

CXI.

TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Petizione 1864 dichiarata di urgenza. = Congedi. = Convalidazione di poteri. = Presentazione della relazione del deputato Borghi sul disegno di legge per l'istituzione di una Commissione speciale di prima istanza per le imposte dirette nel comune di Lampedusa-Linosa. = Giuramento del deputato Lacava. = Annunzio di domanda d'interrogazione del deputato Morelli S. al presidente del Consiglio, ministro dell'interno sulle precauzioni ordinate in vista della peste sviluppatasi ai confini d'Europa. = votazione a scrutinio segreto del bilancio di prima previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio pel 1879; e per le nomine di un commissario di vigilanza sulla Cassa dei depositi e prestiti; di un commissario della Giunta per il nuovo regolamento della Camera; di un commissario della Giunta d'inchiesta sulle ferrovie nazionali; e di un commissario di vigilanza sulla Giunta liquidatrice dell'Asse ecclesiastico di Roma. --- Risultato della votazione — Si estraggono a sorte i nomi dei deputati che dovranno procedere allo spoglio delle schede per le votazioni già fatte. = Annunzio di due interpellanze: una al ministro dei lavori pubblici, del deputato Bonghi, sui lavori del Tevere lungo la Farnesina, che si stabilisce sia discussa terminata la discussione del bilancio dei lavori pubblici; l'altra al ministro dell'istruzione pubblica, dello stesso deputato Bonghi, sulle misure prese per tutelare la scolaresca di Pisa dai disordini che hanno avuto luogo in quella città — Il ministro Coppino chiede di fissare in altro giorno la seduta in cui risponderà a questa interrogazione. = Il deputato Marazio presta giuramento. = Seguito della discussione dello stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici — Il relatore Alvisi riferisce sui capitoli rimasti sospesi — Il deputato Minghetti espone le idee della minoranza della Commissione del bilancio sulle spese di costruzioni di strade ferrate, e presenta un ordine del giorno — Il deputato La Porta difende dagli appunti del deputato Minghetti le conclusioni della maggioranza della Commissione del bilancio — Il deputato Corbetta ribatte le argomentazioni del deputato La Porta e appoggia l'ordine del giorno del deputato Minghetti --- Replica del deputato La Porta — Nuove argomentazioni del deputato Minghetti — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Dichiarazioni del presidente sull'ordine della discussione — Il ministro delle finanze tratta delle diverse assegnazioni di spese per le strade ferrate e della loro distribuzione nei capitoli del bilancio — Il deputato Nervo parla delle spese fissate nel bilancio, in relazione alle nuove costruzioni — Il deputato Perazzi, dopo aver parlato delle conclusioni della Commissione per le costruzioni delle strade ferrate, viene sull'argomento dei modi di far fronte alle spese per le medesime — Il deputato Baccarini, della Commissione, dà spiegazioni circa i criteri che hanno determinato i diversi stanziamenti di spese per le strade ferrate, parla dei mezzi come far fronte alle dette spese, e termina col proporre un ordine del giorno — Parla pure sui mezzi di far fronte alle spese ordinarie e straordinarie delle strade ferrate il deputato Alvisi — Il deputato Seismit-Doda parlando per un fatto personale, fa osservazioni sulla formazione dei bilanci — Il deputato Minghetti parla per un fatto personale — Il deputato Corbetta parla pure per un fatto personale — Replica del deputato Seismit-Doda — E del deputato Minghetti, che ritira il suo ordine del giorno — Presentazione di un ordine del giorno della maggioranza della Commissione, sul quale parla il ministro dei lavori pubblici — Ed il deputato Baccarini, che ritira il suo ordine del giorno — Replica del ministro — È approvato l'ordine del giorno della maggioranza della Commissione. = Viene presentata una domanda di interrogazione del deputato Martini al ministro delle finanze. = Il ministro delle finanze parla sull'ordine del giorno. = Annunzio di votazioni per nomine diverse — Proposte su tale argomento del deputato Nicotera e del deputato Lovito — Dichiarazioni del presidente sullo stesso soggetto.*

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

La seduta è aperta alle ore 2 10 pomeridiane.

Il segretario Pissavini legge il processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato. Indi legge il sunto di due petizioni:

1864. La Giunta municipale del comune di Orta Novarese si associa alla petizione inviata dal Consiglio provinciale di Novara in favore della linea ferrata Gozzano-Domodossola per l'accesso al valico del Sempione.

1865. La Giunta municipale di Cremona raccomanda che venga prescelta la linea Borgo San Donnino-Cremona di più vitale interesse per quella provincia che quella Parma-Casalmaggiore-Brescia-Iseo.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. L'onorevole Serazzi ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

SERAZZI. Colla petizione 1864 la Giunta e il Consiglio comunale di Orta domandano che la linea di accesso al Sempione passi per Gozzano-Domodossola come è fissato nel progetto della Commissione per le nuove costruzioni ferroviarie.

Prego la Camera perchè la detta petizione sia dichiarata d'urgenza e trasmessa alla Commissione suddetta che è incaricata dell'esame del progetto di legge sulle costruzioni ferroviarie.

PRESIDENTE. L'onorevole Serazzi, come la Camera ha udito, chiede che la petizione 1864 sia dichiarata d'urgenza.

Non sorgendo opposizione, l'urgenza s'intenderà ammessa.

(È ammessa.)

La Presidenza si farà un dovere di rimettere questa petizione alla Commissione che studia il disegno di legge intorno alle costruzioni ferroviarie.

Gli onorevoli Malacari, Fabris, Pasquali, Lucchini, Arisi, Gorio, Glisenti e Basetti Giovan Lorenzo chiedono un congedo di giorni cinque; l'onorevole Sannia, di giorni dieci; e gli onorevoli Mocceni, Castagnola, Borromeo, Fabbrocotti e Nobili, di giorni otto, per motivi di famiglia; e l'onorevole Fossombroni, di giorni quindici, per motivi di salute.

Non essendovi opposizione, questi congedi s'intenderanno accordati.

(Sono accordati.)

La Giunta delle elezioni comunica quanto segue:

La Giunta delle elezioni in tornata pubblica del 22 corrente ha verificato non esservi protesta contro i processi verbali delle elezioni seguenti, e concorrendo negli eletti la qualità richiesta dallo Statuto

e dalla legge elettorale, ha dichiarato valide le elezioni medesime.

Onorevoli: Ferracciù avvocato Nicolò, collegio di Macomer;

Morana Giambattista, 3° collegio di Palermo;

Lacava commendatore Pietro, collegio di Corleto Perticara;

Marazio barone Annibale, collegio di Santhià.

Do atto alla Giunta delle elezioni di questa comunicazione e proclamo deputati gli onorevoli Ferracciù, Morana, Lacava e Marazio.

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE SULLO SCHEMA DI LEGGE PER L'ISTITUZIONE DI UNA COMMISSIONE SPECIALE DI PRIMA ISTANZA PER LE IMPOSTE DIRETTE NELLE ISOLE DI LAMPEDUSA E DI LINOSA.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Borghi a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

BORGHI, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione incaricata di esaminare il disegno di legge per l'istituzione di una Commissione speciale di prima istanza per le imposte dirette nelle isole di Lampedusa e di Linosa. (V. *Stampato*, n° 107-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita ai signori deputati.

GIURAMENTO DEL DEPUTATO LACAVA.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Lacava, lo invito a prestare giuramento. (*Ne legge la formula*)

LACAVA. Giuro.

ANNUNZIO DI UNA INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO MORELLI SULLE PRECAUZIONI DA PRENDERSI CONTRO LA PESTE MANIFESTATASI AI CONFINI D'EUROPA.

PRESIDENTE. È giunta alla Presidenza la seguente domanda d'interrogazione:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, sulle precauzioni ordinate in vista della peste sviluppatasi ai confini di Europa.

« Salvatore Morelli. »

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di comunicare questa interrogazione all'onorevole pre-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

sidente del Consiglio, ministro dell'interno, affinché possa in un'altra tornata dichiarare se, e quando, intenda rispondere a questa interrogazione.

MEZZANOTTE, ministro per i lavori pubblici. Trasmetterò all'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, l'interrogazione annunciata dall'onorevole presidente della Camera.

VOTAZIONE A SCRUTINIO SEGRETO DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO PEL 1879. VOTAZIONE PER LA NOMINA DI COMMISSARI DI VARIE GIUNTE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto sul bilancio di prima previsione per il 1879 del Ministero di agricoltura e commercio. Votazione per la nomina di un commissario di vigilanza sulla Cassa dei depositi e prestiti, in surrogazione dell'onorevole Mezzanotte.

Avverto che nell'ordine del giorno è avvenuto un errore di stampa. Però le schede che gli onorevoli deputati hanno ricevute sono intestate esattamente; si tratta di votare per un commissario di vigilanza presso la Cassa dei depositi e prestiti.

Quindi, votazione per la nomina di un commissario di vigilanza presso la Giunta liquidatrice dell'Asse ecclesiastico di Roma, in surrogazione del deputato Morana;

Di un commissario per l'inchiesta sulle strade ferrate nazionali, in surrogazione del deputato Lacava;

Di un commissario della Giunta pel regolamento della Camera, in surrogazione del deputato Marazio.

Prego gli onorevoli deputati di voler procedere alla votazione via via che saranno chiamati, perchè deve tenersi conto degli assenti, affinché i loro nomi possano, se ne sia il caso, essere pubblicati nella gazzetta ufficiale.

Voci. Bene! bene!

PRESIDENTE. Si procede all'appello nominale.

(Il segretario Pissavini fa l'appello nominale.)

Risultamento della votazione sul disegno di legge: Stato di prima previsione pel 1879, del Ministero di agricoltura, industria e commercio.

Presenti e votanti 222

Maggioranza 112

Voti favorevoli 198

Voti contrari 24

(La Camera approva.)

Ora si sorteggerà il nome degli onorevoli deputati, i quali dovranno questa sera procedere allo

spoglio delle schede per la votazione fatta testè per le tre Commissioni.

Ne sorteggerà tre per ogni Commissione.

(Procede al sorteggio.)

PRESIDENTE. Gli onorevoli Crispi, Giudici Vittorio, Franceschelli, procederanno allo spoglio della votazione per la nomina di un commissario di vigilanza presso la Cassa dei depositi e prestiti. Gli onorevoli Alvisi, Nicotera, e Romano Giandomenico a quello della votazione per la nomina di un commissario di vigilanza presso la Giunta liquidatrice dell'Asse ecclesiastico di Roma. Gli onorevoli Cellesia, Capo e De Riseis a quello della votazione per la nomina di un commissario della inchiesta sulle ferrovie nazionali. Gli onorevoli Sprovieri, De Renzis e Campostrini, a quello per la nomina di un commissario della Giunta del regolamento della Camera.

ANNUNZIO DI DUE INTERPELLANZE DEL DEPUTATO BONGHI, UNA AL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI SUI LAVORI DEL TEVERE LUNGO LA FARNESINA, L'ALTRA AI MINISTRI DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE E DELL'INTERNO SUI DISORDINI ACCADUTI A PISA.

PRESIDENTE. Sono pervenute alla Presidenza le seguenti due domande d'interpellanza. Una è rivolta all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ed è del tenore seguente:

« Il sottoscritto desidera interpellare il ministro dei lavori pubblici sul modo in cui sono condotti i lavori del Tevere lungo la Farnesina.

« Bonghi. »

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici a dichiarare se, e quando intenda rispondere a questa interpellanza.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Risponderò dopo la votazione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Onorevole Bonghi, è contento che la sua interpellanza sia svolta dopo votato il bilancio dei lavori pubblici?

BONGHI. Acconsento.

PRESIDENTE. L'altra interpellanza è del tenore seguente:

« Il sottoscritto desidera interpellare il ministro dell'istruzione pubblica sui provvedimenti, che egli e il ministro dell'interno intendono prendere, perchè la scolaresca dell'Università di Pisa sia lasciata attendere tranquillamente agli studi, e liberata dalle minacce e dai pericoli, che ora ne la distolgono.

« Bonghi. »

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

Chiedo all'onorevole ministro se e quando intenda rispondere a questa interpellanza.

COPPINO, ministro per l'istruzione pubblica. Nello stato attuale delle cose, il ministro della pubblica istruzione non ha che dei telegrammi, e quindi non può comprendere quali forti e rilevanti cagioni, possano disturbare la scolaresca dell'Università di Pisa dallo attendere agli studi suoi.

In secondo luogo, i provvedimenti che si hanno a prendere, riguardano molto meno la scolaresca che il da fare della scolaresca. Una cosa da farsi era che i corsi che si chiudessero, e poscia si riaprissero, e quell'ordine è mandato; l'altra riguarda evidentemente il ministro dell'interno, il quale dovrà rispondere per la parte sua. Ora questi non essendo presente, sarà mio debito di comunicargli l'interpellanza dell'onorevole Bonghi; ed allora si fisserà di comune accordo il giorno in cui potrà essere svolta.

PRESIDENTE. Sarà allora, in altro giorno fissato quello per lo svolgimento di quest'altra interpellanza.

L'onorevole Bonghi è soddisfatto?

BONGHI. Soddissfattissimo.

IL DEPUTATO MARAZIO PRESTA GIURAMENTO.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Marazio, lo invito a prestare giuramento. (*Legge la formula*)

MARAZIO. Giuro.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLO STATO DI PRIMA PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PER L'ANNO 1879.

PRESIDENTE. Come la Camera ricorda, nella discussione testè avvenuta sul bilancio dei lavori pubblici, rimasero sospesi tutti i capitoli dal 133 al 137 inclusive, che comprendono le spese di costruzione di strade ferrate, sulle quali la Commissione si riservava di riferire.

Di facoltà all'onorevole relatore di parlare per far questa relazione, a nome della Commissione. (*Molti deputati fanno conversazione*)

ALVISI, relatore. Io prego la Camera di prestare un poco la sua attenzione, se vuole conoscere le ragioni per le quali il titolo Ferrovie composto dei capitoli dal 133 al 137 vennero rimandati due volte alla Commissione generale del bilancio.

La Camera conosce che questi capitoli erano

iscritti in bilancio *per memoria*, e la Commissione generale del bilancio nella relazione, li aveva lasciati senza le cifre, riportandosi all'opinione del ministro dei lavori pubblici, manifestata con una nota posta a piè de' medesimi, perchè la discussione avvenisse nella sede opportuna del disegno di legge sulle nuove costruzioni.

Quindi il relatore trovandosi d'accordo colla nota ministeriale dell'onorevole Baccarini, aveva affermato nella sua relazione, che tutte le questioni le quali si riferiscono a strade ferrate, fossero discusse e risolte in occasione di quel disegno di legge, che era, come è oggi, all'ordine del giorno per dopo i bilanci.

Ma intanto il nuovo ministro dei lavori pubblici comunicava alla Commissione generale del bilancio una nota di variazioni, dove sostituiva, nei capitoli 133 al 137, iscritti solo *per memoria*, delle somme determinate e positive, che adesso leggerò.

Capitolo 133. Concorso del Governo nella spesa per la ferrovia del San Gottardo, lire 6,404,066 60.

Capitolo 134. Ferrovia Ligure - Costruzioni (Spesa ripartita), lire 4,000,000.

Capitolo 135. Ferrovie Calabro-Sicule - Costruzioni (Spesa ripartita), lire 23,000,000.

Capitolo 135 bis. Ferrovie Calabro-Sicule (Spesa per lavori straordinari di riparazioni, di ricostruzioni, di consolidamento e di miglioramento delle linee in esercizio), lire 3,000,000.

Capitolo 136. Spese per lavori straordinari di riparazioni, di ricostruzioni, di consolidamento e di miglioramento delle linee delle ferrovie dell'Alta Italia, e per provviste di materiale d'esercizio, lire 8,500,000.

