

la maggiore spesa di lire 121,000,000 sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici per il completamento e saldo dei lavori relativi alle linee di ferrovia indicate nella tabella annessa alla presente legge. »

Do lettura di questa tabella che fa parte integrante dell'articolo primo.

Avverto che la colonna che contiene le nuove somme stanziata per le varie linee è l'ultima della tabella.

Linee di prima categoria.

1. Novara-Pino.	L. 24,500,000
2. Codola-Nocera	„ 300,000
3. Succursale dei Giovi.	„ 43,000,000

Linee di seconda categoria.

1. Aosta-Ivrea.	L. 8,149,650
2. Sondrio-Colico-Chiavenna.	„ 1,852,428
3. Belluno-Feltre-Treviso.	„ 6,389,790
4. Ascoli-S. Benedetto	„ 2,629,930
5. Adria-Chioggia.	„ 3,955,916

Linee di terza categoria.

1. Novara-Varallo	L. 3,297,000
2. Brà-Carmagnola	„ 296,688
3. Vercelli-Mortara-Pavia	„ 1,524,640
4. Airasca-Cavallermaggiore	„ 1,931,264
5. Mantova-Legnago	„ 1,827,207
6. Viterbo-Attigliano	„ 2,548,656
7. Stazione di Frascati-Città	„ 154,534
8. Foggia-Manfredonia	„ 988,856
9. Zollino-Gallipoli	„ 710,560
10. Legnago-Monselice	„ 3,207,248
11. Gallarate al Pino-Novara	„ 7,672,380
Somma in blocco.	„ 6,061,753

Somma complessiva stanziata per l'articolo 1^o lire 121 milioni.

Metto a partito l'articolo 1^o unitamente alla tabella che fa parte integrante dell'articolo stesso e della quale ho dato lettura.

(È approvato).

« Art. 2. Questa maggiore spesa verrà iscritta nel capitolo 134 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, esercizio 1886-87, e nei capitoli corrispondenti dei successivi esercizi nel modo seguente :

Anno 1886-87	L. 52,163,785
„ 1887-88	„ 30,000,000
„ 1888-86	„ 30,000,000
„ 1889-90	„ 8,836,215

« Fermo rimanendo l'obbligo del reintegro nei termini dell'articolo 9 della legge 5 luglio 1882 (n. 875, serie 3^a), quella parte del fondo posto a carico del bilancio nei detti esercizi, il cui impiego fosse rimandato ai bilanci successivi, potrà essere prelevato per i pagamenti da farsi nelle altre linee complementari, limitatamente però alle opere già impegnate a tutto il 30 giugno 1887.

« La rimanente somma che fosse stata già prelevata dai fondi destinati ad altre linee complementari, verrà reintegrata ai detti fondi.

« Alla maggiore spesa afferente all'esercizio finanziario 1886-87 sarà provveduto mediante emissione di obbligazioni ferroviarie, ammortizzabili, nei termini della legge 27 aprile 1885 (n. 3048, serie 3^a). »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Penserini.

Miceli. Chiedo di parlare.

Penserini. A questo articolo ho proposto un emendamento, e chiedo brevissimi momenti alla pazienza della Camera per poterlo svolgere. Il mio emendamento consiste nel ritornare al testo proposto dal Ministero. Il quale, coll'articolo 2 reintegrava a favore delle linee diseredate la somma di circa sessantanove milioni spesi per le linee più fortunate.

Ed il ministro proponendo di conservare la facoltà di stornare da linea a linea la sola parte del fondo dei 121 milioni, che si veniva a stanziare per l'esercizio 1886-87, implicitamente interdiceva a sè stesso di usare della facoltà concessa dall'articolo 9 della legge del 1882 quanto alle altre somme poste a carico dei bilanci successivi, somme che reintegrava effettivamente alle linee meno fortunate.

La Commissione invece che cosa ha fatto? Ha modificato questo articolo e lo ha modificato nel senso di permettere al Governo non solo lo storno della somma iscritta nel bilancio 1886-87, ma anche delle somme reintegrate, poste a carico dei bilanci successivi.

La Commissione parla anch'essa di reintegro, perchè dando facoltà di seguire a spendere per altre linee, il reintegro può divenire illusorio, o si dovrà attendere una nuova reintegrazione delle somme reintegrate oggi nominalmente, e forse domani per linee diverse.

Ed il ministro nel proporre la limitazione della sua facoltà alla somma iscritta nel bilancio per 1886-87, era conseguente alle dichiarazioni che egli faceva ad altra Commissione, alla Commissione generale del bilancio.

Imperocchè io apprendo dalla relazione del-