

CXXXI.

TORNATA DEL 20 DICEMBRE 1903

Presidenza del Presidente SARACCO.

Sommario. — *Comunicazione — Presentazione di progetti di legge — Seguito della discussione generale del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1903-904 » (N. 254) — Parlano i senatori Mezzanotte, relatore, Vitelleschi, Pisa, Paternostro, Adamoli, Pellegrini e Parpaglia, e il ministro dei lavori pubblici — La discussione generale è chiusa — Presentazione di progetti di legge — Ripresa della discussione del bilancio dei lavori pubblici — Senza discussione si approvano tutti i capitoli, i riassunti per titoli e categorie, i due articoli del progetto di legge, e l'ordine del giorno proposto dalla Commissione di finanze ed accettato dal ministro — Presentazione di un progetto di legge — Incidente sull'ordine del giorno.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 30.

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

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

Comunicazione.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Chiala di dar lettura di una lettera del presidente del Consiglio.

CHIALA, segretario, legge:

Roma 20 dicembre 1903.

Mi onoro informare l'E. V. che, con decreti in data 17 corrente mese, Sua Maestà il Re ha accettato le dimissioni dalla carica di sottosegretario di Stato, per la marina rassegnate dal contrammiraglio Carlo Leone Reynaudi, e ha

nominato al predetto Ufficio il capitano di vascello cav. Augusto Aubry.

Con profonda osservanza

Il presidente del Consiglio
GIOLITTI.

PRESIDENTE. Do atto al presidente del Consiglio di questa comunicazione.

Presentazione di disegni di legge.

LUZZATTI, ministro del tesoro. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LUZZATTI, ministro del tesoro. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1903-904;

Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1903-904.

PRESIDENTE. Do atto al ministro del tesoro della presentazione di questi disegni di legge, i quali saranno rinviati per l'esame alla Commissione permanente di finanze.

TITTONI T., *ministro degli affari esteri*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TITTONI T., *ministro degli affari esteri*. Ho l'onore di presentare al Senato un disegno di legge che dà facoltà al Governo di stipulare un accordo provvisorio commerciale con l'Austria-Ungheria.

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro degli affari esteri della presentazione di questo disegno di legge il quale sarà stampato e rinviato alla Commissione speciale incaricata dell'esame dei trattati.

Nell'invitare il disegno di legge a questa Commissione la prego di adunarsi oggi stesso per esaminarlo, trattandosi di argomento urgente.

Seguito della discussione del progetto 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 il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1903-904 ».

Il Senato ricorderà che nella seduta di ieri venne iniziata la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il senatore Mezzanotte relatore.

MEZZANOTTE, *relatore*. La maggior parte delle considerazioni che sono state svolte dagli onorevoli senatori riguardano direttamente l'onorevole ministro, e da lui attendono un'autorevole parola, dimodochè io potrò essere brevisimo, restringendomi a quanto è di stretta competenza della Commissione permanente di finanze.

Il mio egregio amico, il senatore Parpaglia, che ringrazio delle cortesi parole che ha voluto rivolgermi, ha innanzi tutto trattato la questione delle strade ordinarie, sotto il triplice aspetto della loro costruzione, manutenzione e classificazione. Quanto alla costruzione, io non posso non essere perfettamente d'accordo con lui.

Sospesa la costruzione delle strade ferrate, a parziale compenso di provincie che contengono ancora città senza strade, e fiumi senza ponti, è dovere agevolare almeno il compimento di quelle principali arterie che sono le strade di serie; ed io però plaudo al concetto del Ministero, (ed intendo dire così del presente come del precedente Ministero), il quale ha proposto di agevolare codesto compimento col concedere una maggiore sovvenzione a talune strade di serie riducendo della metà il contributo delle provincie. Rimangono ancor 4000 chilometri di strade di serie da costruire, e l'ultimo termine per la costruzione è già scaduto fin dal 1896.

Ma se sono d'accordo sul principio di massima, non posso accomodarmi al criterio di preferenza che si propone, che sarebbe quello di accordare codesta maggior sovvenzione soltanto alle strade di serie che si costruiscono a cura dello Stato, e non a quelle che si costruiscono a cura delle provincie.

Il fatto che un ente piuttosto che un altro costruisca, non può formar base razionale di preferenza. Anzi, poichè è noto che fu dato alle provincie la scelta della costruzione, ed è pur noto che le provincie scelsero per sè la costruzione delle strade più necessarie ed urgenti, col metodo proposto la maggiore sovvenzione verrebbe a prestarsi a favore delle strade meno interessanti e meno urgenti. Io sono d'avviso che sarebbe opportuno di dividere *pro rata* sui 4000 chilometri quel tanto che Governo e Parlamento intendono di dare a questo scopo; ma quando si voglia stabilire un titolo di preferenza, a me pare che questo debba essere fondato sull'importanza della strada, ritoruandosi in tal modo all'origine, cioè alla legge del 1869, che divideva le strade in tre categorie, prima, seconda e terza serie, secondo la loro importanza; e alla prima attribuiva un concorso governativo dei tre quarti, alla seconda della metà, alla terza del quarto. Ma quando infine si voglia rimaner fermi al criterio proposto, a me pare equo che si dovrebbero rimettere nella pristina condizione tutte le provincie, riconoscendo loro il diritto di rivedere e riformare la distribuzione che hanno fatto al riguardo.

Il senatore Parpaglia si è pur doluto della trascurata manutenzione delle strade comunali, ed io mi unisco alle sue doglianze.

È spiacevole vedere distrutte delle strade che

sono costate tanto ai contribuenti, e alla cui spesa lo Stato ha largamente contribuito. Anch'io or sono due anni trattenni il Senato su codesto argomento, e so che alcuni provvedimenti, i quali dovrebbero modificare le leggi presenti, sono in corso. Onor. ministro, io sono persuaso che le modificazioni promesse miglioreranno immensamente questi servizi. Ma, finchè questo non seguirà, non vi son forse attualmente delle leggi, le quali, sia pure imperfettamente, garentiscano la conservazione della rete stradale?

La manutenzione delle strade comunali è una spesa obbligatoria per i comuni; quando essi non provvedono, deve provvedere l'autorità superiore. Che fanno i prefetti? Che fanno i funzionari del Genio civile?

Voglia spronarli, onor. ministro, affinché non avvenga che, mentre noi provvediamo a modificazioni per conservare meglio il patrimonio stradale, *dum Romae consulitur*, il patrimonio stradale venga ad essere distrutto.

Lo stesso senatore Parpaglia si è occupato della classificazione delle strade, e qui, come ora ho parlato degli inadempimenti per parte dei comuni, debbo con rammarico richiamare l'attenzione del ministro sugli inadempimenti per parte dell'amministrazione dello Stato. È quasi un quarto di secolo che pendono innanzi all'amministrazione dello Stato reclami per inequaglianze che derivano fra provincia e provincia a cagione della classificazione delle strade. I caratteri delle strade sono tassativamente enumerati nella legge, di modo che provvedere è un dovere. Se vi sono reclami infondati, si rigettino e si facciano pubblici i motivi del rigetto; e se vi sono reclami fondati si accolgano; procedere con ulteriori dilatorie a me francamente pare atto di denegata giustizia.

Lo stesso senatore Parpaglia si è occupato della correzione dei fiumi della Sardegna e dei lavori di bonificazione, ed ha lamentato i gravi indugi nella esecuzione.

Io penso che in parte si debba ciò attribuire alla deficienza del personale, ed a questo credo che si provvederà con il ruolo organico che è dinanzi all'altro ramo del Parlamento, e su cui non vorrei troppo fermarmi a causa di ultimi non commendevoli avvenimenti.

Altri oratori, i senatori Rossi, Adamoli, Pisa e Pellegrini, si sono occupati di importanti argo-

menti, ma che non implicano massime generali, e riguardano gravi interessi locali. Essi si sono, pertanto, volti direttamente all'onor. ministro, e quindi per questa parte al relatore non rimane altro ufficio che quello di unire il proprio voto ai voti degli onor. senatori, che così bene hanno sostenuto le aspirazioni delle contrade interessate.

Non mi resta ora che richiamare l'attenzione dell'onor. ministro sopra qualcuna delle osservazioni che egli ha potuto rilevare dalla relazione della Commissione di finanze.

Innanzitutto, l'ordine del giorno. Egli, maestro nella legislazione sulle opere idrauliche, comprenderà facilmente, e meglio ch'io non ragioni, lo scopo di quell'ordine del giorno, e poichè è allo studio una modificazione dell'attuale regime delle opere idrauliche, la Commissione di finanze invita l'onorevole ministro a voler unire lo studio di questo argomento a quegli altri che egli dovrà valutare.

Quanto alle bonificazioni, essa è lieta di avere provocato la relazione prescritta dall'art. 16 della legge 1899, perchè, a quanto assicura l'onor. ministro, come già assicurazioni si erano avute dal precedente, la relazione è di imminente pubblicazione.

Intanto sono stati forniti alla Commissione di finanze opportuni elementi dai quali essa ha potuto trarre il convincimento che i lavori proseguono a norma delle prescrizioni di legge. Soltanto sulla gestione dei fondi la Commissione di finanze reputa opportuno richiamare l'attenzione dell'onor. ministro. Dagli elementi forniti risulta che il fondo speciale delle bonificazioni, depositato nella Cassa depositi e prestiti a norma della legge 1899, presenta un avanzo di circa 14 milioni, sui quali noi riscuotiamo il 2 per cento d'interesse, perchè questo nostro deposito è considerato come un deposito obbligatorio. Ora per la nota legge sulle anticipazioni delle opere pubbliche, fra cui ve n'ha taluna che riguarda bonificazioni, noi prendiamo a prestito dalla stessa Cassa depositi e prestiti una somma su cui corrispondiamo il 4.50 per cento, il che vuol dire che noi veniamo a prendere il nostro stesso danaro su cui paghiamo la differenza di interesse.

Ora, onor. ministro, non crede ella che, almeno per le bonificazioni (come vede sono moderato) non si possa piuttosto ritirare una parte

del deposito, anzichè fare questa doppia operazione a nostro discapito? Ancora: la Commissione di finanze richiamò l'attenzione del Ministero sopra talune impostazioni insufficienti e ne fece un elenco. E si trattava di capitoli necessari, non di quelle spese che si possono fare o non fare; ma di quelle che, previste o non previste, si debbono assolutamente sostenere, e che, non previste giustamente, producono alla fine dell'anno un disavanzo. Debbo qui esprimere la soddisfazione della Commissione permanente di finanze per aver visto che con recente nota di variazioni, del 4 dicembre, le impostazioni di quasi tutti i capitoli, sui quali essa aveva richiamata l'attenzione dell'onor. ministro, sono state accresciute, ma ne rimane ancora qualcuno, che richiede lo stesso trattamento. Io, fra gli altri, richiamerò l'attenzione dell'onor. ministro su quello delle « liti ». Fino all'esercizio 1900-1901 non vi era un capitolo speciale per le liti, perchè i fondi relativi si andavano attingendo da vari capitoli, a seconda del servizio cui la lite si riferiva. Questo era un procedimento irregolare, e fu opportuno consiglio istituire un capitolo speciale, il quale, per l'esercizio 1900-1901, fu previsto nella somma di 20 mila lire; ma il fatto si è dimostrato molto diverso dalla previsione, poichè nel primo esercizio si spesero 50 mila lire, nel secondo 119,000 e nell'ultimo 69,000, con una media di 80,000 lire all'anno. Vede dunque l'onor. ministro, se è previsione probabile quella di 20,000 lire! In conseguenza, non dico pel presente stato di previsione, ma pel prossimo, inviterei il ministro a provvedere, affinchè anche l'impostazione di questo capitolo sia preveduta in misura giusta.

Io credo con ciò di avere alia meglio e nel modo più rapido esaurito il mio ufficio; e però pongo fine al mio dire, confidando nella giovane energia e nella vetusta esperienza dell'onorevole ministro, perchè le considerazioni e le raccomandazioni esposte così dalla Commissione di finanze come dai singoli senatori, possano aver pronta e ragionevole soddisfazione. (*Signi di viva approvazione*).

VITELLESCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VITELLESCHI. Colgo l'occasione dell'ordine del giorno proposto nella relazione per fare all'onorevole ministro una raccomandazione la

quale servirà ad illustrare le ragioni per le quali fu proposto.

Vi è nel centro d'Italia una valle che si chiama la valle del Velino, che tutti conoscono di nome, ma che pochi hanno visitato, meravigliosamente dotata dalla natura per la sua posizione, e per il suo clima e perchè il fiume Velino la percorre in tutta la sua lunghezza, venendo poi a cadere alle Marmore nel fiume Nera. Questa condizione di cose farebbe di quella valle un vero paradiso terrestre inquantochè delle acque del Velino se ne potrebbe fare qualunque uso per fertilizzare quella regione. Esse sono invece abbandonate allo stato di natura e alla fortuna delle vicende atmosferiche, donde ne avviene che troppo sovente quei terreni sono inondati e quindi inutilizzati o trattenuti i prodotti che se ne potrebbero trarre.

Io ho avuto occasione di occuparmene, perchè ho in quelle regioni qualche interesse, e più particolarmente ho avuto luogo di osservare come là dove il Velino si avvicina alla caduta delle Marmore, si trova a passare per una specie di gola, ove precipitano dalle montagne vicine tutte le frane prodotte dal disboscamento fatto dai comuni vicini; e come queste frane traversino la strada e cadano nel Velino, e piano piano lo ostruiscano. Io mi sono occupato affinchè si ponesse un rimedio a questo stato di cose minaccioso, perchè la tendenza di questi ingombri e di rialzare e restringere il letto del Velino, e perciò di ritardare il suo corso, e lo hanno infatti ritardato in modo da fare sì che le acque della valle, appena in piena, non hanno sufficiente sfogo, e i danni sono assai gravi.

Per tentare di migliorare un tale stato di cose io sono andato da Erode a Pilato per tre anni; Pilato il prefetto della provincia, Erode il ministro. Pilato mi diceva di ricorrere al ministro dei lavori pubblici; il ministro dei lavori pubblici scartabellava la legge, e non essendo quel fiume, classificato non poteva far niente, e mi rimandava alla Prefettura e alla provincia. La provincia ha fatto fare, credo, dai suoi ingegneri degli studi, i quali riuscivano grandemente dispendiosi; ma anche la provincia dichiarava che non era affar suo di tradurli in esecuzione.

Devo qui fare una parentesi per dire che, nella parte tecnica del Ministero o della provincia, deve mancare la conoscenza pratica per trat-

tare le acque delle montagne. Quelli che conoscono i paesi montagnosi sanno come vi sono modi speciali e poco costosi per riparare a questa sorte di danni. La Svizzera è maestra di modelli di questi artifici con cui si correggono i disordini delle acque. Appena si parla di un qualunque disordine in Italia si fanno dei progetti che importano vistose somme e che perciò nessuno può eseguire: e tutte le cose rimangono quali sono.

