano, di traversare il Volturno salendo sulle zattere.

Non dimentichiamo che in questa regione si svolse parte della lotta fra Mario e Silla, che in essa Cicerone perdè la vita, che in essa splendidissimi ingegni manifestarono le loro più grandi azioni per attuare ideali del progresso nella religione, nell'arte, nella scienza: e bastano i nomi di san Benedetto, di Bruno, di Tausillo.

In occasione di tal viaggio imperiale l'Abbazia credette di far cosa ragionevolissima stampando una reliquia che da sei secoli era stata come sottratta all'attenzione della società civile, cioè lo *Scadenziere di Capitanata*, composto al tempo di Federico II di Svevia, e debbo alla cortesia del senatore Visocchi di averne potuto or ora, nella biblioteca del Senato, leggere la dotta prefazione che lo illustra.

Per tutte queste ragioni e ricordi, è dunque indispensabile che il ministro spieghi più chiaramente il suo concetto sul ponte desiderato pel medio Volturno. O è una vera impotenza economica per parte di uno degli interessati a dare il contributo, e si ripari con gli aiuti straordinari, come si fa per altre opere nella presente legge, oppure è una ritrosia che può rimuoversi, e si vinca colle forze morali di cui dispone sempre un illuminato Governo. Diversamente a che cosa servirebbe proclamare che urge di attrarre i forestieri nella penisola e fare di tutta Italia, come già di Venezia, la calamita dell'Europa?

Notate infine che nella regione di cui parliamo, la storia del mondo ha avuto una straordinaria lezione di morale per tutti i popoli, per tutti i tempi, sul valore delle velocità e dei ritardi, delle accelerazioni e dei differimenti. Tutti sanno che Annibale, espugnata Capua, per essersi troppo fermato, per aver differito di marciare su Roma rovinò la sua nazione. Vorrei quasi implorare la pazienza del Senato in ricordare sull'oggetto un sonetto meraviglioso di Giambattista Vico, che congiunge in modo eterno le tradizioni di Annibale, di Roma e di Agostino di Sagasta:

Il Duce valoroso, astuto e fero,  
Che, di sangue e spavento in Canne armato,  
Differì di portar l'ultimo fato  
Del Roman rotto al vacillante Impero,  
E di Cartago sopra il lido altero  
L'ampia Reggia del mondo avria fondato,  
De la sua patria alfin con ciglio irato  
Vide il cener superbo affitto e nero.  
Altre maggior vittorie il Nume Eterno  
A l'Africa serbò contro di Roma,  
Su le quali non val tempo, nè oblio.  
Questa CREBBE IN IMMENSO; e poi fu doma  
Del mio Agostino dal Saper superno,  
Che vi spiegò l'alma Città di Dio.

Dunque proprio nella regione che vogliamo protetta si rese possibile, per una perdita di tempo, la sconfitta di Annibale, la distruzione di Cartagine, e Roma stessa fondò per sé la reggia del mondo, cioè la reggia del diritto, Roma oggi felicemente capitale della nazione italiana, rinnovellata.

Facciamo dunque di non proclamare delle cose come urgenti, urgentissime, e poi rimandarle alle calende greche con indebiti differimenti. Sono sicuro che l'onorevole ministro accetterà di buon grado le mie sollecitazioni non perchè esse sieno necessarie, al suo patriottismo, riconoscendo che egli ha tale fiamma di amore per le verità ricordate, che non ha bisogno della mia parola, ma certamente riuscirà la sua risposta, se sarà una vera promessa, di grande consolazione agli abitanti delle città più interessate all'opera e di soddisfacimento all'intero Mezzogiorno.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

EDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Il ponte sul Volturno di cui con tanta erudizione ha discusso il senatore Del Zio, fu autorizzato dalla legge 1881 per una spesa di 300 mila lire. Ma secondo un progetto d'arte, compilato nel 1893, progetto soltanto di massima, che non può servire di base ad un appalto, la spesa fu preventivata in lire 550 mila, cioè 250 mila in più di quella autorizzata dalla legge.

L'amministrazione dei lavori pubblici, per quanto riguarda il completamento delle strade, di che ha trattato anche l'onorevole relatore nella sua chiara e perspicua relazione, si è attenuta principalmente a questi criteri: di preferire le opere di maggiore urgenza, e fra queste di preferire quelle per le quali vi era il voto concorde degli enti locali interessati.

Il ponte sul Volturno non ha avuto la fortuna di questa concordia; ora però essa è intervenuta, e non appena si presenterà un disegno di legge per nuove spese riguardanti le strade, assicuro l'onorevole Del Zio che non man-

cherò di comprendervi quell'opera che ha senza dubbio tanta importanza.

DEL ZIO. Mi dichiaro soddisfatto di ciò che ha detto l'onorevole ministro e lo ringrazio dello sue promesse.

MEZZANOTTE, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MEZZANOTTE, *relatore*. Dopo le parole dell'onorevole ministro non avrei altro da aggiungere se non fossi stato chiamato in causa per la questione che riguarda la cifra impostata. Ora essa è proprio nei consueti limiti; e il mio amico senatore Del Zio può vedere che il totale della spesa è di L. 3,560,000; laonde le imposte per L. 357,500, rappresentano il 10 per cento della somma totale. Perciò non ho creduto di muovere osservazione, inquantochè questa cifra impostata è proprio nei limiti consueti.

Sono lieto poi delle dichiarazioni dell'onorevole ministro; così il giusto desiderio del mio amico senatore Del Zio potrà essere pienamente soddisfatto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Si procederà ora alla discussione degli articoli dei quali do lettura.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'art. 1 che approva la tabella A, di cui si è già data lettura.

Rileggo l'articolo.

#### Art. 1.

È diminuita di L. 140,000 la spesa straordinaria di L. 3,700,000 autorizzata dalla legge 25 febbraio 1900, n. 56 (art. 1° comma c) per lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, e la tabella A, annessa alla legge stessa resta sostituita dalla tabella A facente parte della presente legge.

È aumentata di L. 140,000 la spesa straordinaria di L. 1,650,000 autorizzata dall'art. 1 della legge 27 aprile 1899, n. 165, per lavori di riparazione di danni cagionati ad opere dello Stato dalle alluvioni e mareggiate dall'autunno 1898.

## TABELLA A.

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

Num. d'ordine	PROVINCIA	INDICAZIONE DEL LAVORO	Importo
1	Avellino	Consolidamento del burrone detto della Madonna dell' Arco, presso Ariano, lungo la strada nazionale n. 54 . . . . .	400,000
2	Avellino	Rettifica e miglioramento del tratto della strada nazionale n. 54 da Porta Puglie, in Avellino, alla stazione ferroviaria della stessa città . . . . .	164,500
3	Avellino	Sistemazione e consolidamento delle tratte in frana fra i ponticelli n. 55 e 58 e 78 e 79, nel tronco da ponte Nerojella a Sant'Andrea di Conza, della strada nazionale n. 55 . . . . .	51,000
4	Belluno	Ricostruzione del ponte di Oltra sul torrente Cismon, lungo la strada nazionale n. 8 . . . . .	99,340
5	Bologna	Costruzione di un nuovo ponte in sostituzione di quello esistente sul torrente Savena presso S. Ruffilo, lungo la strada nazionale n. 41 . . . . .	122,250
6	Brescia	Rettificazione di un tratto della strada nazionale n. 16, fra la località Croce e il ponte della Porca . . . . .	106,400
7	Brescia	Sistemazione della strada nazionale n. 16 del Caffaro, esternamente all'abitato di Aufo. . . . .	30,800
8	Brescia	Costruzione di un ponte sull'Oglio, in sostituzione dell'attuale detto del Noce, presso Cedegolo, lungo la strada nazionale n. 17. . . . .	160,000
9	Campobasso	Ricostruzione parziale del ponte sul torrente Fiumara con riparazioni accessorie, lungo la strada nazionale n. 51 . . . . .	64,000
10	Campobasso	Consolidamento della frana detta del Sangue, lungo la strada nazionale n. 53	54,000
11	Catania	Rettificazione della traversa interna dell'abitato di Leonforte lungo la strada nazionale n. 70 . . . . .	85,000
12	Cosenza	Sistemazione della strada nazionale n. 57 e del viadotto ivi esistente a passaggio del ponte Virtù presso Castrovillari. . . . .	39,800
13	Cuneo	Ripristino dell'argine ortogonale destro sopra corrente al fiume Stura, nella strada nazionale n. 29. . . . .	42,000
14	Cuneo	Sistemazione del piano viabile della galleria del Colle di Tenda, lungo la strada nazionale n. 30. . . . .	42,500
15	Cuneo	Sistemazione della strada nazionale n. 31, nel tratto fra Gaiola e Maiola. . . . .	187,000
16	Firenze	Rettificazione di un tratto della strada nazionale n. 42, nella località detta Madonna della Tosse . . . . .	75,000
17	Forlì	Rettificazione della strada nazionale n. 45 da Rimini a S. Marino . . . . .	180,000
18	Macerata	Rettificazione della traversa di Tolentino, lungo la strada nazionale n. 46 . . . . .	55,000
19	Palermo	Consolidamento di un tratto in frana in contrada S. Giovannello, nel tronco da Fiumetorto a Caltavuturo della strada nazionale n. 70 . . . . .	77,300
20	Perugia	Rettificazione della salita di Colle S. Lorenzo nella strada nazionale n. 46 . . . . .	120,000
21	Pesaro	Costruzione di un ponte sussidiario all'antico ponte Manlio sul torrente Rosso, nella strada nazionale n. 44 . . . . .	92,000
<i>Da riportarsi . . . . .</i>			2,307,950

## Segue TABELLA A.

Num. d'ordine	PROVINCIA	INDICAZIONE DEL LAVORO	Importo
		<i>Riporto . . .</i>	2,307,950
22	Pesaro	Rettificazione della salita di Monte Martino, fra la chiavica n. 120 ed il muro etrusco n. 1 nella strada nazionale n. 44. . . . .	120,000
23	Potenza	Rettificazione delle rampe di Toppo Laguzzo, nella strada nazionale n. 55 .	60,000
24	Potenza	Consolidamento della frana Fornace, nella strada nazionale n. 56. . . . .	36,500
25	Reggio Calabria	Costruzione di un ponte sul torrente Incudine, lungo la strada nazionale n. 67.	60,000
26	Sassari	Ricostruzione del ponte sul fiume Padrongianus con sistemazione della strada nazionale n. 75 . . . . .	400,000
27	Sassari	Ricostruzione del ponte sul torrente Gallurese lungo la strada nazionale n. 75.	78,000
28	Torino	Rettificazione della strada nazionale n. 25, nel tratto dalla progressiva 361,45 all'abitato di Oulx, con costruzione di un ponte sulla Dora Riparia . .	63,050
29	Udine	Costruzione di una galleria e dei tratti di raccordo al Passo della Morte, nella strada nazionale n. 1 . . . . .	76,800
30	»	Maggiori spese imprevedute, direzione e sorveglianza per i lavori che precedono	357,700
		<b>Totale . . .</b>	<b>3,560,000</b>

(Approvato).

