

CXLVI.

TORNATA DEL 10 MARZO 1904

Presidenza del Presidente SARACCO.

Summary. — *Comunicazione di documenti del Commissariato della emigrazione — Discussione del progetto di legge: « Autorizzazione della spesa di L. 32,000,000 per esecuzione di nuove opere marittime » — Nella discussione generale parlano i senatori Astengo e Parpaglia, cui rispondono il senatore Candiani, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici — La discussione generale è chiusa — Senza discussione si approvano i numeri da 1 a 7 della tabella annessa all'art. 1 — Il n. 8 è approvato dopo osservazioni del relatore e del ministro — Si approvano i numeri da 9 a 16 — Il n. 17 è approvato dopo raccomandazioni del relatore, cui risponde il ministro — Si approvano i numeri da 18 a 31 — Il n. 32 è approvato dopo osservazioni del senatore Di Prampero, cui risponde il ministro — Il n. 33 è approvato senza discussione — Al n. 34 parlano il relatore e il senatore Pierantoni ed il ministro dei lavori pubblici — Il n. 34 ed ultimo della tabella è approvato e con esso anche l'art. 1 del progetto — Senza discussione si approvano gli articoli da 2 a 8 — L'art. 9 è approvato dopo raccomandazioni del senatore Colonna, cui risponde il ministro — Senza discussione si approva l'art. 10 ed ultimo del disegno di legge, che è rinviato allo scrutinio segreto — Approvazione del disegno di legge: « Modificazioni della circoscrizione territoriale delle otto preture della città di Milano » — Avvertenza del presidente in ordine ai lavori del Senato — votazione a scrutinio segreto dei due disegni di legge precedentemente approvati — Risultato di votazione.*

La seduta è aperta alle 15 e 40.

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

DI SAN GIUSEPPE, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente il quale è approvato.

**Comunicazione di documenti
del Commissariato della emigrazione.**

PRESIDENTE. È pervenuto alla Presidenza un messaggio del ministro degli esteri.

Prego di darne lettura.

DI SAN GIUSEPPE, segretario, legge:

« Roma, 9 marzo 1904. »

« In osservanza dell'art. 14 della legge 31 gennaio 1901 sull'emigrazione, ho l'onore di dar comunicazione a cotesta Camera dei noli massimi stabiliti per il trasporto degli emigranti nel primo quadriennio del corrente anno. Fa seguito alle tabelle dei prezzi una relazione del Commissariato, a cui sono allegati i pareri e le informazioni raccolte in conformità della legge stessa.

« Con ossequio

« Il ministro

« Firmato: TITTONI ».

« PS. Si inviano colla presente 25 copie della relazione, oltre alla distribuzione che si fa dal Commissariato direttamente agli onor. senatori iscritti nominativamente negli elenchi di spedizione del bollettino di emigrazione ».

Discussione del progetto di legge: « Autorizzazione della spesa di L. 32,000,000 per esecuzione di nuove opere marittime » (N. 241).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge:

Autorizzazione della spesa di L. 32,000,000 per esecuzione di nuove opere marittime.

Prego di dar lettura del disegno di legge.

DI SAN GIUSEPPE, segretario, legge:

(V. stampato n. 241).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare il senatore Astengo.

ASTENGO. Quando nel novembre 1902, in seguito ai voti della Camera di commercio di Savona, del sindaco e della Società degli esercenti, l'onor. Balenzano, allora ministro dei lavori pubblici, fece una visita al porto di Savona per vedere quali opere urgenti erano necessarie, riconobbe che fra tutte la più urgente era quella di costruire delle banchine nella parte nord, essendo insufficienti per il continuo sviluppo del traffico quelle esistenti. Ed a tale effetto propose una spesa di L. 700,000 per costruzione di banchine che sono indicate nel numero 4 della tabella sotto il titolo: « Costruzione e sistemazione di banchine, L. 700,000 ».

La Camera dei deputati approvò il progetto dell'onor. Balenzano. Ed io gli darò il mio voto. Ma v'è una difficoltà, un dubbio che mi sorge, sul quale ho bisogno di richiamare l'attenzione non solo del ministro dei lavori pubblici, ma anche della Commissione.

Dopo che la Camera approvò questo progetto, il Ministero dei lavori pubblici ordinò all'ufficio del Genio civile lo studio di un progetto per la costruzione di un parco-vagoni; e avvertì poi il sindaco di Savona che si sarebbe fatto fronte alla spesa con la somma stanziata e approvata dalla Camera in L. 700,000 per le banchine. Io accetto anche la costruzione del parco vagoni per il mio paese nativo in più delle banchine, ma non a scapito di quelle. La Camera dei deputati avendo approvato la spesa di L. 700,000 per le banchine, non comprendo

come oggi si possa variare questo stanziamento per impiegarlo in un parco vagoni.

Mi si dice che il Ministero crede che le banchine, nel modo come era stato stabilito di costruirle, non sarebbero sufficienti per le navi di grossa portata, ma io osservo che saranno sempre utili per le navi di minore portata, lasciando così libere per quelle di portata maggiore la vecchia e la nuova darsena. Insisto ad ogni modo perchè una spesa approvata dalla Camera per la costruzione di banchine non sia stornata per la costruzione di un parco vagoni. Ed è su questo punto che io domando spiegazioni all'onorevole ministro ed al relatore dell'Ufficio centrale, riservandomi poi di riprendere la parola, se ne sarà il caso.

CANDIANI, relatore. L'Ufficio centrale non ha dati per rispondere a quanto dice il senatore Astengo, ma è certo che lo scopo al quale servono le banchine è ben diverso da quello di un parco-vagoni.

Le banchine servono a rendere utile un porto, che senza banchine non sarebbe altro che una rada, cioè un luogo di ancoraggio per navi; le banchine sono quelle che danno il mezzo di sviluppare il commercio caricando e scaricando le navi. L'Ufficio centrale ritiene che la somma stanziata deve essere spesa per la costruzione delle banchine.

TEDESCO, ministro dei lavori pubblici. La storia fatta dal senatore Astengo è esatta; l'Amministrazione si è trovata di fronte alla circostanza che i tecnici hanno dovuto riconoscere che per costruire le banchine al lato nord bisognerebbe sostenere una grossa spesa di scavo, e che le 700 mila lire contemplate nel disegno di legge sarebbero risultate insufficienti.