La maggior parte di queste frano con benintesi sistemi di briglie si conterrebbero scemando almeno i pericoli dai quali è minacciata questa valle.

Chiudo questa parentesi in presenza di questi risultati. Si parlava di provocare un Consiglio, fare un Consorzio per un fiume che attraversa quattro valli, che corre dalle montagne di Autrodoco fino a gettarsi nella Nera presso Terni? È cosa materialmente impossibile.

E quindi, in presenza delle difficoltà burocratiche e di procedura, si rimane passivi e non si oppone alcun rimedio. Eppure è una minaccia gravissima quella di questo fiume, che man mano rallenta il suo corso, e in conseguenza poi è condannato a produrre inondazioni frequenti.

Che non vi sia alcuno, o Governo, o provincia, che impedisca questi danni che minacciano intere regioni, ciò dimostra che vi deve essere un vuoto nella legge che regola il regime idraulico. E questo concetto ha dettato alla Commissione di finanze l'ordine del giorno che raccomanda di provvedere a questo stato di cose, e cioè di provvedere a quei fiumi che non sono storici, ma che hanno grande importanza, ed a quali allo stato della nostra legislazione non c'è chi provveda: dappoiché di questi casi ve ne devono essere parecchi in Italia, e specialmente nelle sue regioni montane.

Io intanto, nell'interesse di quella grande regione, raccomando al ministro di provvedere allo scopo di impedire che questa grande e fertile plaga sia immolata per mancanza di cura, e perché si scongiuri il pericolo di un fiume che non ha più libero il suo corso; e renda a quella regione la potenzialità di produzione che la natura le ha dato.

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

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'ora del tempo non corre propizia ai lunghi discorsi, e perciò io spero di bene interpretare il desiderio del Senato restringendo quanto è più possibile le mie parole. Sarò assai breve, rispondendo alle osservazioni fatte dal senatore Mezzanotte nella sua sobria ma pregevole relazione e ai discorsi pronunziati nella seduta di ieri dagli onorevoli Adamoli, Balenzano, Parpaglia, Pellegrini, Pisa e Rossi, e nella seduta di oggi dal senatore Vitelleschi. Comincio intanto dal ringraziare con tutto l'animo mio gli egregi senatori che hanno voluto rivolgermi delle parole ispirate ad alta benevolenza. Ringrazio soprattutto il mio amico senatore Mezzanotte, che ha avuto la cortesia di regalarmi ad un tempo la giovinezza degli anni e la maturità dell'esperienza.

Le strade, le opere idrauliche di terza categoria, la sistemazione idraulica e le bonifiche in Sardegna, i servizi ferroviari a Milano e nelle linee di accesso a Genova, diedero ieri ed oggi argomento ad importanti discorsi, ed alle notevoli osservazioni fatte nella relazione dell'Ufficio centrale.

Il senatore Parpaglia ieri accennò alle condizioni del bilancio. Non posso che ripetere qui quello che ho avuto l'onore di dichiarare nell'altro ramo del Parlamento, che, cioè, le condizioni del bilancio dei lavori pubblici sono eccellenti, inquantochè, oltre all'aver una dotazione corrispondente alle diverse esigenze dei servizi, abbiamo oggi, al momento in cui parlo, circa 90 milioni di lire da pagare sulle somme già impegnate, e circa 90 milioni assolutamente disponibili per nuovi impegni. Dicevo pure nell'altro ramo del Parlamento, ed ho l'onore di ripetere al Senato, che fatto il confronto tra il bilancio italiano ed il bilancio francese, il nostro rappresenta il 4.80 per cento rispetto alle entrate, mentre quello francese rappresenta il 3.30 per cento.

Il senatore Mezzanotte, mentre ha lodato l'amministrazione di aver riportato alcuni stanziamenti agli effettivi bisogni del servizio, ha trovato ad osservare per quanto riguarda lo stanziamento, delle liti. E l'osservazione sarebbe giusta se non fosse intervenuto nell'esercizio il fatto che si è già ottenuto un prelevamento dal fondo di riserva di 20,000 lire per spese di liti; ma per quanto si riferisce al 1904-905 posso assicurare l'onorevole Mezzanotte che l'amministrazione ha pre-

venuto interamente il suo desiderio, avendo accresciuto il fondo di 50,000 lire, cosicchè le 20,000 lire dell'esercizio corrente sono portate a 70,000.

Il senatore Parpaglia, a proposito di alcuni progetti di lavori per la Sardegna, osservava che i disegni di legge per opere pubbliche non si fanno sopra dati bene accertati. Ora, su questo punto, ho l'onore di dichiarare al Senato che si è fatto un grande progresso nella nostra legislazione sulle opere pubbliche, inquantochè vi fu un periodo in cui i disegni di legge per opere pubbliche si presentavano con studi molto incompleti. È avvenuto anche il caso che il solo studio era quello di tracciare delle linee sulle carte dello Stato maggiore. Da parecchi anni invece i disegni di legge son fondati sopra progetti di massima, progetti studiati colla maggior cura possibile; per dare un esempio recente, ora si trova innanzi al Senato un disegno di legge per autorizzazione di spesa di 32 milioni per opere marittime, che è stato precisamente fondato sopra progetti di massima. Quindi, da questo lato, vede l'onorevole senatore Parpaglia che l'Amministrazione, in seguito ai giusti eccitamenti del Parlamento, crede di avere corrisposto ai suoi doveri. Del resto, il caso citato, a cui ha alluso il senatore Parpaglia, è un caso che bisognerebbe augurare alle nostre leggi dei lavori pubblici, perchè, se ho bene inteso il suo discorso, egli si riferiva principalmente alla sistemazione del Tirso, che nella legge 2 agosto 1897 era considerata per la spesa di un milione e 500 mila lire, e nella legge successiva del 1902 per 200 mila lire in meno. Qui si verifica il caso inverso di quello che avviene quasi sempre in fatto di opere pubbliche, e questa diminuzione si deliberò in seguito a nuovi studi, essendosi riconosciuto che alcuni lavori non erano più necessari.

L'onorevole senatore Mezzanotte, nella sua relazione si è specialmente occupato della classificazione delle strade nazionali, ed egli, che abitualmente suole intingere la penna nell'acqua di rose, in questa occasione ha adoperato parole cortesi sempre, ma non miti come è suo costume; ed oggi ha detto che lo Stato dovrebbe richiamare gli enti locali all'osservanza delle leggi, ma dovrebbe anche essere il primo a dare il buon esempio.

Non si può negare quello che ha detto il

senatore Mezzanotte; c'è soltanto una piccola inesattezza, perchè egli ha parlato di un quarto di secolo, dacchè sono venute al Ministero dei lavori pubblici domande di classificazione di strade nazionali. Invece il quarto di secolo è poco... (*Ilarità*). Sono invece 33 anni, perchè la prima domanda rimonta al 1869.

Se c'è questione molto vessata nella amministrazione dei lavori pubblici, è questa delle strade nazionali.

L'uomo illustre, che ora presiede al Senato del Regno, istituì nel 1894 una Commissione nell'intento di rivedere la condizione legislativa delle strade nazionali. Nel 1898 il ministro, onorevole Lacava, istituì un'altra Commissione della quale anch'io ebbi l'onore di far parte. Infine il ministro senatore Balenzano nominò nel 1902 una Commissione per la riforma della legge dei lavori pubblici, la quale si è occupata anche della parte relativa alla classificazione delle strade nazionali.

Le domande finora pervenute, cioè dal 69 al 23 novembre 1903 (come si vede, l'ultima domanda è freschissima) sono nel n. di 99 e ce n'è per tutte le parti: 17 si riferiscono all'Alta Italia, 9 all'Italia centrale, 55 all'Italia meridionale, 13 alla Sardegna, 5 alla Sicilia.

Di queste domande dodici furono esaminate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, alcune ammesse, altre respinte.

La questione è molto grave, interessa più il Ministero del tesoro che quello dei lavori pubblici. Da parte mia assumo impegno di esaminarla con quella ponderazione che la gravità dell'argomento richiede; intanto mi preme ricordare al Senato che innanzi alla Camera trovasi un disegno di legge d'iniziativa parlamentare per affidare alle provincie il mantenimento delle strade nazionali verso un determinato corrispettivo.

Poichè ho promesso di studiare quest'argomento e presentare delle proposte concrete, dichiaro che in quella occasione potrò esaminare e non dirò risolvere, ma almeno avviare ad risoluzione, anche questa questione di cui si è intrattenuto il senatore Mezzanotte.

Passando alle strade provinciali, che costituiscono la seconda categoria delle nostre strade ordinarie, rilevo che per completare la rete stradale provinciale, autorizzata dalle leggi in vigore, occorrerebbe la spesa di 100 milioni, oltre

i 48 milioni stabiliti nella legge del 1902 per un decennio.

Mi affretto ad aggiungere che v'ha delle strade, specialmente quelle della legge del 23 luglio 1881, le quali se fossero oggi rivedute, probabilmente si riconoscerebbero non più necessarie, perchè in un quarto di secolo, oltre l'apertura di nuove ferrovie, sono intervenuti altri fatti nuovi, e mutamenti di condizione e deviazioni di traffico.

Il senatore Mezzanotte ha ricordato un disegno di legge, presentato dal precedente Ministero, allo scopo di facilitare la costruzione di queste strade nelle provincie finanziariamente disagiate. Si propone che il contributo provinciale sia limitato ad un quarto per le strade che si costruiscono per conto diretto dello Stato, e che rimanga la metà per le strade che si costruiscono direttamente dalle provincie.

Io sono perfettamente d'accordo col senatore Mezzanotte, e convengo che il criterio più razionale è quello stabilito dalla legge del 30 maggio 1875, di graduare, cioè, il contributo in ragione dell'importanza degli interessi serviti dalle strade. Però, a spiegare la proposta fatta dal precedente Ministero, osservo che la spesa accennata per le strade, alle quali si riferisce il disegno di legge, è di 34 milioni. E poichè 33 milioni sarebbero da spendere nel Mezzogiorno, suppongo che si sarà inteso giovare principalmente alle provincie meridionali, dove più che in altra parte d'Italia prevalgono le costruzioni stradali a cura dello Stato.

Il senatore Mezzanotte ha invitato il Ministero a sprouare gli uffici del genio civile e le prefetture a vigilare perchè i comuni adempiano l'obbligo di provvedere convenientemente alla manutenzione delle loro strade. L'invito è giusto, e io non posso che raccogliarlo. Però il senatore Mezzanotte mi consentirà che, pur esercitando maggiore vigilanza, pure imponendo ai comuni l'osservanza della legge, le autorità si troveranno di fronte ad un ostacolo di ordine finanziario. Infatti la maggior parte dei bilanci, specialmente dei comuni rurali, contengono somme addirittura irrisorie per la manutenzione delle strade comunali, e non so come potrà fare la Giunta provinciale amministrativa a prendere provvedimenti a carico dei comuni, per i quali il più delle volte la medesima Giunta ha approvato il bilancio, con stanziamenti irri-

sori. È vero quello che disse ieri il senatore Parpaglia ed ha confermato oggi il senatore Mezzanotte, la condizione del mantenimento delle strade comunali in Italia lascia molto a desiderare. Io ricordo che fu fatta un'inchiesta dagli uffici del genio civile nel 1897, ed i risultati si riassumono così: la manutenzione delle strade comunali era soddisfacente in ventisette provincie, mediocre in sette, pessima in ventuno.

Secondo i rapporti del Genio civile, in qualche strada il traffico era diventato quasi impossibile, in altre il piano stradale era occupato dagli antichi proprietari che l'avevano ridotto a cultura; qua bisognava ricostruire addirittura le strade, là se ne presagiva prossima la distruzione totale. Ma anche per le strade comunali io ho assunto l'impegno nell'altro ramo del Parlamento di presentare a breve scadenza un disegno di legge per consentire alle provincie di assumere, con o senza contributo dei comuni, il mantenimento delle strade comunali, come tre o quattro provincie del Regno ne hanno già dato il lodevole esempio.

Dal senatore Parpaglia fu accennato anche alla opportunità di migliorare gli ordinamenti delle strade vicinali, ed io mi trovo d'accordo con lui. Ho esaminato il disegno di legge preparato da un'autorevole Commissione istituita dal mio predecessore, il senatore Balenano, ed ho veduto che nel nuovo disegno di legge, come nella presente, il sindaco continuerebbe ad essere *pari magna*, il cardine della riforma. Ma io in verità nei sindaci, specialmente dei comuni rurali, dove per lo più il sindaco è « benigno a' suoi ed ai nemici crudo », ho una fiducia molto limitata. Vorrei perciò studiare un ordinamento per cui il servizio delle strade vicinali possa funzionare indipendentemente dall'azione del sindaco. E nel concetto di studiare la riforma con la guida di elementi positivi, poichè le strade vicinali sono in fondo delle strade agrarie, io mi propongo di fare una inchiesta rivolgendomi ai comizi agrari, alle cattedre ambulanti di agricoltura e a tutti i sodalizi agrari, per raccogliere elementi che possano servire di fondamento sicuro ad una riforma che risponda alla realtà. (*Bene*).

Il senatore Mezzanotte nella sua relazione ha toccato anche della questione delle frane, questione che in Italia, e segnatamente in alcune parti, ha un'importanza eccezionalissima. Ap-

pena assunto al nuovo ufficio io mi diedi premura - e ringrazio il senatore Mezzanotte di averlo ricordato nella sua relazione - di chiedere notizie a tutti gli Uffici del Genio civile; e poichè io conoscevo le condizioni del personale del Genio civile, personale operoso e pieno di buona volontà ma scarso, mi rivolsi anche alle Deputazioni provinciali (il senatore Mezzanotte ne sarà informato per la sua provincia di Chieti), domandando la cooperazione degli uffici tecnici provinciali. Dalla grandissima maggioranza delle Deputazioni ho ricevuto cortese adesione e, come feci alla Camera, anche al Senato le ringrazio. I lavori sono in corso; spero che gli studi possano essere compiuti in breve termine, e poichè le condizioni del bilancio lo permettono, potrò presentare un disegno di legge al Parlamento.