Capitolo 137. Spese per la continuazione dei lavori intrapresi dalla società delle ferrovie dell'Alta Italia per la costruzione di nuove strade ferrate lire 8,718,000.

Somma totale lire 53,622,066 60.

La Commissione generale del bilancio ha preso in esame queste cifre, e per meglio apprezzarne il valore, ha chiamato nel suo seno i due ministri dei lavori pubblici e delle finanze, ciascuno per la parte che lo riguardava.

In seguito alle proposte ministeriali furono svolte considerazioni teoriche e finanziarie, per cui la Commissione si divise in maggioranza e in minoranza.

Infatti il capitolo 133, Concorso del Governo nelle spese per la ferrovia del San Gottardo; il 134 sulle ferrovie liguri; il 136, Lavori straordinari di riparazione delle ferrovie dell'Alta Italia, furono approvati a maggioranza.

I capitoli 135, 135bis e 137 delle ferrovie Ca-

labro-Sicule e della Pontebba ebbero unanime il consenso della Commissione generale.

Questa disparità di opinione sui detti capitoli, poteva essere più ampiamente discussa, quando si fosse trattato del modo di sopperire alla spesa, cioè al bilancio della entrata, dal momento che si rinunciava dal nuovo Ministero a riunire la discussione di tutte le questioni ferroviarie col progetto delle nuove costruzioni; e questa dichiarazione dei ministri è stata accolta dalla maggioranza della Commissione, ma non dalla minoranza che si riservò d'impugnare i capitoli 133, 134, 136.

La proposta dei ministri di rimandare al bilancio dell'entrata tutti i capitoli segnati per memoria, aveva lo scopo tassativamente indicato dall'onorevole ministro delle finanze, cioè che si dovesse far fronte alle somme portate da tutti i capitoli del titolo ferrovie, mediante mezzi straordinari, il che vuol dire mediante un prestito speciale o mediante emissione di rendita, e quindi, per l'uno o per l'altro di questi mezzi straordinari, ricorrendo al credito pubblico!

La maggioranza si è dichiarata favorevole alle idee dell'onorevole ministro, per diverse considerazioni che saranno esposte alla Camera, se la minoranza insiste a dichiarare che alla spesa dei tre capitoli 133, 134 e 136 invece di farvi fronte mediante emissione di rendita, si debba provvedere con i mezzi ordinari e straordinari stabiliti nel bilancio ordinario.

Dunque la differenza fra la maggioranza e la minoranza della Commissione, si riduce alla pura forma di iscrivere nei capitoli rispettivi le somme presentate dal Ministero ed accettate dalla Commissione, perchè secondo il loro collocamento nella prima o nella terza categoria, il Ministero dovrà pagarle con somme iscritte nel bilancio ordinario, o con emissione di rendita pubblica.

Ecco le idee divergenti della minoranza in confronto di quelle della maggioranza, che potrebbero impedire che oggi si impegnasse una discussione su questo titolo, mentre fu ammesso ad unanimità che debba essere rimandata al bilancio dell'entrata.

PRESIDENTE. L'onorevole Minghetti ha facoltà di parlare.

MINGHETTI. Io sento il dovere di prendere la parola per espimere quali furono le idee e i concetti della minoranza della Commissione, la quale in quest'occasione si trovò dissenziente dalla proposta degli onorevoli ministri, e della maggioranza della Commissione. *(La Camera fa molta attenzione all'oratore)*

L'argomento però è così grave e così importante, che io ho creduto di aderire al desiderio dei miei

colleghi della minoranza della Commissione del bilancio; e debbo pregare la Camera di volermi prestare attenzione appunto per la importanza e gravità dell'argomento.

Io non rientro nella discussione che fu fatta nel giugno dello scorso anno, se cioè tutte le somme che si spendono per costruzione di nuove strade ferrate, debbano tenersi fuori bilancio, e provvedere ad esse con operazioni speciali di finanza, o a dir chiaro, con ricorso al credito. In quell'occasione vi fu chi reputò che in uno Stato ben ordinato e con le finanze stabilmente assettate, queste spese dovessero entrare, come tutte le altre nel suo bilancio: vi fu chi opinò invece, che uno Stato giovane, il quale esce appena fuori dai pericoli d'una finanza travagliata, non potesse bastare a quello a cui altre nazioni anche più floride non bastano, cioè alla costruzione di nuove linee ferroviarie, e fosse quindi ragionevole il ricorrere ad un'operazione straordinaria di finanza.

Vi fu infine (ed io fui tra quelli) chi ritenne potersi, per dir così, la cosa risolvere ecleticamente, assegnando questa spesa in parte al bilancio, e in parte provvedendovi con una operazione straordinaria; perocchè queste ferrovie non solo non rendono l'interesse del capitale che vi si spende, ma in parte ancora, e per molto tempo, costeranno allo Stato una parte delle spese d'esercizio.

Ma io non ritorno su quest'argomento, perchè la Camera allora votò ciò che proponeva il Ministero, cioè che si dovesse provvedere interamente alla costruzione di nuove linee ferroviarie, mediante una operazione straordinaria di finanza: di questa operazione e della sua indole adesso è inutile discutere, perchè sarebbe fuor di luogo.

La Camera così decise, e noi della minoranza della Commissione non rientriamo nella questione; non possiamo fare a meno di accettare completamente quello che la Camera ha votato.

Ma lo accettiamo a due condizioni; l'una, che veramente si tratti di costruzioni di nuove ferrovie; l'altra, che la spesa stia dentro un certo limite.

E, per prendere la misura che mi pare consentita da tutte le parti della Camera e dal Ministero stesso, noi accettiamo la misura della legge per la costruzione di nuove strade ferrate, che assegna 50 milioni annui a questo scopo, da provvedersi mediante una operazione finanziaria che, ripeto, è inutile qui discutere, perchè tale misura sembra anche a noi un limite ragionevole da non oltrepassarsi.

Ora è avvenuto che in questa categoria di spese, qui portate tutte per memoria...

LA PORTA. *(Della Commissione)* Chiedo di parlare.

MINGHETTI. *(Della Commissione)*... il Ministero ha

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

inscritto le cifre che dovevano esservi, e ci ha proposto una somma di 53,622,000 lire.

Siamo già fuori dei 50 milioni.

Ma si dirà essere questa troppo piccola cosa per tenerne conto; 50 o 53 milioni non modificano poi sostanzialmente la questione.

Ma io vi prego di notare, o signori, che nella proposta ministeriale, fatta già dall'onorevole Baccarini quando era ministro, e nella relazione ferroviaria presentata dalla Giunta nominata dalla Camera, si parlava di spese impegnate per soli 32 milioni, cosicchè gli altri 18 milioni potevano essere destinati alla costruzione di quelle ferrovie, che sarebbero dalla Camera votate, mediante la legge che è dinanzi alle sue deliberazioni.

Or dunque, per prima cosa, noi osservavamo che non resterebbe più nulla da destinare alle nuove costruzioni ferroviarie. La legge su queste costruzioni pel 1879, sarebbe completamente esaurita dai capitoli che ho indicati testè. Sarebbe chiuso ogni adito a nuovi lavori nel 1879, e non ostante ciò, avremmo già oltrepassato di tre milioni i 50 previsti.

Questa è la prima osservazione, e la più ovvia: ma ve n'è un'altra ancora, ed è la seguente: le spese che sono messe in questa categoria appartengono tutte alla categoria: *costruzione di nuove ferrovie?* La minoranza della Commissione del bilancio reputa che no, per le ragioni che mi permetterete di esporvi.

Il capitolo 133 è intitolato: Concorso del Governo per la ferrovia del Gottardo; e sono 6,404,000 lire.

Io non so se questa somma crescerà, perchè, se non erro, qui è depurata dai concorsi delle provincie e dei comuni verso lo Stato, concorsi che, come tutti sanno, oggi sono in contestazione: e noi dinanzi all'estero siamo il solo debitore.

Ma lasciamo questo da parte; il concorso del Gottardo può mettersi sotto la categoria di costruzione di nuove ferrovie in Italia? È una trasformazione di capitali? A noi pare di no. A noi pare che la ferrovia del Gottardo essendo un'opera comune ad una società e a molte nazioni, il sussidio essendo dato, come è detto nella convenzione stessa, a fondo perduto, la strada essendo fatta fuori dello Stato, non sia il caso di considerare la ferrovia del Gottardo fra quelle nuove costruzioni, alle quali s'intende di provvedere, e di cui si ritiene che aumenteranno il valore patrimoniale dello Stato, cioè a dire accresceranno il possesso ferroviario che ha lo Stato in Italia.

Se da principio nel 1871 si provvide con emis-

sione di rendita, egli è che noi allora avevamo dei forti disavanzi.

In secondo luogo abbiamo ancora oltre a ciò i precedenti; perchè negli ultimi anni questa somma di concorso per il Gottardo non è stata presa con prestiti, nè con operazioni finanziarie, ma vi è stato provveduto coi mezzi sia ordinari, che straordinari del bilancio.

Dunque è la prima volta che questa strada entra nella parte delle costruzioni di nuove ferrovie.

Vero è che nella legge proposta dall'onorevole Baccarini egli l'aveva colà collocata; ma la minoranza della Commissione crede che la sua sede più conveniente, sia in una categoria, che non è di aumento patrimoniale dello Stato, perchè il Gottardo non aumenta nulla della nostra proprietà.

Ma questa è ancora la parte minore delle mie osservazioni.

L'altro capitolo 136 parla di lavori di riparazione, di ricostruzione e di miglioramento delle linee delle ferrovie dell'Alta Italia, e per provviste di materiale di esercizio.

Qui si tratta evidentemente non di linee da costruire, ma si tratta di linee che già sono in esercizio, e delle quali si vuol rendere più sicuro, migliore, più comodo l'andamento.

Ora se per amore di verità ho dovuto dire che le somme per il Gottardo, erano state nella legge delle costruzioni di ferrovie messe in quella categoria, per lo stesso amore di verità debbo dire che questo capitolo 136 non vi era stato messo.

Adunque è un nuovo capitolo che entra a far parte della legge delle costruzioni ferroviarie.

Ho detto che noi non crediamo che questo sia da collocarsi interamente nelle costruzioni ferroviarie, perchè si tratta qualche volta, anzi spesso di provvedere a riparazioni, che non saranno ordinarie, ma non cessano perciò di avere il loro vero carattere di manutenzione. Una tettoia cade, si rifà; un ponte crolla, si ricostruisce; il corpo stradale di una data linea non è perfettamente piano, si aggiusta; i binari della strada sono consumati e logori, bisogna rifarli; bisogna sostituire delle guide d'acciaio alle guide di ferro; e così tante altre cose di questo genere. Tutto ciò non aumenta di un centesimo il valore della ferrovie, perchè noi non detraiamo nessuna spesa per logoro di ferrovie; noi manteniamo intatto il patrimonio qual era, non ostante il suo annuo consumo. Adunque le riparazioni tanto ordinarie che straordinarie, debbono essere escluse da ciò che è trasformazione di patrimonio, ma appartengono a quelle spese cui si destina un prestito speciale, debbono essere collocate nel bilancio. Questo è il concetto della minoranza della Commissione. Ma

si dirà: nella discussione del luglio passato pareva che fosse cosa di piccola entità, che non valesse quasi la pena di soffermarvisi, in paragone delle centinaia di milioni occorrenti alle costruzioni.

Non è una pedanteria tener conto di questa piccola cosa? Che importa fare questa separazione? Aggiungasi rispetto alle ferrovie dell'Alta Italia, che il ministro delle finanze credeva, che avrebbero dato un prodotto loro tanto maggiore da coprire queste spese.

Ma il prodotto lordo, per quanto si può oggi determinare, perchè appena ebbe fine l'anno 1878, mi pare che non abbia aumentato punto da quello che era. Dunque non troviamo lì nessuna somma nuova.

Quanto poi all'entità di queste spese, in parte di riparazioni, il Ministero, nel presentarci questa nota di variazioni, ci ha dato altresì un elenco così intitolato: « Riassunto delle spese straordinarie che si presumono necessarie, per garantire la sicurezza stradale e soddisfare ai reali bisogni sull'intera rete esercitata dall'amministrazione governativa, e loro divisione in lavori di completamento, di ampliamento e di consolidamento. »

Questo documento che ci venne dal Ministero stesso favorito e che emana dall'amministrazione medesima delle ferrovie dell'Alta Italia, porta il fa bisogno nientemeno che a 106 milioni.

Ora, signori, quando voi vogliate deliberare d'inserire questa somma fra quelle, che debbono far parte della legge delle costruzioni ferroviarie, avvertite bene che, o questi 106 milioni diminuiranno d'altrettanto le strade che volete costruire, oppure bisogna che la somma totale di 750 milioni, portati dalla Commissione a 900, sia ancora aumentata a 1006 milioni.

So bene che si dirà che il Governo si riserva di esaminare, se queste spese sono tutte veramente necessarie, che anzi per avventura i suoi ingegneri avranno trovato che v'è troppa larghezza in questi preventivi.

Io per parte mia sono persuaso che, lungi dall'esservi abbondanza di previsione, vi sarà piuttosto scarsezza, e che invece di 106 milioni, se vogliamo mettere le ferrovie dell'Alta Italia in condizione di vera e buona sistemazione, noi avremo bisogno piuttosto di più che di meno.

Ad ogni modo, io mi fermo a questi 106 milioni; ma non sono i soli, perchè la stessa osservazione vale ancora per la linea ligure e vale ancora per le ferrovie Calabro-Sicule, per le quali abbiamo due capitoli per il 1879, uno di 4 milioni, l'altro di 3, che sarebbero destinati appunto a lavori di grandi riparazioni.

Ripeto che fra questi lavori di grandi ripara-

zioni, ve ne saranno taluni che si potranno considerare anche come un miglioramento vero di capitale, ma ve ne sono indubitamente molti che non sono altro che opere di straordinaria manutenzione.

Ora, dai medesimi documenti che ci furono forniti dal Ministero, noi rileviamo che per la ferrovia ligure occorrono 7,134,000 lire, per le Calabro-Sicule 29,862,000, e che per conseguenza il fa bisogno di queste categorie per l'avvenire, cominciando dal 1879, sarebbe di lire 143,811,000.

Ora la minoranza della Commissione del bilancio ha proposto che le somme necessarie a questi capitoli, cioè al 133 concorso pel Gottardo 6,400,000 lire, al n° 136 lavori straordinari di riparazione 8,500,000 lire, fossero iscritte nel bilancio; mentre poi tutto il resto, cioè a dire gli altri 36 a 37 milioni fossero mandati alle costruzioni ferroviarie, nel che, come vi ha detto l'onorevole Alvisi relatore del bilancio dei lavori pubblici, la Commissione è stata unanime. Ma in questi due capitoli, la minoranza della Commissione ha esposte le proprie idee, ed ha mantenuto il concetto, che la spesa pel Gottardo dovesse rimanere nel bilancio, perchè c'è stata negli anni scorsi, e per la sua intrinseca natura, che non è quella di una proprietà dello Stato; e che il capitolo 136, trattandosi di grandi riparazioni e non di costruzioni nuove, dovesse parimente essere a carico del bilancio.

Ma noi dobbiamo aspettarci (depo aver dette queste cose, che secondo la nostra profonda convinzione sono di una evidenza incontestabile) noi dobbiamo aspettarci naturalmente, che la Camera dia ragione alla maggioranza della Commissione del bilancio, giacchè si presume sempre che la maggioranza abbia ragione: noi però nella nostra coscienza crediamo evidente il contrario.

A noi pare che in una buona amministrazione, le spese di riparazione e di manutenzione non possano e non debbano passare per trasformazione di capitale, ma debbano ritenersi come un peso annuo del bilancio.