Invece, sistemando e allargando le banchine dall'altra parte, su questo nuovo spazio creato si sarebbe potuto impiantare un parco-vagoni. Del resto se ci sono opere pubbliche assoggettate a esame diligentissimo sono appunto le opere marittime; presentemente il progetto dei lavori per il porto di Savona si trova innanzi alla Commissione locale dei porti che risiede a Genova, ed in questa Commissione la Camera di commercio e i comuni sono rappresentati e possono far sentire la loro voce. Vi è inoltre a Roma una Commissione centrale, dove sono i rappresentanti delle diverse amministrazioni

dello Stato, cioè lavori pubblici, demanio, marina, commercio, &c.

In questa non breve strada che si deve percorrere, l'onor. Astengo può essere sicuro che l'Amministrazione terrà conto naturalmente delle indicazioni della legge, ed eseguirà quelle banchine che riusciranno più utili alla città di Savona, rimanendo nei limiti della spesa autorizzata; e se la somma non bastasse, si potrebbe anche ricorrere al fondo degli imprevisi.

ASTENGO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ASTENGO. Ringrazio tanto il relatore quanto l'onorevole ministro dei chiarimenti dati. Certo è che il progetto del parco-vagoni è stato comunicato al municipio che lo sottopose all'esame della Camera di commercio e della Società degli esercenti, le quali insieme con la Commissione municipale, che si occupa dell'interesse del porto e tutti i commercianti, hanno espresso voti nel senso che tale progetto non venga eseguito a detrimento dei lavori di banchinaggio, riconosciuti più indispensabili ed urgenti. Quindi ho fiducia che l'onorevole ministro terrà conto dei desideri della mia città nativa, tanto più che anche adesso ho ricevuto un telegramma dell'Associazione fra gli esercenti e commercianti che reclama vivamente le banchine a preferenza del parco-vagoni. Spero che si terrà conto dei desideri di tutta la popolazione savonese per l'esecuzione di questa legge come fu approvata dalla Camera dei deputati.

PARPAGLIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PARPAGLIA. Mi permetto di dire poche parole per richiamare l'attenzione del ministro sul porto di Bosa che si trova iscritto nella tabella annessa a questa legge al n. 19 e con un assegno di L. 200,000.

Dico subito che questa somma è più che insufficiente, irrisoria, perchè nulla con quella somma può farsi di utile, di serio per quel porto e saranno danari gettati, come molti, con danno ed onere gravissimo per gli enti che vi devono concorrere, e soprattutto pel comune di Bosa, il quale, uscito di recente dal pelago delle sue enormi condizioni finanziarie, dovendo dare il suo concorso, vi sarà ricacciato di nuovo.

Io non farò tutta la storia del porto di Bosa, ne farò brevissimi cenni. Bosa aveva il suo porto

sicuro ed ampio abbastanza, difeso specialmente da alte colline da renderne più tranquille le acque.

Nel 1538 il Governo spagnuolo, al di cui impero obbediva l'isola, per impedire l'approdo di un naviglio francese fece ostruire quel porto. Atto veramente provvido e paterno! Da quel giorno a quel paese fu quasi preclusa la via del mare.

Quel paese modesto, ma con una popolazione laboriosa, dedita con vero amore e vivo interesse all'agricoltura ed al commercio, anelava sempre a riaprirsi la larga e sicura via del mare, perchè si trova nella felice geografica condizione di essere di fronte al vasto golfo di Leone, e ricordava i suoi commerci e con Marghita e con Barcellona.

Non mancarono in ogni tempo i tentativi per avere un sicuro rifugio alle navi, e finalmente nel 1863 con ingenti sacrifici credeva aver raggiunto la sognata meta. Con legge del 5 luglio 1863, il Governo italiano assumeva l'obbligo di costruire il porto ed opere annesse, concorrendo il comune nella spesa per la somma, per lui ingente, di L. 360,000, alienando a tale oggetto il suo patrimonio immobiliare.

Da quella data sono trascorsi ben 40 anni, e debbo dire che vi è qualche cosa meno di un porto e qualche cosa di peggio. Il ministro proponente di quella legge assicurava che si doveva e voleva provvedere non solo alla costruzione del porto, ma altresì a migliorare il corso del fiume che mette foce in quella rada, per impedire le alluvioni e straripamenti che danneggiano le campagne e l'abitato; ed ora debbo dire che non vi è porto e le condizioni del fiume sono assolutamente peggiorate.

Il Governo ha speso molto, ma hanno speso molto anche i comuni, e specialmente quel povero comune di Bosa, appena di 7000 abitanti, il quale dopo aver alienato il suo patrimonio, ha dovuto concorrere periodicamente di nuovo sotto la forma larvata di spese di manutenzione un porto che non esiste, ed a causa di ciò fu tratto nelle condizioni che accennai dianzi.

Quel porto pare che abbia avuto sempre la iettatura; ricordo che nel 1883 il ministro Saracco, ora nostro stimato Presidente, disse che veramente in Sardegna si era poco fortunati nei porti, e ricordava specialmente i porti di Porto Torres e di Bosa.

Il ministro usò la frase temperata « poco fortunati! ». Io potrei dire che si è maledettamente disgraziati perchè, se prima il Governo spagnuolo a Bosa ha tolto il porto, ora i tempi, gli uomini, gli negano il porto per esportare le derrate, le merci, ma si importò in quel comune un masso di debiti così enorme che, se non fosse avvenuta la legge sulla unificazione dei debiti, il municipio avrebbe dovuto chiudere i battenti per insolvenza.

Ora in questa legge è iscritta la somma di L. 200 mila e, come dissi, non soddisfa al bisogno, e dovrei dire con rude franchezza che saranno denari proprio buttati in mare e gratificheranno solo qualche modesto imprenditore. Così o fare le opere necessarie, o, in caso contrario, desistere. In opere idrauliche non ci possono essere mezzi termini.

Per eseguire le opere necessarie nel porto di Bosa si calcola una spesa non minore di un milione e mezzo, e di fronte a questa cifra succede l'arresto. Gli enti chiamati a concorrere nella spesa, a termini della legge del 16 luglio 1884, sono impossibilitati a tale contributo. Così si crea una condizione strana. Bosa dovrebbe respingere il beneficio delle opere del porto per evitare la sua rovina finanziaria pagando il forte contributo; e per contrario non può rinunciare al porto necessario alla sua vita economica; e devo aggiungere che il Governo si trova nella necessità di eseguire alcuni lavori ed opere per non peggiorare le condizioni della rada, e ancora di più del fiume che va ad ostruirsi. Onde si impone la necessità di trovare una soluzione.

Il comune di Bosa aveva più che la speranza, la nessuna fiducia di raggiungere questo scopo con dichiararsi porto di rifugio. Ma due dei grandi Corpi consultivi dello Stato diedero avviso contrario e gli sbarrarono la via. Eppure a questo concetto aveva accennato il ministro Menabrea nel sostenere la legge. Egli diceva che era bello lo slancio di quella piccola ed abbandonata città, disposta a fare i più grandi sacrifici per aver un porto che sarebbe riuscito utile alla navigazione dello Stato.