Il senatore Mezzanotte nella sua relazione e il senatore Vitelleschi nel suo discorso si sono occupati della legislazione idraulica. Effettivamente se c'è legislazione che in Italia sia stata condotta con eccessiva uniformità, è proprio quella delle acque. Le disposizioni in materia idraulica furono tolte di peso dalla legge sarda sui lavori pubblici, la quale, fatta unicamente per il Piemonte e la Lombardia, fu nel 1863 applicata integralmente a tutte le provincie di Italia, e poi con lievi modificazioni diventò la legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

Unite all'Italia le provincie venete e di Mantova, la legge del 1865 fu ritenuta d'impossibile attuazione in quelle regioni, e allora venne la legge del 3 luglio 1875, che ebbe lo scopo di rendere tollerabile il contributo della provincia e dei proprietari interessati nelle opere idrauliche di seconda categoria; ma anche questa riforma non ebbe i suoi effetti, perchè era limitata a una parte sola del problema, e a poche provincie d'Italia come il Veneto, la Lombardia, l'Emilia e la Toscana. Allora sorse un movimento giustificato per riformare la legislazione, e di qui, attraverso a mille fasi, che per brevità non ricordo al Senato, siamo arrivati, prima alla legge 30 marzo 1893 delle opere idrauliche di terza categoria, e poi a quella del 7 luglio 1902, che ha riformato notevolmente quella del 1893, per quanto riguarda le opere di terza categoria, e specialmente pel contributo che ha elevato da un terzo al 50 e in alcuni casi al 60 per cento.

A questa legge del 1902 l'amministrazione dedica la maggior parte delle sue forze, perchè riconosce che la perequazione idraulica è di assoluta giustizia per alcune provincie d'Italia.

Fino al 1° dicembre 1903, sono state classificate 66 opere, e 70 sono in corso di istruttoria, come si dice: delle classificate ci sono alcuni lavori in corso, altri di prossimo appalto, e per altri si aspetta la costituzione dei consorzi.

Quanto all'opera, a cui principalmente ha accennato il senatore Vitelleschi, l'amministrazione l'ha classificata in terza categoria, e poi, valendosi di una facoltà che è nella legge 7 luglio 1902, ha invitata la provincia ad assumere l'esecuzione delle opere, essendo difficile poter costituire il Consorzio, come ha detto il senatore Vitelleschi; ma la provincia si è rifiutata di assumere questa esecuzione, che è puramente facoltativa. Ma se non si riuscirà a costituire il Consorzio, stia pur certo il senatore Vitelleschi che l'Amministrazione governativa procurerà di assumere, come è in sua facoltà, la esecuzione diretta delle opere.

Il senatore Vitelleschi ha poi osservato che al Ministero dei lavori pubblici manca la conoscenza tecnica per certe opere, che hanno un carattere forestale più che idraulico. Questa è una osservazione che poteva dirsi giusta fino a poco tempo fa, ma oggi non ha più fondamento, poichè al Ministero dei lavori pubblici è istituita e funziona una Commissione composta di due ispettori del Genio civile, per la parte delle costruzioni idrauliche, e di due ispettori forestali. Come vede il senatore Vitelleschi, la competenza specifica, per quanto riguarda opere di carattere forestale, esiste ora al Ministero. Si tratta di un corpo consultivo, e sarebbe desiderabile che esistesse anche un ufficio attivo, ma il servizio forestale fa parte delle attribuzioni dell'onor. mio collega dell'agricoltura, e non è possibile riunirlo al Ministero dei lavori pubblici.

E poichè parlo di opere idrauliche di terza categoria, rispondo al senatore Pellegrini, il quale si interessò di un'opera che si riferisce al canale Grassaga. Egli mi fece due inviti: sollecitare alla periferia le pratiche in corso, sollecitare poi al centro le risoluzioni definitive. Alla periferia ho poi sollecitato questa mattina con un telegramma al prefetto, al centro solleciterò al momento opportuno.

Il senatore Parpaglia si è occupato ieri della sistemazione idraulica della Sardegna e delle bonifiche. Per quanto riguarda la sistemazione idraulica, l'Amministrazione incominciò dalla provincia di Cagliari, dove ritenne fra le più urgenti le opere del Campidano, e quella sistemazione è quasi al completo. Per il Tirso, di cui egli particolarmente si occupò, la Commissione speciale che esiste per l'esecuzione della legge sulla Sardegna, e della quale fanno parte anche i delegati delle provincie di Cagliari e di Sassari, opinò che si dovesse provvedere innanzi tutto alle opere d'irrigazione. In seguito, riesaminata la questione, riconobbe che si potesse provvedere ai lavori di difesa dei comuni nella parte bassa. Il senatore Parpaglia non è di questa opinione, ma io non posso che pregarlo di favorirmi tutte quelle notizie, informazioni e proposte che egli credesse opportune, e assumo impegno di sottoporre la questione a nuovo esame da parte della Commissione speciale e del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Quanto ai bacini d'irrigazione, posso dire che furono fatti dei progetti importanti, ma non hanno avuto buona sorte, perchè il Consiglio superiore dei lavori pubblici per ben due volte li ha respinti. Non è facile trovare il rimedio per venire sollecitamente a capo, ma se il senatore Parpaglia ne potesse suggerire qualcuno, gliene saprei grado. Ad ogni modo farò riesaminare la cosa, e me ne occuperò anche personalmente, lieto se riuscirò a poter conseguire la maggiore speditezza. Più di questo io non potrei promettere.

Per le bonifiche l'egregio senatore tenne un lungo ed autorevole discorso. Io posso assicurarvi di questo: che cioè i lavori di alcune bonifiche, Corcò, Scudo e padule Tempio sono già in corso nella provincia di Sassari. Quelli di Santa Lucia e Salinèdu, per un milione e mezzo, nella provincia di Cagliari, saranno presto appaltati. Sono in corso i lavori dello Stagno di San Luri per 400,000 lire. È prossima la presentazione del progetto per la bonifica del territorio interessante la città di Oristano per un milione, e fra un mese sarà pronto il progetto per la valle inferiore del Temo. Sono in istudio i progetti per il Campidano di Oristano; il primo stanziamento cadrebbe nel 1906-07, secondo la legge sulle bonifiche, ma l'Amministrazione ha riconosciuto il carattere urgente di questa opera

ed ha disposto un prelevamento sui 25 milioni autorizzati dalla legge 1902.

Per tutte le altre bonifiche della Sardegna sono in corso di compilazione i progetti, la quale compilazione va un po' a rilento per scarsità del personale del Genio civile.

Parlando di bonifiche ho il dovere di rispondere all'onorevole Mezzanotte per dirgli che la relazione sulle bonifiche, come egli ha avuto occasione di essere informato, uscirà ben presto: il ritardo è dipeso unicamente da ragioni d'ordine tipografico.

Il senatore Mezzanotte ha accennato alla riforma della legge sulle bonifiche, ed io la ritengo una vera necessità anche per un fatto nuovo. Come è noto, la legge 28 dicembre 1902 autorizzò il Governo ad anticipare l'esecuzione di opere pubbliche nei limiti di 25 milioni di lire, e questa anticipazione è avvenuta principalmente per le opere di bonifiche; così ne è derivata tale una modificazione nei riguardi dei futuri esercizi, che è una necessità assoluta rivedere il piano degli stanziamenti fissati per ciascuna opera nelle leggi sulle bonifiche.

Accennando poi ad un altro argomento che merita considerazione, l'egregio relatore disse che da un lato per i 25 milioni paghiamo il quattro per cento alla Cassa depositi e prestiti, e invece per i 14 milioni giacenti nel fondo speciale delle bonifiche, non riscuotiamo che il due per cento dalla medesima Cassa.

L'osservazione è giusta. Ricordo di averne un giorno parlato privatamente al ministro del tesoro del tempo onorevole Di Broglio, e credo che qualche cosa si possa fare al riguardo, e mi propongo di studiare la questione. Occorre però una legge speciale poichè le somme del fondo speciale per le bonifiche sono destinate ad opere determinate e le anticipazioni furono decretate per altre opere.

Convieni quindi far le cose in modo che si ottenga questo piccolo vantaggio senza produrre perturbamenti.

Ed ora veniamo a quella che è la più grossa questione sollevata durante la discussione di questo bilancio, la questione ferroviaria.

Io mi limito unicamente a parlare su quanto è stato trattato ieri dai senatori Adamoli, Balenano, Pisa e Rossi.

Per il porto di Genova, che è il cuore del traffico italiano, fino dal 1893 fu istituita una

Commissione presieduta dal senatore Gadda alla cui memoria invio un riverente saluto; ed il senatore Saracco, ministro dei lavori pubblici, inaugurò i lavori di quella Commissione, il senatore Saracco che fu il precursore dell'autonomia del porto di Genova, dalla quale il grande emporio italiano aspetta notevoli benefici.

Dopo la Commissione Gadda venne la Commissione Boccardo, che al porto di Genova ha reso anch'essa grandi servizi, avendo potuto tradurre in proposte concrete il disegno dell'autonomia.

E parlando del porto di Genova non posso non ricordare una dichiarazione che il senatore Saracco faceva, sette anni or sono, in un documento parlamentare. « Sta bene (scriveva il senatore Saracco) che facciamo il Sempione, ma è pur mestieri che pensiamo a Genova nostra, se vogliamo coglierne i frutti ». Ed a Genova si è pensato e molti lavori sono stati fatti specialmente nelle gallerie dei Giovi e a San Pier d'Arena. Ora è in via di esecuzione un'importante opera, cioè la linea che unisce Genova a Rivarolo, dove nel piano di Campasso si formerà un parco capace di 2500 carri.

Il Campasso è a breve distanza dal porto, appena 3 chilometri, in modo che basterà una semplice chiamata telefonica perchè dopo pochi minuti i carri possano affluire al porto.

Il parco del Campasso sarà un grande ausiliario della stazione di smistamento di Novi S. Bovo. Oggi questa stazione fa un doppio ufficio: concentra i carri carichi provenienti dal porto di Genova e li distribuisce per le diverse direzioni, da una parte verso Milano, Monza, Como, Chiasso, ecc. e dall'altra verso Alessandria, Luino, Torino; e raccoglie e riordina i carri vuoti da spedire al porto di Genova.

È questa seconda funzione, importantissima, che, compiuto il tronco Genova-Rivarolo, sarà esercitata con maggiore rapidità ed efficacia dal parco del Campasso, che è a brevissima distanza dal porto, e sarà ad esso collegato con diversi binari senza che s'incontri alcun passaggio a livello o si abbia la più piccola soggezione.

E poichè in gergo ferroviario si dice che il porto di Genova respira coi polmoni di ferro di Milano, vengo alla questione dei servizi della operosa città lombarda. Ieri ne parlarono, come

ho detto poc'anzi, gli onorevoli senatori Rossi, Pisa e Balenzano, accennando specialmente ad una convenzione che doveva stipularsi fra il Governo e alcuni enti locali. Ma prima di giungere alla convenzione, mi permetto ricordare al Senato che nel 1898 fu istituita una Commissione presieduta dal senatore Gadda e composta di funzionari dello Stato, delle Società ferroviarie e dei rappresentanti degli enti locali di Milano. I lavori di questa Commissione furono condotti con molta alacrità, ma si arrestarono nel maggio 1900, quando cessò di vivere il senatore Gadda.

Nell'ottobre 1902 il senatore Rossi fu nominato al posto del compianto senatore Gadda, e dopo un mese presentava le conclusioni della Commissione. La questione principale che si trattò in questa Commissione fu se a Milano convenissero meglio più stazioni per viaggiatori, che una stazione unica. Il senatore Rossi fu per la stazione unica. Egli ieri ha volgto non accettare la paternità di questa creatura, ma, poichè il suo stato civile lo permette, potrà riconoscerla per lo meno come una figlia adottiva. (*ilarità*). Ad ogni modo da questo banco e nelle presenti condizioni, anche per riguardi estranei al servizio ferroviario, non potrei esprimere nessun giudizio sulla pluralità delle stazioni o sulla stazione unica.

Ricordo soltanto che, alcuni mesi or sono, mi pare nel mese di maggio, il mio onorevole predecessore, visto che le conclusioni della Commissione, che ora si può chiamare Rossi, non erano state concordate, in quanto che si era astenuto il presidente della Camera di commercio di Milano, ed erano stati dissenzienti i funzionari governativi, il mio predecessore, dico, pensò bene di ripigliare le trattative con gli enti locali, e fu concordato che si dovesse studiare un progetto definitivo delle opere, in base alle quali sarebbe poi intervenuto un piano finanziario col concorso degli enti locali allo scopo di affrettare l'esecuzione delle opere. Ma prima che il progetto tecnico fosse pronto, gli enti locali e il ministro del tempo vennero ad intese, che dovevano poi condurre a quella convenzione di cui si è parlato ieri.

La convenzione non ebbe più seguito, inquantochè il ministro senatore Balenzano intendeva che questa convenzione da un lato si limitasse a stabilire l'impegno per lo Stato di spendere

una somma di 50 milioni, per la Cassa di risparmio delle provincie lombarde di anticiparla, e per gli enti locali di provvedere al pagamento degli interessi, e dall'altro lato lasciasse intera al Governo la facoltà di approvare i progetti delle opere. Gli enti locali però, e più specialmente il comune di Milano, e la Deputazione provinciale, fecero delle riserve e posero delle condizioni.

Il comune di Milano chiedeva che si stabilissero nella convenzione le basi del progetto tecnico da compilarsi, e che gli fosse riservata la facoltà dell'esame e dell'approvazione del progetto stesso, nonché delle modalità, ordine e tempo, del suo svolgimento. La Deputazione provinciale da parte sua, oltre a volere anch'essa ciò che domandava il Comune, metteva delle condizioni di una certa gravità. Le condizioni che metteva erano queste (leggo le parole testuali del presidente della Deputazione):

« 1° Che il Governo e le amministrazioni ferroviarie si impegnino di togliere tutti i passaggi a livello con opportuni sovrappassi o sottopassi sulle vie provinciali entro il raggio di km. 6 dalla cinta daziaria di Milano e per tutte le linee esercitate elettricamente in altre località della provincia;

« 2° che il concorso della provincia nella spesa degli interessi non abbia a superare il decimo del carico annuo per tale titolo;

« 3° che il mutuo da contrarsi all'uopo, essendo fatto nell'interesse del Governo, sia esente da imposta mobiliare;

« 4° che il Governo si impegni di ottenere dal Parlamento la facoltà per il consorzio degli enti locali di esigere un contributo sul movimento merci e passeggeri, nella stazione di Milano, per sopperire in parte all'onere degli interessi.

Il ministro del tempo non avendo creduto, o non essendo autorizzato dal Consiglio dei ministri a poter accettare queste condizioni, si sospese di stipulare la convenzione. Veramente si è chiamata convenzione, ma il presidente della Camera di commercio di Milano la chiamava un « primo appunto di convenzione ».

Appena io ebbi assunto l'ufficio, indipendentemente da questa grossa questione, mi diedi premura di mandare innanzi l'approvazione di quei lavori che sono riconosciuti assolutamente indispensabili per i servizi di Milano, anche in

vista dell'esposizione del 1905. Questi lavori di carattere urgente importano una spesa di 5 milioni di lire; fino a questo momento ne sono stati autorizzati per tre milioni, gli altri saranno autorizzati man mano che i progetti siano stati presentati ed approvati. In seguito, e propriamente il 21 novembre, invitai la Società Mediterranea a presentare il progetto della sistemazione definitiva dei servizi ferroviari di Milano. Questo progetto fu trasmesso al Ministero il 5 dicembre, e dopo pochi giorni autorizzai l'Ispettorato governativo di Milano a farne l'esame.