## Art. 2.

Gli stanziamenti da iscriversi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per le seguenti opere già autorizzate, saranno ripartiti, per l'esercizio finanziario 1903-904, in conformità della tabella B annessa alla presente legge:

a) Sistemazione del Tevere:

b) Prosecuzione della via Cavour e sistemazione della piazza Venezia in Roma;

c) Costruzione del nuovo palazzo di Giustizia in Roma;

d) Sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali;

e) Sistemazione dei principali fiumi veneti;

f) Riparazione di danni cagionati alle opere stradali dello Stato dalle alluvioni dell'autunno 1898;

g) Costruzione di nuove opere marittime.

## TABELLA B.

Ripartizione per l'esercizio finanziario 1903-904 di stanziamenti per talune opere pubbliche straordinarie.

INDICAZIONE DELLE OPERE	Somme da iscriversi nel bilancio dell'esercizio finanziario 1903-904
Sistemazione del Tevere (Legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 30 dicembre 1892, n. 734; 7 giugno 1894, n. 221; 14 gennaio 1897, n. 12 e 25 febbraio 1900, n. 56) . . . . .	1,500,000
Prosecuzione della via Cavour e sistemazione della piazza Venezia in Roma (Leggi 20 luglio 1890, n. 6980; 6 agosto 1893, n. 458 e 25 febbraio 1900, n. 56) . . . . .	1,500,000
Costruzione del nuovo palazzo di Giustizia in Roma (Leggi 20 luglio 1893, n. 6980; 28 giugno 1892, n. 299; 6 agosto 1893, n. 458; 14 gennaio 1897, n. 12; 25 febbraio 1900, n. 56; 7 luglio 1901, n. 332 e 7 luglio 1901, n. 333) . . . . .	700,000
Sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali (Legge 25 febbraio 1900, n. 56 e articolo 2 della presente legge) . . . . .	660,000
Riparazioni di danni cagionati alle opere stradali dello Stato dalle alluvioni dell'autunno 1893, (Legge 27 aprile 1899, n. 165, e art. 2 della presente legge) . . . . .	140,000
Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria in conseguenza di piene (Leggi 24 luglio 1887, n. 4805 e 26 giugno 1898 n. 231) . . . . .	1,400,000
Costruzione di nuove opere marittime (Legge 14 luglio 1880, n. 6280) . . . . .	4,600,000
Costruzione di nuove opere marittime (Legge 25 febbraio 1900, n. 56) . . . . .	1,900,000

(Approvato).

## Art. 3.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e in quello dell'en-

trata per l'esercizio finanziario 1903-904 saranno portate le variazioni stabilite dalla tabella C, annessa alla presente legge.

TABELLA C.

Variazioni da introdursi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici  
e in quello dell'entrata per l'esercizio finanziario 1903-904.

I. — *Variazioni allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.*

Numero	CAPITOLI Denominazione	Somme proposte col progetto di bilancio presentato il 29 novembre 1902	Variazioni	Somma risultante pel 1903-904
	<b>TITOLO II. — Spesa straordinaria.</b>			
	<b>CATEGORIA I. — Spese effettive.</b>			
	<b>Opere in Roma (Spese ripartite).</b>			
77	Quota a carico dello Stato nella spesa (pei lavori di sistemazione del Tevere (Legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12 e 25 febbraio 1900, n. 56) . . . . .	4,777,500	— 3,500,000	1,277,500
81	Prosecuzione della via Cavour e sistemazione della piazza Venezia (leggi 20 luglio 1891, n. 6980; 6 agosto 1893, n. 458, e 25 febbraio 1900, n. 56) . . . . .	500,000	+ 1,000,000	1,500,000
82	Costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (leggi 20 luglio 1890, n. 6980; 20 giugno 1892, n. 299; 6 agosto 1893, n. 458; 14 gennaio 1897, n. 12, e 25 febbraio 1900, n. 56) . . . . .	755,000	— 100,000	655,000
			— 2,600,000	
	<b>Strade.</b>			
	<b>Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.</b>			
	(Spesa dipendente dall'articolo 1 lettera c della legge 25 febbraio 1890, n. 56 modificato dall'articolo 2 della presente legge).			
119	Consolidamento del burrone detto Madonna dell'Arco, presso Ariano, lungo la strada nazionale n. 54 (Avellino)	<i>per memoria</i>	+ 51,000	51,000
119 bis	Rettifica e miglioramento del tratto della strada nazionale n. 54, da Porta Puglie, in Avellino, alla stazione ferroviaria della stessa città . . . . .	<i>per memoria</i>	+ 100,000	100,000
121	Costruzione di un nuovo ponte in sostituzione di quello esistente sul torrente Savena, presso San Ruffilo, lungo la strada nazionale n. 41 (Bologna) . . . . .	<i>per memoria</i>	+ 20,000	20,000
122	Rettificazione di un tratto della strada nazionale n. 16 fra la località Croce ed il ponte della Porca (Brescia) . . . . .	<i>per memoria</i>	+ 80,000	80,000
123	Sistemazione della strada nazionale n. 16 del Caffaro esternamente all'abitato di Anfo (Brescia) . . . . .	<i>per memoria</i>	+ 800	800
	<i>Da riportarsi . . . . .</i>		+ 251,800	

LEGISLATURA XXI - 2ª SESSIONE 1902-1903 - DISCUSSIONI - TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1903

CAPITOLI		Somme proposte col progetto di bilancio presentato il 29 novembre 1902	Variazioni	Somma risultante pel 1903-1904
Numero	Denominazione			
	<i>Riporto . . . . .</i>		+ 251,800	
127	Rettificazione della traversa interna dell'abitato di Leonforte lungo la strada nazionale n. 70 (Catania) . . . . .	<i>per memoria</i>	+ 30,000	30,000
129	Sistemazione della strada nazionale n. 31 nel tratto fra Gaiola e Maiola (Cuneo) . . . . .	<i>per memoria</i>	+ 30,000	30,000
130	Rettificazione d'un tratto della strada nazionale n. 42 nella località detta Madonna della Tosse (Firenze) . . . . .	<i>per memoria</i>	+ 60,000	60,000
131	Rettificazione della strada nazionale n. 45 da Rimini a San Marino (Forlì) . . . . .	<i>per memoria</i>	+ 20,000	20,000
132	Rettificazione della traversa di Tolentino, lungo la strada nazionale n. 46 (Macerata) . . . . .	<i>per memoria</i>	+ 15,000	15,000
135	Costruzione di un ponte sussidiario all'antico ponte Manlio sul torrente Boaso nella strada nazionale n. 44 (Pesaro)	<i>per memoria</i>	+ 12,000	12,000
136	Rettificazione della salita di Monte Martino fra la chianca n. 120 ed il muro etrusco n. 1, nella strada nazionale n. 44 (Pesaro) . . . . .	<i>per memoria</i>	+ 90,000	90,000
137	Rettificazione delle rampe di Toppo Laguzzo, nella strada nazionale n. 55 (Potenza) . . . . .	<i>per memoria</i>	+ 5,000	5,000
141	Ricostruzione del ponte sul torrente Gallurese lungo la strada nazionale n. 75 (Sassari) . . . . .	<i>per memoria</i>	+ 22,000	22,000
143	Maggiori spese imprevedute per lavori compresi nella tabella A annessa alla legge 25 febbraio 1900, n. 56 (sostituita dalla tabella A della presente legge) . . . . .	<i>per memoria</i>	+ 70,200	70,200
144	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali	<i>per memoria</i>	+ 38,000	38,000
			+ 644,000	
	<b>Riparazioni straordinarie.</b>			
	<i>Spesa dipendente dalla legge 27 aprile 1899, n. 165, e dell'articolo 2 della presente legge.</i>			
144 bis	Riparazione di danni cagionati alle opere stradali dello Stato dalle alluvioni dell'autunno 1898; spese per lavori, per direzione e sorveglianza . . . . .		+ 140,000	140,000
	<b>Acque.</b>			
197	Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria in conseguenza di piene ( <i>spesa ripartita</i> ). (Leggi 24 luglio 1887, n. 4805 e 26 giugno 1893, n. 231)	1,855,000	- 500,000	1,355,000

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902-903 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1903