E questo concetto era anche meglio ribadito dal senatore Ceppi, relatore della stessa legge del 1883.

L'opera del porto di Bosa, egli diceva, servirà all'interesse generale dello Stato, sommi-

nistrando il rifugio alle navi, specialmente in occasione delle frequenti tempeste lungo la costa occidentale della Sardegna; ma quella domanda, come dissi, naufragò. Devo dire, per essere sincero, che uno dei due Corpi consultivi, il Consiglio di Stato, riconosceva essere giusto che di fronte ai sacrifici fatti da Bosa, il Governo trovasse un temperamento, un modo di aiutarlo a conseguire quanto desiderava e gli era necessario; e, a mio giudizio, la legge del 1883 dovette quasi rivestire per lo Stato i caratteri di una convenzione.

Ora ci troviamo nella identica condizione. Quale è il rimedio? Quale la via d'uscita? Io credo che è assoluta necessità modificare la legge del 1884 sulla classifica dei porti fatta con un criterio che ripugna ad ogni sentimento di giustizia e di equità. Il concorso nelle opere portuarie per parte degli enti interessati è in ragione inversa dell'importanza del porto, del suo prodotto e della potenzialità degli enti stessi, mentre lo Stato dovrebbe concorrere in misura più larga quando le opere sono più modeste. E questo deve essere un criterio di equità politica, e dirò solidarietà nazionale, alla quale pare ora si voglia ispirare la politica economica del nostro Stato.

Due esempi possiamo accennare, la legge, invero assai infelice, dei provvedimenti per la Sardegna e l'altro disegno di legge, cui auguro arrida fortuna migliore, approvato già dalla Camera, per la Basilicata. Con queste leggi si volle od almeno si tenta, coll'azione integratrice dello Stato, correggere la sperequazione delle energie locali. In materia di porti si ha una sperequazione enorme, come aveva indicata anche l'onor. Garavetti nell'altro ramo del Parlamento. I fatti sono più eloquenti delle parole.

Per il porto di Livorno il contributo per abitante rappresenta 5 millesimi, per Civitavecchia 10 millesimi, per Ancona 15 centesimi, per Porto Torres 45 centesimi, per Bosa circa una lira, sempre per abitante. E ciò si spiega e per la categoria e classe del porto, e per il maggior concorso degli enti contribuenti e anzitutto per la loro importanza e potenzialità. Così è evidente che colui che è nelle più disgraziate condizioni economiche, come Bosa, deve pagare immensamente in maggiori proporzioni. È giustizia questa?

Conseguenza di ciò è che il comune di Bosa dovrebbe essere inesorabilmente sacrificato.

Io penso che anzitutto sia necessità riparare a tale errato concetto per un sentimento di giustizia distributiva e che si debba assolutamente invertire la formula, provvedendo più specialmente ai porti minori della Sardegna. Ed a questo riguardo, mi è grato il ricordare in Senato le parole pronunziate dall'onorevole ministro nella Camera dei deputati nell'ultimo novembre:

« L'onor. Garavetti ha sollevata una questione di ordine generale, una questione importantissima. Effettivamente la legge sui porti dovrebbe essere riformata, specialmente per riguardo alle isole. Perchè, siccome nelle isole vi sono molti porti (e il porto — aggiungo io — è la via del mare e le isole non possono avere altro mezzo per unirsi al continente), ne viene la conseguenza che gli enti locali sono enormemente aggravati ed impossibilitati. Quindi se io potrò trovare un po' di tempo (e lo cercherò) per occuparmi anche di una riforma della legge sui porti, l'onorevole Garavetti può star sicuro che userò un riguardo speciale per la Sardegna, all'indirizzo della quale rivolgo parole di vivo affetto di italiano e anche di meridionale ».

Queste parole pronunziate dall'onorevole Tedesco furono certo confortanti, ed io lo prego perchè proprio di cuore e di proposito prenda in esame una questione modesta in apparenza, ma importantissima per comuni poveri come i nostri.

In modo speciale affido alla sua opera intelligente e patriottica quest'opera portuale. Quei cittadini con ansia anelano di veder loro riaperta la larga via del mare.

Prima di porre termine a queste parole, dirò che nel novembre del 1903 venne l'onor. Nicolini, sottosegretario di Stato, a visitare la località e rimase sorpreso delle condizioni di quei luoghi; una gran parte dello specchio dell'acqua che doveva formare il porto è sparito per il continuo allargarsi dell'arenile, causa delle sabbie trasportate dai vortici, mancando ad impedirlo opere adatte, ed una parte è ingombro di massi sbalestrati dall'impeto del mare per la poco solida diga. È enorme, egli disse, è necessità, è giustizia provvedere, e,

proprio quasi derisione, si provvede con questa legge con 200,000 lire. E qui chiudo la bocca e non voglio fare la storia del come sono avvenute le cose, perchè la somma assegnata era di un milione. È troppo doloroso il ricordo.

Io non voglio dilungarmi; ho fiducia che l'onorevole ministro Tedesco prenderà a cuore la condizione speciale di questo piccolo porto, perchè appunto essendo piccolo e non ricco il comune al quale appartiene, ha bisogno dell'affetto maggiore per parte degli uomini che siedono al Governo. Io ritengo che se un giorno la Spagna distrusse quel porto, spetti al Governo italiano ristabilirlo.

Vi fu tra quegli abitanti chi disse in atto di sdegno una grande bestemmia. La Spagna ha ostruito il nostro porto per impedire l'approdo dei Francesi, bisognerà vengano i Francesi per darci il porto che gl'Italiani ci negano.

Bestemmia, ripeto, perchè l'Isola fu e sarà sempre italiana e nessuna forza farà mutare il suo cuore che batte all'unisono con qualunque parte di terra italiana. Ed attende perciò ancora fidente giustizia dagli Italiani. (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Fra i porti poco fortunati o, come disse il senatore Parpaglia, disgraziati della Sardegna, oltre i due nominati, Bosa e Porto Torres ve ne è un terzo il porto di Arbatax. Sono d'accordo con lui nel riconoscere che pesa un fato non benigno sul porto di Bosa.