Questa è la nostra opinione, ma se, come è probabile, noi avremo torto davanti alla maggioranza della Camera, io potrei domandare allora al Ministero (e lo domanderei con la speranza di avere una risposta, che non sarà diversa molto dal nostro concetto), io domanderei al Ministero: volete voi, anche nell'avvenire, mantenere sempre confuse queste spese di costruzioni ferroviarie, con le spese di semplice manutenzione e riparazione? Volete voi caricare perennemente, per 15 anni secondo il Ministero, per 18 anni secondo la Commissione, caricare dico, di forse 8 o 10 milioni annui, e forse di

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

più, il bilancio delle costruzioni ferroviarie, unicamente per servire a ciò che dovrebbe essere iscritto in bilancio? Volete voi insinuare negli animi, che nel bilancio rimanga un margine maggiore di quello che rimane realmente, a disposizione della Camera e del Governo? È questo lo scopo che noi ci proponiamo? Se fosse mai questo, noi abbiamo il dovere almeno di manifestarlo chiaramente al paese.

Ma tornando alle domande che io ho l'onore di fare al Ministero, io dico: il Ministero intende di sceverare dalle spese di costruzione quella parte che riguarda le riparazioni, le grandi manutenzioni, la sostituzione altresì di materiale mobile nuovo all'usato, la sostituzione di binari nuovi ai binari logori, tuttociò insomma che non forma vero e proprio possesso nuovo, aumento patrimoniale dello Stato? Se il Ministero ha questa intenzione, io allora gli domanderei: perchè non lo fa immediatamente?

Perchè non comincia egli da questo stesso anno a fare tale distinzione, postochè egli ammetta la realtà della distinzione medesima, postochè egli sia disposto a farlo per l'avvenire? Imperocchè egli avrebbe questo doppio scopo, di rendere omaggio alla verità e, nello stesso tempo, di lasciare sui 50 milioni delle costruzioni ferroviarie 15 milioni liberi fino da quest'anno, per potere cominciare dei lavori, che altrimenti dovranno rimandarsi almeno al 1880, senza che vi sia più urgenza e necessità in quest'anno di discutere la detta legge?

Gli è per dare forma a questo concetto della minoranza, che essa propone il seguente ordine del giorno.

Ripeto, la minoranza ha creduto e crede ancora che i capitoli 133 e 136 debbano iscriversi qui, rimandando gli altri alla discussione generale delle costruzioni o del bilancio dell'entrata; ma se la Camera non crede di aderire a questo concetto, noi proponiamo il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Ministero a presentare un progetto di legge, nel quale siano proposti i lavori e le spese necessarie per riparazioni, ricostruzioni, sostituzioni di materiali e quanto altro non costituisca un vero aumento sul valore patrimoniale delle ferrovie, affinchè tali spese siano escluse dalla categoria di quelle che s'intitolano propriamente di nuove ferrovie, alle quali è destinata una speciale operazione finanziaria, ma vengano invece iscritte nel bilancio. »

Signori, la minoranza della Commissione non ha posto nessuno spirito di parte, nessun concetto di recriminazione in questo ordine del giorno; essa non ha creduto di fare altro che esaminare e pale-

sare la verità, palesarla francamente alla Camera ed al paese.

Resta a voi, o signori, di decidere quello che stimerete più conveniente. (*Bene!*)

LA PORTA. Siccome non voglio, nè domando un voto favorevole per la proposta della Commissione generale del bilancio, alla forza del numero, alla forza della maggioranza, ma a quella delle sue ragioni, così prendo la parola per difendere appunto le ragioni della Commissione generale del bilancio.

Notiamo anzitutto che oggi non è questione di cifre, di stanziamenti, del loro merito, della loro giustificazione; solamente è una questione di massima: e vorrei pregare, se non fosse tardi, l'onorevole Minghetti di non venire a portare innanzi la questione di cifre, relative alle nuove costruzioni, ed agli interessi che sono legittimamente legati a quell'importante legge, come questione pregiudiziale alla questione di massima, che oggi tranquillamente dobbiamo discutere.

Pur troppo verrà quella questione in occasione del bilancio dell'entrata, e verranno gli stanziamenti...

CORBETTA. Chiedo di parlare.

LA PORTA... sorgeranno le questioni delle cifre, del loro merito, ed anche degli stanziamenti che noi faremo in rapporto agli assegni che sono domandati colla legge delle nuove costruzioni, ma per ora sgombriamo il terreno da ogni preoccupazione.

Le proposte del Ministero, comunicate alla Commissione generale del bilancio, affermano che se pel 1879 la condizione, i bisogni delle opere pubbliche in corso, richiedono uno stanziamento maggiore di quello che si era preveduto allora, con riserva pure che per gli anni futuri le nuove costruzioni non si eleveranno al di là dei limiti previsti, dall'altra parte affermano che quei 18 milioni, che la legge delle nuove costruzioni destinava alle nuove costruzioni stesse, non saranno alterati.

Quindi, sia il terreno sgombro da ogni preoccupazione, e trattiamo tranquillamente la questione di massima.

Il passato Ministero, nel presentare il progetto di bilancio, sulla categoria terza presentò tutti i capitoli *per memoria*, ma mise una nota importante di cui è bene che la Camera abbia presente il testo:

« Nel progetto di legge per le nuove costruzioni ferroviarie, essendo comprese le spese a cui si riferiscono i capitoli sopra indicati, questi si inscrivono nel presente bilancio *per memoria*, con riserva di riportare le cifre esposte nell'allegato n° 6 del precitato progetto di legge, o quelle più vere, che saranno definitivamente adottate. »

E fece benissimo. Una volta che il progetto di

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

legge sulle costruzioni nuove non si è potuto discutere, era il Ministero attuale nell'obbligo di darsi pensiero dell'andamento della continuazione dei lavori. Esso ha un esercizio provvisorio sino a tutto febbraio. Di qui alla fine di febbraio non può diventare legge il progetto per le nuove costruzioni. Quindi la necessità di occuparsi degli stanziamenti in bilancio per dar incremento ai lavori in corso, finchè non verrà la legge sulle costruzioni, e provvederà definitivamente per le une e per le altre.

Ma è forse una novità quella che ha proposta il precedente Ministero, e che ha accettata il Ministero attuale? È una novità, dico, che a questi capitoli di spesa si fosse fatto fronte con mezzi straordinari? Niente affatto, o signori; non è una novità; è quello che si è sempre fatto, sia con emissione di rendita, sia con carta a corso forzoso. A questa categoria di spese si è sempre provveduto con mezzi straordinari. E non da un solo anno; fu al 1878...

MINGHETTI. Al 1877.

LA PORTA. Al 1877.

MINGHETTI. Ed anche nel 1878.

LA PORTA. Sì; quando, pel solo capitolo del Gottardo, il Ministero, avendo mezzi in bilancio, ed avendo avuta votata dalla Camera la legge sull'aumento del dazio sugli zuccheri, e non essendo ancora pronto ad adempiere le sue promesse per la trasformazione tributaria, invece di domandare la somma occorrente, di circa sei milioni annuali, al credito pubblico, la domandò ai mezzi comuni del bilancio.

Questa sola eccezione si è fatta dal Ministero di sinistra, mi permettano che io lo chiami col suo nome; ma pel passato anche alla spesa del Gottardo, la quale per la legge del 1871 deve essere eseguita mercè emissione di rendita, fu sempre provveduto per mezzo di ricorso al credito pubblico.

L'onorevole Minghetti era nel suo diritto di ricordare recenti discussioni sulla trasformazione del patrimonio, sulla natura di queste spese, sulla convenienza d'inscriverle nel bilancio anzichè domandarle al credito pubblico; ma questa è una questione d'avvenire e la risolveremo meglio, quando i mezzi del bilancio ce la consentiranno.

Ma è poi vero che la spesa pel Gottardo sia tanto dissimile alla spesa per costruzione di ferrovie in Italia?

Osservò innanzitutto che è poco esatto il dire che dalla quota pel Gottardo sono sottratte delle quote di concorso degli enti locali. Credo che a questo riguardo l'onorevole Minghetti sia caduto in errore, poichè nel bilancio si stanziava la quota che lo Stato deve pagare sia per quota fissa, sia per quota pro-

porzionale, mentre che nel bilancio d'entrata stanno le quote di concorso dei comuni e degli altri enti locali, che secondo la nuova convenzione di Lucerna debbono essere, senza ulteriore difficoltà, riscosse dal Governo; ma la quota che sta nel capitolo 133 non è depurata dalle quote di concorso, che si debbono pagare a norma della convenzione di Berna e della legge del 1871.

Ma si dice, è questa una ferrovia la quale non si costruisce sul territorio italiano, e quindi non è un patrimonio dello Stato.

Ora perchè una ferrovia si è considerata in qualche modo come patrimonio dello Stato? È forse pel valore materiale che ha? No, è pel suo valore produttivo. Infatti, costruite una ferrovia in Italia, che non produca, diremo perciò che abbiamo un patrimonio in questa ferrovia? Ma questa ferrovia non essendo produttiva, non si potrebbe considerare come valore patrimoniale. Qual è la ragione per cui il Parlamento approvò una spesa di 85 milioni pel traforo del Gottardo? La ragione stava nella maggiore produttività che essa indubitatamente sarebbe per recare alle ferrovie italiane, quindi questa spesa ha una natura simile a quella delle nuove costruzioni ferroviarie.

Mi dice qualcuno dei miei colleghi, ricordate la legge del 1871: ma la legge del 1871, che approvò la Convenzione di Berna, dispose che alle spese del Gottardo il Governo dovesse far fronte ricorrendo all'emissione di rendita pubblica, con il consolidato.

Questo lo aveva detto prima, perciò non l'ho ricordato ora.

Andiamo agli altri capitoli contestati.

Voci. All'altro.

LA PORTA. All'altro. Le ferrovie calabro-sicule non furono contestate.

Capitolo 136. Spese per lavori straordinari di riparazione, di ricostruzione, ecc.

A queste spese come si è fatto fronte pel passato? Coi mezzi del bilancio? Ma no; si sono iscritti i relativi per memoria, e poi nel bilancio dell'entrata si è domandata l'autorizzazione al Governo di emettere rendita consolidata.

L'onorevole Minghetti ricordava il 1877 ed il 1878. Che cosa si è fatto allora? Si è fatto in modo che le cose procedessero precisamente come stanno procedendo oggi. La Camera quando discusse il bilancio dei lavori pubblici approvò i capitoli per memoria, e poi quando venne in discussione il bilancio dell'entrata, con un articolo di legge, si autorizzò il Governo a emettere rendita per far fronte a queste spese:

a) Spesa per il Gottardo, per le ferrovie liguri;

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

spese per le ferrovie Calabro-Sicule, per le ferrovie dell'Alta Italia e per opere di riparazione anche; opere di riparazione, per le quali l'onorevole Minghetti ha fatto un discorso per distinguerne la natura.

Dunque nel 1877 e 1878 fu provveduto, come negli anni precedenti, ricorrendo al credito pubblico. Questo è un precedente che l'onorevole Minghetti può avere dimenticato: la Camera lo ricorderà certamente.

Ma si venne nella Commissione del bilancio ad agitare la questione sulla natura di queste spese, contemplate nel capitolo 136.

Ebbene, o signori, dagli allegati fornitici dal Ministero, che sono stampati e distribuiti, si hanno tutti gli schiarimenti necessari sulla natura di queste spese; da essi si scorge che la più grande parte di queste spese, si riferisce a rinnovamento d'armamenti d'acciaio; non si tratta di spese d'esercizio, onorevole Minghetti, di costruzione di fabbricati, di ampliamenti di stazione; la più gran parte di queste spese appartiene a quella categoria per la quale nemmeno per l'onorevole Minghetti è discutibile, che costituiscano un aumento di valore per modo che per esse non debba ricorrersi al credito.

C'è la provvista del materiale mobile, che è un aumento della sua dotazione, la quale è tanto più necessaria, quanto è maggiore lo sviluppo del traffico.

(Interruzione del deputato Minghetti che è vicino all'oratore.)

Ma quella non è una provvista nuova, quella riguarda la riparazione del materiale mobile.

C'è la spesa che riguarda le provviste, la quale è una spesa ordinaria d'esercizio, c'è la provvista di nuova dotazione, che è un accrescimento di patrimonio. Ma pure si dubitò che una piccola parte di queste spese di riparazione, d'esercizio, si trovi riunita in questo capitolo.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici di fronte alla Commissione generale non lo negò; egli però disse che questa distinzione non era pronta, non solo, ma che difficilmente entro l'anno poteva formare oggetto di capitolo speciale e quindi di proposta da presentarsi davanti alla Camera; ma dichiarò che per l'anno venturo egli avrebbe compiuta questa distinzione ed avrebbe presentato quest'ordine di spese in un capitolo speciale, che riguarda l'esercizio, la spesa ordinaria, il qual capitolo di spesa forse dovrebbe andare stanziato al bilancio speciale dell'esercizio dell'Alta Italia; ma, per quest'anno, egli disse, e l'onorevole Minghetti era presente, non si trovava in condizione di presentare questa distinzione.

Quindi, per questa parte, siamo d'accordo coll'onorevole Minghetti: se egli insiste che oggi si faccia questa distinzione, saremmo felici il Ministero e la maggioranza della Commissione generale di poterla fare; ma se questo lavoro non può essere presentato in tempo, allora non vi è che da pensare all'avvenire, e per l'avvenire gli onorevoli ministri presero impegno davanti alla Commissione generale del bilancio. Non è dunque una questione nuova quella che presenta l'onorevole Minghetti: i ministri promisero alla Commissione generale del bilancio, e questo risulta dai processi verbali, che quella piccola parte di spesa che figura in questo capitolo, e che riguarda spese di esercizio, non figurerà nello stanziamento della categoria terza, non sarà domandata al credito pubblico, ma sarà fornita coi mezzi del bilancio.

In vista di ciò a che si riduce l'opposizione che fa l'onorevole Minghetti? Egli domandava (volgendosi a quella parte della Camera a cui io appartengo) qual è la ragione per cui voi sostenete, che stiano tutti nella categoria terza questi stanziamenti? Perchè non volete che una parte sia fornita dai mezzi del bilancio? Forse per lasciare un più largo margine nella competenza dell'entrata? Questa è l'interrogazione che egli fece.

Mi permetta di osservargli che, sino a quest'ora, se qualche cosa si può rimproverare a quella parte della Camera, è di non aver fatto l'inventario della eredità che trovò al 18 marzo: ma voto di quella parte della Camera, il quale possa giustificare le affermazioni dell'onorevole Minghetti, non ce ne è.

La Commissione generale del bilancio riferirà sul bilancio dell'entrata e sulla situazione finanziaria e il Ministero dirà la sua opinione.

Quando l'onorevole Minghetti vedesse che si dissimula la situazione finanziaria, allora avrebbe il diritto di rivolgersi a quella parte della Camera (*Sinistra*) e fare quelle raccomandazioni che, a sua volta, quella parte della Camera fece, e per lunghi anni, all'altra parte (*Destra*) quando era al potere. Oggi non si tratta di innovare cosa alcuna.

L'onorevole Minghetti può dire: « innovate il sistema che noi abbiamo seguito; innovate la categoria terza. » Perchè non si tratta che di un mutamento che domanda l'onorevole Minghetti; mentre nel passato si seguiva per queste spese il sistema che ora si segue.

MINGHETTI. (*Della Commissione*) Pel Gottardo no.

LA PORTA. (*Della Commissione*) Pel Gottardo no. Ma io ho detto e ripeto che, quando la maggioranza approvò la tassa sugli zuccheri, prima che il Ministero fosse pronto ad adempiere la promessa della trasformazione tributaria, fece benissimo a

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

non chiedere al credito pubblico i 6 milioni pel Gottardo; ma oggi che pel 1878 non si realizzeranno tutte le previsioni, per ragioni che si discuteranno, l'onorevole Minghetti vuol domandare che si faccia eccezione alla legge del 1871, che pel Gottardo autorizzò la emissione di rendita; che si faccia eccezione a tutti i precedenti che appartengono alla Destra ed anche alla Sinistra, ed invoca le eccezioni lodevoli che al 1877 ed al 1878 potè fare il Ministero dei miei amici. (*Benissimo!*)

Ma, mi perdoni, è questa una pretesa che mi spiego perchè vien messa innanzi, come mi spiego perchè quella parte della Camera (*Sinistra*) non la possa accettare.