CAPITOLI		Somme proposte col progetto di bilancio presentato il 29 novembre 1902	Variazioni	Somma risultante pel 1903-904
Numero	Denominazione			
<b>Porti, spiagge, fari e fanali.</b>				
317	<p><i>Costruzione di nuove opere marittime e lacunali autorizzate colla legge 14 luglio 1889, n. 6280, serie 3ª (Spese ripartite).</i></p> <p>Imprevisti a termini della precitata legge 14 luglio 1889, n. 6280 . . . . .</p> <p><i>Opere dipendenti dalla legge 25 febbraio 1900, n. 56; articol. 1, lettera d, designate nella tabella B; annessa alla legge stessa.</i></p> <p style="text-align: center;">Porti di 1ª categoria.</p>	671,750	- 400,000	271,750
318	<p>Porto di Ancona - Ampliamento delle banchine fra il ponte sporgente dei magazzini generali ed il molo di San Prignano - Prolungamento ed ampliamento del molo della Sanità - Consolidamento delle esistenti banchine . .</p>	<i>per memoria</i>	+ 150,000	150,000
319	<p>Porto di Manfredonia - Costruzione di un primo tratto di scogliera in prolungamento del molo esistente - Costruzione di un secondo tratto di scogliera in direzione da greco a libeccio - Prosecuzione del muraglione esistente fino al faro . . . . .</p>	<i>per memoria</i>	+ 80,000	80,000
320	<p>Porto di Tortoli - Completamento di scogliere di difesa foranea e fanale di segnalamento . . . . .</p>	<i>per memoria</i>	+ 180,000	180,000
321	<p>Porto di Trapani - Costruzione di un molo per la difesa foranea e scavo di roccia per la sistemazione del canale di accesso . . . . .</p>	<i>per memoria</i>	+ 120,000	120,000
Porti di 2ª categoria, 1ª classe.				
322	<p>Porto di Napoli - Costruzione di un antemurale a completamento delle opere foranee e propriamente per difendere il porto dai venti del primo quadrante - Costruzione di due capannoni per il deposito delle merci</p>	100,000	+ 440,000	540,000
Porti di 2ª categoria, 2ª classe, 1ª serie.				
323	<p>Porto di Bari - Ampliamento della calata antistante l'edificio della regia Dogana e Capitaneria di porto - Prolungamento del pennello in scogliera presso la via Pizzoli - Scavo presso il secondo braccio del molo foraneo - Scavo presso il ponte sporgente - Scavo a ridosso della scogliera di via Pizzoli - Scavo delle zone interne del porto . . . . .</p>	105,000	+ 130,000	235,000
Porti di 2ª categoria, 2ª classe, 2ª serie.				
325	<p>Porto di Barletta - Scavo a metri 7 di profondità del bacino interno del porto - Allargamento e sistemazione della banchina dell'antico molo isolato - Allargamento della strada di accesso al porto - Allargamento della banchina del molo di ponente - Costruzione di un ponte sporgente - Lastricamento delle banchine dei predetti due moli, isolato e di ponente - Costruzione della torre e fabbricato per fanalista sulla testata del molo di tramontana - Allargamento della banchina del primo tratto di quest'ultimo molo - Tettoia sulla banchina del molo di ponente per deposito temporaneo delle merci - Impianto dei binari di allacciamento dal porto alla stazione ferroviaria. . . . .</p>	100,000	+ 160,000	260,000
			+ 860,000	

LEGISLATURA XXI -- 2ª SESSIONE 1902-903 -- DISCUSSIONI -- TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1903

CAPITOLI		Somme proposte col progetto di bilancio presentato il 29 novembre 1902	Variazioni	Somma risultante pel 1903-904
Numero	Denominazione			
	<i>Riporto . . .</i>		+ 880,000	
330	Maggiori spese impreviste per le opere comprese nella tabella B unnessa alla legge 25 febbraio 1900, n. 58 .	<i>per memoria</i>	+ 40,000	40,000
331	Opere diverse in altri porti del Regno. . . . .	<i>per memoria</i>	+ 200,000	200,000
			+ 1,100,000	
	CATEGORIA III. — Movimento di capitali.			
	Anticipazioni a Provincie e Comuni.			
380	Anticipazione della quota spettante alla provincia di Roma sulla spesa dei lavori per la sistemazione del Tevere - Legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12 e 25 febbraio 1900, n. 56. (Spesa ripartita)	687,500	- 500,000	187,500

LEGISLATURA XXI - 2ª SESSIONE 1902-903 - DISCUSSIONI - TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1903

Numero	CAPITOLI Denominazione	Somme proposte col progetto di bilancio presentato il 29 novembre 1902	Variazioni	Somma risultante pel 1903-904
<b>RIEPILOGO DELLE VARIAZIONI</b>				
— <b>TITOLO II. — Spesa straordinaria.</b>				
<b>CATEGORIA I. — Spese effettive.</b>				
	Opere in Roma . . . . .		— 2,600,000	
	Strade . . . . .		+ 784,000	
	Acque . . . . .		— 500,000	
	Porti, spiagge, fari e fanali . . . . .		+ 1,100,000	
	Totale della Categoria I.		— 1,218,000	
	CATEGORIA III — Movimento di capitali . . . . .		— 500,000	
	Totale generale . . . . .		— 1,718,000	

II. — *Variazioni allo stato di previsione dell'entrata.*

Numero	CAPITOLI	Somme proposte col progetto di bilancio presentato il 29 novembre 1902	Variazioni	Somma risultante pel 1903-904
	Denominazione			
	TITOLO II. — Entrata straordinaria.			
	CATEGORIA I. — Entrate effettive.			
	RIMBORSI E CONCORSI NELLE SPESE.			
84	Concorso degli enti interessati nelle nuove opere marittime e lacuali approvate colla legge 14 luglio 1889, n. 6280 .	1,003,062	- 63,249	939,813
85	Concorso degli enti interessati nelle opere marittime in dipendenza della legge 25 febbraio 1900, n. 56. . .	115,800	+ 309,000	424,800
			+ 245,751	

(Approvato).

Si procederà poi alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge.

**Discussione del disegno di legge: « Proroga dei termini assegnati nella legge 14 luglio 1887, n. 4727 (Serie 3ª) per la commutazione delle prestazioni fondiarie perpetue » (N. 260).**

**PRESIDENTE.** Annunzio al Senato che la Commissione incaricata di esaminare e riferire sul disegno di legge « Proroga dei termini assegnati dalla legge 14 luglio 1887 sulle commutazioni e prestazioni fondiarie » ha esaurito il suo mandato ed è in grado di riferire subito al Senato. Se il Senato lo consente, do facoltà di parlare al senatore Lampertico, relatore.

**LAMPERTICO, relatore.** Sono un'altra volta onorato dalla benevolenza del presidente, di far parte della Commissione pel disegno di legge

di proroga della legge del 1887 sull'abolizione oppure commutazione delle decime. La Commissione eletta dal presidente non ha e non può avere nessuna libertà, perchè infatti la legge non è stata ancora eseguita come si sperava da principio. Quindi la Commissione conclude con un voto puro e semplice di approvazione del disegno di legge, così come ci è pervenuto dalla Camera dei deputati. Si sa benissimo che davanti alla Camera dei deputati vi è un altro disegno di legge sul quale credo sia stata presentata la relazione, disegno di legge che tende ad introdurre qualche modificazione all'esecuzione della legge del 1887, specialmente per ciò che concerne la procedura. Ora su questo punto per tante ragioni, e anche perchè di questo non deve occuparsi la Commissione del Senato, una volta che davanti al Senato non vi è nessun altro disegno di legge,

ed anche per un'altra ragione più grave e che non può sfuggire all'onorevole guardasigilli, non entreremo nè punto nè poco nel merito delle modificazioni proposte. Quando si tratta di esecuzione della legge del 1887, o diciamo di modificazioni, bisogna procedere con moltissimo riguardo davanti ai tanti accordi che sono seguiti e davanti a tante sentenze che si sono pronunciate. Ora qui non ci spetta di esprimerci su tutto questo. Di questo ne terrà conto il ministro quando dovrà occuparsi dell'altro disegno di legge che sta davanti alla Camera dei deputati. Per parte nostra, quindi, senza pregiudicare nessuna questione esprimo solo il desiderio, che non oso dire speranza, che il ministro di grazia e giustizia arrivi a farla finita con queste leggi di proroga, a costo anche di privarmi così dell'onore di essere un'altra volta relatore. (*Si ride*). Io per parte mia e per parte della Commissione, da cui ebbi il mandato, non posso che proporre al Senato l'approvazione pura e semplice del disegno di legge.

PRESIDENTE. Do lettura del disegno di legge.

#### Articolo unico.

I termini assegnati dalla legge 14 luglio 1887, n. 4727 (serie 3), per la commutazione delle prestazioni perpetue, già prorogati con altra legge 30 giugno 1901, n. 262, fino al 31 dicembre 1903, sono nuovamente prorogati fino al 31 dicembre 1904.

Dichiaro aperta la discussione.

PELLEGRINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PELLEGRINI. Bramerei sapere dall'onorevole guardasigilli se quel desiderio, come ha detto con frase molto temperata l'onorevole relatore, quel desiderio manifestato all'onorevole ministro, di fare in modo che questa possa sul serio essere l'ultima proroga, per quanto il desiderio sia troppo poco, lo accetta.

È certo questo, che noi abbiamo fatto tante leggi di proroga che quasi, quasi sarebbe da augurarsi che la legge del 1887 non fosse stata fatta. Riconosco che è poco plausibile questo sistema, tanto più che si suppone, non dirò che abbia la supposizione alcun fondamento, ma si suppone che le ragioni delle dilazioni non siano

intrinseche alla legge ed alle difficoltà dell'argomento. Alcuni anni fa, in occasione di una di queste proroghe, fu perfino approvato un ordine del giorno nel quale espressamente si indicava che dovesse essere l'ultima. Ora la proroga è per un anno. Confido nella volontà ferma dell'onorevole ministro, conforme al desiderio comune, di farla finita entro questo termine in un modo o nell'altro. Mi auguro che sul serio questa sia l'ultima proroga; lo desidero per la dignità del Parlamento italiano. (*Bene*).

LAMPERTICO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LAMPERTICO, *relatore*. Dalle cose dette dall'egregio senatore Pellegriani io prendo occasione per fare un'altra raccomandazione e preghiera all'onorevole ministro di grazia e giustizia, e cioè che prima di toccare alla legge del 1887 il Parlamento sia informato esattamente di quante sono le questioni che sono già state risolte o per via di convenzione o per sentenza. Io ho fatta molte volte questa preghiera, ma non sono mai riuscito a vederla esaudita.

Ora io pregherei il ministro di grazia e giustizia, che lui solo ne ha il modo, di far sì che quando mai ritorni questo argomento al Parlamento sia instruito, come dicono i legali, di tutti gli elementi di fatto che occorre veramente di sapere. Io, in quella piccola cerchia ove dimoro, veramente non troverei, a dire il vero, che ce ne siano molte delle questioni ancora non risolte; ma conosco altre provincie della mia regione nelle quali, in verità, ce ne sono molte, e specialmente per quello che concerne la procedura, essendo la proprietà tanto divisa, i piccoli possidenti non possono cimentarsi alle spese che sono la conseguenza della legge del 1887.