Vi era un progetto per l'importo di un milione e 50 mila lire, ed il Governo si è arrestato di fronte a questa grossa spesa, non per evitare un carico al bilancio, ma per risparmiarne un onere incomportabile ai comuni, perchè, effettivamente, come ha ricordato il senatore Parpaglia, la nostra legge sui porti è fatta in modo che i comuni più piccoli sono chiamati a sopportare gli oneri più grossi. Ma il criterio dominante è questo, che cioè lo Stato intanto contribuisce di più in quanto è maggiore l'importanza dei porti. Ad ogni modo rinnovo oggi le dichiarazioni che ebbi l'onore di fare all'altro ramo del Parlamento; studierò questa questione dei porti e specialmente di quelli della Sardegna, che a mio avviso ha una configurazione speciale in materia portuale. Per il porto di Bosa,

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1904

si esaminò, come ha ricordato il senatore Parpaglia, se si potesse iscrivere in prima categoria, nel qual caso le spese andrebbero interamente a carico dello Stato, ma tanto il Consiglio di Stato, quanto il Consiglio superiore di marina, si dichiararono contrari a questa iscrizione. Quindi nelle presenti condizioni il Governo nulla può fare di speciale pel porto di Bosa, che solamente da una riforma della legge potrebbe risentire dei beneficii.

PARPAGLIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PARPAGLIA. Ringrazio l'onor. ministro delle dichiarazioni fatte: debbo però osservare che il porto di Bosa si trova in condizioni speciali, perchè non venne eseguito in virtù di una legge generale, ma in forza di una legge speciale, direi quasi di una convenzione passata fra lo Stato e il Comune. Perciò credo che il Governo potrebbe e dovrebbe presentare una legge speciale a questo riguardo. E badi che questo non sarebbe il primo caso, poichè per altri porti ciò si è verificato.

Le condizioni dell'isola sono eccezionali e quelle del porto di Bosa specialissime. Mi pare che non chiedo troppo quando invoco uno speciale provvedimento, perchè necessario. Ed insisto nel dire necessario, se non si vuole aumentare il danno di quella rada che si renderà inaccessibile, distruggendo quello che si è fatto con grandi dispendi, e peggiori si renderanno sempre più le condizioni del fiume Temo, causa di molti danni.

Invoco di nuovo l'amore che più volte il ministro ha dichiarato di avere per l'isola nostra.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 32,000,000, per la esecuzione delle opere marittime indicate nella tabella annessa alla presente legge, le quali sono dichiarate di pubblica utilità.

Tabella annessa al disegno di legge.

N. d'ordine	PORTI	OPERE DA ESEGUIRSI	SPESA occorrente
1	San Remo	Prolungamento del molo di mezzogiorno	360,000
2	Por'ò Maurizio	Prolungamento del molo occidentale e costruzione di un nuovo tratto di banchina	314,000
3	Oneglia	Prolungamento della banchina settentrionale e costruzione di uno scalo di caraggio	150,000
4	Savona	Costruzione e sistemazione di banchine	700,000
5	Spezia	Escavazione straordinaria. Prolungamento del piazzale sporgente del porto mercantile con banchine di approdo. Formazione d'un nuovo braccio di scogliera. Arredamento delle banchine. Impianto di boe	1,450,000
6	Livorno	Ampliamento della darsena. Escavazione straordinaria. Acquisto dal Comune di Livorno di magazzini di deposito esistenti sulla diga rettilinea	900,000
7	Rio Marina	Opere di difesa e di sistemazione dell'approdo	500,000
8	Santo Stefano	Costruzione di una scogliera	150,000

CANDIANI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CANDIANI, *relatore*. Il comune di Monte Argento,

che ha ottenuto 150,000 lire per la costruzione di una scogliera, si raccomanda vivamente onde questa somma sia spesa in tempo minore

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902-904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1904

dei dieci anni stabiliti, e ciò viste le condizioni finanziarie tristissime in cui si trova. Il comune di Monte Argentaro adoprava una parte della sua popolazione in lavori metallurgici, e specialmente in esportazione di minerali di ferro manganesifero; ora questa industria è completamente cessata, questo comune non ha altra industria che una misera pesca ed un'agricoltura poco remunerativa colla attuale crisi vinicola; si raccomanda quindi che questa somma di 150,000 lire invece di essere spesa in dieci anni lo sia in tempo minore onde dar lavoro a quelle popolazioni. Io raccomando vivamente questa domanda del comune di Monte Argentaro al signor ministro.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Posso assicurare l'egregio relatore che prendo a cuore i desideri espressi dal comune di Monte Argentaro. Mentre ho comunicato all'Ufficio centrale il progetto di massima, ho già disposto perchè venga compilato il progetto esecutivo. È intendimento del Governo di porre mano nel più breve tempo possibile ai lavori di Porto S. Stefano e di eseguirli in due o tre esercizi finanziari.

Qui non si tratta di questione finanziaria, è questione di ordine tecnico.

CANDIANI, *relatore*. Ringrazio il ministro dei lavori pubblici delle fatte dichiarazioni.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti lo stanziamento del n. 8 in lire 150,000.

(Approvato).

9	Fiumicino	Prolungamento dei moli	170,000
10	Anzio	Prolungamento del molo	200,000
11	Napoli	Ampliamento e sistemazione del ponte trapezoidale. Impianto di gru. Impianto di due scali da costruzioni navali. Allargamento e sistemazione del molo orientale. Costruzione di due ponti girevoli sulla bocca sussidiaria della darsena dei bacini da carenaggio	1,500,000
12	Cotrone	Riparazioni straordinarie	200,000
13	Brindisi	Escavazione straordinaria	1,000,000
14	Monopoli	Costruzione del molo di tramontana	500,000
15	Bari	Costruzione, sistemazione ed arredamento di banchine. Allacciamento della ferrovia col porto. Costruzione di un piano inclinato pel tiro a terra delle barche. Pennello alla punta di S. Cataldo e sistemazione della omonima spiaggia	2,300,000
16	Molfetta	Ampliamento della banchina del molo di S. Michele. Costruzione di un altro piano inclinato pel tiro a terra delle barche. Robustamento del molo foraneo. Lastricamento di piazzali di deposito	500,000
17	Ancona	Opere complementari a quelle autorizzate dalla legge 25 febbraio 1900, n. 56	300,000

CANDIANI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CANDIANI, *relatore*. Anche il comune di Ancona si raccomanda per un aumento di stanziamento. La somma stabilita ora è del tutto insufficiente a portare a compimento i lavori di cui ha bisogno quel porto.

L'antico porto di Ancona era quasi completamente privo di banchine, perciò poteva dirsi un semplice ancoraggio.

Tuttavia anni fa giunse ad essere il secondo del Regno per il movimento commerciale. Ora

è disceso al quinto posto, e forse discenderà ancora; tuttavia l'aumento annuale di esso è di circa diecimila tonnellate.