Come intende il Senato, la questione è molto grossa. Non sono, è vero, i 50 milioni, sono molto meno, perchè il progetto della Mediterranea importa una spesa di 47 milioni (soggetta, probabilmente, ad aumento nei consuntivi), ma se si tien conto del prezzo di aree da vendere, che si colcola in 27 milioni, ne risulta che la spesa effettiva si ridurrebbe a 27 milioni. Ad ogni modo nelle presenti condizioni, ossia senza un progetto tecnico approvato, e alla vigilia della scadenza dell'attuale ordinamento ferroviario, io mi permetto domandare al Senato se in tali condizioni la questione possa ritenersi matura, e se sarebbe cauto da parte del Governo fare dichiarazioni concrete e precise come quelle che, se bene intesi, mi furono richieste ieri, specialmente, dal senatore Rossi e dal senatore Balenzano.

Quello che io posso assicurare è questo, che l'esame del problema sarà condotto con la massima rapidità e con le migliori intenzioni. E se il progetto tecnico si riconoscerà rispondente ai servizi ferroviari di Milano, non mancherò di riallacciare, come desidero, le trattative con gli enti locali. La questione ha inoltre un carattere finanziario di alta importanza, e quindi, anche per riguardi dovuti all'onore mio collega del tesoro, debbo astenermi dall'aggiungere altre parole.

Ieri il senatore Adamoli, con grande lucidezza e con molta competenza, ha largamente discusso dei lavori condotti a termine dalla Commissione che egli degnamente presiede. Ho promesso di essere breve, ed anche per questo non credo di dover intrattenere il Senato sulle questioni alle quali accennò così autorevolmente il senatore Adamoli. E mi limito a dichiarare che il programma dei lavori di prima urgenza, proposto dalla Commissione Adamoli per l'importo di

lire 8,110.000, sarà considerato con particolare attenzione e premura. E poichè i lavori riguardano l'audamento normale del servizio, sotto il duplice aspetto della sicurezza e della regolarità, prendo impegno che farò tutto il possibile perchè questi lavori non solo siano eseguiti, ma siano anche eseguiti con sollecitudine.

Il senatore Adamoli ieri ha sciolto un inno, e meritato inno, al personale ferroviario; ed io mi associo di gran cuore. Pochi giorni or sono ebbi l'onore di dire le stesse cose alla Camera dei deputati, e due anni e mezzo fa io pronunciava parole di vivo encomio per quel personale. Mi consenta il Senato di ricordare non le parole recenti, ma quelle di antica data che rispecchiano il pensiero di chi, per ragione del suo ufficio, conosceva dappresso le condizioni del personale e del servizio ferroviario. Dicevo dunque nel giugno 1901: « Quando si pensi alle più favorevoli condizioni in cui si esercita il servizio all'estero, anche tenendo conto del maggior traffico, bisogna convenire che in Italia il personale fa miracoli ». (Questa espressione è del Direttore generale della Paris-Lyon-Méditerranée). « Se si considera - io aggiungevo - l'esercizio eccezionale che si fa in autunno sopra alcune linee della Adriatica, e quasi tutto l'anno in Liguria, e specialmente nella gola di Sampierdarena, percorsa da oltre 200 treni al giorno, credo che l'ordinamento delle Società ferroviarie non sia poi tanto imperfetto come si dice ».

Signori senatori, non il solo ministro dei lavori pubblici, ma tutto il Governo è compreso dall'alto dovere di soddisfare le esigenze ferroviarie, imposte dai fiorenti traffici che, per la prosperità della patria, fervono nel triangolo Genova-Torino-Milano. A questo nazionale dovere io darò tutta la mia volontà, tutta la mia fede nei destini economici del nostro paese. (*Vive approvazioni*).

PISA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PISA. Aderendo al desiderio dell'onorevole presidente sarò brevissimo; ma mi corre l'obbligo di ringraziare l'onor. ministro delle risposte brevi, ma abbastanza rassicuranti, che ha creduto di dare alle mie domande.

Si tratta, come benissimo egli ha concluso, di uno dei più alti interessi italiani. Anzi ringrazio l'onor. relatore di essersi associato al

desiderio espresso da me insieme con parecchi colleghi miei riguardo alla questione vitale del porto di Genova e della stazione di Milano, osservando che si tratta, non di materia di interesse locale ma di alti interessi nazionali, perchè in quel triangolo (ripeto la espressione dell'onorevole ministro) si riassume la maggior parte della vitalità ferroviaria della penisola. Io confido perciò (ed ho preso atto delle dichiarazioni dell'onor. ministro) che egli vorrà ora, valendosi della sua autorità e alta competenza in materia, agire non solo con la massima alacrità, ma con tutta la possibile iniziativa che gli è concessa dalle nostre leggi; perchè di Commissioni ne abbiamo già avuto un numero sufficiente. Oggi si parla di un nuovo progetto della Mediterranea che potrà essere anche soddisfacente, ma non dobbiamo dimenticare che siamo pressochè alla vigilia dell'apertura del Sempione (vicinissima, gennaio 1905); ora se le stazioni di Milano e di Genova sono insufficienti al traffico delle merci ed anche dei viaggiatori, con le comunicazioni internazionali attuali, è evidente che con l'aggiunta di un nuovo grande sbocco alpino, questo stato di cose si renderà anche più intollerabile, e la responsabilità ne ricadrà sul Governo che non avrà saputo provvedere a tempo ad un insieme di circostanze che altrove sarebbe considerato come assai soddisfacente, come prova della prosperità crescente del nostro movimento commerciale.

PATERNOSTRO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PATERNOSTRO. Signor presidente. Intendo le ragioni del tempo e mi acconcerei a fare una breve preghiera al signor ministro in occasione di uno dei capitoli del bilancio, ma siccome non sono sicuro di trovarmi presente alle successive sedute del Senato per altre occupazioni di altri uffici, così pregherei di voler ascoltare una brevissima raccomandazione adesso.

Ed è questa: che il signor ministro, nuovo a quel posto, ma non alla amministrazione dei lavori pubblici e di cui la competenza, l'ingegno e la forte volontà gli hanno anticipato il favore del pubblico, voglia rassicurare questo pubblico medesimo intorno ad una questione, che per me assume, checchè ne siano le apparenze, una grande importanza politica.

Voglio chiedergli cioè qualche notizia sui progressi dei lavori del monumento a Vittorio

Emanuele, di questo infelice monumento che attraverso tante peripezie, si trova ora in condizioni tali da far temere che forse i posteri, quelli che avranno la fortuna di vivere nel nuovo millennio potranno vederlo compiuto!

Ora le ragioni sono molteplici: rammento che l'anno passato il senatore Mariotti sollevò questa questione e ne ebbe plauso, invitò il Governo a fare quel che non si era fatto, a dare impulso ai lavori, sia stanziando maggiori somme e che ora vedo esaurite, sia dando opera a trovare il materiale che scarseggiava. Non è soltanto questo che mi preoccupa, ma anche il sentir dire che l'ingegnere direttore sia stato sventuratamente colpito da una malattia la quale forse non gli consentirà di attendere alla direzione dei lavori; se questo è vero domando al ministro in che modo intende il Governo provvedere alla sostituzione di questo ingegnere, dappoichè risulta che di questo famoso monumento non vi è un progetto d'arte, vi è il progetto prospettivo, ma manca quello particolareggiato, e perciò l'importanza della presenza dell'ingegnere autore del progetto è massima, inquantochè altri non può fare quello che egli fa, mutando e rimutando il progetto particolareggiato.

Io pongo il monumento a Vittorio Emanuele in capo a tutte le altre opere pubbliche fatte dal Governo nella capitale, innanzi al palazzo delle finanze che è in continua ricostruzione, al palazzo di giustizia, vera mostruosità d'arte (*marmorio, commenti*), ed ai muraglioni del Tevere che cascano. È bensì vero che tutte queste opere hanno un'importanza politica grandissima, poichè sono come le radici che la nuova Italia ha messo in Roma, ma queste radici non fanno presa perchè sono deboli e si sbarbicano giornalmente.

Voglio sperare che per l'avvenire almeno, le cose procederanno diversamente, non solo con maggiore intelligenza, ma anche con maggiore onestà, lasciatemi dire questa frase; ma io parlando di onestà non alludo nè al Parlamento nè al Governo, ma ad appaltatori e direttori dei lavori, i quali hanno dato prova di insufficienza tecnica e forse anche d'insufficienza morale.

Io confido che il ministro, animato come è da buona volontà, saprà dare una risposta al paese, la quale conforti a sperare che il monumento

al grande Re, sarà presto ultimato per il decoro nazionale. (*Benissimo*).

ADAMOLI. Domando la parola

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ADAMOLI. Io debbo una parola di ringraziamento alla cortesissima risposta del ministro ed alla Commissione di finanze la quale ha incoraggiato il ministro ad accogliere le nostre proposte.

Io dirò alla Commissione che le nostre proposte saranno di grande incoraggiamento per la continuazione dei lavori, e spero che riunendo le assicurazioni del ministro ai nostri sforzi, anche il nostro lavoro potrà avere un lieto successo.

PELLEGRINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PELLEGRINI. Io ringrazio l'onor. ministro, non solo per aver promesso, ma per aver cominciato a fare.

PARPAGLIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PARPAGLIA. Io non intendo di ringraziare ma di fare una dichiarazione. Onor. ministro, io non vorrei che le mie parole fossero fraintese; io non voglio esprimere nessun giudizio tecnico, e sopra tutto non tento di porre ostacoli a che le opere si possano fare e siano eseguite con la massima diligenza. Io richiamo solo l'attenzione dell'onor. ministro su questo: perchè, egli si preoccupi della condizione speciale di quei paesi e perchè egli dia affidamento che le opere specialmente che riguardano il Tirso, siano eseguite con la maggiore possibile sollecitudine.

Ho detto già che dal 1896 si aspetta e si aspetta ancora; io non so se i bacini si possano o non si possano fare; non entro a discutere se le opere possano essere coordinate fra valle e monte; non entro a discutere se debbano essere unite o meno; a me preme solo che il ministro possa rassicurare quelle popolazioni, ma con franca dichiarazione, che indubbiamente quelle opere saranno eseguite, con la massima sollecitudine, valendosi dei mezzi che, abbiamo udito, ha il Governo in suo potere per attuare quelle opere per le quali quel paese attende sicurezza e del patrimonio della salute e della vita dei cittadini.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEDESCO, ministro dei lavori pubblici. Assicuro il senatore Paternostro che non mancano i fondi per continuare il monumento a Vittorio Emanuele; infatti nell'esercizio corrente c'è uno stanziamento di 2,167,000 lire.

Per quanto poi riguarda la condotta dei lavori, ricordo innanzi tutto che per l'esecuzione di quest'opera in memoria del Padre della Patria esiste presso il Ministero dei lavori pubblici, un'autorevolissima Commissione, presieduta dall'onor. Pavoncelli, e di cui fanno parte, fra gli altri, i senatori Finali, Monteverde e Levi. Questa Commissione si è riunita (appunto pochi giorni sono, ed io ebbi l'onore di presiederla) animata da quei sentimenti che hanno ispirato la parola del senatore Paternostro.

Posso assicurare il senatore Paternostro e il Senato che, come mi risulta da notizie recentissime, le condizioni di salute dell'insigne autore del progetto del monumento a Vittorio Emanuele sono talmente migliorate, che è lecito sperare che fra breve possa riprendere le sue occupazioni, e tornare alla direzione dei lavori del monumento. Aggiungo che sono stati recentemente stipulati dei contratti che assicurano una fornitura di pietra per 2000 metri cubi all'anno.

Sono sorte delle difficoltà per quanto riguarda la qualità della pietra, sicchè io ho nominato una Commissione che fra pochi giorni si recherà sul posto per esaminare le condizioni delle cave.

Rispetto alla grande statua che doveva essere fatta dal compianto scultore Chiaradia, a questo è succeduto l'autore del monumento a Garibaldi sul Gianicolo, lo scultore Gallori, dal quale ebbi assicurazione che tra breve la modellatura

della statua sarà compiuta, e quindi sarà visitata da un Comitato speciale eletto nel seno della Commissione del monumento.

Come vede il senatore Paternostro, le cose sono avviate bene. Aggiungo che in un disegno di legge che presenterò tra breve sarà stanziata una notevole somma per proseguire i lavori del monumento.

PATERNOSTRO. Ringrazio l'onor. ministro delle dichiarazioni fatte ed io più di tutto confido nella sua energia e buona volontà, sicuro che egli darà quell'impulso al compimento del monumento, che non ha avuto finora.

PRESIDENTE. Dopo ciò, se non si fanno altre considerazioni, dichiaro chiusa la discussione generale.

Presentazione di un progetto di legge.

STELLUTI-SCALA, ministro delle poste e telegrafi.
Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

STELLUTI-SCALA, ministro delle poste e telegrafi.
Ho l'onore di presentare al Senato un disegno di legge, approvato dalla Camera dei deputati nella seduta di ieri, riguardante: « L'istituzione di una linea di navigazione tra Venezia e Calcutta ».

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro delle poste e telegrafi della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato e trasmesso agli Uffici.

Ripresa della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Continueremo ora la discussione del bilancio dei lavori pubblici. Do lettura dei capitoli.