Ora io non faccio che una preghiera all'onorevole ministro di grazia e giustizia, ed è che quando questo argomento debba di nuovo essere discusso al Senato, almeno abbia il corredo di quella (come dicono gli Inglesi) materia di fatto che occorre di conoscere, per giudicare della necessità della legge e dei limiti in cui la legge deve mantenersi. Spero con ciò nulla aver detto che possa minimamente pregiudicare le eventuali risoluzioni. Qui non si tratta che di una legge di proroga e soltanto come tale io la raccomando ai voti del Senato. (*Approvazioni*).

RONCHETTI, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RONCHETTI, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Io faccio alla mia volta qualche riserva sul progetto di legge relativo alle decime ed alle altre prestazioni perpetue, adottate dalla Commissione della Camera dei deputati, perchè non mi è noto ancora se ed in quali termini sia difforme dal progetto presentato dal mio predecessore che io ho mantenuto.

Mi trovo quindi per questo rispetto e per questa ragione perfettamente all'unisono col l'onor. Lampertico.

Riconosco altresì che è legittimo il desiderio che questa legge abbia il corredo, per quanto è possibile, dei dati di fatto che sono stati ricordati dall'onorevole relatore, perchè è certo che il sapere quali, come, e in qual numero siano state defuite tutte le questioni relative alla commutazione delle prestazioni perpetue, può essere importante per apprezzare e determinare le modalità del progetto sulle commutazioni stesse.

Legittimo è pure il desiderio espresso dal senatore Pellegrini che si voti una buona volta uscendo dal provvisorio, un progetto di commutazione. Sono anzi ben lieto che sia questa per me la prima volta che presento un progetto di proroga, per non sentirmi ferito dalla sua aspra censura...

PELLEGRINI. No, no.

RONCHETTI, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*... Ha ragione e rettifico subito: della sua vivace parola.

Ma è giustizia riconoscere che se vi fu indugio a disciplinare questa materia, la colpa non fu, almeno interamente, dei guardasigilli, ma di quanti intervennero a quest'opera legislativa; delle controversie che sorsero per sé stesse di non facile soluzione e di carattere non costante ed uguale per tutte le regioni del nostro paese.

Ma per parte mia non mancherò di fare quanto è in me, ora specialmente che abbiamo la relazione sui due progetti dal mio predecessore presentati all'approvazione della Camera, perchè la Camera elettiva solleciti la discussione e votazione di quei progetti. Ne prendo impegno e non dispero che presto della legge definitiva di merito possa occuparsene il Senato.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione. E poiché il progetto di legge consta di un solo articolo, sarà poi votato a scrutinio segreto.

#### Presentazione di progetti di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro di agricoltura, industria e commercio per la presentazione di un progetto di legge.

RAVA, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Mi onoro di presentare al Senato il disegno di legge già approvato dalla Camera elettiva per « Modificazioni alla legge 28 luglio 1901, n. 387 (testo unico) sulla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e la vecchiaia degli operai ».

Vi è poi anche una proroga per il termine di iscrizione per gli operai anziani.

Trattandosi di una cosa pietosa e buona, la raccomando vivamente al Senato.

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

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge, già approvato dalla Camera dei deputati, relativo alla « Costruzione del tronco ferroviario di allacciamento delle stazioni di Termini e Trastevere in Roma ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di agricoltura e all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione dei due disegni di legge da loro testè indicati.

Questi due disegni di legge saranno rinviati per l'esame agli Uffici.

#### Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione e prego i signori senatori segretari di procedere allo spoglio della votazione.

(I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti).

#### Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge:

Distacco dal comune di Triora e costituzione in comune autonomo con sede in Molini

di Triora, delle frazioni di Molini, Andagna, Corte, Perallo, Gavano, Aigovo, Agaggio Inferiore, Agaggio Superiore e Glori:

Senatori votanti . . . . .	77
Favorevoli . . . . .	59
Contrari . . . . .	18

Il Senato approva.

**Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1903-904 » (N. 254).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Discussione dello stato di previsione per la spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1903-904 ».

Do lettura del disegno di legge:

(V. Stampato, N. 254).

Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare il senatore Parpaglia.

PARPAGLIA. Il bilancio dei lavori pubblici presenta enormi differenze nel complessivo ammontare della spesa negli ultimi quarant'anni, dal 1862 al 1902.

Nel 1° decennio la media della spesa fu di 121 milioni, nel 2° decennio di 131 milioni e di 214 nel 3° e scende a 94 milioni nell'ultimo con una enorme differenza di 121 milioni.

La spiegazione, esaminando i singoli bilanci, si riscontra nelle somme impiegate per la costruzioni ferroviarie.

Per l'esercizio 1902-903 la somma destinata pel servizio del bilancio era di L. 81,433,038, e pel corrente esercizio la somma fu elevata a 83,243,961,14 con un aumento di 6 milioni e mezzo. Ed è pur necessario tener conto che somme rilevanti destinate per opere pubbliche compite, come le ferrovie, figurano nel bilancio del tesoro.

Come ho detto, la causa principale della diminuzione della spesa si riscontra nella diminuzione delle costruzioni ferroviarie. Ma non di sole ferrovie sente bisogno il paese, altre opere si impongono, altri bisogni non meno importanti ed urgenti devono essere soddisfatti. È necessario completare la viabilità delle strade rotabili, provvedere alle opere di indole idrauliche di diversa natura, regolarizzazioni di fiumi e torrenti, opere portuarie, bonifiche, provvedere

infine a quelle opere indispensabili, per il progresso agrario, industriale ed igienico.

L'acqua deve essere fattore di grandi benefici non causa di disastrosi danni, come purtroppo oggi avviene. Le opere idrauliche si impongono, ed i lamenti, i reclami di questi giorni ne sono la prova.

Noi ci compiacciamo di vedere che la somma stanziata per queste opere sia aumentata e così il ministro possa disporre di mezzi rilevanti accresciuti ancora dei 25 milioni per la legge del 1902. Si dovrebbe adunque credere che nelle diverse parti d'Italia si debba sentire il beneficio per queste opere così necessarie e così importanti.

Ma purtroppo debbo constatare che le opere pubbliche non sono con equanime criterio ripartite nelle diverse parti del Regno.

È doloroso constatare che in Italia si ha una fertilità meravigliosa di legiferare, ma qualche volta le leggi restano senza esecuzione, e ciò avviene più spesso nelle leggi che hanno per oggetto le opere pubbliche. Avviene questo fatto strano. La legge stabilisce la costruzione di una opera pubblica e ne assegna i fondi, parrebbe ovvio credere che la somma indicata nella legge fosse determinata, come risultato di uno studio accurato di massima; ma pur troppo qualche volta manca anche il più modesto studio minimo, e la somma si iscrive a base di calcoli ipotetici, per non dire cervelotici, e conseguenza necessaria è, e deve essere, che la legge si arresta perchè mancano i mezzi.

Si deve avere la coscienza di ciò che si fa, delle somme necessarie per le opere pubbliche indicate dalla legge. Se così non è manca il Governo proponente di serietà ed inconsciamente si rende complice il Parlamento, e per il Paese è una delusione, e se non fosse la parola un po' dura, direi si risolve in una canzonatura.

A dimostrazione di ciò si presenta un esempio tipico che con troppo dolore doveti constatare. Il Governo cedendo ai reclami insistenti alla larga ed imponente agitazione delle popolazioni sarde, che reclamavano provvedimenti per le eccezionali condizioni economiche in cui versava il paese sotto tutti i rapporti volle dare un'arra della sua buona volontà nell'esaudire i giusti reclami colla legge del 2 agosto 1897, che chiamerò legge *omnibus*, ma molto disagiata. Trasando le altre parti della

legge che rimasero lettera morta, per gli ostacoli verificatisi nell'attuarla, e mi fermo alla parte che riflette la « sistemazione idraulica ». Con questa legge si assegnò la somma di 8 milioni per la voluta « sistemazione idraulica »; alla legge è unita una tabella nella quale sono dettagliatamente indicate le opere, e per ogni singola opera è inscritta la somma necessaria per la costruzione.

Ne ricordo una. Per il fiume Tirso, il maggiore dell'isola, si stabilisce la somma di lire 1,900,000, così ripartita: 1,500,000 *correzione* del Tirso; 400,000, lavori forestali; 40,000 bacino d'irrigazione; evidentemente in questa ultima cifra devono mancare almeno due zeri.

Nel giugno 1901, dopo quattro anni dalla pubblicazione della legge che, si diceva nella relazione, aveva carattere d'urgenza. Richiamai l'attenzione del ministro onorevole Lacava su quest'oggetto, lamentando che tuttora la legge fosse senza effetto, ed il fiume continuasse ogni anno nel suo lavoro di devastazione colle inondazioni e straripamenti. Il ministro mi rispose che gli studi per il Tirso erano al termine e si inizierebbero i lavori nella prossima campagna. Io accettai questa dichiarazione col solito ringraziamento, ma questa parola fu accolta con gradimento dagli abitanti di quel Campidano.

Dopo un anno, nel 1902, persistendo nei miei propositi rivolsi eguale domanda all'onorevole Giusso, allora ministro dei lavori pubblici, e con dolorosa sorpresa ebbi ad apprendere che causa per cui non si iniziarono i lavori era, perchè mancavano i mezzi necessari per le opere di sistemazione del Tirso, e soggiungeva esser necessario modificare la legge accrescendo i fondi già concessi, perchè è d'uopo ritenere che l'opera era ripartita, od almeno le somme assegnate, nel lungo periodo di 20 anni, e conchiudeva dicendo, il senatore Parpaglia ha detto nettamente lo stato delle cose, ma la causa è quella che io dico.

È facile capire l'impressione che io e tutti abbiamo avuto da questa dichiarazione.

Dopo quattro mesi si presenta al Parlamento altra legge per modificare quella del 1897. Si aumenta la spesa complessiva ad 11 milioni, però si è allargato l'elenco delle opere idrauliche, specialmente di bonifica, e per il Tirso si ridusse la somma di lire 200,000, che si vede

furono attribuite a regolarizzare il rio di Mozoro, opera inscritta di nuovo.