Io non ho altro da aggiungere per sostenere le ragioni dette a nome della maggioranza della Commissione generale del bilancio.

Replico: se l'onorevole Minghetti domanda che, per l'avvenire, si faccia la distinzione del capitolo 136, *Spese di riparazione, di ampliamento, di consolidamento*, io sono d'accordo con lui; ma presentemente non è possibile.

Questa è la sola parte ragionevole che riconosco nella sua domanda, e l'ho riconosciuta come l'ha riconosciuta la maggioranza della Commissione del bilancio ed il Ministero. Per tutt'altro l'onorevole Minghetti può essere un eloquente oratore, ma non potrà convincere la Camera, che egli sia nel diritto di chiedere quanto oggi chiede: cioè di aumentare la competenza della spesa propria del bilancio, con eccezioni fatte a tutti i precedenti della Camera. (*Bene! Benissimo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Corbetta ha facoltà di parlare.

CORBETTA. Spero che la Camera sarà persuasa, dopo i due discorsi degli oratori che mi precedettero, della gravità della questione.

Io domandai la parola quando l'onorevole La Porta, colla sua abituale astuzia parlamentare, disse che la questione non sarebbe stata menomamente pregiudicata in oggi, votando questi capitoli *per memoria*.

Ora la verità dobbiamo dirla intera; e la verità si è che, quando la Camera votò in oggi i capitoli 132 e seguenti fino al 137 *per memoria*, la questione non solo non rimane impregiudicata, ma viene chiaramente risolta nel senso, che a tutte queste spese si debba far fronte con mezzi fuori del bilancio: non dirò nè ordinari, nè straordinari, per non cadere nella distinzione che ha fatto, non parmi con molta esattezza, l'onorevole Alvisi.

Ora non è già, onorevole La Porta, che la minoranza della Commissione del bilancio sentisse meno di lei e degli amici suoi la grandissima importanza,

per esempio, delle opere del Gottardo; e l'onorevole La Porta sarà persuaso che io, per il primo, di quella grande utilità economica sono più che convinto. Non era questa l'osservazione che faceva la Commissione del bilancio su quel primo capitolo. La Commissione del bilancio osservava che, se è vero che la legge del 1871 accordava facoltà al Governo di provvedere a quella spesa con mezzi straordinari fuori bilancio, è anche vero che essa fu derogata nel 1872 e che nell'anno 1878 a quella spesa si è fatto fronte con i mezzi comuni del bilancio.

Ora non si sapeva intendere perchè quest'anno anche a questa spesa si volesse provvedere con mezzi straordinari, cioè a dire emettendo della rendita.

Ben è vero che l'onorevole La Porta ci ha fatto pregustare una spiegazione, intorno alla quale io provai qualche meraviglia; imperocchè in precedenza egli aveva affermato che della situazione finanziaria non si dovesse discorrere oggi, ma il tutto si dovesse invece rimettere all'occasione della discussione del bilancio sull'entrata. Invece poco dopo osservò che le riscossioni minori dell'anno 1878, e le condizioni in cui si presenta il 1879, potevano aver sospinto l'amministrazione attuale a fare anche questa spesa, non con mezzi ordinari di bilancio, ma con mezzi straordinari.

Io mi arresto; prendo atto, onorevole La Porta, di queste sue dichiarazioni, le quali (*Con forza*) sarà forse bene ricordare un giorno; e non mi dilungo maggiormente su questo soggetto.

L'onorevole La Porta poi ha dimenticato di considerare come la minoranza della Commissione, non si è punto opposta a tutti gli altri capitoli di costruzioni, che sono dal 132 al 137; ma solo ha dimostrato che nel capitolo 136 vi era una parte, la quale evidentemente riferendosi a manutenzioni e riparazioni di strade ferrate, pareva strano e, più che strano, pericoloso sistema il volere che anche a questa parte si facesse fronte emettendo della rendita.

Nè l'onorevole La Porta vorrà negare che i ministri chiamati in seno della Commissione, ammisero per i primi che una parte di queste spese, che oggi si prevedono per otto milioni e mezzo, si riferisce a riparazioni e manutenzioni perfino ordinarie.

Ora, o signori, guardate in qual modo noi facciamo i conti. (*Si ride*)

Noi abbiamo un capitolo di entrata che ci dà il provento delle strade ferrate che sono oggi di proprietà dello Stato, ed in adempimento della legge, il bilancio dei lavori pubblici porta un succinto allegato, nel quale sta il bilancio delle linee già della società dell'Alta Italia.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

Quel bilancio si riassume in tre numeri: entrate lorde 98 milioni, spese 62 milioni, proventi per lo Stato 36 milioni.

Ora, chi studia con qualche esattezza i bilanci, va ad esaminare le spese, credendo di trovarci dentro almeno queste riparazioni e queste manutenzioni; imperocchè, quando un buon amministratore è chiamato a calcolare la rendita di queste strade ferrate, deve ritenere tale solo il *quod superest*. Ebbene, signori no, non ci trovate nulla in quel bilancio, ed a queste spese, anche di riparazione e di manutenzione ordinaria, si vuol provvedere con mezzi straordinari, emettendo rendita. Questa è la verità vera, onorevole La Porta.

LA PORTA. Chiedo di parlare.

CORBETTA. Ella mi potrà dimostrare che non tutti quegli otto milioni e mezzo si riferiscono ad opere di riparazioni e di manutenzione ordinaria; ed io non glielo voglio negare: ma certamente anche nello stesso allegato unito alla Nota di variazioni presentata dal Ministero dei lavori pubblici, trovasi che alcune spese rappresentano vere e proprie riparazioni.

Ora, io dico: almeno queste spese non le volete calcolare per fare il bilancio delle strade ferrate, da voi Stato esercitate, ed il cui provento iscrivetate fra le entrate? (*Con forza*) Come potete voi affermare che il vostro reddito sarà, come è quello presunto pel 1879 di 36 milioni, se nelle spese di esercizio di queste stesse strade, non avete incluso queste spese di riparazioni e queste manutenzioni, per le quali emettete della rendita?

Evidentemente l'entrata che si va affermando esistere, non esiste, non è reale, perchè deve essere necessariamente diminuita della somma rappresentata da queste spese di riparazione e manutenzione delle linee.

Detto ciò, mi corre debito di fare una brevissima rettificazione su quanto ha affermato l'onorevole La Porta. Io dirò che sono un po' colpevole di questa discussione; imperocchè esaminando questo bilancio, dovetti accorgermi che una delle somme dei capitoli iscritti che vi stavano *per memoria* e precisamente il capitolo 136, non si trovava allogato in nessun posto. Non nel bilancio dei lavori pubblici dove l'iscrizione trovavasi *per memoria*, non nella legge delle nuove costruzioni ferroviarie. Dove dunque? Ognuno ricorda come nella legge intorno alle nuove costruzioni ferroviarie, presentata dall'onorevole Baccarini, vi si trova stabilita una somma annua di spesa di 50 milioni, la quale per il 1879 si ripartisce nel modo seguente: spese per costruzioni ferroviarie già approvate da leggi precedenti, 32 milioni e mezzo; spese per costruzioni di nuove

linee di prima categoria, quelle cioè che lo Stato fa da solo, senza intervento dei corpi locali, 3 milioni; e così un totale di 35 milioni e mezzo; nuove costruzioni 14 milioni e mezzo, quindi un totale di 50 milioni.

Ora, onorevole La Porta, questo margine, questa somma di 14 milioni e mezzo per le nuove costruzioni, che nella legge accennata delle nuove costruzioni ferroviarie era precisamente un'aliquota parte dei 50 milioni, che l'Italia, giusta quel progetto, doveva spendere annualmente per opere ferroviarie, non si trova più, è dileguata, perchè assorbita dagli stanziamenti che fin da ora ci si chiedono. (*Sensazione*)

Se in questi capitoli che ci si chiede di riempire con somme stabilite, vi sta già la spesa di 53 milioni; evidentemente se noi aggiungiamo o i 18 milioni che proponeva il Governo, o i 14 e mezzo che proponeva la Commissione per opere nuove, i capitoli stessi dovranno arrivare a 67 od a 71 milioni. In altre parole adempiendo ai termini della legge per nuove costruzioni, non più 50 milioni si dovranno spendere nel 1879 per spese ferroviarie, ma 67 o 71 milioni.

Questo è un fatto importante che è mestieri mettere in sodo.

Io prevedo quello che risponderà l'onorevole La Porta, e forse dirà alla Camera lo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici, vale a dire, che per il 1879 egli non avrà forse bisogno di mezzi per le nuove costruzioni. (*Senso!*)

Ma questa è una ricerca d'altra indole e d'altra natura. Ciò che a me importa gli è che sia innanzi alla Camera chiaro che, mentre si è detto che una parte dei 50 milioni, di cui alla legge delle nuove costruzioni pel 1879, cioè 14 milioni e mezzo anche per detto esercizio, si potevano e si dovevano destinare a costruzioni nuove, oggi restando in quella misura, non si avrà più un soldo disponibile. E quando così la Camera votasse questi capitoli, per quali chiedonsi stanziamenti di 53 milioni, non si troveranno più i fondi necessari, neppure per costruire un mezzo chilometro di ferrovia nell'anno 1879.

Io non aggiungo altro, giacchè dell'argomento riparleremo al bilancio dell'entrata, e mi riassumo dicendo...

NERVO. Chiedo di parlare.

CORBETTA... che la minoranza non ha portato innanzi questa questione, animata da altro concetto che quello della verità; ed io mi associo di gran cuore all'onorevole La Porta nell'augurio che egli ha fatto, cioè, che la questione finanziaria, che meglio chiarirà il motivo di questa comparsa e di que-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

sta scomparsa di spese nel bilancio (*Si ride*) sia discussa un giorno, con pari ampiezza, e con pari equanimità, da questa e da quella parte della Camera.

Però io spero che la Camera fin d'ora vorrà riconoscere, che la minoranza della Commissione del bilancio ha sostenuto massime pienamente corrette nell'ordine amministrativo e finanziario. Che se le condizioni finanziarie di quest'anno, a cui ha alluso l'onorevole La Porta, non permettono di seguire il sistema che sarebbe il più sano, la Camera vorrà almeno assecondare l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Minghetti, od un ordine del giorno che a quello si assomigli, invitando il Governo, almeno per l'avvenire, a togliere (permettetemi la crudezza della parola) questo sconcio, che spese di manutenzione e riparazione di linee ferroviarie si debbano fare ricorrendo a fondi fuori del bilancio, il che vuol dire, in parole chiare, con prestiti, qualunque sia la loro forma o la loro natura. (Bene! Bravo! a destra ed al centro)

PRESIDENTE. L'onorevole Minghetti ha facoltà di parlare.

MINGHETTI. Aspetterei che avesse parlato qualche oratore in altro senso.

PRESIDENTE. Evidentemente l'onorevole Minghetti parla nello stesso senso dell'onorevole Corbetta; quindi do facoltà di parlare all'onorevole La Porta.

LA PORTA. Sarò brevissimo, perchè poco è quello che devo dire all'onorevole Corbetta, circa la verità vera del bilancio dell'esercizio dell'Alta Italia; ma se l'onorevole Corbetta afferma, che nessuna spesa di manutenzione è portata nel bilancio...

CORBETTA. Di quelle.

LA PORTA. Dunque adagio. Ci sono 12 milioni nel bilancio dell'Alta Italia per manutenzione; c'è 1,750,000 lire per spese impreviste.

CORBETTA. Sono tutte fuori.

PRESIDENTE. Prego, onorevole Corbetta, non interrompa.

LA PORTA. Sono nel bilancio dell'Alta Italia. Se poi afferma che in queste spese per lavori straordinari, il cui stanziamento è di 8,500,000 lire, v'è una gran parte di quelle spese che dovrebbe andare nelle spese di esercizio, non siamo d'accordo; poichè la maggior parte sono spese di ampliamento, di aumento di binari, che sono spese di quella natura che si possono chiedere al credito straordinario.

V'è la provvista di materiale mobile, come ho detto, e questo è un aumento del patrimonio della ferrovia. V'è la trasformazione delle rotaie in acciaio, e questo è certo un aumento di valore che hanno le ferrovie. La Camera comprende, senza che stia a svilupparlo, che cosa importi il cambio delle

rotaie in acciaio, come economia della spesa di trazione; qual debba essere cioè l'aumento nella produttività d'una linea quando diminuiscono le spese di trazione mediante l'applicazione di rotaie d'acciaio.

Andiamo all'ultima parte ed a fondo. Continua l'onorevole Corbetta nel metodo di abilità oratoria dell'onorevole Minghetti. Egli vuol preoccupare tutti gl'interessati alle nuove costruzioni contro le proposte della maggioranza della Commissione e del Ministero. Badate, egli dice, se seguite la Commissione generale del bilancio non c'è un centesimo per le nuove costruzioni. È finita; non ne parlate più.

Non siamo su questo terreno, onorevole Corbetta; 50 milioni per le nuove costruzioni che erano sul preventivo potevano bastare allo stato di previsione d'allora; ma il ministro proponente il bilancio dei lavori pubblici, l'onorevole Baccarini, mise una nota di cui ho dato lettura e disse: con riserva della cifra più vera.

E si verificò che davvero vi era una grossa cifra dimenticata, ossia non prevista, ed era appunto la cifra per le costruzioni dell'Alta Italia. Allora il Consiglio di amministrazione sociale dell'Alta Italia aveva dato come cifra per costruzioni necessarie lire 1,300,000; ma in ottobre scorso comunicò al Ministero un *fa-bisogno* di lire 8,500,000.

Ora avviene che la Commissione per le costruzioni aveva fatto un preventivo di lire 1,300,000, e adesso il Ministero è stato obbligato a farlo nella somma di lire 8,500,000. Dunque, per lo meno, i 50 milioni devono accrescersi di 7 milioni.

Si vede pure che per le Calabro-Sicule, se lo stanziamento si teneva a 20 milioni non si potevano sviluppare i lavori; bisognava sospendere l'esecuzione dei contratti. E sapete perchè? Perchè nell'anno scorso lo sviluppo dei lavori e l'esecuzione dei contratti costrinse l'amministrazione a spendere lire 4,700,000 che devono pagarsi nel 1879. Dunque di 20 milioni sarebbero rimasti 15 milioni.

Di fronte ai contratti, ai termini che essi stabiliscono, allo sviluppo dei lavori, i 15 milioni non bastavano. Dunque l'amministrazione è venuta a porre sul preventivo, invece dei 32 milioni posti dalla Commissione per le costruzioni, 53 milioni per spese di costruzione e riparazioni delle ferrovie in corso di esecuzione.

Ma che perciò il Ministero vuol tirarsi indietro dai 18 milioni (non 14 milioni, onorevole Corbetta), che la Commissione delle costruzioni assegna alle costruzioni? Niente affatto: alla Commissione del bilancio fu inviata la copia della nota ministeriale trasmessa alla Commissione delle costruzioni, e

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

questa nota dichiara che pel 1879, e con riserva di rinfrancarsi negli anni successivi, anzichè 50 milioni, la legge deve stanziarne 60. Più, vi saranno questi 11 milioni di opere straordinarie che si dovranno fornire coi mezzi straordinari per quest'anno; ma pel 1879 la legge delle nuove costruzioni sarà eseguita coi 18 milioni assegnati alle costruzioni stesse. Ed il ministro delle finanze, interrogato dalla Commissione generale del bilancio se queste proposte armonizzavano colla situazione finanziaria e coi suoi provvedimenti, egli disse: ho messo a calcolo la spesa straordinaria per la categoria terza, cioè gl'interessi che costerà alla finanza; e la situazione finanziaria, come i provvedimenti da me presentati, stanno sulla base di queste previsioni.

