

si provvedono alle ferrovie, in 130 milioni, e fu notata una certa sconcordanza di cifre, sulla quale dette schiarimenti esaurienti l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Ma ora si dice e si ripete che parrebbe vi fosse una certa alterazione di bilancio, o si fa supporre, all'incirca di 60 milioni. Le mie convinzioni ed i miei studi porterebbero ad un'altra conclusione, che non è quella che si sente ventilare su riviste e su giornali, ma che potrebbe fare una impressione non buona nel pubblico.

Trattandosi di chiarire la situazione finanziaria, vorrei pregare l'onorevole ministro del tesoro di voler dilucidare anche questo punto, perchè così rimanga completamente messa in evidenza una situazione che è opportuno sia chiara e precisa nel paese, perchè è nella coscienza pubblica che debba essere chiaro e preciso il controllo sulle finanze dello Stato.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro del tesoro ha facoltà di parlare.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Ringrazio a mia volta il relatore della Giunta generale del bilancio, che mi dà occasione di chiarire anche questo punto. Dissi già il desiderio mio che tutto sia chiaro nella situazione finanziaria; e basteranno poche parole per mettere in luce il vero sulla questione accennata dall'onorevole relatore.

Con la legge del 23 dicembre 1906, furono autorizzate spese straordinarie per l'assetto delle ferrovie dello Stato nella somma complessiva di 910 milioni, da ripartirsi in un sessennio. Nei primi tre esercizi furono stanziati 340 milioni complessivamente, ossia una somma sensibilmente inferiore a quella che importerebbero i tre sestimi dei 910 milioni.

Nell'esercizio 1907-908 vennero a maturazione pagamenti in epoche anteriori a quelle previste, e questo fatto è dovuto a due cause. La causa prima è il grande sviluppo che ha avuto il traffico ferroviario, che sorpassò di molto le previsioni, quindi il bisogno di aumentare le provviste e gli impianti per poter fronteggiare questo aumento di traffico.

La seconda causa è stata la crisi economica del 1907-908, la quale ha agito in doppio senso: da una parte ha spinto gli imprenditori ed i fornitori ad accelerare i lavori e le provviste per toccare presto il denaro, che difficilmente potevano allora ottenere dalle banche; e d'altra parte, ha consigliato alla Amministrazione di non ri-

tardare, anzi di accelerare le pratiche per far luogo ai pagamenti e contribuire nei limiti del possibile ad attenuare la crisi.

Così è avvenuto che, come dicevo, vennero a maturazione pagamenti in somme che andavano al di là dello stanziamento dei 130 milioni; e l'Amministrazione, sia perchè aveva interesse a mettere le ferrovie in grado di sopperire alle esigenze dei servizi, sia per le altre ragioni accennate, e per evitare liti, interessi e spese, ha riconosciuto la convenienza di non indugiare i pagamenti; e ha potuto così disporre con tranquillità, trattandosi di spese autorizzate, e dentro limiti inferiori ai tre sestimi che spettavano a quegli esercizi. Quindi ha dato corso ai pagamenti, facendo assegnamento sullo stanziamento dell'esercizio successivo.

Alla chiusura del conto consuntivo (la quale, come è risaputo non può mai avvenire se non trascorsi almeno tre mesi dal 30 giugno) venne in chiaro il preciso ammontare della eccedenza non coperta allo stanziamento, e si regolarizzò l'eccedenza col mandato d'ordine sullo stanziamento dell'esercizio 1909-10.

Con queste spiegazioni, credo di aver dato il chiarimento che mi è stato richiesto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ABIGNENTE, *relatore*. Ringrazio l'onorevole ministro del chiarimento, però varrà sempre più a tranquillare gli animi di coloro che si interessano alla finanza pubblica.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 179 s'intende approvato in lire 130,000,000.

Capitolo 180. Somme da provvedersi all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per la costruzione e l'acquisto del materiale navale occorrente pel servizio di navigazione (art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111), lire 13,000,000.

Capitolo 181. Somma da pagarsi alle Società già esercenti le tre reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula in conseguenza delle liquidazioni delle rispettive gestioni al 30 giugno 1905 (articolo 1° della legge 25 giugno 1905, n. 261, e articoli 42, 47 e 32 dei contratti stipulati con le dette tre Società ed approvati colla legge 27 aprile 1885, n. 3048), per memoria.

*Anticipazioni a Provincie e Comuni.* — Capitolo 182. Somma da passarsi nel conto