In dieci anni avrà quindi raggiunto le quattrocentomila tonnellate di aumento, cioè avrà raddoppiato il movimento attuale e specialmente per il trasporto del carbone. Ma se fin d'ora non basta, fra 10 anni cosa sarà? Come si disimpegnerà il movimento commerciale? Voglia il Ministero tener presente questo, e adoperare una parte dei due milioni che avanzano per portare a compimento quei lavori necessari, e

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902-1904 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1904

specialmente per la costruzione di due grandi banchine e quella di binari che mancano completamente su quelle banchine.

Io spero che il ministro terrà presente la raccomandazione.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Il porto di Ancona è in continuo progresso; in un decennio il movimento delle merci imbarcate e sbarcate è salito da 219 mila a 346 mila tonnellate, ed è sempre in aumento.

Ringrazio l'onor. relatore che, con l'autorità che da lui viene, ha fortificato gli intendimenti del Governo, il quale è precisamente

disposto ad aumentare lo stanziamento per i lavori al porto di Ancona, inquantochè, come ho avuto anche l'onore di riconoscere in concorso dei tecnici del Ministero dei lavori pubblici in una recente visita che feci ad Ancona, il Governo è persuaso che il fondo proposto nel disegno di legge non è sufficiente. Ma vi è un fondo generale per le spese imprevedute di due milioni; da questo fondo il Governo prende impegno di prelevare il tanto di più necessario per provvedere alle esigenze del porto di Ancona.

CANDIANI, *relatore*. Lo ringrazio.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti lo stanziamento del n. 17 in lire 300,000.

(Approvato).

18	Venezia	Sistemazione e segnalamento del porto di Lido. Ampliamento ed arredamento delle banchine. Impianti ferroviari . . .	4,500,000
19	Bosa	Prolungamento del pennello. Canale di comunicazione del nuovo porto con l'ancoraggio nel fiume Temo Ai detti lavori sarà destinato anche il fondo di L. 100,000 autorizzato per lo stesso porto dalla legge 14 luglio 1889, n. 6280.	200,000
20	Cagliari	Prolungamento del molo di ponente, Costruzione di banchine e ricostruzione di alcuni tratti delle esistenti	700,000
21	Termini Imerese	Prolungamento del molo e costruzione di una banchina . . .	500,000
22	Trapani	Ricostruzione di banchine	600,000
23	Marsala	Prolungamento del molo occidentale	1,000,000
24	Sciacca	Costruzione del molo di ponente e della banchina di levante	500,000
25	Licata	Opere complementari a quelle autorizzate dalla legge 2 luglio 1896, n. 301 Alle presenti opere è applicabile la disposizione dell'art. 2 della legge suddetta.	1,200,000
26	Siracusa	Costruzione e arredamento di banchine	700,000
27	Catania	Riparazioni straordinarie. Sistemazione del nuovo porto e rafforzamento del molo di difesa. Nuova opera di difesa foranea. Arredamento di banchine	3,200,000
28	Riposto	Costruzione di un molo e di un pennello. Alle presenti opere sarà inoltre destinata una somma di L. 170,000 che si preleverà dal residuo del fondo autorizzato con legge 23 luglio 1881, n. 339, e iscritto nel capitolo aggiunto n. 151, del bilancio per l'esercizio 1902-1903	500,000
29	Messina	Costruzione di banchine e ricostruzione di un tratto delle esistenti. Formazione di piazzali e impianto di binari. Escavazione e sistemazione dei bassi fondi	2,000,000
30	Lampedusa	Escavazione straordinaria	100,000
31		Costruzione di nuovi fari e fanali e miglioramento di quelli esistenti	1,000,000
32		Maggiori spese imprevedute per le opere suindicate e per quelle autorizzate dalle leggi 14 luglio 1889, n. 6280 (articoli 1 e 3), 25 febbraio 1900, n. 56 (art. 1, lettera c) 20 giugno 1901, n. 292 e 19 gennaio 1902, n. 275	2,000,000

DI PRAMPERO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DI PRAMPERO. Prima che venga ipotecato interamente questo fondo abbastanza rotondo di due milioni, che servirà ad un'enciclopedia di lavori, io prego l'onorevole ministro affinché mi dica una benevola parola in favore del porto fluviale di S. Giorgio di Nogaro, per il quale vi è la speranza che si avvii abbastanza fortemente uno sbocco economico al trasporto dei carboni, togliendo un ingombro a Venezia e ad altri porti.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non è esattamente questo il fondo, da cui il ministro

può prelevare qualche somma necessaria al porto di Nogaro, perchè esso riguarda maggiori spese impreviste per opere autorizzate dalla presente legge e da leggi anteriori, e per il porto di Nogaro, che io ricordi, non vi fu autorizzazione speciale. Ma siccome le sue esigenze sono limitate, confido di potervi provvedere col milione stanziato al n. 34 che è così intitolato: « Opere diverse in altri porti del Regno ».

DI PRAMPERO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DI PRAMPERO. Ringrazio l'onor. ministro e mi dichiaro pienamente soddisfatto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti lo stanziamento del n. 32 in lire 2,000,000.

(Approvato).

33	Eventuali riparazioni straordinarie alle opere marittime esistenti	1,106,000
34	Opere diverse in altri porti del Regno	1,000,000

CANDIANI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CANDIANI, *relatore*. Un'ultima brevissima raccomandazione per il porto di Ortona a Mare, quantunque non sia compreso nell'elenco. Questo porto ha bisogno di essere sistemato, essendo del tutto insufficiente ai bisogni, ed io spero che l'onor. ministro dei lavori pubblici vorrà altresì tener presente questa domanda.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Se fosse stato presente il mio amico senatore Mezzanotte, certamente si sarebbe fatto interprete dei bisogni del porto di Ortona, nel quale è in corso il prolungamento del molo, e si sta studiando il mezzo finanziario per provvedere alla costruzione delle banchine col concorso dell'amministrazione ferroviaria. Io ho fiducia che si finirà per trovare la soluzione finanziaria, e potremo così soddisfare anche questo bisogno del porto di Ortona.

CANDIANI, *relatore*. Ringrazio il signor ministro della benevola accoglienza fatta alla mia raccomandazione.

PIERANTONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PIERANTONI. L'onorevole signor ministro ha ricordato che il mio amico e concittadino il senatore Mezzanotte raccomanda la sistemazione del porto d'Ortona con grande diligenza.

Anche io feci la stessa raccomandazione.

Io, nato nella provincia chietina, e andatone via all'età di 15 anni, non ho colà nè elettori, nè interessi da sostenere.

Parlo quindi senza spirito locale e col più grande disinteresse.