In conseguenza, signori, fuori le preoccupazioni! La questione è nei termini come l'abbiamo posta noi. Essa non ha conseguenze per la legge delle nuove costruzioni ferroviarie; è un provvedimento indispensabile per continuare i lavori in corso, sia del Gottardo, sia dell'Alta Italia, sia delle Calabro-Sicule. (*Bravo!*)

MINGHETTI. Io veramente, col mio discorso, aveva sperato di cavar via del tutto i *noi*, i *voi*, la sinistra e la destra, parendomi che le cifre non siano nè di destra nè di sinistra. (*Si ride*)

Ma l'onorevole La Porta ha voluto, per la sua natura bollente ed impetuosa, là riportarci. Si è ricordato del luglio del 1878, quando a tutte le mie cifre fu risposto con voto di fiducia; ma vegga il fatto: le cifre sono rimaste là, ed i 108 milioni delle dogane sono riusciti conforme la mia previsione, mentre i 116 non sono riusciti, conforme la mia previsione, e non è bastato il voto di fiducia per ottenerli.

Ma poi, mi perdoni l'onorevole La Porta, tutto il suo ragionamento ha poco valore. Egli non dice: i vostri argomenti sono cattivi; egli dice: avete fatto così anche voi. Ora io nel posto suo avrei detto il contrario di questo. Voi avete fatto male e noi facciamo bene. (*Risa*) Invece io sento sempre dire: voi avete fatto così. (*Movimenti*)

Finisco qui la mia parte di fatto personale, perchè, su questo soggetto, non voglio andare più avanti.

MAZZARELLA. L'onorevole Minghetti...

PRESIDENTE. (*Con forza*) Prego di non interrompere.

MINGHETTI. Solo dirò che le circostanze del tempo nostro erano del tutto diverse.

Signori, ricordiamoci bene che negli anni dal 1870 in poi ci era un disavanzo gravissimo, che tutti gli anni si cercava di diminuire, ma però vi era.

Noi non abbiamo mai detto: prendiamo tanta carta per le costruzioni ferroviarie, facciamo un bilancio a parte per le medesime; noi dicevamo: ec-covi il bilancio colle sue rendite e le sue spese; e, giunti alla fine, dicevamo: mancano 30, 40, 50 milioni; e domandavamo la facoltà di prenderli dal consorzio delle Banche. Questo era il concetto nostro.

Dunque non è applicabile lo stesso principio al caso presente. Allora ci trovavamo in *deficit*. Non era possibile dire: abbiamo un avanzo, possiamo disporne, abolire delle tasse; noi dicevamo anzi: siamo in *deficit*, e cercavamo rimediari.

Del resto potrei anche accettare la posizione della questione come egli la mette, perchè se voi guardate a quello che abbiamo preso dal consorzio delle Banche nei tre anni 1873-74-75 (qui parlo della mia amministrazione), vedrete che abbiamo presi 150 milioni di carta a corso forzoso. Che se guardate le somme effettivamente versate nella categoria, di cui oggi trattiamo, delle ferrovie, voi trovate 176 milioni. Dimodochè con quei 150 milioni non solo abbiamo fatto fronte a tutte le spese, al *deficit* che vi era, ma abbiamo anche potuto, con mezzi di bilancio, spendere 26 milioni; forse erano quelli che corrispondevano in quei tre anni alle spese di grandi riparazioni; probabilmente le superavano, perchè non c'era la rete dell'Alta Italia.

Del resto, in tutte le buone amministrazioni (lasciamo quello che si è fatto da noi, quello che si è fatto da altri) i ragionamenti dell'onorevole La Porta non valgono, e abbondano esempi. È inutile la sua eloquenza; non può mutare l'essenza vera delle cose, che cioè le spese di riparazioni vanno messe nelle spese di bilancio e non fra le nuove costruzioni.

BACCARINI. Chiedo di parlare.

MINGHETTI. Ho qui davanti a me il resoconto di una grande società ferroviaria (ne potrei citare cento degli esempi, ma ne prendo uno solo), quella della ferrovia *Lyon-Méditerranée*. Prego l'onorevole La Porta di voler sentire questo capo di spesa: *Entretien et renouvellement du matériel roulant*, 16,000,000.

Poi c'è un altro titolo così concepito: *à déduire pour dépenses de réduction et renouvellement des voies* 12,000,000: 12 milioni più 16 milioni sono 28 milioni per questo titolo.

È dunque vano il dire: se voi mettete dei binari d'acciaio in vece di binari ferro, voi aumentate il valore. Ciò non è perchè le rotaie di ferro non potrebbero fare il dovuto servizio, e le rotaie d'acciaio vi suppliscono. Perchè rinnovate il materiale? Perchè si consuma. Quindi, come ho detto, le so-

cietà ferroviarie bene amministrare mettono in bilancio un fondo pel rinnovamento ed il rifacimento delle strade, poichè se si volesse mettere ad aumento di capitale, bisognerebbe stanziare ogni anno una cifra per la perdita del valore anno per anno per cagione del consumo.

Finalmente l'onorevole La Porta ha detto: fuori le preoccupazioni di non poter costruire nuove ferrovie. A questo riguardo intendiamoci chiaramente.

Abbiamo detto: se volete stare nei limiti di 50 milioni del prestito, voi non potete fare un chilometro di ferrovia nuova, perchè ne avete già 53 di impegnati. Rispondete che farete un prestito di 71 milioni. Dovrete dunque aggiungere una somma di 18 milioni; è la cosa più semplice che si possa immaginare in questo modo, cioè, aumentando le somme del debito si può fare ciò che si vuole; ma subentra un'altra preoccupazione, quella della finanza.

La minoranza della Commissione mantiene adunque le sue osservazioni indipendentemente da qualunque questione di partito. Se il Ministero non si crede in misura di fare questa divisione fra costruzione e manutenzione nell'anno presente, essa spera almeno che egli voglia prendere l'impegno di farlo per l'avvenire, secondo l'ordine del giorno, che ho avuto l'onore di presentare. Mettiamoci in una via corretta. Se vorremo sostenere in faccia all'Europa che il rifare la tettoia di una stazione, il rinnovare il materiale mobile che è logoro, sia un aumento di capitale, potremo dire quello che vorremo, ma il mondo intero riderà di noi ed avrà ragione. (*Movimento d'approvazione a destra*)

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io non parlerò del passato, dirò soltanto quali sono i fatti e quali le intenzioni del Ministero.

Intorno alle spese di manutenzione e di riparazione è sorta una confusione che io desidero di vedere eliminata.

Per le ferrovie dell'Alta Italia le spese d'esercizio si deducono dal prodotto ferroviario, per modo che si ha una cifra al netto di 36 milioni che figurano nel bilancio d'entrata. Ora in questa spesa d'esercizio si comprendono appunto quelle di manutenzione e di riparazione. Oltre a queste spese ve ne sono delle altre le quali hanno per iscopo di migliorare e di ampliare le linee dell'Alta Italia.

Io ho voluto rendermi conto della importanza di queste somme, ed ultimamente ebbi un preventivo per 106 milioni che ho comunicato alla Commissione del bilancio.

Nell'esaminare il preventivo mi è sorto il dubbio,

se in questa cifra fossero comprese le spese che non possono computarsi in aumento di capitale, come certamente lo sono quelle per aumento di locomotive, collocamento di nuovi binari, nuovi fabbricati, ecc.; ma che riguardano più propriamente spese di manutenzione e di riparazione, vale a dire quelle spese le quali servono a mantenere integro il capitale.

Per verità il mio dubbio era fondato. Io ho ordinato un esame diligente sopra questo preventivo di 106 milioni che non potrei accettare nella forma proposta.

Prima che il preventivo sia fatto in un modo almeno probabile, e dico probabile perchè ormai l'esperienza ci dimostra che i preventivi non corrispondono mai alla realtà, io debbo ancora aspettare, e quando sarà allestito, allora soltanto sarà possibile distinguere le spese l'una dall'altra.

Per le Calabro-Sicule avviene lo stesso. La società esercente contrappone i prodotti di quelle ferrovie alle spese d'esercizio, e siccome sventuratamente i prodotti sono inferiori alle spese, ne deriva che quanto più queste s'ingrossano, tanto maggiore è la differenza che il Governo deve rimborsare alla società. (La Camera sa che il capitolo 30 del bilancio dei lavori pubblici provvede appunto a colmare la differenza tra il prodotto e la spesa, capitolo che stabilisce 1,560,000 lire). Anche in queste spese d'esercizio si comprendono le riparazioni e le manutenzioni.

Ho voluto conoscere per le calabro-sicule quale fosse la spesa totale per consolidare e completare quelle linee: e qui mi trovo in un caso singolare. L'ufficio governativo prevede una spesa di 18 milioni, l'ufficio dipendente dalla società di 29 milioni. È quasi superfluo che io dica che ho già fatto sottoporre ad un esame l'uno e l'altro preventivo per aver ragione della differenza. Intanto io mi sono attenuto alla cifra minore, ai 18, ed ho diviso questa cifra in 6 esercizi, ed ecco perchè voi trovate impostata in bilancio la somma di 3,000,000.

Anche sopra questi preventivi mi è venuto il dubbio che contenessero qualche spesa relativa a manutenzione e riparazione. Ma la Camera comprenderà che io non posso procedere a questo lavoro di distinzione se prima non abbia innanzi a me un preventivo probabile, vale a dire se prima non si appuri da che deriva la differenza tra i 18 ed i 29 milioni. Questa è la ragione per la quale io dichiarai alla Commissione del bilancio che era dispostissimo di sceverare l'una spesa dall'altra, ma che questo io non lo potevo fare se non al bilancio di prima previsione del 1880, che sarà presentato, come la Camera sa, nel settembre di quest'anno stesso.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

Ecco i chiarimenti che io intendeva di dare all'onorevole Minghetti ed all'onorevole Corbetta.

MINGHETTI. Accetta il mio ordine del giorno?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Con questa modificazione.

MINGHETTI. Io l'accetto con questa modificazione, cioè per l'anno 1880.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi riservo di rileggere l'ordine del giorno. Io in sostanza esprimo lo stesso pensiero che già manifestai alla Commissione del bilancio: non fo che ripetere le dichiarazioni da me fatte alla Commissione medesima.

Queste cose io volevo dire come schiarimento dello stato delle cose.

Quanto alla questione finanziaria, spetta al mio egregio amico il ministro delle finanze, di risolverla.

MINGHETTI. (Della Commissione) Accetto le modificazioni accennate dall'onorevole ministro.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non so se ci sia qualche altra cosa.

PRESIDENTE. Per ora non ho che due proposte, quella dell'onorevole Minghetti e quella dell'onorevole Baccarini.

MINISTRO PER LE FINANZE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare. (Interruzione dell'onorevole Seismit-Doda)

Ella sa, onorevole Doda, che i ministri hanno diritto di parlare quando lo domandano.

SEISMIT-DODA. Vorrei parlare per un fatto che mi riguarda.

PRESIDENTE. Ma nessuno ha nominato l'onorevole Doda.

SEISMIT-DODA. Permetta che non si prolunghi la discussione prima che sia esaurito questo piccolo incidente.

PRESIDENTE. (Con forza) Onorevole Doda, ho dato facoltà di parlare al ministro.

È ella disposto a parlare dopo, onorevole ministro?

BACCARINI. Mi permetta, ho chiesto di parlare anch'io per un fatto personale.

SEISMIT-DODA. Ed io pure lo aveva chiesto.

PRESIDENTE. Un momento, abbiano pazienza! (Rumori)

SEISMIT-DODA. Ma permetta...

PRESIDENTE. (Con forza) Ripeto che nessuno l'ha nominata, onorevole Doda; nè l'aver chiesto di parlare e per un fatto personale le dà diritto di avere la precedenza nel turno degli iscritti.

Richiamai già l'attenzione della Camera in casi consimili, sopra questa questione; perchè una buona volta determinasse il punto della discussione, in cui si dovesse dar facoltà di parlare a coloro che la do-

mandano per un fatto personale: e ciò affinché tutti i diritti rimanessero impregiudicati. E la Camera lasciò a me di determinare il turno per i fatti personali, secondo la qualità dei fatti medesimi. (È vero! — Benissimo!)

Ora io credo che il fatto personale, per cui l'onorevole Doda ha chiesto di parlare, non sia uno di quelli così irritanti, che, per isgombrare ogni nube dalla discussione, hanno immediatamente bisogno di esser risolti.

Ci sono tre o quattro colleghi che debbono parlare prima dell'onorevole Doda e potrebbero lagnarsi. (Bene!)

SEISMIT-DODA. Se l'onorevole ministro delle finanze acconsente che io dica...

PRESIDENTE. Ma torno a dire che ci sono gli iscritti. C'è l'onorevole Nervo, l'onorevole Perazzi, l'onorevole Baccarini e l'onorevole Alvisi. Poi ci è l'onorevole Doda.

MINISTRO PER LE FINANZE. Mi riservo di parlar dopo.

SEISMIT-DODA. (Segni d'impazienza) Poichè l'onorevole ministro acconsente, mi permetta l'onorevole presidente di spiegare il fatto personale.

PRESIDENTE. (Con forza) Ma, onorevole Doda, le ho già detto che io non giudico il suo fatto personale sia della natura di quelli che esigono di essere immediatamente risolti.

Desidero mantenere il turno ai colleghi che hanno chiesto prima di parlare. (Approvazioni da tutte le parti della Camera)

SEISMIT-DODA. Se ella desidera che io non parli...

PRESIDENTE. Non è mio desiderio che ella non parli; la prego di aspettare il suo turno.

SEISMIT-DODA. Non ho turno per parlare perchè non sono iscritto.

PRESIDENTE. Quando ella ha domandato di parlare, allora io l'ho iscritto.

SEISMIT-DODA. (Segni vivissimi d'impazienza) Ci tengo a dichiarare qual sia il fatto personale; avendo l'onorevole Minghetti alluso troppo evidentemente...

PRESIDENTE. Ma ella si arroga il diritto di parlare senza che io gliene dia facoltà, ed io voglio che si mantengano gli ordini stabiliti. (Una voce al centro sinistro. Bravo! — Altre voci. Bene!)

SEISMIT-DODA. Ed io ho dichiarato che se ella desidera che io non parli, non parlerò.

PRESIDENTE. Io desidero soltanto che ella mantenga il suo turno. Ella lo ha come gli altri, perchè ha chiesto di parlare come gli altri.

L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER LE FINANZE. Io dirò brevi e semplici

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

parole allo scopo principalmente di ridurre la questione ne' suoi veri e precisi termini.

E innanzitutto sento il debito di dichiarare quale sia il significato che il Ministero intende di dare alla sua proposta di rinviare gli stanziamenti dei capitoli iscritti *per memoria* nel progetto di bilancio del Ministero dei lavori pubblici alla legge che dovrà approvare il bilancio dell'entrata.

Allorchè il Ministero ha fatto questa proposta, la quale è stata assentita dalla maggioranza della Commissione del bilancio, non ha inteso di pregiudicare nessuna questione relativa all'entità delle somme che fossero da stanziarsi. Di modo che qualunque osservazione, qualunque apprezzamento, qualunque discussione potesse mai sorgere intorno all'opportunità degli stanziamenti stessi, od alle somme di cui devono comporsi, il Ministero intende che siano rinviate a quella discussione.

Il rinvio però, nel concetto del Ministero, ha un significato determinato e preciso, cioè che la Camera, deliberando il rinvio, delibera implicitamente e necessariamente che, per far fronte a tutte le spese che saranno stanziare per i servizi indicati in questi capitoli, si dovrà provvedere con mezzi straordinari.