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

1	Ministero - Personale di ruolo (Spese fisse)	668,765	»
2	Ministero - Personale di ruolo - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	94,000	»
3	Ministero - Spese per trasferte e per indennità diverse al personale dell'Amministrazione centrale - Indennità per incarichi e studi diversi al personale di altre amministrazioni	8,000	»
4	Compensi e gratificazioni al personale dell'amministrazione centrale e del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate	30,000	
5	Sussidi ad impiegati e al basso personale in attività di servizio dell'amministrazione centrale e del Regio ispettorato generale delle strade ferrate	30,000	»
6	Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti all'Amministrazione e loro famiglie	67,000	»
7	Assegni e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti ai Gabinetti	8,500	»
8	Spese d'ufficio	103,860	»
9	Manutenzione, riparazione ed adattamento dei locali	19,000	»
10	Spese postali (Spesa d'ordine)	3,000	»
11	Spese di stampa e per la pubblicazione del Bollettino ufficiale del Ministero - Premi ai funzionari autori delle migliori monografie tecniche ed amministrative	47,800	»
12	Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria	22,950	»
13	Residui passivi eliminati a senso dell'art. 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria).		<i>per memoria</i>
14	Spese casuali	38,500	»
15	Spese di liti (Spesa obbligatoria)	20,000	»
16	Acquisto di libretti e di scontrini ferroviari (Spesa d'ordine)	500	»
		1,161,875	»

Debito vitalizio.		
17	Pensioni ordinarie (Spese fisse)	2,076,000 »
18	Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 83 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato col regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (Spesa obbligatoria)	43,000 »
		2,119,000 »
Genio civile.		
19	Personale di ruolo (Spese fisse)	3,490,000 »
20	Personale di ruolo - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	54,700 »
21	Spese d'ufficio (Spese fisse)	122,240 »
22	Provvista e riparazione di mobili ed istrumenti geodetici, restauro ed adattamento dei locali ad uso degli uffici del Genio civile (art. 28 della legge 5 luglio 1882, n. 874)	32,000 »
23	Fitto di locali per uso d'ufficio (Spese fisse)	62,000 »
24	Spese per indennità di visite e di traslocazione	550,000 »
25	Spese diverse pel Genio civile	37,000 »
26	Indennità dipendenti dalle leggi 5 luglio 1882, n. 874 e 15 giugno 1893, n. 294, accordate con decreti ministeriali registrati preventivamente dalla Corte dei conti	16,000 »
27	Compensi e sussidi al personale del Genio civile	20,000 »
		4,383,940 »
Strade.		
28	Manutenzione di strade e ponti nazionali, sgombrò di nevi, di materie franate o trasportate dalle piene; lavori per impedire interruzioni di transito e per riparare e garantire da danni le strade e i ponti nazionali; e spese per provvedere a tutto quanto concerne il servizio delle R. Trazzere	4,560,000 »
29	Salario ai cantonieri delle strade nazionali (Spese fisse). Indennità diverse e sussidi ai detti cantonieri	1,450,000 »
30	Cantonieri delle strade nazionali - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	350 »
<i>Da riportarsi</i>		6,010,350 »

	<i>Riporto</i>	6,010,350 »
31	Indennità a diversi comuni per la manutenzione di tronchi di strade nazionali che ne attraversano gli abitati a mente dell'articolo 41 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F	152,000 »
32	Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i cantonieri	10,000 »
33	Concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade nazionali compresi entro gli abitati, ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F.	20,000 »
34	Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia delle strade (Spesa d'ordine)	5,000 »
35	Sussidi ai comuni e consorzi per opere pubbliche ai termini dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F' ed a consorzi per strade vicinali soggette a servitù pubblica	300,000 »
	Acque.	6,497,350 »
	Opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria.	
36	Opere idrauliche di 1ª categoria - Manutenzione e riparazione	980,000 »
37	Opere idrauliche di 1ª categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza	24,000 »
38	Opere idrauliche di 1ª categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (Spese fisse)	130,800 »
39	Opere idrauliche di 1ª categoria - Fitti e canoni (Spese fisse)	1,500 »
40	Opere idrauliche di 2ª categoria - Manutenzione e riparazione	5,050,000 »
41	Opere idrauliche di 2ª categoria - Spese per competenze al personale addetto alla sorveglianza	90,000 »
42	Opere idrauliche di 2ª categoria - Assegni ai custodi, guardiani e manovratori (Spese fisse)	920,000 »
43	Opere idrauliche di 2ª categoria - Fitti e canoni (Spese fisse)	45,500 »
44	Servizio idrografico fluviale	4,000 »
45	Spese pel servizio di piena e spese casuali pel servizio delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e di altre categorie per la parte con quelle attinente	250,000 »
46	Spese per competenze al personale idraulico subalterno, dovute a termini e per servizi normali indicati nel regolamento sulla custodia, difesa e guardia dei corsi d'acqua. - Sussidi	146,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	7,651,800 »

	<i>Riporto</i>	7,651,800 >
47	Opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria - Custodi e guardiani idraulici e manovratori - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	2,250 >
		<hr/> 7,654,050 >
	Bonifiche.	
48	Personale di custodia delle bonifiche - Stipendi ed indennità al personale ordinario (Spese fisse)	150,000 >
49	Personale di custodia delle bonifiche - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	1,050 >
50	Personale di custodia delle bonifiche - Indennità, sussidi, quote complementari alla massa vestiario ed altre spese analoghe pel personale stesso (Spese variabili)	8,000 >
51	Agro romano - Personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica - Stipendi, indennità diverse (Spese fisse)	38,000 >
52	Agro romano - Personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	5,200 >
		<hr/> 202,250 >
	Porti, spiagge, fari e fanali.	
53	Manutenzione e riparazione dei porti	2,035,000 >
54	Escavazione ordinaria dei porti	2,305,000 >
55	Indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario adibito al servizio di manutenzione e di escavazione ordinaria dei porti	20,000 >
56	Stipendi ed indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei porti (Spese fisse)	8,000 >
57	Pigioni pel servizio dei porti e dei fari (Spese fisse)	1,500 >
58	Manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali	900,000 >
59	Indennità, competenze diverse e sussidi al personale ordinario adibito al servizio di manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali - Assegni e competenze diverse ai faualisti avventizi	63,000 >
60	Personale subalterno straordinario adibito al servizio di manutenzione, riparazione ed illuminazione dei fari e fanali - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	350 >
	<i>Da riportarsi</i>	<hr/> 5,332,850 >

	<i>Riporto</i>	5,332,850 »
61	Stipendi e indennità fisse al personale subalterno ordinario pel servizio dei fari (Spese fisse)	260,000 »
62	Personale subalterno ordinario pel servizio dei fari - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	1,000 »
63	Sussidi per opere ai porti di 4ª classe e per conservazione di spiagge (Articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, e art. 39 del testo unico della legge sui porti e fari, approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095)	30,000 »
64	Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4ª classe della 2ª categoria (Art. 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095)	60,000 »
65	Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (Spesa d'ordine)	15,000 »
		<hr/> 5,798,850 »
	Strade ferrate.	
66	Personale di ruolo dell'Ispettorato (Spese fisse)	819,251 »
67	Personale di ruolo dell'Ispettorato - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	56,328 »
68	Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell'Ispettorato ed ai membri del Consiglio delle tariffe (Spese variabili)	100,000 »
69	Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª	7,500 »
70	Quota parte, prevista a carico dello Stato italiano, delle spese relative all'Ufficio centrale istituito in Berna a' sensi dell'art. 57 della Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata - Legge 15 dicembre 1892, n. 710. (Spesa obbligatoria e d'ordine).	10,000 »
70 <i>bis</i>	Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario residente in Bruxelles	1,000 »
71	Spese giudiziali e di stampa in dipendenza di questioni ferroviarie (Spesa obbligatoria)	10,000 »
72	Spese per studi ed esperimenti riguardanti l'ordinamento e l'esercizio delle strade ferrate	20,000 »
		<hr/> 1,024,079 »
	Tramvie.	
73	Spese di sorveglianza sulle tramvie a trazione meccanica	14,000 »

TITOLO II.

Spesa straordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

74	Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (Spese fisse)	3,240 »
74 is	Interessi da pagarsi alla Cassa depositi e prestiti sul conto corrente istituito in applicazione della legge 28 dicembre 1902, n. 547 per l'esecuzione anticipata di lavori stradali portuali idraulici e di bonifica approvati da leggi dello Stato	18,500 »
75	Assegni mensili al personale straordinario addetto alle diverse opere pubbliche (Spese fisse) - Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al detto personale	1,309,080 »
	Personale straordinario addetto all'amministrazione centrale ed alle opere in Roma - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	28,500 »
		<hr/> 1,359,320 » <hr/>
	Opere in Roma (Spese ripartite).	
77	Quota a carico dello Stato nella spesa per 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 »
78	Trasferte e competenze diverse al personale ordinario addetto ai lavori di sistemazione del Tevere dipendenti dalla legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalle leggi 14 gennaio 1897, n. 12 e 25 febbraio 1900, n. 56] 12	<i>per memoria</i>
79	Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno - Leggi 14 maggio 1881, n. 209 e 20 luglio 1890, n. 6980, serie 3ª	2,500,000 »
80	Anticipazione al comune di Roma sulle ultime annualità del concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del Regno (Legge 7 luglio 1902, n. 306)	2,500,000 »
81	Prosecuzione della via Cavour e sistemazione della piazza Venezia, (leggi 20 luglio 1890, n. 6980, 6 agosto 1893, n. 458 e 25 febbraio 1900, n. 56)	500,000 »
82	Costruzione del ponte Vittorio Emanuele sul Tevere in Roma e dei relativi accessi (art. 5 della legge 6 agosto 1893, n. 458)	<i>per memoria</i>
83	Costruzione del nuovo palazzo di giustizia in Roma (leggi 20 luglio 1890, n. 6980, 28 giugno 1892, n. 299, 6 agosto 1893, n. 458, 14 gennaio 1897, n. 12 e 25 febbraio 1900, n. 56)	755,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	<hr/> 11,032,500 » <hr/>

	<i>Riporto</i>	11,032,500 »
81	Prosecuzione dei lavori al monumento nazionale a Vittorio Emanuele II, (articolo 1, lett. a della legge 25 febbraio 1900, n. 56)	2,167,000 »
	Opere vario.	13,199,500 »
85	Ampliamento, sistemazione e arredamento della Università di Napoli e degli Istituti dipendenti (Legge 30 luglio 1896, n. 330) - Ottava annualità	434,500 »
86	Contributo dello Stato nel pagamento dell'annualità del mutuo concesso dalla Cassa depositi e prestiti al comune di Acerenza (art. 2 e 3 della legge 7 luglio 1901, n. 325)	880 »
87	Concorso dello Stato a favore dei comuni di Roscigno e Colliano in provincia di Salerno e del comune di Aliano in provincia di Potenza danneggiati dalle frane (articolo 1 della legge 7 luglio 1902, n. 301) (Spesa ripartita)	50.000 »
88	Contributo dello Stato nel pagamento dell'annualità nel mutuo concesso dalla Cassa Depositi e prestiti ai comuni di Roscigno, Aliano e Colliano (articolo 3 della legge 7 luglio 1902, n. 301)	4,310 »
	<i>Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'art. 34 della legge di contabilità generale.</i>	
9	Concorso dello Stato nella spesa di costruzione del tronco stradale da Porto Ceresio (Como) al confine svizzero, verso Brusin Arsizio	5,000 »
90	Sussidi ai Comuni e alle Provincie per l'istituzione dei servizi pubblici a mezzo di automobili fra punti non congiunti da ferrovie	30,000 »
90 bis	Sussidi ai Comuni e alle Provincie per l'esercizio di linee di automobili in servizio pubblico fra punti non congiunti da ferrovie	30,000 »
	Strade.	554,690 »
	<i>Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.</i> Spese non superiori a L. 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale.	
91	Costruzione e restauro di opere d'arte e sistemazione di scoli d'acqua per difesa del tronco dal miglio 16 ad Avellino della strada nazionale n. 54 (Avellino)	13,500 »
92	Costruzione di due briglie nel burrone Mastro Francesco a garanzia del ponticello n. 62 lungo il tronco da Avellino a Porta di Ferro della strada nazionale n. 54 (Avellino)	10,000 »
93	Costruzione di un muro di controriva sulla sponda sinistra del torrente Cervaro e difesa di un tratto del tronco dal miglio 52 al miglio 61 della strada nazionale n. 54 (Avellino)	22,000 »
94	Rettifica nella località torre dell'Elsa o Priore nel tronco da Grumo al confine con la Basilicata della strada nazionale n. 56 (Bari)	27,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	72,500 »

	<i>Riporto</i>	72,500 »
95	Allargamento della strada nazionale n. 8 nel tratto di accesso alla Pala dello Schioso (Belluno)	17,000 »
96	Acquisto di un fabbricato da destinarsi ad uso di casa cantoniera doppia nel tronco dal Ponte della Serra al termine della Pala della Zerla lungo la diramazione da Arten a Pontet di Montecroce della strada nazionale n. 8 (Belluno)	10,000 »
97	Allargamento della strada nazionale n. 8 con abbattimento di roccie pericolanti e ricostruzione di muri di sostegno caduti nella località Colche Busua nella diramazione Arten Pontet (Belluno)	28,000 »
98	Allargamento della traversa di Corna lungo la strada nazionale n. 17 (Brescia)	9,500 »
99	Costruzione del tratto per l'allargamento della nazionale n. 52 alla stazione ferroviaria di Cantalupo (Campobasso)	14,500 »
100	Rivestimento murato di cunette lungo il tronco dal bivio per Cesarò a Randazzo della strada nazionale n. 70 (Catania)	22,000 »
101	Costruzione di una casa cantoniera doppia con forno nel 5° tronco della nazionale n. 62 (Catanzaro)	8,300 »
102	Costruzione di una briglia a sostegno di una frana manifestatasi a monte della strada nazionale n. 62 alla progressiva 28.800 (Catanzaro)	8,500 »
103	Sistemazione del torrente Sprovieri a garanzia della strada nazionale n. 60 (Cosenza)	16,000 »
104	Costruzione di una casa cantoniera nel tronco da Cosenza a Sella Gradina della strada nazionale n. 61 (Cosenza)	11,500 »
105	Consolidamento della strada nazionale n. 42 in località Tribuccio nella rettificca Rocca San Casciano-Campomaggio (Firenze)	10,000 »
106	Miglioramento del tratto della strada nazionale n. 36 fra Genova e Torriglia nei punti più ristretti e impianto di barriere nei siti più pericolosi (Genova)	22,000 »
107	Sistemazione di due tratti nel tronco da Aulla al Valico del Cerreto della strada nazionale n. 38 (Massa)	7,000 »
108	Sistemazione dell'ingresso a Porta Fano a correzione della strada nazionale n. 44 per una tratta interna nell'abitato di Fossombrone, e per una tratta esterna, dalla soglia di Porta Fano al Portone della Piantata (Pesaro)	4,000 »
109	Costruzione di una casa cantoniera alla progressiva 60.818 del tronco da S. Andrea di Conza ad Atella della strada nazionale n. 55 (Potenza)	11,000 »
110	Consolidamento di frana al tronco dal Cimitero di S. Andrea di Conza ad Atella della strada nazionale n. 55 (Potenza)	15,900 »
	<i>Da riportarsi</i>	287,700 »