Ogni volta che rividi la terra natale, ascoltai sempre i lamenti delle popolazioni viventi sulla sponda adriatica per l'abbandono del porto di Ortona.

Spesso i deputati invitarono noi senatori a recare nell'aula la parola del dolore, perchè la città d'Ortona, che ha grande importanza, e le vicine plaghe abbiano sicuro e buono approdo di bastimenti, certo modesti per tonnellaggio. Ringrazio il collega Candiani, tanto esperto nelle cose navali, che mi ha preceduto nel fare la raccomandazione, ch'era mio proposito di rivolgere al ministro.

Il mio silenzio sarebbe stata una colpa, ma

non mi avrebbe fatto perdere un collegio elettorale. Per coscienza, ho voluto dire ciò che sentivo e ch'è domanda giusta.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti lo stanziamento del n. 31 in lire 1,000,000.

(Approvato).

Ora metto ai voti l'art. 1°, di cui ho dato lettura. (V. sopra).

(Approvato).

Art. 2.

La spesa sarà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici e ripartita in 10 esercizi come segue:

Esercizio 1903-1904. . .	L.	700,000
» 1904-1905. . .	»	2,000,000
» 1905-1906. . .	»	4,300,000
» 1906-1907. . .	»	5,000,000
» 1907-1908. . .	»	3,500,000
» 1908-1909. . .	»	3,500,000
» 1909-1910. . .	»	3,500,000
» 1910-1911. . .	»	3,500,000
» 1911-1912. . .	»	3,000,000
» 1912-1913. . .	»	3,000,000

Gli stanziamenti annuali anzidetti saranno ripartiti nei rispettivi bilanci in separati capitoli corrispondenti alle opere indicate nell'annessa tabella, e nella misura che risulterà necessaria secondo l'andamento dei lavori.

(Approvato).

Art. 3.

Prima di procedere all'appalto delle opere che si dovranno eseguire nei porti della seconda e terza classe, il Governo accerterà che almeno tanti degli enti interessati che rappresentino due terzi del contributo totale, abbiano dato il loro assenso all'esecuzione delle opere, e preso impegno di inscrivere in bilancio, a cominciare dall'anno seguente, le somme occorrenti pel pagamento delle rispettive quote di contributo, le quali saranno indicate dal Ministero dei lavori pubblici sulla spesa prevista dal progetto che servirà di base all'appalto.

Siffatto accertamento non occorrerà poi lavori addizionali e di completamento, nè per quelli di straordinarie riparazioni alle opere esistenti.

(Approvato).

Art. 4.

Le somme stanziate nel bilancio di previsione per quelle tra le suddette opere, delle quali non si potesse disporre l'appalto per difetto di corrispondenti stanziamenti da parte degli enti interessati, potranno essere devolute, con la legge del bilancio di assestamento, ad altre opere dalla presente autorizzate.

(Approvato).

Art. 5.

Nei bilanci dell'entrata corrispondenti agli esercizi, nei quali saranno stanziate le spese per le suindicate opere, saranno iscritte in apposito capitolo le quote dovute, a termini di legge, dalle provincie e dai comuni interessati.

(Approvato).

Art. 6.

Le provincie e i comuni interessati potranno stipulare convenzioni col Ministero dei lavori pubblici per obbligarsi ad anticipare le somme occorrenti per la sollecita esecuzione delle opere autorizzate dalla presente legge. In tal caso le somme anticipate saranno rimborsate, senza interessi e dedotta la quota di contributo a loro carico, negli esercizi indicati nel precedente articolo.

Tali convenzioni, da registrarsi col diritto fisso di una lira, ogni altro escluso, saranno approvate con la legge del bilancio di previsione o di assestamento.

(Approvato).

Art. 7.

Qualora siano presi accordi, a termini del precedente art. 6, per accelerare l'esecuzione delle opere mediante l'anticipazione dei fondi necessari da parte di una provincia o di un comune, il Governo del Re potrà con Decreto Reale imporre e riscuotere, a favore della provincia o del comune, una tassa supplementare a quella di ancoraggio sulle navi che approderanno nel porto pel quale sarà fatta l'anticipazione.

La misura della tassa supplementare per ogni tonnellata di stazza sarà stabilita, caso per caso, fino a raggiungere il saldo della spesa che verrà ad aggravare sulla provincia o sul comune, sia

per gl'interessi semplici del debito che dovesse contrarre per procurarsi i fondi da anticipare, sia per le tasse relative.

(Approvato).

Art. 8.

È approvata la convenzione, stipulata addì 16 maggio 1903 fra il Ministero dei lavori pubblici e il comune di Spezia, relativa all'anticipazione dei fondi necessari per la sollecita esecuzione dei lavori nel porto di Spezia, indicati nella annessa tabella.

(Approvato).

Art. 9.

Il porto di Lampedusa è classificato nella prima categoria nei riguardi della sicurezza della navigazione generale, ferma restando la presente iscrizione nella quarta classe della seconda categoria per le opere interessanti il commercio.

COLONNA PROSPERO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

COLONNA PROSPERO. Quello che io sto per dire non si riferisce precisamente a questo articolo, o la raccomandazione che mi permetto di rivolgere al ministro dei lavori pubblici, l'avrei dovuta fare quando si discuteva della tabella. Ho visto che in essa esiste uno stanziamento di lire 170,000 riferentesi al porto di Fiumicino, e l'ho visto con piacere grandissimo, inquantochè quel porto ha urgente necessità di lavori: tutti gli anni si trova interrato.

Io ho avuto occasione fin dagli anni scorsi di rivolger preghiera al Ministero dei lavori pubblici perchè fosse riparato a questo gravissimo inconveniente. Veggo con piacere che è stata stanziata una somma di lire 170,000, che io però riterrei assolutamente insufficiente per poter porre in stato di agibilità questo porto che è di molto interesse per Roma; e conseguentemente io rivolgerai preghiera al signor ministro che sulla somma degli imprevisti, che si legge in fondo alla tabella per spese eventuali di opere per altri porti del Regno, si possano trarre i fondi occorrenti per impiegarli in questo porto e fare tutti quei lavori che sono necessari onde finirla una volta con questa serie di inconvenienti che si verificano e si ripetono troppo frequentemente.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEDESCO, *ministro dei lavori pubblici*. Anche al senatore Colonna ho il vantaggio di poter dare una risposta soddisfacente. Il Governo si interessa molto al porto di Fiumicino per ragioni che il Senato intende facilmente. Non è molto fu autorizzata una piccola spesa per rimuovere alcuni inconvenienti che si verificano frequentemente in quel porto. Il fondo di lire 170,000 previsto nel disegno di legge serve a determinate opere, e posso assicurare che tutto è predisposto per poter procedere fra breve all'appalto. Se dai lavori che si faranno in base al disegno di legge risulterà anche la necessità di farne altri, credo che il Governo potrà provvedervi, prelevando qualche somma dal fondo di due milioni d'imprevisti, e soddisfare gli interessi di un porto che non è di piccolo giovamento a Roma.