È cosa singolare, che mentre il ministro dei lavori pubblici nel giugno del 1902 dichiarava che le opere del Tirso non potevano avere esecuzione, per causa principale della insufficienza della somma stanziata, nella legge successiva, si diminuiva ancora questa cifra. A giustificare questo strano e contraddittorio procedimento dello stesso ministro, si dichiarò, che il ministro dei lavori pubblici provvedeva e dovea provvedere per le opere di correzione del fiume e difesa, le opere però che avevano per oggetto la irrigazione o le industrie rientravano nella competenza del ministro di agricoltura e commercio e si dava affidamento di opportuni provvedimenti.

Anzitutto debbo osservare che nei fiumi e torrenti non è possibile fare la separazione e demarcazione di opere dirette alla difesa degli abitati e delle terre, da quelle che hanno indole agraria. Le opere si compenetrano e rimangono imperfette se non procedono parallelamente e contemporaneamente. Per il Tirso si era pensato alla costruzione di grandi bacini montani con sbarramenti in designate adatte località. Questi serbatoi concorrono, anzi sono necessari per frenare l'impeto delle grandi piene, servono di regolatori, e raccolgono le acque per vivificare quei campi nella stagione in cui manca l'acqua. Eliminato questo mezzo si deve ricorrere alla costruzione degli argini, che devono esser molto robusti ed elevati, perchè il fiume si trova, per continui interramenti quasi senza letto. Per cui le opere che si vogliono ritenere d'indole agraria ed industriale, nel caso sono necessarie per regolare il corso delle acque.

E questo era il concetto primario, e con tale intento si fecero gli studi, e diciamo la verità, questa distinzione fu un ripiego per giustificare il grossolano errore della insufficienza di studi e di mezzi. Ma non è giusto, non è onesto che questo errore lo sconti il paese.

Si osservò che gli studi non furono portati a termine perchè manca il personale, ma osservo che una parte della somma assegnata per le opere è destinata per il personale. Così deve provvedere il Ministero per il personale necessario, ed al riguardo esiste un disegno di legge, e dovrei dire che il personale non solo deve esser sufficiente per numero ma più e

sovratutto per qualità, perchè abbiamo scontati duramente gli errori commessi in opere idrauliche.

Mi fu detto che il progetto delle opere per il Tirso è tuttora nel periodo di studio. Povero Tirso da quando sta studiando! Ma vi è di peggio. Mi assicurarono che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha bocciato il Tirso, ossia ha respinto gli studi del Tirso, per modificazioni da farsi. Se ciò fosse vero non saprei quale parola dover adoperare. Vuol dire che nel 1903 ci troveressimo nelle condizioni del 1897; attendo su ciò la parola del ministro. Badi, onorevole ministro, che in quei paesi a causa delle continue piene vi è lo squallore e la miseria, le inondazioni hanno distrutto il lavoro dell'agricoltore colla perdita della sementa, nè, per mancanza di mezzi possono ritentare la coltivazione, che pure è esposta a nuovi pericoli. L'agro del Campidano di Oristano è il più flagellato, ricordo che a causa delle impetuose piene del rio Mogoro in Terralba pericolarono alcune case e dolorosamente si sono lamentate delle vittime.

Ora lo sconforto e dico anche lo sdegno non ha limiti. Urge, assolutamente urge provvedere.

Ebbi anche notizia che per il Tirso si pensa per ora alla difesa della sponda sinistra, forse per utilizzare un'insufficiente argine che vi esiste; a me pare questo un errore, perchè i lavori debbono procedere parallelamente, continuamente, senza interruzione ai due lati, altrimenti le acque con impeto maggiore, con maggiore volume allagheranno il lato destro con danno degli abitati e di quelli ubertosi campi.

Vorrei anche raccomandare l'uso delle cateratte per poter sfruttare le torbide del fiume per fertilizzare la terra, sistema adottato altrove.

L'onor. Tedesco nella Camera dei deputati disse, rispondendo ad un oratore che lo aveva qualificato eminentemente ministro politico, che egli intende fare quella politica parlamentare che è giusta e necessaria; preziosa confessione. Ma io credo che il suo Ministero è proprio eminentemente politico.

Il bilancio dei lavori pubblici è un potente strumento per evitare disordini e guai, che,

nella massima parte, hanno causa nella mancanza di lavoro.

Le opere pubbliche, equamente e razionalmente distribuite nelle diverse parti dello Stato, danno al paese il sentimento di giusto apprezzamento delle sue condizioni e dell'interesse equanime per soddisfarne i bisogni; sono invece causa di perturbazioni se si vedono regioni fortunate nella esecuzione delle opere, ed altre obliate: per far ciò ci vuole proprio politica giusta.

Il ministro dei lavori pubblici colle ferrovie, coi ponti, colle opere fluviali ed idrauliche, quali specialmente ora sono utilizzate per le energie elettriche, ha in mano grandi strumenti della vera politica economica della nazione. Fate dunque, onorevole ministro, questa politica seria e necessaria. Voi che avete fatto tanto studio nel palazzo di S. Silvestro ne avete i mezzi, avete mente elevata, e dovete averne la volontà.

Nelle opere di bonifica figura nel presente bilancio il fiume Temo di Bosa. Qui sento il bisogno di richiamare tutta l'attenzione dell'onorevole ministro.

Conosco le opere progettate e confesso sono quasi insignificanti, e fui sorpreso come, dovendo pensare ad opere di bonifica nel Temo, non si sia studiato il Temo, o meglio, non si abbia avuto pensiero di studiarlo. Questo fiume per un tratto di alcuni chilometri era navigabile, accessibile anche a battelli di non grande tonnellaggio. Ora il letto del fiume si è enormemente sollevato in molti tratti quasi ostruito, appena piccole barche possono passare in alcuni punti; nella massima parte, nelle magre il fondo è a fior d'acqua, e causa del ristagno aumenta quella malsana vegetazione che infetta l'aria; appena cada una pioggia un po' abbondante, il fiume esce dal letto, (se tale può ora dirsi in alcuni punti), inonda quelle belle ed ubertose campagne ed invade l'abitato.

Era perciò ovvio, urgente provvedere ad eliminare queste gravi condizioni di quel fiume, e credo che la spesa non sarebbe grande; con una modesta draga si potrebbe abbassare il letto del fiume o togliere gli interrimenti, e con qualche correzione nel suo percorso eliminarne le cause.

Io non sono tecnico e non mi sento di indicare quali opere siano necessarie. Devo anche

dire che nelle opere del porto si era contemplata un'altra foce per il Temo, e forse pur questa opera sarebbe proficua, ma di questa non si parla per ora. Io perciò raccomando caldamente al ministro perchè faccia studiare le condizioni del Temo e le opere necessarie. E come collegato a queste opere forse prenderò la parola negli articoli per il porto di Bosa.

Onorevole Tedesco, faccio viva preghiera, calda istanza perchè da una volta si esca dal campo delle promesse, degli studi, delle speranze e delle illusioni, e si entri nella buona via dei fatti.

Ella che ha fatto parte sempre dell'amministrazione dei lavori pubblici ha più che altri il criterio di ciò che si deve fare. Si valga dei mezzi che per ora le leggi le consentono, non dimendicando la legge del 1902, che provvidamente accorda l'anticipo di 25 milioni per opere pubbliche. Badi, onorevole ministro, le opere pubbliche sono necessarie nell'isola, e più nel circondario di Oristano ove manca il lavoro e la fame batte tremenda alle porte.

L'onorevole relatore, mio carissimo amico, nella sua breve ma come sempre chiara ed illuminata relazione, tenne speciale parola delle strade ordinarie rotabili, e mi permetto pur io su di ciò di invocare l'attenzione del ministro. Con la legge del 1865 si sono classificate le strade in quattro categorie: nazionali, provinciali, comunali e vicinali. Parlo specialmente di queste due ultime.

Le strade comunali sono a carico dei rispettivi comuni per la costruzione e la manutenzione, le vicinali a carico dei proprietari per i cui fondi servono. Ricordo che per agevolare ai comuni le strade comunali intervenne la legge del 1886 detta delle strade obbligatorie, perchè si imponeva l'obbligo ai Comuni della costruzione col concorso dello Stato.

Non si può e non si deve disconoscere che quella legge portò dei buoni frutti, ma in casi non pochi fu un incubo, fu causa della rovina finanziaria di qualche Comune; si è costruita qualche strada che valeva più del paese. Con quella legge si è pensato e provveduto per la costruzione delle strade, ma non si è pensato alla manutenzione, e meglio si è provveduto lasciandone l'onere ai comuni. Avvenne quello che doveva avvenire. Una grandissima parte dei comuni per difetto di mezzi lasciarono le

strade in abbandono, l'opera mano mano deperendo viene quasi del tutto distrutta, così frustrati tanti sacrifici; si dovrebbe anche tener conto spesso della indolenza delle amministrazioni. Onde non vada perduto un così importante patrimonio e mezzo necessario di viabilità, è necessario escogitare un modo ed un mezzo.

Alcune provincie hanno preso la iniziativa di provvedere alla manutenzione delle strade comunali col proprio bilancio. Ciò è da lodare, ed io dirò meglio da invidiare, perchè dimostra il benessere di quelle fortunate provincie, ma purtroppo il gran numero delle provincie non è in quelle condizioni. Pur qualcosa bisogna fare.

Io credo che la provincia, per legge, dovrebbe assumere questo servizio mediante un contributo per parte dei comuni, come avviene per qualche altro servizio, e questo concorso dovrebbe essere per parte di tutti i comuni in ragione di popolazione, od altro equo criterio. Si potrebbe osservare che alcuni comuni avranno maggior numero o percorrenza di strade ed altri meno, e non sarebbe giusto che chi ne ha meno paghi per chi ne ha di più. Ma a me non fa senso questa osservazione, perchè l'aver una buona rete anche comunale e di interesse generale, e poi vi sono comuni che concorrono per strade provinciali che neppur toccano il loro territorio; così ci sarebbe un compenso un equilibrio nell'utilità della viabilità. Enuncio l'idea, e se merita di essere studiata, l'onore, il ministro, della sua attenzione.