È dunque una questione di massima che la Camera è chiamata oggi a decidere; è chiamata cioè a decidere se le spese iscritte in questi capitoli debbano essere sopportate coi mezzi ordinari e propri del bilancio, oppure vi si debba far fronte con mezzi straordinari, siano questi emissioni di rendita, come per il passato, oppure emissioni di titoli speciali.

Fatta questa dichiarazione, acciocchè non rimanga il menomo equivoco sul significato e sullo scopo della proposta che abbiamo avuto l'onore di presentare alla Camera, dirò brevemente alcune cose in risposta alle osservazioni fatte con tanta autorità e con tanta eloquenza dall'onorevole Minghetti.

Pur troppo se noi avessimo larghi avanzi nei bilanci, se non avessimo anche il bisogno additato dai principii di giustizia sociale di avere qualche riguardo ai contribuenti, dovremmo provvedere colle nostre risorse ordinarie anche alle spese di costruzione delle strade ferrate; ma lo stesso onorevole Minghetti, rammentando la discussione seguita nella Camera nel 1878, conviene egli stesso che non siamo ancora in questa condizione di poter far fronte con mezzi ordinari alle spese di costruzioni ferroviarie; anzi io dirò che nessun altro Stato, in condizioni finanziarie anche più prospere delle nostre, si trova in grado di sopportare spese così gravi a carico dei contribuenti senza ricorrere al

credito, senza ripartirne una parte sulle generazioni avvenire.

Rimane adunque concordato che le spese di costruzioni ferroviarie debbono essere fatte, almeno nelle condizioni in cui si trova ora il bilancio, con mezzi straordinari; nè qui dirò che la costruzione di una strada ferrata si possa riputare anche più produttiva per lo Stato che la costruisce, che per una società; imperocchè se egli è vero che il capitale impiegato in una strada ferrata non trova nella distribuzione dei profitti dell'industria l'interesse normale del capitale impiegato, è anche vero dall'altra parte che lo Stato ne riceve vantaggi non solo indiretti per il miglioramento economico del paese, da cui consegue il miglioramento finanziario, ma anche benefizi immediati, quale è l'aumento diretto delle tasse sugli affari, delle imposte sul movimento, e via discorrendo.

Ad ogni modo non è il caso di far oggi una discussione ampia e dottrinale sopra questo argomento; ma l'onorevole Minghetti, mentre conviene nel principio, osserva, e con lui l'onorevole Corbetta, che non tutte le spese da stanziare in questi capitoli, iscritti ora *per memoria*, si riferiscono a costruzioni di nuove ferrovie, e che in conseguenza, non trattandosi di spese che siano fatte per aumentare il patrimonio dello Stato, non trattandosi d'impieghi produttivi di capitale, ma di spese che occorre fare per servizio pubblico, devono, ad eccezione di quelle occorrenti per la costruzione di nuove ferrovie, gravare sui fondi ordinari del bilancio.

E per prima oppugna la spesa di sussidio per San Gottardo; ma, a dir vero, io non saprei trovare differenza tra la spesa che il Governo italiano fa per concorrere alla costruzione della ferrovia del San Gottardo, e quella che fa per costruire una ferrovia nel territorio dello Stato. È vero che il Gottardo non è sul territorio italiano, ma il congiungimento delle ferrovie italiane colle tedesche accresce potentemente la forza produttiva delle ferrovie italiane. (*Benissimo!*) Allorquando il Parlamento italiano, dopo una lunga e dotta discussione approvò questo concorso non fu forse determinato dal motivo di promuovere efficacemente gli interessi economici del paese? Si aggiunga che nella stessa Convenzione di Berna è stabilito a favore dei Governi che contribuiscono alle spese del Gottardo un diritto di partecipazione sugli utili della ferrovia medesima, il che implicherebbe fors'anche una specie di diritto di condominio della ferrovia, imperocchè in una ferrovia che è costruita da un consorzio di Stati, non si può dire che lo Stato italiano, il quale vi concorre per una spesa di 45 milioni, non acquisti alcun diritto.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

Ma, a prescindere da questo, è stata citata già la legge del 1871, la legge medesima colla quale fu approvato il concorso della spesa del Gottardo; ebbene, amo ricordarlo, in questa legge è detto espressamente all'articolo 5: « Le somme necessarie a far fronte alle spese portate dalla presente legge si ricaveranno » Non dice si *potranno ricavare*, la lettera della legge è precettiva, « si ricaveranno mediante l'emissione di consolidato cinque per cento con titoli da iscriversi sul Gran Libro del debito pubblico. »

Il Parlamento adunque quando approvò questa spesa impose al Governo di procurarsi il capitale necessario mediante emissione di rendita.

So bene che l'esecuzione di questa legge fu sospesa per la legge posteriore del 1872, ma fu sospesa perchè l'indirizzo finanziario dell'amministrazione cambiò, perchè si credette allora che convenisse meglio far fronte al *deficit* del bilancio ed a queste spese straordinarie con l'aumento di biglietti a corso forzoso, anzichè con emissione di rendita; ma poi nel 1876 si è ripristinato il sistema anteriore, si è abbandonato l'aumento della carta inconvertibile e si è ritornati all'emissione della rendita.

È vero che nel 1877 e 1878 non fu creata rendita per sopperire a queste spese, ma di certo nessuno può far colpa all'amministrazione di quell'epoca di non aver alienata rendita per sopperirvi, e sarebbe benemerita l'amministrazione attuale se si trovasse in condizioni di rinunciare alle disposizioni della legge del 1871; ma pur troppo non si trova in questa fortunata condizione.

Aggiungerò che il motivo principale, forse, per il quale nel 1878 non fu emessa rendita per pagare il sussidio del Gottardo, fu che la somma che allora bisognava pagare era molto più lieve di quella che sia presentemente. E vi fu anche un'altra considerazione, una considerazione elevata di credito, imperocchè si era già detto e annunziato a tutto il mondo finanziario che l'Italia non avrebbe più emesso rendita maggiore di quella che occorresse per averne un capitale di 50 milioni.

Dopo questa dichiarazione era impossibile al Ministero di non mantenere la sua parola; sarebbe stata una contravvenzione a una promessa solenne, sarebbe stata una ferita al nostro credito.

Quindi molto bene si fece allora ad iscrivere questa somma nel bilancio dei lavori pubblici, facendola sopportare da' fondi ordinari.

È un esempio che si può addurre certamente a lode dell'amministrazione del 1877 e del 1878, ma non è un esempio che possa valere per infirmare la legittima azione del Governo quando venga a chie-

dervi che lo autorizzate a dare esecuzione alla legge del 1871.

Detto ciò per il Gottardo, mi rimane a aggiungere pochissime parole intorno alla questione della spesa di manutenzioni o riparazioni straordinarie.

E per verità mi pare che qui si debba essere d'accordo: non so vedere la ragione del dissenso.

Chi mai ha sostenuto, sia da parte del ministro dei lavori pubblici, sia da parte del ministro delle finanze, che le spese di manutenzione, siano ordinarie, siano straordinarie debbano essere fatte con emissione di rendita?

Di certo questa proposizione non è stata mai sostenuta da alcuno, nè io la sosterrai giammai.

È un principio indubitato ed elementare che tutto quello che non serve ad ampliare il patrimonio dello Stato, ma a mantenerlo nel suo stato attuale, rientra nelle spese di amministrazione; o dirò, con parola più tecnica, a carico del fondo dell'esercizio delle ferrovie.

Queste spese devono essere comprese in quei tali 12 milioni che sono nel bilancio dell'amministrazione dell'Alta Italia, per spese di manutenzione ordinaria e straordinaria di quelle ferrovie.

Intorno a questo non ammetto nessuna possibilità di dubbio, nessuna possibilità di discussione. Crederei molto malcauto, molto degno di rimprovero un ministro delle finanze il quale venisse a chiedervi una emissione di rendita per far fronte a spese di manutenzione di strade ferrate. Sarebbe lo stesso che venire a chiedere una emissione di rendita per fare fronte alle spese di manutenzione dei battelli doganali o degli edifici demaniali.

Ma non è qui, o signori, la questione. Si tratta qui di spesa di manutenzione ordinaria o straordinaria? Finora a noi risulta di no. Finora risulta da documenti, che sono presso il Ministero dei lavori pubblici, e che sono stati comunicati all'onorevole Commissione del bilancio, che si tratta di spese di ben altra natura.

Si tratta di spese di trasformazione dell'armamento delle ferrovie dell'Alta Italia; di ricostruirle in altra forma, con altri metodi; il che vuol dire ricostruire, non mantenere. E se si tratta di ricostruire per rendere più produttive queste ferrovie, per accrescerne il valor capitale, allora, o signori, non si tratta più di spese di manutenzione straordinaria, ma di vere e proprie spese di miglioramento, le quali vanno comprese nella categoria delle spese di costruzione.

È possibile non di meno, che nella confusione dei preventivi fatti per queste spese, preventivi non ancora esaminati e criticati dal mio onorevole collega il ministro dei lavori pubblici, è possibile che

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

vi sia inclusa qualche partita, la quale debba trovare la sua sede competente nel capitolo delle manutenzioni per l'esercizio dell'Alta Italia. Io non nego che questa possibilità esista. Ebbene, io credo che possiamo prendere impegno fin d'ora che se una distinzione accurata, esatta, delle spese vere e proprie di manutenzione da quelle di ricostruzione potrà essere fatta, quando verrà in discussione il bilancio dell'entrata; allora noi stessi proporremo che sia diminuito lo stanziamento, pel quale si debba proporre il mezzo straordinario, e si porti la rettificazione necessaria al capitolo del bilancio dell'entrata che riflette i proventi dell'esercizio ferroviario.

La nostra buona fede è tale, in questa materia, che io dichiaro anche per parte del mio onorevole collega, che siamo prontissimi a venire alla Commissione del bilancio, a venire alla Camera e dire: in seguito agli studi fatti troviamo che vi è la spesa di un milione, di 500,000 lire, la quale non appartiene a spese di ricostruzione dell'Alta Italia, a trasformazione od allargamento delle ferrovie esistenti, ma appartiene veramente ad opere, a lavori di manutenzione straordinaria, ed allora vi chiederemo che lo stanziamento del capitolo 136 *bis* sia diminuito di quella somma, e che sia in un capitolo speciale aggiunta la somma medesima a carico dello esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia; dimodochè il capitolo dei proventi straordinari dello Stato venga diminuito di altrettanto.

E se io dichiaro che siamo pronti, per la convinzione che abbiamo della bontà del principio, a prendere impegno di fare questa distinzione fino da quest'anno, all'epoca in cui verrà il bilancio dell'entrata in discussione alla Camera, molto più è bene inteso che noi assumiamo impegno di farlo per gli anni avvenire.

Dopo queste dichiarazioni così franche ed esplicite, credo che sia inutile l'ordine del giorno proposto dalla minoranza della Commissione, poichè il Ministero dichiara che accetta il concetto dell'ordine del giorno, che esso è stato sempre il concetto suo, che non potrebbe averne uno diverso, e che attuerà questo concetto non negli anni avvenire, ma a proposito della legge sul bilancio dell'entrata. (Bravo! a sinistra)

PRESIDENTE. L'onorevole Nervo, ha facoltà di parlare.

NERVO. Io occuperò pochi minuti soltanto la Camera, imperocchè... (*Rumori e conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

NERVO. Mi sembra che le considerazioni svolte dagli onorevoli preopinanti e dall'onorevole mini-

stro delle finanze, abbiano messo in chiaro... (*Continuano i rumori — L'oratore si siede*)

PRESIDENTE. Onorevole Nervo, la prego, parli.

NERVO. Mi sembra che le considerazioni svolte dagli onorevoli preopinanti e dall'onorevole ministro abbiano messo in chiaro che a tre punti speciali si può ridurre la questione, che ora ci occupa.

Anzitutto si tratta di sapere quali fra le spese, che il Ministero attuale propone d'indicare *pro memoria* nel bilancio dei lavori pubblici per la complessiva somma di 53 milioni, siano da classificarsi fra le spese della natura di quelle, che riguardano la costruzione di nuove ferrovie, oppure fra le spese che hanno bensì il carattere di spese straordinarie, ma che non sono dell'indole di quelle, che riguardano le nuove ferrovie.

Secondo punto.

Approvando una spesa di 53 milioni per i soli lavori che dipendono da leggi precedenti, noi veniamo a pregiudicare il concetto affermato nel progetto di legge per le nuove costruzioni di ferrovie, quello cioè di non eccedere la somma di 50 milioni per opere ferroviarie sì nuove che già iniziate. Ecco un altro punto, sul quale la Camera è chiamata a farsi un concetto chiaro per rimanere nei limiti dei mezzi disponibili.

Terzo punto.

L'onorevole ministro delle finanze lo ha or ora accennato; chiamando cioè la vostra attenzione sopra la questione delle spese che non sono punto destinate alle manutenzioni o riparazioni straordinarie delle ferrovie esistenti, ma che riguardano invece talune opere di miglioramento e di consolidamento di codeste ferrovie, alle quali spese si deve provvedere con mezzi straordinari.

Ora permettetemi che io dica poche parole sopra questi tre punti principali.

Io fui tra quelli che, nella Commissione generale del bilancio, chiesero schiarimenti sopra la portata delle proposte del Ministero, imperocchè io mi sono anzitutto preoccupato della questione finanziaria; della necessità, cioè, di esaminare con calma ed imparzialità se, applicando questi 53 milioni a spese ferroviarie dipendenti da leggi già vigenti, non si pregiudicasse la questione della costruzione di nuove ferrovie.

Non essendo peranco bene accertato quali siano i mezzi straordinari, dei quali la odierna situazione finanziaria può permettere l'impiego per queste due diverse categorie di spese, mi sembra che considerazioni di prudenza e di giustizia distributiva debbano consigliare la Camera e il Ministero a non decidere fin d'ora di destinare 53 milioni alle spese ferroviarie dipendenti da leggi già vigenti, poichè con ciò si

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

potrebbero esaurire tutti i mezzi disponibili per le nuove ferrovie, e fare un grave danno a quelle provincie, che da tanti anni giustamente le reclamano.

E qui devo rispondere all'onorevole La Porta, il quale accennava che la questione del fondo per le nuove costruzioni non verrebbe pregiudicata anche se si votassero questi 53 milioni.

Io qui faccio, come feci nella Commissione generale del bilancio, le mie riserve subordinate alle risultanze della discussione che faremo sulla situazione finanziaria dello Stato, in occasione del bilancio dell'entrata. Se queste risultanze mi persuaderanno che noi possiamo dedicare 53 milioni alle spese che ora sono proposte dal Ministero con questi sei capitoli, più altri 15 o 18 milioni per le nuove costruzioni, io non negherò il mio voto a queste diverse spese; ma per ora credo sia debito nostro di mantenere su di ciò la più prudente riserva, onde non impegnarci con un voto che ci metta poi nell'impossibilità di applicarlo.

Riguardo alle partite di spese, di cui parlò nel suo chiarissimo discorso l'onorevole Minghetti, e che si riscontrano in taluno di questi sei capitoli, alle quali non si può attribuire la natura di spese di nuove costruzioni ferroviarie, io credo che in ciò non si possa non convenire.

Sonvi certamente, come lo disse pure l'onorevole ministro delle finanze, talune spese, che non possono avere il carattere di quelle che riguardano le nuove costruzioni, ma ce ne sono di quelle che, pel modo poco solido in cui furono costrutte talune ferrovie, si rendono ogni giorno necessarie per lavori di consolidamento, i quali hanno quasi il carattere di nuove costruzioni.