COLONNA PROSPERO. La ringrazio.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'art. 9.

(Approvato).

Art. 10.

È autorizzato il pagamento anticipato del sussidio di L. 560,000 accordato con R. decreto 16 luglio 1901 al comune di Salerno per l'esecuzione delle opere di difesa e sistemazione della riviera di quella città.

Al pagamento dell'indicata somma, pel quale dovranno con R. decreto stabilirsi speciali norme atte ad assicurare il compimento delle opere, si provvederà con L. 168,000 già all'uopo impegnate sui residui del capitolo 61 del bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1902-903, e con L. 392,000 che negli esercizi 1904-905 e 1905-906 saranno anticipate dal fondo delle maggiori spese impreviste di cui al n. 27 della tabella annessa alla presente legge.

La somma di L. 392,000 sarà, con decreti del ministro del tesoro, reintegrata al detto fondo negli esercizi dal 1905-906 al 1912-13 mediante trasporto di annue L. 49,000 dal capitolo corrispondente al 61 del bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1902-903.

(Approvato).

Procederemo più tardi alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge.

Approvazione del disegno di legge: « Modificazioni della circoscrizione territoriale delle otto preture della città di Milano » (N. 292).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni della circoscrizione territoriale delle otto preture della città di Milano ».

Prego di dar lettura di questo disegno di legge.

DI SAN GIUSEPPE, segretario, legge:
(V. Stampato n. 292).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

L'attuale circoscrizione territoriale delle otto preture mandamentali della città di Milano è modificata in conformità dell'allegata tabella, che fa parte integrante della presente legge.

Tabella della nuova circoscrizione territoriale delle 8 preture mandamentali della città di Milano.

N.º d'ordine dei mandamenti	PERIMETRI DELLE NUOVE CIRCOSCRIZIONI MANDAMENTALI	Popolazione
I	Comprende la parte centrale nord della città ed è delimitato dalle seguenti vie e piazze: Vicolo e piazza Verziere e via Tenaglia, esclusi; piazza Fontana, via Arcivescovado, piazza del Duomo, via Orefici, piazza Elittica, via Cordusio, tratta di via Bocchetto, vicolo Bocchetto, tratta di via S. Vittore al Teatro, vicolo S. Vittore al Teatro, tratte di vicolo e via S. Maria Fulcorina, via S. Maria alla Porta, Corso Magenta (fino a via Nirone), compresi; palazzo delle ferrovie Mediterranee, escluso; tratta di Foro Bonaparte, via Paleocapa, a metà di sezione via Gadio, esclusa; tratta di Foro Bonaparte, via Tivoli, comprese; via Pontaccio, S. Marco, Fate-Bene-Fratelli, Senato e tratta di via S. Damiano, escluse	55,850
II	Comprende la parte centrale sud della città ed è delimitato dalle seguenti vie e piazze: Tratta di via S. Damiano, via Francesco Sforza, via S. Sofia, via Molino delle Armi, tratta di via Vittoria (fino a via Ausonio, Stabilimento educativo Ghislanzoni, piazza e Basilica di S. Ambrogio, esclusi; via S. Valeria e Nirone, comprese; indi dal confine sud del Mandamento I	71,207
III	Comprende i quartieri di Porta Ticinese e Genova, ed è delimitato come segue: Via Vittoria e Molino delle Armi, comprese; corso S. Celso, escluso, e via Teulliè, esclusa; via Morivione, compresa; il confine del Comune, la ferrovia Milano-Vigevano, la stazione di Porta Ticinese, comprese; indi le vie Savona ed Ausonio, escluse	76,841
IV	Comprende i quartieri di Porta Magenta e di via Vincenzo Monti ed è delimitato come segue: Confine ovest e sud della ferrovia e Stazione Nord; tratta di Foro Bonaparte da via Boccaccio al palazzo delle Ferrovie della Mediterranea, questo compreso; via Nirone e S. Valeria, escluse; piazza S. Ambrogio, via Ausonio e tratto di via Savona, comprese; indi la Stazione di Porta Ticinese e la ferrovia Milano-Vigevano, escluse; il confine del Comune; poi l'Olonza, strada diagonale fino all'angolo nord-ovest della piazza d'armi, lati nord ed est della piazza d'armi; via Francesco Ferruccio e linea della ferrovia Nord, escluse	41,385
V	Comprende i quartieri di Porta Sempione e Porta Tenaglia ed è delimitato come segue: Via Gadio, compresa; Via Paleocapa a metà col Mandamento I; stazione e ferrovia Nord, comprese; via Ferruccio, compresa; tratte del lato est e lato nord della piazza d'armi, escluse; strada diagonale a nord-ovest della piazza d'armi e l'Olonza; confine del Comune fino alla strada di Dergano; nuove vie del piano regolatore; Cimitero Monumentale e viale del Cimitero, compresi; vie Volta e Statuto, comprese; prese; tratta di via Solferino da via Statuto a via Pontaccio, esclusa; via Pontaccio, compresa; la via Tivoli e tratta di Foro Bonaparte, escluse	66,965
VI	Comprende i quartieri di Porta Garibaldi, Porta Nuova e di Porta Principe Umberto, ed è delimitato come segue: Via Fate-Bene-Fratelli e tratta di via Solferino dal Pontaccio a via Statuto, comprese; via Statuto e Volta, viale del Cimitero e Cimitero, esclusi; vie del piano regolatore fino a Dergano e all'Ospedale dei contagiosi; confine del Comune; ancora vie del piano regolatore; tratta di via Cajazzo, esclusa; piazza Doria, via Vittor Pisani, stazione Centrale e piazzale e via Manin, comprese; piazza Cavour, esclusa	62,015
VII	Comprende i quartieri di Porta Venezia e Monforte ed è delimitato come segue: Vie S. Damiano, Senato e piazza Cavour, comprese; via Manin, piazzale e Stazione Centrale, via Vittor Pisani, piazzale Doria, escluse; via Cajazzo, compresa; strade di piano regolatore; confine del Comune; strada in prolungamento del corso Ventidue Marzo esclusa; ancora nuove vie di piano regolatore in prolungamento di via Marcona col Cimitero di Porta Vittoria, escluso; vie Marcona e Brescia, escluse; via Stella, compresa	59,177
VIII	Comprende i quartieri di Porta Vittoria, Romana, Vigentina, Lodovica ed è delimitato come segue: Vie S. Sofia e Francesco Sforza, comprese; via Stella, esclusa; vie Brescia e Marcona, comprese; nuove vie del piano regolatore in prolungamento di via Marcona e cimitero di Porta Vittoria, compreso; prolungamento del corso Ventidue Marzo fino al Confine del Comune, strada di Morivione, esclusa; via Teulliè e corso S. Celso, compresi	64,357

(Approvato).