	<i>Riparto</i>	287,700 »
111	Completamento della sistemazione della traversa di Castelluccio Inferiore sulla strada nazionale n. 57 (Potenza)	16,250 »
112	Costruzione di una casa cantoniera doppia alla progressiva 16,576.75 del 2° tronco della strada nazionale n. 58 (Potenza)	10,000 »
113	Sostituzione di archi in muratura alle travate in legno dei ponticelli nn. 34 e 39 lungo il 5° tronco della strada nazionale n. 59 (Potenza)	11,000 »
114	Ampliamento della casa cantoniera Domingo nel tronco da Ponte Finocchio a Trapani della strada nazionale n. 68 (Trapani)	7,500 »
115	Correzione della forte pendenza della strada nazionale n. 1 nella località detta Riva di Giavis (Udine)	15,000 »
116	Demolizione e ricostruzione del tombino che attraversa la Valle Androna e rivestimento in sasso del sottosuolo di un tratto della strada nazionale n. 10 (Vicenza)	3,700 »
117	Spese casuali per opere di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali per le quali manca in bilancio o è deficiente lo stanziamento nei limiti di lire 30,000	30,000 »
118	Studi di progetti per opere stradali non autorizzate da leggi	13,350 »
		394,500 »
	<i>Lavori per sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.</i>	
	(Spesa dipendente dall'art. 1 lett. c della legge 25 febbraio 1900, n. 50).	
119	Consolidamento del burrone detto Madonna dell'Arco, presso Ariano, lungo la strada nazionale n. 54 (Avellino)	<i>per memoria</i>
120	Sistemazione e consolidamento delle tratto in frana fra i ponticelli 55 e 56, 78 e 79 nel tronco da Ponte Nerolella a Sant'Andrea di Conza della strada nazionale n. 55 (Avellino)	<i>per memoria</i>
121	Costruzione di un nuovo ponte in sostituzione di quello esistente sul torrente Savena, presso San Ruffillo, lungo la strada nazionale n. 41 (Bologna)	<i>per memoria</i>
122	Rettificazione di un tratto della strada nazionale n. 16 fra la località Croce ed il Ponte della Porca (Brescia)	<i>per memoria</i>
123	Sistemazione della strada nazionale n. 18 del Caffaro esternamente all'abitato di Anfo (Brescia)	<i>per memoria</i>
124	Costruzione di un ponte sull'Oglio, in sostituzione dell'attuale detto del Noce presso Cedegolo lungo la strada nazionale n. 17 (Brescia)	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i>	»

	<i>Riporto</i>	
125	Ricostruzione parziale del ponte sul torrente Fiumara con riparazioni accessorie lungo la strada nazionale n. 51 (Campobasso)	<i>per memoria</i>
126	Consolidamento della frana detta del Sangue lungo la strada nazionale n. 53 (Campobasso)	<i>per memoria</i>
127	Rettificazione della traversa interna dell'abitato di Leonforte lungo la strada nazionale n. 70 (Catania)	<i>per memoria</i>
128	Sistemazione della strada nazionale n. 57 e del viadotto ivi esistente al passaggio del ponte Virtù presso Castrovillari (Cosenza)	<i>per memoria</i>
129	Sistemazione della strada nazionale n. 31 nel tratto fra Gaiola e Maiola (Cuneo)	<i>per memoria</i>
130	Rettificazione d'un tratto della strada nazionale n. 42 nella località detta Madonna della Tosse (Firenze)	<i>per memoria</i>
131	Rettificazione della strada nazionale n. 45 da Rimini a San Marino (Forlì)	<i>per memoria</i>
132	Rettificazione della traversa di Tolentino, lungo la strada nazionale n. 46 (Macerata)	<i>per memoria</i>
133	Consolidamento di un tratto in frana in contrada S. Giovanello nel tronco da Fiumelorto a Caltavuturo della strada nazionale n. 70 (Palermo)	<i>per memoria</i>
134	Rettificazione della salita di Colle S. Lorenzo nella strada nazionale n. 46 (Perugia)	<i>per memoria</i>
135	Costruzione di un ponte sussidiario all'antico ponte Manlio sul torrente Bosso nella strada nazionale n. 44 (Pesaro)	<i>per memoria</i>
136	Rettificazione della salita di Monte Martino fra la chiavica n. 120 ed il muro etrusco n. 1 nella strada nazionale n. 44 (Pesaro)	<i>per memoria</i>
137	Rettificazione delle rampe di Toppo Laguzzo, nella strada nazionale n. 55 (Potenza)	<i>per memoria</i>
138	Consolidamento della frana Fornaci nella strada nazionale n. 56 (Potenza)	<i>per memoria</i>
139	Costruzione di un ponte sul torrente Incudine lungo la strada nazionale n. 67 (Reggio Calabria)	<i>per memoria</i>
140	Ricostruzione del ponte sul fiume Padrongianus con sistemazione della strada nazionale n. 75 (Sassari)	<i>per memoria</i>
141	Ricostruzione del ponte sul torrente Gallurese lungo la strada nazionale n. 75 (Sassari)	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i>	

	<i>Riporto</i>	»
142	Rettificazione della strada nazionale n. 25 nel tratto dalla progressiva 361,45 all'abitato di Oulx con costruzione di un ponte sulla Dora Riparia (Torino)	<i>per memoria</i>
143	Maggiori spese impreviste pei lavori compresi nella tabella A annessa alla legge 25 febbraio 1900, n. 56	<i>per memoria</i>
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>
	<i>Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali.</i>	
	(Spese dipendenti dalla legge 3 luglio 1902, n. 297).	
145	Strada nazionale della Valle d'Agri, da Sapri, attraversando la strada nazionale della Calabria, per Moliterno e Corleto, alla Marina di Montalbano (variante al tronco 10° per Cirigliano e Gorgoglione) (Potenza) (Legge 27 giugno 1869, n. 5147, n. 58).	140,000 »
146	Deviazione del tratto fra il passo di Monterosso ed il ponte Abate (Catanzaro) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 16).	50,000 »
147	Rettificazioni e sistemazioni per le strade nazionali del Piccolo e Grande San Bernardo (Torino) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco II, n. 33).	50,000 »
	<i>Lavori per la costruzione di strade provinciali sovvenute dallo Stato.</i>	
148	Strada da Nicastro alla Marina di Sant' Eufemia (Catanzaro) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 6).	30,000 »
149	Strada da un punto della nazionale n. 36 (ora n. 62) presso Soveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso Santa Severina (Catanzaro) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 7).	60,000 »
150	Strada da San Giovanni in Fiore a Cariatì (Cosenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 8).	50,000 »
151	Strada da Cuccaro a Sanza sulla strada nazionale di Val d'Agri (Salerno) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 10).	100,000 »
152	Strada da Petrella per Palata alla ferrovia (Campobasso) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 13).	100,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	580,000 »

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902-903 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 DICEMBRE 1903

	<i>Riporto</i>	580,000 »
153	Strada Isernia-Atina-Roccasecca (Campobasso) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 14).	100,000 »
154	Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento, e suo prolun- gamento all'incontro della strada nazionale della Ravindola presso Castellone, per Forli, Roccasicura e Cerro (Campobasso) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 15).	100,000 »
155	Strada da Capestrano, per Forca di Penne, alla strada provinciale Chieti-Teramo (Teramo) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 16).	40,000 »
156	Strada da un punto della nazionale Appulo-Lucana sotto Albano per Trivigno, alla provinciale di 1ª serie Brienza-Montemurro sotto Marsiconovo (Potenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 21).	100,000 »
157	Strada da Chiaravalle a Guardavalle (Catanzaro) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 23).	90,000 »
158	Strada da Porto Santa Venere per Briatico fino a raggiungere la pro- vinciale di Tropea (Catanzaro) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 25).	20,000 »
159	Strada da Mormanno, per Papisidero, a Scalea (Cosenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 28).	150,000 »
160	Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Cosenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 29).	<i>per memoria</i>
161	Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (Potenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 29).	70,000 »
162	Strada da Pietracatella a Campo Marino (Campobasso) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 40).	50,000 »
163	Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Mes- sina) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 53).	150,000 »
164	Strada da Rotonda, per Viggianello, alla nazionale del Sinni presso Favale (Potenza) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 55).	115,000 »
165	Strada da Sarsina per la valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano (Arezzo) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 23).	80,000 »
166	Strada da Sarsina per la Valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano (Firenze) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 23).	50,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	1,695,000 »

	<i>Riporto</i>	1,695,000 »
167	Strada dalla nazionale Appulo-Sannitica, tra Gambatesa e Ielsi, per Riccia, alla provinciale Bebiana in contrada Decorata e quindi alla provinciale Benevento-Foiano presso il Casone Cocca (Benevento) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 34).	60,000 »
168	Strada da Agnone a Castel di Sangro (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 70).	60,000 »
169	Strada dalla provinciale Garibaldi al Piano di Salcito nei pressi di Lucito, Castel Bottaccio e Lupara a Larino, e per Ururi al confluente della Capitanata verso Serracapriola, colle diramazioni per Montagano, per Guardiafiera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 73).	<i>per memoria</i>
170	Diramazione della strada provinciale 73 per Bagnoli, Civitanova del Sannio alla strada provinciale Aquilonia nei pressi di Pescolaniano (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 74).	20,000 »
171	Strada da Piedimonte d'Alife pel Matese, a raggiungere la strada nazionale Isernia-Campobasso fra Boiano e Vinchiatturo (Caserta) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 76).	40,000 »
172	Prolungamento della provinciale Perano-Castiglione Messer Marino a Trivento (Chieti) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 77).	40,000 »
173	Strada dal punto più alto dell'ultimo tronco della strada provinciale n. 15 (Legge 30 maggio 1875, n. 2521) presso la Masseria Graziani, attraverso l'abitato di Montefalcone del Sannio per un tratto della strada comunale di Montefalcone, a San Felice Slavo, al Casino Piccoli e da ivi per Acquaviva, Larino, Montorio, Montelongo, Rotello, Serracapriola, alla stazione ferroviaria di Chieti (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 78).	60,000 »
174	Strada da sotto Atezza all'Istonia presso S. Barnaba di San Buono (Chieti) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 97).	60,000 »
175	Prolungamento della provinciale di Valsinello da Guilmi all'incontro della strada Perano-Castiglione alla Sella del Guado di Sant'Egidio (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 98).	40,000 »
176	Collegamento della strada provinciale Istonia con la Trignina, attraverso la Sella del Convento di Palmoli (Chieti) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 101).	40,000 »
177	Strada dalla Marina di Fuscaldo alla nazionale delle Calabrie per la stazione e la strada provinciale costruita per Bisignano (Cosenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 112).	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i>	2,115,000 »

	<i>Riporto</i>	2,115,000 »
178	Strada dalla provinciale Rotonda Valsinni, nei pressi di Oriolo, alla stazione di Amendolara (Potenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 117).	50,000 »
179	Strada da Altopascio a Bientina con diramazione alla provinciale del Tiglio (Firenze) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 127).	30,000 »
180	Prolungamento della strada provinciale Rotonda-Valsinni verso Bernalda e Genosa in terra di Otranto (Potenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 154).	70,000 »
181	Strada da Sant'Agata di Militello, nei pressi di Alcarali Fusi, Longi, Galati, Ucria e Raccuia alla provinciale Patti-Randazzo (Messina) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 165).	100,000 »
182	Completamento della provinciale Patti-Randazzo con diramazione alla provinciale Messina-Marina, per i Comuni di Montalbano, Basicò e Furnari (Messina) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 166).	40,000 »
183	Strada dalla nazionale dell'Agri per Stigliano, alla provinciale Potenza-Spinazzola, per Monte Peloso, con ponte sul Basento (Potenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 209).	60,000 »
184	Prolungamento della strada provinciale Miglionico-Pomarico fino all'incontro della provinciale proposta verso Genosa (Potenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 211).	40,000 »
185	Prolungamento della strada Montemurro-Brienza, da presso Brienza per Sant'Angelo le Fratte alla stazione di Romagnano (Potenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 212).	40,000 »
186	Strada da Moliterno alla nazionale del Sinni fra Latronico e Lauria (Potenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 213).	50,000 »
187	Prolungamento della strada Brienza-Montemurro fino all'incontro della Potenza Sant'Arcangelo verso Armento (Potenza) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 214).	30,000 »
188	Strada da Laurito, sulla provinciale di serie Cuccaro-Sanza, per Castel Ruggero, a Torre Orsaia ed alla provinciale di serie Caselle in Pittari Scario (Salerno) (Legge 23 luglio 1881, n. 333. Elenco III, n. 225).	30,000 »
189	Sussidio dello Stato per le strade di 3ª serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, n. 5147, e 30 maggio 1875, n. 2521	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i>	2,655,000 »

LEGISLATURA XXI — 2' SESSIONE 1902-903 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 DICEMBRE 1903

	<i>Riporto</i>	2,655,000 »
190	Concorso dello Stato per le strade provinciali di 1 ^a e 2 ^a serie di cui nelle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, e per le strade di cui nell' Elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle provincie direttamente	1,225,000 »
191	Spese impreviste per le costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883	100,000 »
192	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883	120,000 »
193	Spese casuali per il servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883	30,000 »
		4,130,000 »
	<i>Sussidi straordinari per opere stradali.</i>	
194	Sussidi ai comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613, 12 giugno 1892, n. 267, 19 luglio 1894, n. 338 e articolo 3 della legge 25 febbraio 1900, n. 56)	1,498,500 »
195	Spese di stampa ed eventuali per il servizio delle strade comunali obbligatorie	1,500 »
196	Sussidi ai comuni per opere di difesa degli abitati contro le frane	30,000 »
		1,530,000 »
	<i>Acque.</i>	
197	Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria in conseguenza di piene (Spesa ripartita) (Leggi 24 luglio 1887, n. 4805 e 26 giugno 1898, n. 231)	1,855,000 »
198	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile addetto ai lavori per la sistemazione dei principali fiumi veneti dipendente dalle leggi 24 luglio 1887, n. 4805 e 26 giugno 1898, n. 231	45,000 »
199	Riparazioni di danni apportati dalle piene del 1901 alle opere idrauliche di 2 ^a categoria e sistemazione di dette opere divenute urgenti in seguito alle piene medesime (Spesa ripartita) (Legge 19 giugno 1902, n. 225)	1,500,000 »
200	Somma a calcolo per le spese impreviste per la esecuzione delle opere complementari di sistemazione del Reno e suoi affluenti, del Gorzone, Brenta-Bacchiglione e dell'Aterno e Sagittario (Legge 6 agosto 1893, n. 455)	100,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	3,500,000 »

	<i>Riporto</i>	3,500,000 »
	<i>Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'art. 34 della legge di contabilità generale.</i>	
201	Spese straordinarie per eventuali acquisti e costruzione di fabbricati ad uso di magazzini idraulici	30,000 »
		3,530,000 »
	<i>Opere idrauliche di 3ª 4ª e 5ª categoria.</i>	
202	Opere idrauliche di 3ª categoria - Concorso dello Stato od esecuzione diretta delle opere a termini degli articoli 2 e 15 della legge 7 lu- glio 1902, n. 304	300,000 »
203	Opere idrauliche di 4ª categoria - Concorso dello Stato giusta l'art. 98 della legge 30 marzo 1893, n. 173	20,000 »
204	Opere idrauliche di 5ª categoria - Sussidi giusta gli articoli 99 della legge 30 marzo 1893, n. 173 e 19 della legge 7 luglio 1902, n. 304 .	130,000 »
205	Spese casuali per studi e provvedimenti relativi alle opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria e al buon regime dei fiumi e torrenti e per sussidi a minori opere di difesa	50,000 »
		500,000 »
	<i>Spese comuni ad acque e strade.</i>	
206	Sussidi a Provincie, Comuni e Consorzi pel ripristino delle opere pub- bliche stradali ed idrauliche danneggiate dalle alluvioni e frane dell'anno 1900 e 1º semestre 1901 in base all'art. 2 della legge 7 luglio 1901, n. 341	225,000 »
207	Sussidi supplementari ai Comuni pel ripristino delle opere danneg- giate dalle alluvioni e frane dell'anno 1900 e 1º semestre 1901 in base all'art. 4 della legge 7 luglio 1901, n. 341	75,000 »
208	Riparazione dei danni cagionati alle opere dello Stato dalle alluvioni e frane del 2º semestre 1901 (articolo 1 della legge 3 luglio 1902, n. 298)	250,000 »
209	Sussidi a Provincie, Comuni e Consorzi pel ripristino delle opere pub- bliche stradali ed idrauliche danneggiate dalle alluvioni e piene del 2º semestre 1901 (articolo 2 della legge 3 luglio 1902, n. 298) .	150,000 »
		700,000 »

Bonifiche.