Queste spese straordinarie di consolidamento e di miglioramento non vanno classificate colle spese di ordinaria riparazione. Tra queste, se ho ben capito il concetto dell'onorevole Minghetti, bisognerebbe classificare talune partite comprese nella somma di 53 milioni, onde provvedere ad esse con altri mezzi del bilancio e non con quelle che si vorrebbero destinare per le nuove costruzioni. L'onorevole Minghetti disse pure come, a suo avviso, la spesa pel concorso del Governo italiano alla costruzione della ferrovia e galleria del Gottardo non debba classificarsi tra quelle, alle quali si fa fronte con alienazione di rendita, come si propone di fare per altre partite e per le nuove costruzioni ferroviarie.

Qui occorre una osservazione. Noi dobbiamo ben persuaderci che, anche classificando a questo modo siffatte partite di spesa, noi faremmo una distinzione, la quale non riuscirebbe a mutare le condizioni del bilancio, imperocchè tanto le spese di cui

ebbe a parlare l'onorevole Minghetti, cioè la spesa pel Gottardo e quella di 8 milioni e mezzo per riparazioni e lavori di miglioramento e consolidamento stanziata nel capitolo 136 per le ferrovie dell'Alta Italia, costituiscono partite, alle quali si deve provvedere con mezzi straordinari.

Ora, o signori, nelle odierne condizioni del bilancio dove pigliamo noi questi mezzi straordinari?

Permettetemi che io vi rammenti che pel 1879 abbiamo la previsione di 113 milioni di spese straordinarie; per far fronte a questa ingente somma di spese straordinarie noi domandiamo una entrata straordinaria di 35 milioni e mezzo all'alienazione di parte del patrimonio dello Stato, e un'altra entrata straordinaria all'alienazione di 14 milioni di obbligazioni sull'Asse ecclesiastico e di un milione e mezzo di obbligazioni per i lavori del Tevere; in tutto 51 milioni di risorse straordinarie prevedute nel bilancio dell'entrata.

Mancheranno altri 62 milioni di entrate straordinarie per provvedere ai 113 milioni di straordinarie spese.

Questi altri 62 milioni si vogliono chiedere a nuove emissioni di rendita.

Notate che nei suddetti 113 milioni di spese straordinarie non sono ancora comprese quelle per la costruzione di nuove ferrovie.

Come vedete, onorevoli colleghi, quando si dice che alla spesa del Gottardo ed a quella di 8 milioni e mezzo relativa alla rete dell'Alta Italia si deve far fronte cogli altri mezzi del bilancio, altro non si afferma, nel fatto, che questi altri mezzi sono parimenti entrate straordinarie che ci dobbiamo procurare; sia alienando parte del patrimonio dello Stato, sia con emissione di nuovi titoli di debito dello Stato medesimo.

Io capirei la distinzione proposta dall'onorevole Minghetti, se gli altri mezzi del bilancio, dei quali egli fece parola, fossero entrate ordinarie disponibili per questo impiego.

Ma, purtroppo, le odierne condizioni del nostro bilancio non consentono ancora di provvedere direttamente con un avanzo di entrate ordinarie alle spese ferroviarie.

Le odierne condizioni del nostro bilancio consentono tutto al più di capitalizzare l'avanzo della sua parte ordinaria, di fare cioè servire questo avanzo agli interessi di un nuovo debito per impiegarne il ricavo nelle spese ferroviarie.

L'onorevole ministro delle finanze ha detto che ora non si tratta punto di approvare le somme indicate nella nota di variazioni presentata dal Ministero alla Commissione del bilancio, ma soltanto di deliberare che a queste spese si farà fronte coi mezzi

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

straordinari che saranno determinati in occasione della discussione sul bilancio dell'entrata.

Ebbene, o signori, io credo che non pregiudichiamo nulla se accetteremo queste dichiarazioni dell'onorevole ministro delle finanze, imperocchè noi lasciamo libera la Camera da ogni impegno riguardo alle risoluzioni che essa potrà prendere dopo avere profondamente esaminata la situazione finanziaria nella prossima occasione della discussione del bilancio d'entrata.

In quella occasione la Camera vedrà quale somma si potrà assegnare alle spese ferroviarie dipendenti da leggi già in vigore, quale altra somma si potrà destinare alla costruzione di nuove ferrovie per il 1879, ed infine, con quale operazione finanziaria si dovrà provvedere il capitale necessario a queste due categorie di spesa.

Ma, permettetemi di soffermarmi ancora un momento sulle ultime dichiarazioni dell'onorevole ministro per le finanze, riguardo alle spese di ordinarie riparazioni che egli si mostrò disposto ad esaminare col suo collega l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per farne oggetto di una speciale comunicazione alla Camera nella stessa occasione della discussione del bilancio dell'entrata, onde si possa avere un'idea esatta della entità di siffatte spese e classificarle distintamente dalle spese straordinarie di consolidamento, di miglioramento e di ampliamento delle opere ferroviarie.

Io credo che questa comunicazione sarebbe molto opportuna ed utile.

Non potrei però associarmi all'avviso dell'onorevole Minghetti di rimandare all'anno venturo questa classificazione. Io credo che il ministro dei lavori pubblici abbia gli elementi sufficienti per poter fare una simile classificazione entro il termine che potrà precedere la discussione del bilancio d'entrata, e mettere così la Camera in grado di deliberare con ampia cognizione delle cose.

A proposito delle spese relative alla rete dell'Alta Italia io pregherei anche l'onorevole ministro dei lavori pubblici di vedere se, dal punto di vista di una retta applicazione della legge sulla contabilità generale dello Stato, non sia il caso di contemplare indistintamente tutte queste spese nel bilancio speciale dell'azienda dell'esercizio di questa rete.

Con questo sistema tutte le spese, che si fanno e si faranno per la rete medesima, saranno poste in chiara evidenza, e si potrà così conoscere quali sono gli oneri che gravano sul bilancio dello Stato, sia pel riparto, come pel completamento, consolidamento e miglioramento di cotesta rete.

Una simile distinzione si fece già nel 1868 per l'amministrazione dell'Asse ecclesiastico, sulla pro-

posta, che all'ora ebbi l'onore di fare alla Commissione generale del bilancio, di ammettere cioè nel bilancio delle finanze un titolo a parte per tenere sempre a giorno il movimento delle spese e delle entrate d'ogni genere, dipendenti dalla gestione e dalla rendita dei beni, che componevano quell'Asse.

L'adozione di quella proposta diede buoni risultati. Ora, perchè lo stesso sistema non si potrebbe applicare al nuovo demanio delle ferrovie dello Stato?

Attualmente le spese di vario genere che si fanno per le ferrovie dello Stato sono disperse tra i capitoli del bilancio dei lavori pubblici, e di quello delle finanze e del tesoro. È molto difficile il riunirle per farsi un concetto chiaro della loro entità e della loro portata.

Come si potrà risolvere convenientemente la grande questione delle modalità dell'affidamento dell'esercizio delle ferrovie dello Stato alla industria privata, se non si conoscerà l'ammontare degli oneri che per quelle ferrovie lo Stato ha già assunto, e che dovrà ancora assumere?

Si è soltanto con un impianto regolare in un solo bilancio speciale delle diverse partite di spese ordinarie e straordinarie relative alle ferrovie dello Stato, che si potranno avere gli elementi necessari per risolvere quella grande questione secondo i veri interessi del paese.

Io non faccio che chiamare l'attenzione degli onorevoli ministri di finanza e dei lavori pubblici sopra quest'importante argomento, perchè non dubito che essi lo studieranno insieme alla questione della classificazione delle spese di manutenzione e di riparazione delle ferrovie, alle quali si riferisce la proposta che oggidì forma oggetto della nostra discussione.

PERAZZI. Avrei desiderato che un altro della Commissione incaricata di riferire sul progetto di legge per le costruzioni ferroviarie, più autorevole di me, avesse chiesto la parola in questa discussione; tanto più che l'onorevole La Porta ci ha dato ora una notizia che a quella Commissione non era nota; che, cioè, il Governo del Re ha diretto alla Commissione per le costruzioni ferroviarie una nota sopra quest'argomento; nota che la Commissione non conosce, od almeno io, membro della medesima ed il mio vicino (*Accennando all'onorevole Spaventa*), componente di essa, non conosciamo.

Capisco quale possa essere stato il motivo di ciò; il motivo sarà che quella Commissione si trova privata del suo presidente, si trova privata del suo relatore, non vedo qui il segretario, e due commissari debbono essere eletti domani. Perciò io capisco

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

benissimo come sia avvenuto che questa nota non sia stata comunicata alla Commissione.

Voci. È stampata.*

PERAZZI. Sarà stampata, ma non fu esaminata dalla Commissione, e credo che sarebbe utile di conoscere il pensiero della Commissione per le costruzioni ferroviarie...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Domando di parlare.

PERAZZI. Sarebbe stato utilissimo, ripeto, che la Commissione per le costruzioni ferroviarie avesse potuto emettere il suo avviso sulla questione che stiamo discutendo.

Infatti, quale era il pensiero della Commissione per le nuove costruzioni ferroviarie nel fare le sue proposte? Il suo pensiero era questo: che si determinasse di spendere ogni anno, per le nuove costruzioni, una somma tale che non compromettesse in alcuna guisa il pareggio del bilancio dello Stato. E difatti la Commissione limitò la sua proposta alla spesa di soli 50 milioni all'anno, appunto perchè la spesa per il servizio della rendita o dei titoli speciali da emettersi di anno in anno per procurare all'erario codesti 50 milioni, corrispondeva precisamente al decremento annuo della spesa per il servizio dei debiti redimibili.

La Commissione per le ferrovie fu unanime nel ritenere che l'intero fondo lasciato disponibile per effetto della estinzione annuale dei debiti redimibili fosse interamente destinato alle nuove costruzioni ferroviarie; però essa fu altresì unanime nel ritenere che in causa delle nuove costruzioni la situazione finanziaria non venisse in alcuna guisa disturbata per 18 anni.

Questo è stato il pensiero della Commissione. Ma ora, se si dovessero iscrivere fra le spese alle quali si riferisce il progetto di legge per le nuove costruzioni ferroviarie tutte le spese che figurano in questi allegati (in un allegato solo, come ci ha detto testè l'onorevole Minghetti, figurano nientemeno che 106 milioni) voi capirete benissimo, o signori, che con ciò si verrebbe a mutare profondamente i termini del problema che fu studiato dalla vostra Commissione per le costruzioni ferroviarie.

Quindi credo che era forse da desiderare che questa discussione si fosse ritardata di qualche giorno, finchè la Commissione si fosse di nuovo ricostituita e avesse potuto portare qui la sua opinione sopra questo gravissimo problema.

Io capisco che, dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro delle finanze il problema perde molto della sua importanza. Imperocchè il ministro delle finanze ci ha detto che egli intende che si deb-

bano portare in conto capitale, per le ferrovie dell'Alta Italia, soltanto quelle spese che si faranno per aumentare effettivamente il valore e perciò la rendita di quelle ferrovie.

In altri termini, se per l'accresciuto traffico sulle linee dell'Alta Italia occorre di ampliare una stazione, perchè quella stazione non è abbastanza ampia onde vi si svolga il nuovo traffico; se occorre di aumentare il numero e la lunghezza dei binari di una stazione, perchè altrimenti il traffico non vi si può più fare; se occorre di mettere il doppio binario sopra una ferrovia ad un solo binario; e se occorre di aumentare il materiale mobile affine di avere il mezzo con cui operare il nuovo traffico; il proprietario facendo codeste spese aumenta effettivamente il valore delle sue strade. Epperò alle spese medesime esso può provvedere, senza grave pregiudizio, contraendo un debito; imperocchè la spesa per il servizio annuale di codesto debito sarà compensata dal prodotto netto che si verificherà per effetto dell'aumentato traffico su quelle strade. E questo è appunto ciò che si pratica dalle grandi società ferroviarie bene amministrate; le quali sogliono imputare al conto capitale le spese del genere di quelle di cui ho testè parlato (e che mi pare siano quelle medesime che il ministro delle finanze ha indicate); e alle medesime provvedono coll'emissione di titoli speciali: però esse si studiano di ciò fare in guisa che l'interesse del nuovo debito contratto sia compensato dall'incremento del reddito netto della rete ferroviaria; e così facendo esse si trovano sempre egualmente ricche od egualmente povere.

Veramente il ministro delle finanze si lasciò sfuggire una parola che è forse di troppo. Mi pare che egli abbia parlato della trasformazione dell'armamento. Su ciò bisogna intendersi bene. Se si tratta di una strada con un solo binario, la quale per l'aumentato traffico vuole essere dotata di un secondo binario, la provvista di questo nuovo binario è un vero aumento di capitale. Ma se si tratta soltanto di mettere al posto dei regoli di ferro, dei regoli d'acciaio, qui non c'è trasformazione di capitale: la strada rimane precisamente del valore che aveva prima.

Forse mi direte che si spenderà di più per comprare i regoli d'acciaio.

PRESIDENTE. Facciano silenzio, onorevoli colleghi, li prego.

PERAZZI. Anzitutto osservo che ora il prezzo dell'acciaio è press'a poco uguale a quello del ferro. Ma in ogni caso il compenso della maggiore spesa lo troverete nella minore spesa d'esercizio che farete sulle linee che eserciterete fornite con regoli d'ac-

ciaio; quindi non c'è vera trasformazione di capitali.

Io non voglio tediare di più la Camera; io capisco che oggi non si possa dire alla Camera: suspendete la discussione per sentire il parere della Commissione per le costruzioni ferroviarie; però io vi dico che la votazione d'oggi, se avviene nel modo come è stata proposta, pregiudica gravemente, gravissimamente la discussione che avrà luogo sul progetto delle costruzioni di nuove ferrovie.

Infatti, lo ripeto, se non si applicasse intieramente il pensiero del ministro delle finanze, se lo si applicasse con un po' più di larghezza di quella che intenderei io, si tratterebbe di portare fra le spese alle quali si riferisce il progetto di legge per le nuove costruzioni ferroviarie un grosso capitale, al qual capitale non si potrebbe far fronte coll'annuo miglioramento che si verifica per effetto dell'estinzione dei debiti redimibili. E la vostra Commissione per le costruzioni ferroviarie non avrebbe più a sua disposizione quel grandissimo argomento che essa ha creduto di avere in sostegno della sua proposta che, cioè, mantenendo la spesa annua per le nuove costruzioni nei limiti di 50 milioni, neppure di un centesimo si pregiudica la situazione finanziaria, perchè la diminuzione dei debiti redimibili compenserà la spesa crescente del prestito che si farà per le ferrovie.

Io però accetto le dichiarazioni dell'onorevole ministro delle finanze, e ne lo ringrazio; e, se la mia parola avesse qualche autorità, lo pregherei di fare in modo che al conto capitale siano imputate soltanto le spese che occorrono per mettere le ferrovie dell'Alta Italia in grado di operare il traffico che va via aumentando di anno in anno. Le spese, cioè, rese necessarie dall'aumentato traffico per ampliare le stazioni, per aumentare i binari delle stazioni, per dotare le strade del doppio binario, e per aumentare il materiale mobile. Così facendo, si troverà nelle entrate delle ferrovie ogni anno quel tanto di maggior prodotto che occorre per compensare la spesa per il servizio dei prestiti fatti in conto del nuovo capitale.

PRESIDENTE. Spetta di parlare all'onorevole Baccarini.

BACCARINI. Come disse un giorno l'onorevole Minghetti, io sono tratto a dire qualche parola in questa discussione per un fatto quasi personale. Nonostante i limpidi discorsi dei vari oratori, mi pare che regni ancora una specie di confusione in quanto al mettere in relazione le spese incluse nel progetto di legge delle nuove ferrovie con quelle di alcuni capitoli di questo bilancio. Il Ministero, del quale io aveva l'onore di far parte, presentò un progetto

di legge, nel quale non si parlava d'altro che di costruzioni ferroviarie del tutto nuove; questo progetto importava una spesa annua di 50 milioni; i 50 milioni come quota annua furono mantenuti nella proposta della Commissione parlamentare, e nè il Ministero passato, nè la Commissione parlamentare ebbero ad occuparsi mai di ciò che si riferisce al capitolo 136, dove si troverebbero iscritti 8,500,000 lire per lavori straordinari di riparazioni, di ricostruzioni, di consolidamento e miglioramento delle ferrovie dell'Alta Italia.