L'ultima categoria di strade è costituita dalle strade vicinali. Sono le più modeste, ma non meno utili, perchè sono direttamente destinate al vero servizio specialmente dell'agricoltura. La legge del 1865 ha per queste strade norme generali, ma mancano precise disposizioni, perchè si possa provvedere alla costruzione e manutenzione delle medesime. Le strade vicinali per la costruzione e manutenzione sono a carico dei proprietari dei fondi ai quali servono, salvo un possibile concorso del comune. Questo è il concetto, ma la legge non dà sufficienti norme e mezzi per la sollecita attuazione. Avviene che i proprietari vogliono sia dovere del comune provvedere a queste strade, perchè vi è un interesse pubblico, e viceversa il comune lo declina perchè deve essere ed è d'interesse dei privati. Intanto avviene che in alcune regioni

d'Italia questa parte di viabilità è in abbandono. Quelle che sono al piano sono convertite in canali di scolo, perchè dai fondi limitrofi si scaricano le acque in quelle strade, le strade poi di collina o di montagna sono quasi intraficabili. Questo è un danno grave, perchè manca la strada per poter condurre perfino gli attrezzi necessari per la coltivazione, ed il trasporto dei prodotti diventa difficile e dispendioso, e ciò deve necessariamente rendere più grave la condizione dell'agricoltore, il quale alle altre spese deve aggiungere le maggiori del difficile trasporto.

So che è allo studio un disegno di legge per modificare la legge del 1865 per le opere pubbliche. Raccomando all'onorevole ministro di richiamare l'attenzione della Commissione su questa materia, che per quanto modesta è pure importante. Con un accurato esame non sarà difficile formulare disposizioni e legislative e regolamentari che valgono a dare il modo di provvedere a ciò, e specialmente per la costituzione dei consorzi, con disposizioni che valgono ad ottenere una vigile sorveglianza ed autorità per poterli costituire e mantenere.

Ricordiamo che il Belgio sapientemente provvede a questa parte della viabilità ed egualmente con sagge legislative disposizioni la Francia. L'esempio altrui ci deve essere di sprone, tanto più necessario per le speciali nostre condizioni di un paese eminentemente agricolo.

Pongo termine a queste mie parole ricordando le opere idrauliche dell'isola, di quelle parti per le quali la fortuna pare più avversa. Ho letto che in altra parte dell'isola si lotta per il fiume Coghinas, e ne hanno ben ragione. È strano il contrasto che si manifesta per quelle opere. L'ufficio del genio che determina in un modo e misura, e poi la Commissione creata dalla legge del 1897 ed il Consiglio Superiore mutano criterio. Quindi nuovi studi, ed intanto tutto è sospeso. Ciò vuol dire che anche di là si aspetta e si teme qualche iattura. È mestieri quindi che una buona volta si ponga termine a questo stato incerto di cose e il ministro con la energia che ha dimostrata dia una norma che possa rispondere agli interessi del paese; e creda pure che quando ciò si faccia, si farà una politica seria e giusta, secondo il suo stesso concetto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Rossi Luigi.

ROSSI LUIGI. Sono note sicuramente all'onorevole ministro, come sono note al Senato, le condizioni tristi in cui si trovano la stazione centrale e gli scali minori della città di Milano. Sono così tristi e insufficienti, che fin dall'8 febbraio 1898 l'allora ministro dei lavori pubblici nominava una Commissione presieduta dal compianto senatore Gadda, coll'incarico di studiare i provvedimenti opportuni per mettere le cose in relazione coi bisogni del traffico.

La Commissione ha fatto i suoi studi, considerando vari progetti, e fin da più di un anno fa, ha anche presentata la sua relazione. Non basta: ancora un'altra Commissione è stata nella primavera di questo anno istituita sotto la presidenza del collega Adamoli, a scopo di studi che hanno stretta attinenza con quelli demandati alla Commissione presieduta dal senatore Gadda, gli studi, cioè, delle ferrovie che fanno capo al porto di Genova e che hanno connessione intima cogli sbocchi alla stazione ferroviaria della città di Milano. Non muovo censure; rilevo che non è stato fatto niente finora, mentre persiste il malanno, mentre mancano i binari, mancano i locali, mancano i presidii, tanto che non soltanto il servizio è al di sotto del movimento che va sempre aumentando, ma è anche compromessa la sicurezza delle persone; siamo al di sotto non soltanto dei bisogni del traffico, ma anche delle esigenze della pubblica sicurezza.

Ond'io, fedele alla mia consegna, raccomando l'argomento alla viva attenzione del ministro. So che è grande il suo zelo, ma il più delle volte costretto a cozzare contro l'insufficienza dei mezzi. So anche però che un grande paese non può lasciare un sì importante servizio in misero stato.

So che il movimento cresce, e ricordo che è prossima l'apertura del valico del Sempione il quale richiederà nuove opere oltre quelle reclamate dallo svolgimento normale del traffico. Non si tratta al postutto di un soddisfacimento di bisogni locali, ma di soddisfare ad un grande bisogno dello Stato, perchè l'onor. ministro comprende come i servizi ferroviari della città di Milano hanno un'importanza che varca le mura della mia città, — voglio dire un'importanza nazionale.

Non aggiungo altro; prego l'onor. Tedesco di riprendere in esame l'argomento gravissimo, degno quant'altro mai dell'attenzione del Governo, e di proporre, come occorrono, pronti ed efficaci rimedi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Adamoli.

ADAMOLI. Io raccolgo volentieri l'allusione fatta dal collega Rossi alla Commissione di cui ho l'onore di essere presidente, perchè così, rispondendo alle sue cortesi domande, ho anche l'occasione di esporre il risultato degli studi che sono stati fatti dalla Commissione stessa, risultati che certo hanno importanza tanto per Genova, quanto per una vasta regione che oltre Genova si estende. Nello stesso tempo sarei lieto che queste mie informazioni fossero abbastanza soddisfacenti, perchè tornerebbero di lode al merito di tutti quei membri della Commissione, eminenti specialisti, che prestano l'opera loro con zelo superiore ad ogni elogio.

La Commissione, che è stata nominata nella primavera scorsa dall'onor. ministro Balenzano, e a cui alluse l'onor. senatore Rossi, ha per tema di riferire sul problema ferroviario che fa capo al porto di Genova, e di formulare tutte quelle proposte che sembreranno utili per agevolare il movimento verso quel porto. Comprende il Senato quanto vasto sia il problema che le fu proposto.

La Commissione ha cominciato i suoi studi da questo punto di vista, di esaminare quali siano le condizioni di tutte le linee le quali fanno attualmente capo al porto di Genova, e di tutte le stazioni le quali hanno col porto di Genova attinenza di traffico, per formarsi un criterio della condizione attuale delle cose.

Essa ha fatto questo studio con zelo straordinario, esaminando linea per linea, stazione per stazione; tanto la linea di Spezia quanto quelle di Savona, di Ovada, di Alessandria, spingendosi fino a Torino. E così la Commissione ha potuto formarsi un criterio esatto delle deficienze esistenti, e studiare quali siano i rimedi, quali i lavori necessari — lavori normali, non dico eccezionali — per portare la potenzialità di queste linee e di queste stazioni a tal punto da poter soddisfare a tutto il commercio e a tutto il traffico che da Genova si estende verso il nord della penisola.

Parallelamente a questo studio, la Commis-

sione ne ha fatto un altro: ha studiato quali sono le condizioni attuali del commercio di Genova, basandosi sui molti elementi che già esistono, cominciando da quelli raccolti dalla Commissione Gadda e venendo innanzi; controllando però tutte le cifre e tutti i dati in maniera di poter formarsi un concetto esatto del traffico attuale del porto di Genova, e dell'aumento probabile che questo traffico avrà negli anni successivi. Così, facendo andare questi studi parallelamente, potrà presentare al ministro una relazione completa, nella quale si dimostri come, eseguendosi i lavori necessari sulle linee ed alle stazioni esistenti, si possa portare la potenzialità di queste al punto  $x$ , a cui d'altra parte sapremo che il commercio di Genova, aumentando gradatamente di anno in anno in una determinata proporzione, potrà arrivare in un determinato numero di anni; alla fine di questo periodo bisognerà provvedere diversamente.

Per ben spiegare il mio ragionamento, mi permetta il Senato di fare delle ipotesi di cifre: le linee esistenti, nelle condizioni attuali, possono sostenere un traffico giornaliero massimo di 1200 o 1300 vagoni partenti da Genova, e questo è ciò che appena basta per ora al commercio di quel porto. Quando si sia provveduto alle deficienze delle linee, questo movimento potrà essere portato, supponiamo, a 2000 vagoni al giorno. D'altra parte la Commissione potrà approssimativamente determinare che, supponiamo, in 10 anni il commercio di Genova raggiungerà appunto il traffico di 2000 vagoni, per conseguenza entro il periodo di 10 anni il commercio di Genova sarà servito sufficientemente. Solo dopo il decimo anno bisognerà che il Governo prepari un nuovo sbocco, perchè oltre quel termine si verificherà il bisogno di un movimento superiore ai 2000 carri.

Questi studi verranno presentati all'onorevole ministro sotto forma di relazione.

La Commissione, durante le sue visite, ha trovato qualche volta la necessità urgente di provvedimenti, e di questi telegrafò al ministro, perchè in taluni casi il commercio non poteva assolutamente andare innanzi, e ne sarebbero derivati inconvenienti gravissimi. E qui debbo render grazie all'onor. ministro Balenzano, il quale ad uno di questi telegrammi fece graziosa accoglienza, attuando subito quello che la Com-

missione proponeva. Altri telegrammi sono stati spediti anche al ministro attuale, il quale, ne sono certo, ne terrà il debito conto.

Altre proposte pure urgenti ha creduto la Commissione di dover fare, e di spedirle immediatamente al ministro senza attendere la relazione finale; proposte che gli saranno spedite fra due o tre giorni, ed avrebbero potuto esserlo prima, ma anche io come il poeta non amo « la fretta che l'onestade ad ogni atto smaga » ed ho voluto far controllare certe cifre.

Se non saranno presi i provvedimenti suggeriti, non so come si farà ad andare avanti negli anni prossimi, e specialmente per il servizio delle stazioni di S. Pier D'Arena, Genova, Pontedecimo, Busalla, Ronco, Torino e Milano. Il ministro è già a cognizione delle proposte che gli verranno presentate, e voglio sperare che le terrà in grande conto.

Le proposte che non sono urgenti verranno presentate entro qualche mese; e speriamo che anche queste vengano prese nella debita considerazione, se si vogliono portare le linee ferroviarie a quel grado di potenzialità di cui ho parlato. Gli altri lavori della Commissione continueranno con alacrità appena siano compiuti questi.