Art. 2.

La nuova circoscrizione avrà vigore dal 1° luglio 1904.

(Approvato).

Art. 3.

Il Governo è autorizzato a dare con decreto Reale le disposizioni transitorie e tutte le altre necessarie per la completa esecuzione della presente legge.

(Approvato).

Anche questo disegno di legge sarà or ora votato a scrutinio segreto.

Avvertenza del Presidente in ordine ai lavori del Senato.

PRESIDENTE. Prima di procedere alla votazione a scrutinio segreto, prego il Senato di concedermi la sua benevola attenzione per pochi istanti. I disegni di legge che abbiamo all'ordine del giorno si possono ritenere esauriti. Abbiamo invece molti disegni di legge che sono sottoposti agli Uffici centrali; pochi, solo due, presso gli Uffici. In questa condizione di cose, io proporrei al Senato di voler sospendere le sue sedute per alcuni giorni, fino a quando cioè avremo sufficiente lavoro da poterci trattenerci per una settimana almeno, tanto da andare sin verso Pasqua e risolvere le questioni principali che sono oggi in esame presso gli Uffici.

Colgo questa occasione per rammentare ai signori relatori degli Uffici centrali che abbiamo i seguenti disegni di legge che potrebbero venire in discussione tra pochi giorni.

1. « Disposizioni sull'ipoteca e sul credito navale ».

2. Un piccolo disegno di legge: « Provvedimenti contro la *diapsis pentagona* ».

3. Uno che si trascina da molto tempo, non di grande importanza, che ha per titolo: « Bollatura dei barili romani ».

Il ministro di agricoltura, industria e commercio potrà mettersi d'accordo con l'Ufficio centrale per venire ad una conclusione.

4. « Commissione d'inchiesta sulla marina militare ».

Tra una settimana sarà forse pronta la relazione.

5. « Provvedimenti a favore della provincia di Basilicata ».

I nomi dei componenti l'Ufficio centrale che esamina questo disegno di legge ci danno garanzia che al riprendersi dei nostri lavori potrà forse venire in discussione.

6. « Nomina dei professori straordinari delle Università e degli Istituti superiori ».

Anche questo disegno di legge si trova all'esame di persone competentissime e potrà discutersi quanto prima.

7. « Ricostruzione del campanile di S. Marco e restauro dei monumenti di Venezia ». La importanza dell'argomento ci assicura che avremo presto la relazione.

8. « Conversione in governativi del ginnasio e della scuola tecnica di Città di Castello ». Questo progetto di legge credo si potrà mettere all'ordine del giorno non appena riaperto il Senato.

9. « Modificazione dell'art. 4 della legge 11 luglio 1889, n. 6216, riguardante gli appalti di lavori pubblici a Società cooperative di produzione e lavoro ». Anche per questo progetto si è nominato il relatore e credo che potrà essere discusso alla ripresa dei nostri lavori.

10. « Ammissione all'esercizio professionale delle donne laureate in giurisprudenza ».

11. « Elenco delle registrazioni con riserva fatte dalla Corte dei conti, dalla prima quindicina di dicembre 1901 alla prima quindicina di novembre 1902 ». La nota diligenza della Commissione di finanze ci assicura che potremo anche occuparci di questo argomento.

12. « Disposizioni concernenti la espropriazione degli immobili ». Questo disegno di legge trovasi allo stato di relazione.

13. « Modificazioni agli art. 38, 40, 41 e 62 della legge 2 luglio 1898, n. 254, sull'avanzamento nel Regio esercito, modificata con leggi 6 marzo 1898, n. 50; 3 luglio 1902, n. 247, e 21 luglio 1902, n. 303; ».

14. « Modificazioni alla legge 6 marzo 1888, n. 59, relativa all'avanzamento dei corpi militari della Regia marina e alla legge 29 gennaio 1885, n. 2897 (serie 3ª) ».

Anche per questi due progetti di legge sarà presto presentata la relazione.

15. Finalmente abbiamo il progetto di legge: « Stato degli impiegati civili ». Di intesa col ministro dell'interno, anche di questo sospirato disegno di legge penso che il Senato potrà prendere cognizione prima delle vacanze di Pasqua; e certo il Senato non mancherà al suo dovere di esaminare col massimo interesse questo disegno di legge che riguarda i funzionari dello Stato.

Non occorre che io aggiunga come, non appena saranno presentati i documenti relativi ai nuovi senatori testè nominati, essi saranno subito trasmessi alla speciale Commissione incaricata del loro esame, così che questa possa riferirne al Senato al riprendersi delle nostre sedute.

Presso gli Uffici, o meglio ancora da esaminarsi dagli Uffici, non vi sono che due disegni di legge: il primo per l'impiego dei condannati nei lavori di bonificazione dei terreni incolti e malarici, il secondo per modificazioni al ruolo organico dell'Ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica.

Questi disegni saranno esaminati dagli Uffici, non appena il Senato si riunirà di nuovo.

Date queste spiegazioni, non mi resta che rivolgere preghiera a tutti i senatori perchè vedano, nella loro speciale posizione, di fare in modo che al Senato ci sia lavoro disponibile e sufficiente per un certo numero di giorni.

Dichiaro intanto fin da ora che il Senato, dopo la votazione alla quale ci accingiamo, sarà convocato a domicilio.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo alla votazione a scrutinio segreto dei due disegni di legge testè votati per alzata e seduta.

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

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

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Prego i signori senatori segretari di procedere allo spoglio delle urne.

(I signori senatori segretari procedono alla numerazione dei voti).

Risultato di votazione.

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

Autorizzazione della spesa di lire 32,000,000 per esecuzione di nuove opere marittime.

Senatori votanti	73
Favorevoli	66
Contrari	6
Astenuti	1

Il Senato approva.

Modificazioni della circoscrizione territoriale delle otto preture della città di Milano:

Senatori votanti	72
Favorevoli	64
Contrari	8

Il Senato approva.

Il Senato è convocato a domicilio.

La seduta è sciolta (ore 17 e 30).

Licenziato per la stampa il 15 marzo 1904 (ore 10)

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.