Testo unico della legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195
e legge 7 luglio 1902, n. 333.

Legge 22 marzo 1900, n. 195. — *Tabella I.*

Bonificazioni in corso da compiersi a cura dello Stato.

210	Bonifica di Burana (Ferrara, Modena e Mantova)	56,000 »
211	Lago di Bientina (Pisa e Lucca)	37,000 »
212	Maremmе Toscane (Grosseto e Pisa)	280,000 »
213	Agro Romano (Roma)	465,000 »
214	Bacino inferiore del Volturno (Caserta e Napoli)	705,000 »
215	Torrenti di Somma e Vesuvio (Napoli)	121,000 »
216	Torrenti di Nola (Caserta e Avellino)	233,000 »
217	Piana di Fondi e Monte San Biagio (Caserta)	112,000 »
218	Lago Salpi (Foggia)	428,000 »
219	Bacino Nocerino (Salerno e Avellino)	214,000 »
220	Agro Sarnese (Napoli e Salerno)	93,000 »
221	Bacino del Sele (Salerno)	93,000 »
222	Vallo di Diano (Salerno)	159,000 »
223	Valli di Cervaro e Candelaro (Foggia)	372,000 »
224	Macchia della Tavola (Cosenza)	93,000 »
225	Val di Chiana (Arezzo e Siena)	548,000 »

Legge 22 marzo 1900, n. 195. — *Tabella II.*

Annualità da pagarsi per bonifiche già concesse ai Consorzi.

226	Consorzio di VII Presa superiore (Venezia)	15,195 25
227	Consorzio Gambarare (Venezia)	15,600 »
228	Consorzio Gorzon Medio (Padova)	12,149 96
	<i>Da riportarsi</i>	4,051,945 21

	<i>Riporto</i>	4,051,945 21
229	Consorzio Foresto generale (Venezia)	21,529 86
230	Consorzio Polesano a destra di Canal Bianco (Rovigo)	96,207 15
231	Consorzi Padani - Anticipazione da farsi dallo Stato della spesa relativa alla costruzione del canale Polesano-Padano a destra di Canal Bianco (Rovigo)	540,000 »
232	Consorzio Polesine S. Giorgio (Ferrara)	86,119 08
233	Bonifica di Burana (Ferrara, Modena e Mantova)	522,000 »
234	Consorzio per la bonifica Reggiana-Mantovana (Reggio Emilia e Mantova)	308,009 37
235	Consorzio del Trasimeno (Perugia)	38,762 »
236	Bonificazioni Pontine (Roma)	30,000 »
 <i>Legge 22 marzo 1900, n. 195. — Tabella III.</i> <i>Bonificazioni di 1ª categoria da intraprendersi.</i>		
237	Terreni paludosi fra gli sbocchi dei torrenti Finale e Masino (Sondrio)	93,000 »
238	Terreni paludosi della pianura del Mera (Sondrio)	93,000 »
239	Palude Brabbia (Como e Milano)	93,000 »
240	Bacino a sinistra del Lemene (Venezia)	93,000 »
241	Territorio fra la destra del Tagliamento ed il canale Lagugnana (Venezia)	37,000 »
242	Bacino compreso fra la Piave Nuova e Livenza Viva (Venezia)	140,000 »
243	Terreni paludosi del consorzio Bacchiglione e Fossa Paltana (Padova)	186,000 »
244	Terreni paludosi nel consorzio di Retratto Monselice (Padova)	186,000 »
245	Terreni paludosi dei Comuni di Bovolenta e Cassalserugo e cioè in consorzio Pratiarcati (Padova)	140,000 »
246	Territorio Polesano a sinistra di Canal Bianco e Po di Levante (Rovigo)	140,000 »
247	Bassa pianura Bolognese Ravennate (Bologna e Ravenna)	280,000 »
248	Pantano Basso e Marinella (Campobasso)	117,000 »
249	Valle del Liri (Caserta)	93,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	7,385,572 67

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902-003 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 DICEMBRE 1903

	<i>Riporto</i>	7,385,572 67
250	Pantano di Sessa (Caserta)	93,000 »
251	Valle inferiore dell'Alento (Salerno)	93,000 »
252	Lago di Lesina (Foggia)	<i>per memoria</i>
253	Lago di Varano (Foggia)	<i>per memoria</i>
254	Terreni paludosi fra Torre Rinalda e Porto San Giovanni e fra Porto San Giovanni e Torre Specchia Ruggero (Lecce)	140,000 »
255	Paludi Mammalie, Bottecapozzi e Pali (Lecce)	93,000 »
256	Paludi Feda, Serra Piccola, Serra degli Angeli, Felicò, Salina e piccoli stagni fra Gallipoli e Taranto e Paludi Mascia, Stornara, Belvedere e Burago (Lecce)	93,000 »
257	Paludi Foggione, San Brunone, Leggiadrezze, Pamunno, Taddeo, Bofoluto, Pantano e Cagiuni (Lecce)	140,000 »
258	Bacino inferiore dei torrenti Caldanello, Raganello, Satanasso, Gronde, Esaro, Coscile, Fellone, Crati, San Mauro e Malbrancato (Cosenza)	140,000 »
259	Valle a destra del Crati e Valli influenti tra Cosenza e la stretta di Tarsia (Cosenza)	93,000 »
260	Bonifica di Canionia (Reggio Calabria)	186,000 »
261	Piana di Rosarno (Reggio Calabria)	186,000 »
262	Lago di Lentini e Pantani di Lentini e Celsari (Siracusa)	186,000 »
263	Paludi di Nespoliddo, Margi di Milo e Margi di Birgi (Trapani)	47,000 »
264	Valli Grandi veronesi ed ostigliesi (Verona, Mantova e Rovigo)	<i>per memoria</i>
<i>Legge 7 luglio 1902, n. 333 - Tabella unica - Nuove opere di bonifica dichiarate di 1ª categoria in base all'articolo 64 del testo unico 22 marzo 1900, n. 195, ed all'articolo 1 della legge 7 luglio 1902, n. 333.</i>		
265	Laghetti di Calciano e Gargaruso (Potenza)	37,000 »
266	Lago Pesole (Potenza)	65,000 »
267	Palude di Scicli (Siracusa)	210,040 »
268	Terreni dei comuni di Carrara San Giorgio e Carrara Sauto Stefano (Consorzio delle Carrare) (Padova)	203,250 »
	<i>Da riportarsi</i>	9,390,862 67

	<i>Riporto</i>	9,300,862 67
269	Stagno di Aiello o di Turbolo e sistemazione del bacino del fiume Oliva (Cosenza)	300,000 »
270	Bacino inferiore dei fiumi Coriglianeto, Cino e Trionto (Cosenza)	161,000 »
271	Valle inferiore del Liscia in provincia di Sassari e del Temo in provincia di Cagliari	497,500 »
	<i>Leggi 22 marzo 1900, n. 195 e 7 luglio 1902, n. 333. Somme a disposizione dell'Amministrazione.</i>	
272	Fondo di riserva per provvedere alle spese indicate alle lettere a), b), c), d), e) dell'art. 66 del testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, e ad altre spese necessarie per le opere di bonifica in base al disposto dell'articolo 69, secondo comma, della legge stessa	1,138,294 47
	<i>Compimento delle opere di bonificazione in corso di esecuzione autorizzate da leggi anteriori a quelle del 18 giugno 1899, n. 236.</i>	
273	Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi Lisimelle (Siracusa)	<i>per memoria</i>
274	Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Mondello (Palermo)	<i>per memoria</i>
275	Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Napoli (Napoli)	<i>per memoria</i>
276	Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Policastro (Salerno)	<i>per memoria</i>
277	Compimento delle opere di bonificazione delle Paludi di Rocca Imperiale (Cosenza)	<i>per memoria</i>
278	Compimento delle opere di bonificazione della Marina di Catanzaro (Catanzaro)	<i>per memoria</i>
279	Compimento delle opere di bonificazione dei Regi Lagni (Caserta)	<i>per memoria</i>
280	Compimento delle opere di bonificazione del Lago Dragone (Avellino)	<i>per memoria</i>
281	Compimento delle opere di bonificazione del lago di Acquafondata (Caserta)	<i>per memoria</i>
282	Compimento delle opere di bonificazione del lago di Orbetello (Grosseto)	<i>per memoria</i>
283	Compimento delle opere di bonificazione dell'Agro Telesino (Benevento)	<i>per memoria</i>
284	Compimento delle opere di bonificazione degli stagni di Vada e Collemezzano (Pisa)	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i>	11,550,657 14

	<i>Riporto</i>	11,550,657 14
285	Compimento delle opere di bonificazione della salina e salinella di San Giorgio presso Taranto (Lecce)	<i>per memoria</i>
286	Pagamento a mente dell'articolo 9 del testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195 degli interessi dovuti ai consorzi concessionari di opere di bonificazione di 1ª categoria	<i>per memoria</i>
287	Contributo dello Stato alle opere di bonificazione di 2ª categoria giusta l'articolo 25 del testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195	<i>per memoria</i>
<i>Spese generali per le bonifiche.</i>		
288	Indennità fisse mensili, trasferte, e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche	230,500 »
289	Spese inerenti allo studio di progetti per opere di bonifica dipendenti dal testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, non dotate di stanziamento proprio in competenza. Spese casuali. Somme da prelevarsi dal fondo di riserva in esecuzione al disposto dell'articolo 69, secondo comma, della legge stessa	<i>per memoria</i>
		11,781,157 14
<i>Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna.</i>		
Legge 2 agosto 1897, n. 332.		
290	Opere di correzione dei corsi d'acqua nell'isola di Sardegna	217,500 »
291	Opere di bonificazione nell'isola di Sardegna	90,000 »
292	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio delle opere di correzione dei corsi d'acqua e di bonificazione nell'isola di Sardegna	22,000 »
		329,500 »
<i>Acquedotto Pugliese e silvicoltura del Sele.</i>		
Legge 26 giugno 1902, n. 245.		
293	Concorso dello Stato e della Provincia nella spesa per l'acquedotto pugliese (articolo 3 della legge 26 giugno 1902, n. 245)	1,000,000 »
294	Rimboschimento del bacino idrologico del Sele e spese accessorie inerenti alla tutela della silvicoltura del bacino medesimo (articolo 18 della legge 26 giugno 1902, n. 245) (Spesa ripartita)	100,000 »
		1,100,000 »

Porti, spiagge, fari e fanali.

Nuove opere urgenti nel porto e nelle stazioni ferroviarie di Genova, giusta la legge 2 agosto 1897, n. 349 (Spesa ripartita).

295 Nuove opere urgenti nel porto e nelle stazioni ferroviarie di Genova 980,000 »

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

PORTI DI 1ª CATEGORIA.

293 Porto di Spezia - Ampliamento del porto mercantile 221,250 »

297 Porto di Venezia - Costruzione di un bacino di carenaggio e di vari tratti di banchine 350,000 »

298 Porto di Chioggia - Costruzione di una darsena e di nuovi approdi . per memoria

299 Porto di Reggio-Calabria - Ampliamento del porto e sistemazione di banchine 200,000 »

300 Porto di Santa Venere - Prolungamento del molo di difesa . . per memoria

301 Porto di Taranto - Ampliamento del porto commerciale 250,000 »

302 Porto di Castellammare di Stabia - Prolungamento del molo foraneo ed opere accessorie 250,000 »

PORTI DI 2ª CATEGORIA - 1ª CLASSE.

303 Porto di Brindisi - Costruzione di nuove banchine ed escavazione straordinaria 200,000 »

304 Porto di Civitavecchia - Ampliamento e sistemazione generale del porto 700,000 »

305 Porto di Napoli - Costruzione di bacini di carenaggio 400,000 »

306 Porto di Livorno - Ampliamento della darsena e costruzione di banchine 340,000 »

307 Porto di Cagliari - Costruzione di una diga ad occidente del porto . 85,000 »

308 Porto di Catania - Completamento del nuovo porto 300,000 »

309 Porto di Savona - Costruzione di un molo in ampliamento del porto ed opere accessorie 200,000 »

310 Porto di Palermo - Sistemazione del porto e bacini di carenaggio . 300,000 »

Da riportarsi 4,776,250 »

	<i>Riparto</i>	4,776,250 »
	PORTI DI 2ª CATEGORIA - 2ª CLASSE, 2ª SERIE.	
311	Porto di Porto Torres - Lavori di completamento	<i>per memoria</i>
312	Porto di Bosa - Ricostruzione parziale del muraglione di difesa e rifiorimento della scogliera	<i>per memoria</i>
313	Porto di Pozzuoli - Opere di difesa e sistemazione	100,000 »
314	Porto di Marsala - Prolungamento del molo occidentale	48,000 »
	PORTI DI 2ª CATEGORIA - 3ª CLASSE.	
315	Porto di Amalfi - Prolungamento dell'esistente molo	52,000 »
316	Costruzione di nuovi fari e fanali	120,000 »
317	Imprevisti a termini della precitata legge 14 luglio 1880, n. 6280	671,750 »
	<i>Opere dipendenti dalla legge 25 febbraio 1900, n. 56, art. 1, lett. d, designate nella tabella B, annessa alla legge stessa.</i>	
	PORTI DI 1ª CATEGORIA.	
318	Porto di Ancona - Ampliamento delle banchine fra il ponte sporgente dei magazzini generali ed il molo di San Primiano - Prolungamento ed ampliamento del molo della Sanità - Consolidamento delle esistenti banchine	<i>per memoria</i>
319	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	<i>per memoria.</i>
320	Porto di Tortoli - Completamento di scogliere di difesa foranea e fanale di segnalamento	<i>per memoria</i>
321	Porto di Trapani - Costruzione di un molo per la difesa foranea e scavo di roccia per la sistemazione del canale di accesso	<i>per memoria</i>
	PORTI DI 2ª CATEGORIA - 1ª CLASSE.	
322	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	100,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	5,928,000 »