Sono allo studio progetti di varia forma, stati presentati al ministro e dal ministro trasmessi alla Commissione. Tra questi progetti ve ne sono sull'applicazione di funicolari aeree, sull'applicazione della trazione elettrica ed altre consimili. La Commissione sta studiando questi progetti e darà presto il suo parere all'onorevole ministro.

Quanto ai progetti dei nuovi valichi dell'Appennino, si andrà man mano esaminandoli, mentre per essi l'urgenza non è così impellente come quella della sistemazione delle linee in esercizio. Gli studi per un nuovo valico appenninico si sono già iniziati sotto il punto di vista geologico.

Credo di aver risposto in modo esauriente, per quanto si può, alla domanda del senatore Rossi. Sarei quasi invitato a dare qualche esempio particolare su queste proposte che intende di fare la Commissione, esempio che deluciderebbe il mio pensiero, ma temo di importunare il Senato.

Voci: Dica, dica.

Prendiamo, per esempio, i due valichi esistenti: l'antico valico dei Giovi, e quello succursale. Essi hanno avuto un miglioramento sensibilissimo dall'applicazione del ventilatore Saccardo, il quale ha permesso di applicare il sistema di blocco nella grande galleria di Ronco; ed ora tutti i treni si succedono senza interruzione e senza pericolo. Ma nella galleria di Busalla la pendenza, come tutti sanno, è superiore al 30 per mille, ed i treni merci devono essere composti di un piccolo numero di pezzi, dai 15 ai 17.

Quando arrivano i treni a Busalla, si ricompongono, e di tre se ne forma uno solo, perchè più oltre le pendenze sono diminuite.

Nella succursale invece, siccome le pendenze sono minori, i treni si compongono di 25 pezzi: due di questi treni, arrivando a Ronco, sono riuniti per formarne un solo di 50 pezzi, che continua per la via di Novi.

Ma qui c'è un grande inconveniente, al quale si può porre rimedio con un lavoro normale. I binari di smistamento della stazione di Busalla e della stazione di Ronco, non sono abbastanza lunghi per contenere un treno di merci completo di 50 pezzi, e la macchina e qualche altro vagone, sono costretti ad aspettare sopra un binario sussidiario, onde lasciar transitare i treni passeggeri, per poi andare a prendere l'altro tronco di treno e avviarsi verso Novi. Tutti sanno come fra Novi e Ronco il numero dei treni passeggeri sia enorme: treni omnibus, diretti, direttissimi e di lusso. Vedono quanta perdita di tempo la cortezza dei binari apporta per il movimento delle macchine che devono andare ad aspettare che i binari di corsa siano liberi. Ma vi ha di più. Queste manovre con le macchine che ingombrano i binari di corsa riescono pericolosissimi.

Non basta. I binari delle due linee dei Giovi sono due per ciascuna, in tutto quattro; ma oltre il Ronco vengono ridotti a due, quindi vi è uno strozzamento, ed i treni merci devono scivolare fra un treno passeggeri e l'altro.

Dunque, ripeto, gran perdita di tempo, perchè non ci sono altri binari su cui possano correre i treni merci, nè vi sono poi stazioni intermedie che contengano binari di sosta abbastanza lunghi per ricoverarli.

Il rimedio radicale sarebbe il raddoppiamento del piano stradale fra Ronco e Novi, ma ciò

sarebbe come costruire una nuova succursale, tanto grande sarebbe la spesa, perchè esistono su quel tronco gallerie, ponti, e manofatti di grande importanza.

Ma c'è un rimedio meno radicale. Si trovano, a opportuni intervalli, dei terreni adatti nei quali si possano stabilire dei binari di sosta abbastanza lunghi per contenere un treno merci. Gli ingegneri, tanto dei circoli governativi, che della Società ferroviaria, hanno dimostrato come si potrebbero, con poca spesa, costruire 3 o 4 di cotali binari di sosta, e di tal guisa il traffico fra Ronco e Novi verrebbe di molto facilitato, e quindi lo sfollamento del porto di Genova. Questo esempio basti per dare un'idea di quanto si propone relativamente alle linee.

Se il Senato non è stanco di siffatte questioni tecniche...

Voci. No, no, continui!

ADAMOLI... parlerò ora delle stazioni. E mi permettano anzi tutto di esprimere un sentimento che mi sgorga spontaneo dall'animo. È l'impressione di meraviglia, di piacevole meraviglia, ripensando a quegli impiegati delle stazioni in Italia che sono veramente straordinari. Con mezzi sovventissimo insufficienti affatto, essi con uno zelo, una intelligenza superiore ad ogni elogio, si sobbarcano ad ogni fatica, ad ogni disagio, per disimpegnare il servizio inappuntabilmente. Dal capo all'ultimo manovale si trovano esempi, nei quali il concetto del dovere è spinto fino al limite della più santa abnegazione. Essi giustificano la sentenza di quel funzionario estero, direttore di una ferrovia francese, credo, il quale, visitando i nostri porti, le nostre stazioni e le nostre ferrovie, stupito esclamò: « Vous faites des miracles dans la misère ». E difatti è così: il nostro ministro dei lavori pubblici sa che dico una cosa ben conosciuta.

Ed ora ritorno al mio tema.

Le stazioni che hanno rapporto con Genova, quasi tutte hanno verso quel porto un movimento di carri, che rimane costante durante l'anno. Per esempio Milano riceve giornalmente 600 carri carichi, e 600 carri vuoti giornalmente rimanda a Genova.

Se non può mandare questi 600 carri vuoti a Genova, il porto ne risente deficienza. Ora questa mancanza succede sovente, perchè la costituzione delle stazioni è tale che non vi si possono eseguire le manovre necessarie.

Torino deve mandare e deve ricever 120 carri in media al giorno. Se questa stazione non mantiene il suo impegno di mandare 120 carri, ecco che a Genova si ripercuote il ritardo.

Così si comprende quale sia la necessità di porre tutte queste stazioni in condizione di poter soddisfare al bisogno del traffico. In tutte le stazioni abbiamo verificato che la rete dei binari è insufficiente, e il movimento dei carri merci si fa con difficoltà, cui deve supplire l'intelligenza, lo zelo e l'attività degli impiegati. Per esempio a Torino i 120 carri, qualche volta, non si possono mandare perchè c'è troppa affluenza di arrivi e non si può fare manovre. Se si allargasse la stazione di smistamento; se si desse alla stazione di smistamento lo sviluppo necessario, normale, perchè anche i terreni sono già di proprietà del Governo, se non sbaglio; se si facesse un allacciamento, quello del Vallino, fra la stazione predetta e le linee di Milano e di Modane, ecco che sarebbero assicurati l'elasticità necessaria di manovra, ed il rinvio dei 120 carri vuoti a Genova.

Ciò che si dice per Torino si può ripetere per tutte le altre stazioni che hanno rapporti di traffico col porto di Genova. Quindi si capisce come, dal complesso dei provvedimenti che la Commissione suggerirà, ne possa emergere l'accrescimento generale di potenzialità della rete da noi enunciata. La conclusione a quanto finora ho detto, il Senato la può facilmente indovinare. Essa è una calda, viva preghiera all'onor. ministro perchè voglia far sue le proposte che gli verranno presentate dalla Commissione. E che pari alla sua insuperabile competenza riescano la sua buona volontà e il suo potere. (*Bene*).

PISA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PISA. Questo argomento doveva necessariamente essere trattato in Senato, poichè le due questioni delle stazioni di Milano e di Genova costituiscono il perno - (non azzardo la parola) - dell'esercizio ferroviario d'Italia; e credo che il Senato avrà udito col massimo interesse tutto quello che ha comunicato il collega Adamoli riguardo agli studi così coscienziosi che va compiendo la Commissione incaricata di concretare il miglioramento necessario per gli accessi al porto di Genova. Se non che, la questione del porto di Genova, come è apparso già

dalla parola del preopinante, si collega necessariamente a quella della stazione di Milano, ed è giunto a mia cognizione che sono corse già delle trattative tra il Ministero e la Commissione incaricata degli studi dell'indispensabile miglioramento della stazione di Milano, pratiche che avevano condotto quasi ad un risultato positivo quando si ebbe il recente cambiamento di Ministero.

Il predecessore dell'onorevole ministro dei lavori pubblici attuale, secondo quanto mi consterebbe, era sul punto di firmare, a nome del Governo, una convenzione speciale che metteva finalmente fine ad uno stato di cose intollerabile per il commercio nazionale, inquantochè impegnava l'azione del Governo di fianco a quella dei grandi corpi milanesi, o per meglio dire lombardi, in modo da rendere possibile l'effettuazione di questo desiderato della città di Milano e di questo bisogno delle ferrovie nazionali. Io desidererei di chiedere all'onorevole ministro dei lavori pubblici se intende di proseguire queste pratiche e di condurle ad una conclusione alla quale dovrebbero essere ormai mature. Si è studiato da tre o quattro eminenti Commissioni la questione della stazione di Milano collegata con quella della stazione di Genova. Oggi sono vicini, come già dissero i preopinanti, dei nuovi grandi eventi ferroviari, che renderanno ancora più delicato il difficile problema. Mi pare che non sia eccessivo il desiderio di oggi, di vedere, finalmente, approdare a conclusione delle trattative che conducano ad una sistemazione pratica della stazione di Milano, necessaria anche per a sistemazione del porto di Genova.

BALENZANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BALENZANO. Le parole dell'onorevole Rossi mi obbligano ad una dichiarazione. Indubitamente, il più delle volte è da deplorare un po' di lentezza nell'opera e nell'organismo del Governo nell'esecuzione dei pubblici lavori; ma spesso lo indugio deriva anche dagli enti locali.

L'onorevole Rossi ha ricordato la Commissione presieduta dal Gadda, ma, forse, per delicatezza, non ha parlato dell'opera da lui prestata per avere egli, sul mio invito, proseguito e completato l'opera dell'onorevole Gadda. Il progetto dell'onorevole Rossi era però radicale, come sono i pensieri dell'onor. Rossi (*Ilarità*),

in modo che si fondava sullo spostamento dell'attuale stazione. A tale proposta si oppose alcuno degli enti locali, e furonvi reclami di cittadini, e l'Ispettorato ferroviario presentò alcune obiezioni tecniche, oltre al rilievo della ingente spesa occorrente.

Il Ministero dei lavori pubblici invitò gli enti locali a stabilire d'accordo una proposta.

Ed allora Consiglio comunale, Camera di commercio e provincia si concordarono su di una proposta più modesta. Però noti il Senato che con tutto che fosse più modesta, la spesa è di 50 milioni; ma è una spesa benedetta imperocchè dalla sistemazione della stazione di Milano, oltre che dagli studi della Commissione presieduta dal senatore Adamoli, dipende la risoluzione del problema del traffico del porto di Genova. E allora si andò più in là, si venne a stabilire un accordo per la parte finanziaria che certo l'onorevole Rossi non può ignorare, e cui l'onorevole Pisa ha alluso poco fa. La benemerita Cassa di risparmio di Milano avrebbe anticipato i 50 milioni in modo che lo Stato avesse potuto rimborsare la somma a rate annuali e gli enti locali avrebbero dovuto pagare gli interessi alla Cassa di risparmio, ed in queste condizioni mi feci autorizzare dal Consiglio dei ministri a stipulare la convenzione cogli enti locali di Milano. La Cassa di risparmio pagava 50 milioni, rimborso dello Stato, 2 milioni all'anno, pagamento degli interessi a carico della provincia, comune e Camera di commercio di Milano. Invitati questi enti a stipulare il contratto, sorsero delle divergenze sulla proporzione e sulla distribuzione dell'onere degli interessi, perlochè non potè sottoscrivere la convenzione.

Epperò non ho che a rivolgere due preghiere; l'una all'onorevole ministro che veda di poter proseguire nella iniziata pratica, la quale credo che sia utile per tutti; l'altra preghiera rendo all'onorevole Rossi. Egli merita di esercitare tale influenza in Milano che gli riuscirà possibile di mettere d'accordo gli enti locali sul riparto degli interessi. Nel momento in cui questo accordo sarà avvenuto, credo che l'onorevole Rossi e tutti saremo lieti di aver risolto la questione importantissima della sistemazione della stazione di Milano.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rossi Luigi.

ROSSI LUIGI. Io accolgo, ringraziando, l'invito dell'onor. Balenzano, e lo assicuro che farò nella mia città il possibile per mettere d'accordo gli interessi locali con quelli generali dello Stato. Veramente l'ho già fatto, e ho taciuto di me stesso poco fa. Ma ora debbo parlare per la stessa ragione di delicatezza che ha fatto parlare l'onor. Balenzano.

Il progetto che ho avuto l'onore di accettare e di formulare nella mia relazione, progetto che fu chiamato radicale, non è mio, è il progetto studiato ed accettato dallo stesso senatore Gadda, il quale non era radicale, anzi tutt'altro. La Commissione da lui presieduta aveva ultimato i suoi studi, e non mancava altro che l'opera di raccoglimento, e la stesa della relazione. Questo fu mio lavoro; ma non posso attribuirmi una paternità completa, specialmente laddove la paternità spetta, almeno parzialmente, ad un morto.

Quindi, quando l'onor. Balenzano dice che il progetto era radicale come tutto ciò che proviene dal senatore Rossi, l'onorevole Balenzano dice cosa che in questo caso non è perfettamente conforme alla verità. Nè egli altrove fu esatto. Imperocchè il solo punto intorno a cui s'accese la discussione nella città di Milano fu quello che riguarda la stazione unica in confronto della pluralità delle stazioni, preferita da alcuni elementi industriali.

Ognuno di essi vorrebbe la stazione prossima al suo stabilimento. In questo senso varie lettere ed eccitamenti ricevetti, quando mi occupai della cosa. Ma io, senza entrare nei dettagli tecnici, dove sono profano, posso assicurare l'onorevole ministro che la generalità dei cittadini della mia Milano desidera la stazione unica per il servizio dei passeggeri. E si capisce, perchè è una città di transito, non è una città come può essere Parigi o Lione o altri centri in cui affluisce e si ferma la vita. A Milano si arriva, da Milano si passa. Ed è questo il punto che più raccomando all'attenzione dell'onorevole ministro.

PELLEGRINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PELLEGRINI. Dirò poche parole per raccomandare all'onor. ministro cosa che non riguarda direttamente la sistemazione e la tutela dei grandi fiumi veneti o di alcuni di essi, ma che si connette con la manutenzione dei medesimi. La

importanza di questi fiumi, di fronte al pericolo che facilmente si rinnova delle inondazioni e agli enormi danni che producono le rotte, è pur troppo nota, e che anche recentemente le rotte del Piave e di altri fiumi hanno danneggiato gravissimamente alcuni territori importanti. Non è questa l'ora di estendermi su questo argomento, tanto più che riconosco che l'amministrazione fa quanto può per prevenire e diminuire questi danni, nella mancanza di mezzi sufficienti per fare tutti i lavori che sarebbero indispensabili. Voglio soltanto con brevissime parole richiamare particolarmente l'attenzione dell'onorevole ministro sopra il bacino che è intercluso fra il Piave e il Livenza, per raccomandargli la finale sistemazione e difesa di questi due fiumi e dei canali che si connettono con questo bacino intercluso fra il Piave e il Livenza e che conducono le acque anche di rotta al mare attraverso il sostegno del Brian.

Il bacino che abbraccia circa 100,000 ettari ebbe un nuovo regime idraulico, per effetto dell'abbandono del Livenza, ora Livenza morto, mediante il canal Taglio, lungo l'altro dell'antico canale del Livenza e per la deviazione e regolarizzazione del corso inferiore del Piave, donde la frase Piave vecchia e laghi di Piave. Per lo scarico delle acque, dalla Colalta al mare, raccolte in quel bacino, si è fatto un canale che ha vari nomi, ma va sotto il nome generico di Grassaga e si congiunge con altri e costituisce il colatore di tutto questo grande bacino di circa 100,000 ettari, e che anche in occasione di rotta, o del Piave, o del Livenza o del Monticano, è il solo sfogo perchè le acque possano andare al mare.

Ora, per un complesso di cause che tutte non riguardano il Governo, ma una sì, cioè anche per conseguenze di rotte passate, questo canale Grassaga non serve al suo ufficio. La via è lunga e tortuosa, e per gl'interrimenti, e l'estendersi di golene e lo sviluppo dei canneti, si è rialzato il fondo o letto del canale, si sono formati dossi o traverse, la sezione si è ristretta qua e là nei 34 chilometri di questo canale, rovinato nelle sponde ed ha bisogno di essere radicalmente sistemato perchè le acque possano avere sfogo. Se di questa sistemazione una parte della spesa incombe ai proprietari, ai consorzi, ai comuni, è certo che un'altra parte incombe allo Stato per la connessione in cui si trova il sistema del

canale Grassaga con questi fiumi, Piave, Livenza e Monticano.

Lo Stato non può disinteressarsi sia perchè le rotte di questi fiumi aumentarono i danni del canale, sia per impedire inondazioni di un esteso territorio.

I consorzi e i comuni, parte in provincia di Venezia, parte in provincia di Treviso, si sono rivolti al Governo, fino dal 1888, domandando, non con fondamento legale, ma domandando, che quel canale sia messo in prima categoria.

Dopo molto tempo venne la risposta negativa da parte del Governo. Ma nel 1902 il consorzio Brian e 10 comuni di quelle provincie fecero istanza al Governo perchè a termini della legge allora vigente, 20 marzo 1893, questo canale di Grassaga fosse classificato in terza categoria; in altre parole per avere il concorso dello Stato solamente per la sistemazione del canale, restando la manutenzione a carico degli interessati locali.

Questa istanza fu dal Ministero trasmessa al prefetto di Venezia per i dovuti pareri dei Consigli provinciali. Quello di Venezia da tempo diede voto favorevole: a quello di Treviso, non fu ancora sottoposto l'argomento. Nel frattempo sopravvenne la legge del 7 luglio 1902, le cui disposizioni non potevano invocare il Consorzio e i comuni nella loro domanda del 14 aprile 1902, ma questa deve tuttavia essere istruita e giudicata a termine della sopravvenuta legge 7 luglio 1902, senza preoccuparsi di qualche voto eventualmente dissenziente.

Io raccomando all'onorevole signor ministro di sollecitare i rappresentanti del Governo, non già che essi ne abbiano colpa di ritardi, perchè con la loro azione indiretta affrettino l'istruttoria di questa pratica.

Esaurita l'istruttoria, prego l'onorevole ministro di sollecitare il decreto Reale per l'accoglimento della domanda, per la classifica in 3ª categoria del canale Grassaga. L'onor. ministro vedrà se è fondato o meno il dubbio, se sia applicabile a questa domanda, che fu proposta prima della legge del 7 luglio 1902, questa legge del 1893. Per me non credo che vi sia dubbio, e che debba essere applicata la legge del 1902. Ma, comunque sia, se vi fosse dubbio, raccomandando all'onorevole ministro l'interpretazione più benigna, anche nel giudicare il concorso delle condizioni richieste nella lettera C del-

l'articolo della legge sulle opere idrauliche di 3ª categoria, concorso che a me pare evidente perchè la sistemazione del Grassaga vale ad impedire che avvengano inondazioni sopra esteso territorio.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti dovrebbero parlare ora il relatore ed il ministro. Ma parmi sia opportuno rimandare il seguito della discussione ad altra tornata. E a questo proposito io propongo che domani, nonostante sia giorno festivo, il Senato si aduni alle ore 15 per continuare la discussione di questo bilancio.

Pongo ai voti questa proposta.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(Approvata).

Rimane dunque inteso che domani, domenica, alle ore 15 si terrà seduta per la continuazione della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Leggo l'ordine del giorno per domani.

#### 1. Discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1902-903 (N. 254 - *Seguita*).

#### 2. votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:

Proroga dei termini assegnati nella legge 14 luglio 1887, n. 4727 (serie 3ª) per la commutazione delle presentazioni fondiari perpetue (N. 260 - *urgenza*);

Ripartizione per l'esercizio finanziario 1903-904 di stanziamenti per talune opere pubbliche straordinarie (N. 252 - *urgenza*).

La seduta è sciolta (ore 18).

Licenziato per la stampa il 24 dicembre 1903 (ore 16).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.