	<i>Riporto</i>	5,928,000 »
	PORTI DI 2ª CATEGORIA - 2ª CLASSE - 1ª SERIE.	
323	Porto di Bari - Ampliamento della calata antistante l'edificio della R. Dogana e Capitaneria di Porto - Prolungamento del pennello in scogliera presso la via Pizzoli - Scavo presso il secondo braccio del molo foranco - Scavo presso il ponte sporgente - Scavo a ridosso della scogliera di via Pizzoli - Scavo delle zone interne del porto	105,000 »
324	Porto di Porto Empedocle - Consolidamento degli esistenti moli	<i>per memoria</i>
	PORTI DI 2ª CATEGORIA - 2ª CLASSE - 2ª SERIE.	
325	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	100,000 »
326	Porto di San Remo - Costruzione di un pennello ortogonale al molo di mezzogiorno - Segnalamento della testata del pennello - Completamento del muraglione di difesa - Costruzione di calate di accesso al molo di mezzogiorno - Pavimentazione sulle calate	<i>per memoria</i>
327	Porto di Termini Imerese - Prolungamento dell'esistente molo	25,000 »
328	Porto di Viareggio - Ampliamento di una darsena	<i>per memoria</i>
	PORTI DI 2ª CATEGORIA - 3ª CLASSE.	
329	Porto di Rodi - Costruzione di un ponte sbarcatoio	<i>per memoria</i>
330	Maggiori spese imprevedute per le opere comprese nella tabella B annessa alla legge 25 febbraio 1900, n. 56	<i>per memoria</i>
331	Opere diverse in altri porti del Regno	<i>per memoria</i>
	<i>Opera dipendente dalla legge 20 giugno 1901, n. 292.</i>	
332	Porto di Villa San Giovanni - Difesa della spiaggia, robustamento del molo, ed opere portuali accessorie, nonchè opere ferroviarie riguardanti l'approdo dei ferry-boats ed altre accessorie	485,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	6,643,000 »

	<i>Riporto</i>	6,613,000 »
	<i>Opere dipendenti dalla legge 11 giugno 1902, n. 275.</i>	
333	Porto di Ravenna - Opere di sistemazione della darsena	216,000 »
	<i>Spese non superiori a lire 30,000 iscritte in bilancio in virtù dell'art. 34 della legge di contabilità generale.</i>	
	PORTI.	
334	Aumenti e miglioramenti delle grue e degli ormaggi o tonneggi	29,000 »
335	Lavori eventuali per i quali manca o è deficiente il fondo iscritto in bilancio nei limiti di lire 30,000	26,000 »
336	Porto di Trapani - Costruzione di un nuovo scalo d'alaggio	29,500 »
337	Porto di Venezia - Costruzione di gruppi d'ormeggio lungo la sponda Sud del Canale della Giudecca	30,000 »
338	Porto di Catania - Impianto di nuovi serbatoi d'acqua potabile e miglioramento della canalizzazione esistente	28,000 »
339	Porto di Torre Annunziata - Pavimentazione della strada portuale Crocelle	29,500 »
340	Porto di Senigaglia - Rafforzamento del molo di Ponente e prolungamento di sponde murate	29,000 »
	FARI.	
341	Rinnovazioni di apparecchi, ampliamento della illuminazione sulle calate dei porti e forniture diverse	29,000 »
342	Costruzione e miglioramento di vie di accesso ai fari	26,000 »
343	Ampliamento e sistemazione di fabbricati dei fari	24,000 »
	<i>Spese generali per i porti e per fari.</i>	
344	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio delle nuove opere marittime	78,000 »
345	Studio di progetti per opere non ancora autorizzate da leggi - Spese di stampa e casuali pel servizio marittimo	13,000 »
		7,230,000 »

Strade ferrate.		
346	Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (Spese fisse)	400 »
347	Assegni al personale straordinario ed avventizio presso l'amministrazione centrale, gli uffici di circolo e di riscontro dell'Ispettorato in aiuto al personale di ruolo per funzioni riguardanti l'esercizio delle strade ferrate (Spese fisse)	416,000 »
348	Personale straordinario dell'Ispettorato - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse)	31,000 »
349	Indennità di trasferte al personale dell'Ispettorato per la sorveglianza di lavori di ferrovie concesse all'industria privata ed al personale ordinario e straordinario in aiuto al personale di ruolo dell'Ispettorato medesimo	67,000 »
350	Indennità di tramutamento di reggenza, di collaborazione e diverse al personale ordinario e straordinario dell'Ispettorato	16,000 »
351	Compensi e remunerazioni al personale dell'Ispettorato ed a quello ordinario, straordinario ed avventizio in aiuto al personale di ruolo dell'Ispettorato medesimo	55,000 »
352	Opere in conto capitale sulle ferrovie dello Stato esercitate dalla Società Veneta d'impreso e costruzioni pubbliche (Legge 12 luglio 1896, n. 209, art. 21, contratto 29 agosto 1896)	15,000 »
		600,400 »
CATEGORIA SECONDA. — SPESE DI COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE.		
<i>(Spesa ripartita colla legge 27 giugno 1897, n. 228, modificata colla legge 25 febbraio 1900, n. 56 e leggi 20 luglio 1900, n. 268 e 20 giugno 1901, n. 293).</i>		
353	Spese pel compimento e saldo dei lavori relativi alle diciannove linee complementari contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785	<i>per memoria</i>
354	Linea Roma-Solmona	<i>per memoria</i>
355	Id. Faenza-Firenze	<i>per memoria</i>
356	Id. Eboli-Reggio	<i>per memoria</i>
357	Id. Parma-Spezia	<i>per memoria</i>
358	Id. Gozzano-Domodossola	<i>per memoria</i>
359	Id. Cuneo-Ventimiglia	<i>per memoria</i>
<i>Da riportarsi</i>		»

	<i>Riporto</i>	
360	Linea Benevento-Avellino	<i>per memoria</i>
361	Id. Taranto-Brindisi	<i>per memoria</i>
362	Id. Messina-Patti-Cerda	<i>per memoria</i>
363	Id. Lucca-Viareggio	<i>per memoria</i>
364	Id. Foggia-Lucera	<i>per memoria</i>
365	Id. Valsavoia-Caltagirone	<i>per memoria</i>
366	Id. Macerata-Civitanova	<i>per memoria</i>
367	Id. Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano	<i>per memoria</i>
368	Ampliamento e lavori nelle stazioni d'innesto delle linee complementari in quelle della rete principale	<i>per memoria</i>
369	Ampliamento di officine per la rete complementare	<i>per memoria</i>
370	Materiale metallico di armamento per i tronchi concessi alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo colla legge 2 luglio 1896, n. 269	<i>per memoria</i>
371	Aumenti e migliorie del materiale rotabile e d'esercizio della rete principale, in relazione ai bisogni della rete complementare	<i>per memoria</i>
372	Quota di concorso dello Stato nella costruzione di strade ferrate di 4 ^a categoria, concesse all'industria privata	<i>per memoria</i>
373	Rimborso ai corpi morali delle anticipazioni dai medesimi fatte delle quote a carico dello Stato per la costruzione delle linee complementari. (Art. 5 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, serie 2 ^a , ed art. 18 alinea 5 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3 ^a)	<i>per memoria</i>
374	Assegni al personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie, (Spese fisse). Indennità e sussidi eventuali e continuativi al personale stesso in servizio o licenziato	<i>per memoria</i>
375	Spese d'ufficio	<i>per memoria</i>
376	Alle Società esercenti in rimborso di spese per lavori, prestazioni e somministrazioni diverse alle Direzioni tecniche governative, per spese di studio di progetti e per corrispettivo di spese generali di direzione dei lavori eseguiti a norma dell'art. 81 del capitolato d'esercizio	<i>per memoria</i>
377	Somma di riserva per aumenti di liquidazioni, per transazioni di vertenze, per interessi, e per altre maggiori spese imprevedute relative	
	<i>Da riportarsi</i>	

	<i>Riporto</i>	»
	alle linee e titoli di spesa che precedono, non che per ogni altra spesa dipendente da contestazioni relative all'azienda ferroviaria	<i>per memoria</i>
378	Concorso dello Stato nelle spese a carico delle Casse per gli aumenti patrimoniali	7,500,000 »
379	Costruzione della ferrovia da Domodossola ad Iselle (Art. 2 della legge 20 luglio 1900, n. 268)	4,262,000 »
		<hr/> 11,762,000 »
CATEGORIA TERZA. — MOVIMENTO DI CAPITALI.		
<i>Anticipazioni a provincie e comuni.</i>		
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 »
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.		
381	Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative	326,405 88
382	Somme corrispondenti ai pagamenti da disporre per le opere straordinarie di bonificazione da rimborsarsi al Tesoro mediante prelevamento dal conto corrente con la Cassa dei Depositi e Prestiti (Articoli 67 e 68 del testo unico della legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195)	14,428,036 19
		<hr/> 14,754,532 07

RIASSUNTO PER TITOLI

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali	1,161,875 »
Debito vitalizio	2,119,000 »
Genio civile	4,383,940 »
Strade	6,497,350 »
Acque { Opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria	7,654,050 »
{ Opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria	»
Bonifiche	202,250 »
Porti, spiagge, fari e fanali	5,798,850 »
Strade ferrate	1,024,079 »
Tramvie	14,000 »
TOTALE della categoria prima della parte ordinaria	28,855,394 »

TITOLO II.

Spesa straordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali	1,359,320 »
Opere in Roma	13,199,500 »
Opere varie	554,600 »
Strade { Lavori di sistemazione non superiori a L. 30,000	394,500 »
{ Lavori per sistemazione e miglioramento	»
{ Costruzioni	4,130,000 »
{ Sussidi per le strade comunali obbligatorie	1,530,000 »
	6,054,500 »

Acque	3,530,000 »
Opere idrauliche di 3 ^a , 4 ^a e 5 ^a categoria	500,000 »
Spese comuni ad acque e strade	700,000 »
Bonifiche	11,781,157 14
Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna	329,500 »
Acquedotto Pugliese e silvicoltura del Sele	1,100,000 »
Porti, spiagge, fari e fanali	7,230,000 »
Strade ferrate	600,400 »
TOTALE della categoria prima della parte straordinaria	46,939,067 14
CATEGORIA SECONDA. — SPESE DI COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE	11,762,000 »
CATEGORIA TERZA. — MOVIMENTO DI CAPITALI	687,500 »
TOTALE del titolo II. (Spesa straordinaria)	59,388,567 14
TOTALE delle spese reali (ordinarie e straordinarie)	88,243,961 14
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO	14,754,532 07
RIASSUNTO PER CATEGORIE	
Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria)	75,794,461 14
Categoria II. — Costruzione di strade ferrate (Parte straordinaria)	11,762,000 »
Categoria III. — Movimento di capitali (Parte straordinaria)	687,500 »
TOTALE spese reali	88,243,961 14
Categoria IV. — Partite di giro	14,754,532 07
TOTALE GENERALE	102,998,493 21

PRESIDENTE. Rileggo gli articoli del progetto di legge.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1904, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

Il Governo è autorizzato a prelevare dai residui disponibili sui fondi per la costruzione di strade ferrate complementari la somma di lire 50,000 da destinarsi:

a) per lire 30,000 alle spese occorrenti per l'accertamento dello stato delle linee ferroviarie di cui alle convenzioni approvate con la legge 27 aprile 1885, n. 3048 e del relativo materiale rotabile e di esercizio;

b) e per lire 20,000 alle spese necessarie per gli studi relativi a progetti di nuove strade ferrate.

(Approvato).

PRESIDENTE. Debbo ora ricordare al Senato che l'Ufficio centrale ha presentato un ordine del giorno del seguente tenore:

« Il Senato invita il Governo a voler provvedere perchè anche i grandi corsi d'acqua che si trovano nelle condizioni richieste per appartenere a quelle categorie alle quali provvede direttamente il Governo, ma che interessano grandi regioni, siano regolati in modo da impedire che queste siano devastate per mancanza di chi vi provvede e ne abbia la responsabilità ».

Interrogo il signor ministro se accetta quest'ordine del giorno.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto l'ordine del giorno, ma con le debite riserve. Assumo impegno però di studiare la grave questione.

MEZZANOTTE, *relatore*. È quello che desidera la Commissione di finanze.

PRESIDENTE. Metto in discussione quest'ordine del giorno. Se nessuno chiede di parlare, lo pongo ai voti.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.
(Approvato).

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

Presentazione di un progetto di legge.

ORLANDO, *ministro della pubblica istruzione*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ORLANDO, *ministro della pubblica istruzione*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge « Sul personale della scuola elettrochimica *Principessa Jolanda* di Milano ».

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro della pubblica istruzione della presentazione di questo disegno di legge, che sarà inviato agli Uffici.

Incidente sull'ordine del giorno.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Vorrei pregare l'onorevole presidente del Senato di volere affrettare, se è possibile, la discussione del disegno di legge per una maggiore assegnazione di L. 300,000 che dovrebbero servire per i danneggiati dalle inondazioni, i quali sono in questi momenti in estremo bisogno. Questo disegno di legge è già stato approvato dall'altro ramo del Parlamento e credo non darà luogo a discussione.

Ora se il Senato prendesse le vacanze prima che tale disegno di legge fosse approvato, queste popolazioni si troverebbero in condizioni molto misere e mancherebbero al Governo i mezzi per provvedere. Ciò dico nell'ipotesi che il Senato prenda le sue vacanze domani.

PRESIDENTE. Il disegno di legge di cui ha parlato l'onorevole presidente del Consiglio, è stato rinviato alla Commissione di finanze, la quale certamente riferirà con sollecitudine.

Avverto poi l'onorevole presidente del Consiglio che domani i lavori del Senato non termineranno, essendovi ancora parecchi progetti da discutere.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ringrazio l'onorevole presidente del Senato delle notizie che ha voluto darmi.

PRESIDENTE. Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani che incomincerà alle ore 14.

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione del consolidato 4.50 per cento interno in consolidato 3.50 (N. 253 - *urgenza*);

Autorizzazione per la stipulazione di un accordo provvisorio commerciale coll'Austria-Ungheria e per eventuali ulteriori provvedimenti (N. 269 - *urgenza*).

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

Proroga dei termini assegnati nella legge 14 luglio 1887, n. 4727 (serie 3ª) per la commutazione delle prestazioni fondiarie perpetue (N. 260);

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1903-904 (N. 254).

III. Discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1903-904 (N. 255),

e interpellanza del senatore Paternò al ministro degli affari esteri per sapere se sia a sua conoscenza che il Governo austro-ungarico abbia pronunziato nell'ultima elezione del Papa, l'esclusiva per uno dei membri del Sacro Collegio; e nell'affermativa se sieno corse trattative diplomatiche in proposito, e che parte vi abbia avuto l'Italia.

La seduta è sciolta (ore 17 e 45).

Licenziato per la stampa il 26 dicembre 1903 (ore 18.15).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.