Io ho voluto fare questa dichiarazione, imperocchè mi pareva che si confondessero insieme due cose assolutamente distinte.

Che cosa sarebbe nondimeno accaduto di questo capitolo dopo la discussione, qualora fosse anteriormente avvenuta, del progetto di legge per le nuove costruzioni? Che cosa, dico, sarebbe avvenuto di questo capitolo che rimaneva soletto nel bilancio straordinario dei lavori pubblici per far fronte a quei lavori, ai quali negli anni decorsi, dopo la convenzione di Basilea, si provvedeva con emissione di rendita?

Ecco quello che sarebbe stato in dovere di chiarire il mio collega delle finanze se fosse rimasto al posto di ministro.

Ma io mi permetto di ricordare alla Camera che questa discussione fu già in certo modo prelibata per un'interrogazione dell'onorevole Minghetti, credo in occasione della discussione sulla situazione finanziaria o di qualche altra di questo genere nel maggio o giugno passato.

L'onorevole Minghetti disse al ministro delle finanze d'allora: nel bilancio al capitolo, allora 147, è iscritta una somma di 7 milioni per lavori straordinari nelle ferrovie dell'Alta Italia, che non avete compreso nel progetto di legge per nuove costruzioni. Ora, mentre nel progetto di legge per le costruzioni ferroviarie voi dite che volete chiudere il libro delle emissioni di rendita per lavori straordinari, non provvedete però a chiuderlo per questi lavori, o almeno non risulta come si farà fronte alle relative spese.

Io ricorderò alla Camera che il mio collega delle finanze rispose a questo riguardo che non era stato possibile d'introdurre nel progetto di legge delle costruzioni ferroviarie un titolo che non aveva rapporto alcuno con costruzioni di linee nuove; che però, quando fosse venuto il caso della discussione del progetto di legge sulle costruzioni, o fosse venuto il caso di discuterlo il bilancio, od anche in altra occasione qualsiasi, in cui fosse stato tratto a dire come avrebbe provveduto, egli avrebbe indicato i mezzi per far fronte a queste spese. Ed ac-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879 •

cennava che egli aveva in primo luogo speranza che i maggiori introiti delle nostre reti ferroviarie, se non in tutto, in gran parte almeno avrebbero potuto provvedere ai bisogni di esse; in secondo luogo che anche in occasione della discussione della legge per le costruzioni ferroviarie avrebbe veduto se fosse stato il caso di aggiungere una quota, parte dei fondi destinati a provvedere a questi bisogni, imperocchè non si trattava di soli 7 milioni di questo anno, ma di molti di più per gli anni avvenire.

Dunque io tengo a constatare bene che le spese, alla quale si riferisce questo capitolo, non hanno che fare e non hanno che vedere col progetto di legge delle nuove costruzioni, qualunque sia il modo finanziario, col quale si vorrà ad esse provvedere.

Ora, stabilito questo, che mi pare non potersi in alcun modo contraddire, che cosa è accaduto con la proposta ministeriale?

Con la proposta ministeriale si sono chiesti 53 milioni, quasi 54, di spese straordinarie per provvedere agli impegni in corso per costruzioni ferroviarie.

Ora, anche qui bisogna distinguere. Innanzitutto con questa proposta, tolti pure gli 8 milioni e mezzo del capitolo 136, che non hanno a vedere con le nuove costruzioni, resterebbero 46 milioni all'incirca, che veramente sarebbero tolti dai 50 milioni del primo anno delle nuove costruzioni, per portarli nel bilancio straordinario, e provvedervi in qualsiasi modo.

Adunque accadrebbe, non che si eccederebbe la quota domandata dei 50 milioni per le nuove costruzioni, ma che rimarrebbero disponibili per nuove costruzioni, 4 milioni all'incirca, mettendo fuori le spese che non riguardano le costruzioni medesime.

E questo come è potuto accadere? Pare una specie di paradosso, che non si sia nemmeno arrivati alla discussione della legge per le costruzioni, e che già gli impegni presi assorbano tutto il preventivo del primo anno.

Ecco, o signori, per essere chiari, come ciò è accaduto.

Nel progetto di legge per le nuove costruzioni il Ministero ha portato un allegato in cui sono iscritti gli impegni per appalti in corso; gli impegni per le Calabro-Sicule, per la Ligure, per l'Alta Italia, ecc. Prima di tutto è avvenuto che in questo allegato era incluso 1,300,000 lire o poco più, per compire il fondo di oltre 31 milioni già assegnato alle costruzioni dell'Alta Italia; e questo dipendeva dai preventivi presentati dagli ingegneri, quando era ancora in piedi la società dell'Alta Italia. Invece è accaduto che sullo scorcio di settembre, o nell'ottobre, il Consiglio d'amministrazione del-

l'Alta Italia ha significato che gli occorrevano sette milioni circa di più per completare questi impegni e finire la Pontebba, Treviglio Rovato, ecc. Dunque un primo aumento di sette milioni, lo che avrebbe portato a diminuire di altrettanto la possibilità di costruire strade interamente nuove nel primo anno.

Con questo fatto la previsione ministeriale d'allora rimaneva modificata in questo modo: sei milioni e tanto al Gottardo; quattro milioni alle Liguri e otto milioni (o quello che si sarebbe potuto spendere) per il compimento delle strade dell'Alta Italia. Poi, nelle previsioni del Ministero, confermate dalla Commissione parlamentare, erano iscritti come impegno 13 milioni per le Calabro-Sicule. Ma siccome la Camera votò nel bilancio definitivo lo stralcio da quel progetto della linea delle Caldare e di Vallengunga, così tra Governo e Giunta parlamentare, fu inteso che potrebbero occorrere nel 1879 sette milioni per intraprendere e condurre avanti i relativi lavori. D'onde ne veniva che la prima previsione degli impegni, da 13 milioni andava a 20.

Da tutto ciò che cosa risultava? Che il progetto del Ministero il quale prendeva 32 milioni circa per poter far fronte agli impegni sopravvenuti (compresi i 7 delle nuove linee Sicule che sono state stralciate dalle nuove costruzioni) veniva diminuito di quegli altri 7 od 8 che occorrevano di più per ultimare le costruzioni dell'Alta Italia. Ma sempre rimaneva costante che un 10 o 12 milioni all'incirca, sarebbero rimasti disponibili, anche assicurata la costruzione delle nuove Calabro-Sicule e il compimento per la maggiore spesa dell'Alta Italia. Questa somma probabilmente, visto che la discussione della legge va forse molto avanti nel corso dell'anno, potrà in certo qual modo bastare per non turbare nulla nella previsione di linee da cominciarsi.

Come dunque sparisce quasi tutta la somma di 50 milioni? Ecco: oltre all'aver introdotto in queste proposte gli otto milioni dell'Alta Italia, il ministro crede che invece dei 20 milioni per le Calabro-Sicule, ce ne vogliono 26.

Ora, io dico la verità, che non ho nessuna avversione a che si spendano 26 o 36 milioni, ma non avrei trovato la ragione di mettere l'allarme; perchè non bisogna nascondere che c'è stato un certo allarme fra quelli che s'aspettavano di poter vedere cominciate alcune altre linee ed hanno perduto la speranza che qualunque somma sia disponibile sulla prima quota dei 50 milioni. Adunque non è da credere che sparisca nulla delle fatte previsioni; solamente il ministro crede di assegnare altri sei milioni alle Calabro-Sicule vecchie e nuove.

Io non contesto che ci vogliono: credo anzi che

rimarranno disponibili forse anche nell'anno corrente, poichè non si arriverà oramai a cominciare alcun'altra costruzione.

Ho voluto dir questo perchè si veda che non sono spariti i milioni. Forse il ministro, secondo me, troppo premurosamente credette che occorrono subito. Se avesse messo semplicemente i 20 milioni che erano stabiliti dal Ministero precedente, d'accordo colla Commissione parlamentare, salvo di chiedere una maggior somma quando si sarebbe discussa la legge delle nuove costruzioni, dimostrandone la necessità, non sarebbero forse nati gli allarmi di cui ho parlato.

Ora le proposte del Ministero hanno dato origine ancora ad un'altra specie di equivoco, ed ecco come:

Nelle Calabro-Sicule, qualunque fosse la somma che fu assegnata in diversi bilanci, ora di 35, ora di 25 milioni, è avvenuto che con essa si è provveduto, non solo a costruire nuovi tronchi di linee, ma anche ad eseguire delle opere di consolidamento, di finimento delle linee già in esercizio.

Adesso io non entro a discutere se sia stato bene, o se sia stato male far questo; dico solo che in tutti i bilanci è sempre stato così; ed il capitolo del bilancio che abbiamo approvato quest'anno dice precisamente: « Ferrovie Calabro-Sicule, costruzioni, completamenti ed ampliamenti. » E non è una novità, è una cosa che accadde sempre.

O a che cosa è avvenuto? È avvenuto che il Ministero ha creduto che quello che è completamento, quello che è ampliamento di strade già in esercizio debba figurare in un capitolo separato, ed ha aggiunto un capitolo 135 bis di lire 3,000,000.

Da ciò naturalmente la questione che ha sollevata l'onorevole Minghetti molto ragionevolmente, molto logicamente: se si tratta di lavori per linee già in corso, in esercizio: se si tratta di ripararle, che cosa c'entra la emissione di rendita? Che cosa c'entrano i titoli ferroviari? Che cosa c'entrano le nuove costruzioni? Mettete la spesa nel bilancio. È venuta così la questione.

Ora, io dico: la proposta ministeriale ha dato origine ad una questione che, secondo me, poteva essere assolutamente risparmiata senza pregiudizio alcuno delle opere, lasciando correre come si era lasciato correre finora. Inquantochè questa introduzione di un capitolo nuovo bisogna che si sappia che non fu accettata da nessuno dei ministri precedenti, perchè era chiaro il vedere che non poteva condurre che a sollevare una questione di massima.

MAZZARELLA. Chiaro come la mezzanotte. (*ilarità*)

BACCARINI. Non ho inteso.

PRESIDENTE. Prosegua, prosegua, onorevole Baccarini.

BACCARINI. Ed è molto ragionevole, o signori, imperocchè il capitolo 30 provvede appunto collo stanziamento di lire 1,560,000 alle opere di manutenzione e riparazione delle linee che sono in esercizio. Come può immaginarsi in un bilancio l'esistenza di due capitoli per lo stesso titolo?

Orbene, se si vuol distinguere questa spesa, come non si è voluta distinguere finora, io non eccepisco; ma dico, che non va creato un capitolo nuovo, bensì aumentato il capitolo 30 del bilancio.

E soggiungo che, una parte di questa spesa, non tutta, avrei sempre preferito di tenerla in un capitolo unico colle costruzioni, per questa ragione. Nelle Calabro-Sicule non si tratta sempre di riparazioni a tronchi di linee già in esercizio, come accade per le linee dell'Alta Italia. Ricorderanno la convenzione Vitali, Charles e Compagni ed altre transazioni che si sono fatte per queste linee. Che cosa significano? Significano che le linee non furono condotte a compimento; che alcune di esse avrebbero dovuto compiersi con certi appalti e non furono compiute; indi la necessità di completarle con altri appalti.

Forse ci sarà ancora da fare qualche opera, la quale era compresa nella prima costruzione. Perciò io credeva più naturale di lasciare il capitolo come era, tanto più ch'è da sperare che siamo alla fine dei lavori.

Siamo agli ultimi anni degl'impegni, quindi si potrebbe lasciare il capitolo intestato come è; l'amministrazione si servirebbe dei fondi come se n'è servita finora, e non avremmo a discutere se si dee mettere nel bilancio un capitolo speciale. Preferisco adunque che si paghi con mezzi straordinari il completamento delle strade in discorso, per quanto ciò non si fosse fatto originariamente; ma non capisco che si debba cercare altra via da quella battuta finora.

Resta l'altra questione sollevata dall'onorevole Minghetti in ordine al Gottardo.

L'onorevole Minghetti dice che la spesa pel Gottardo era iscritta nel bilancio per sei milioni circa e che ora si vuole farla passare nella legge delle costruzioni.

Anchè qui dirò che sarebbe stato mio desiderio che questa discussione si fosse sollevata a proposito della legge sulle costruzioni, ma poichè viene ora in campo, confesserò che *video meliora proboque...*

Voci. Deteriora sequor. (Si ride)

BACCARINI. Seguitando però l'esempio datomi dall'onorevole Minghetti e da altri della sua parte. (*ilarità*)

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

Nella legge del 1871, di cui ha letto testè giustamente l'onorevole ministro delle finanze, è precisamente stabilito che queste spese per il Gottardo siano pagate con emissione di rendita.

Ma l'onorevole Minghetti dice oggi: questa non è una trasformazione del capitale, non è aumento di capitale, perchè le linee non sono entro i confini dello Stato; ma anche nel 1871 era così, eppure l'onorevole Minghetti ha votato che si facesse fronte alle spese per mezzo di emissione di rendita.

Io non dico ciò perchè io trovi meno ragionevole l'iscrizione di questa spesa nel bilancio; ma soltanto che ne l'ho tolta per la stessa ragione, per cui non vi fu messa nel 1871. (*Oh! oh!*)

Ma è naturale! Sono io il colpevole d'aver tolto dal bilancio l'iscrizione di questa spesa, per farne un'offerta al mio collega delle finanze.

Quando è venuta la legge per le nuove costruzioni io ho detto: giacchè si ha da creare un titolo speciale per pagare le nuove costruzioni, tanto fa che si comprenda quella del Gottardo come voleva la legge del 1871.

Con ciò io mi augurava di potere impiegare quei 5 o 6 milioni, che io toglieva dal bilancio per questo titolo, in altre opere pubbliche pur necessarie, od anche di contribuire a che si potesse mantenere qualcuna di quelle promesse, che sono state da questa Camera tante volte fatte al paese. (*Benissimo!*)

Per conseguenza io non potrei oggi per mia parte accettare la reiscrizione in bilancio della spesa per il Gottardo anche per un'altra considerazione molto grave.

Nella legge per le nuove costruzioni che noi abbiamo da discutere è proposta l'approvazione di un trattato, il quale obbliga a pagare altri 10 milioni di sussidio per il Gottardo.

Ora se è possibile iscrivere in bilancio la spesa di 6 milioni, possiamo iscriverne 16?

Ecco una questione che io sollevo. Io non credo che noi possiamo iscrivere questa somma in bilancio coi mezzi ordinari. È vero che la Camera potrebbe non approvare la convenzione; ma siccome credo che essa vorrà che il Gottardo sia una volta finito, così credo che finiremo per ingoiare anche quest'ultima pillola.

Adunque se non si trattasse altro che della spesa per il Gottardo, io la lascerei iscrivere volentieri nel bilancio; ma poichè si ha da creare un nuovo titolo, o si ha da emettere della rendita per 50 milioni all'anno, mettiamoci anche questi 5 o 6 milioni, i quali non faranno gran danno, e permetteranno di provvedere ad altri bisogni molto gravi.

Eppertanto, d'accordo colla maggioranza della

Commissione del bilancio, credo che si debbano fare, come pel passato, le spese straordinarie sia pel Gottardo, che per la Calabro-Sicule, ed altre costruzioni in corso, coi mezzi proposti dal Ministero. Quanto alle spese dei capitoli 136 e 135 *bis*, intenderei che per quest'anno vi si faccia fronte coi fondi straordinari, come per lo passato, in quanto che non si devono creare imbarazzi all'amministrazione; ma intenderei egualmente che i relativi stanziamenti stieno all'infuori di qualunque riguardo alla legge delle costruzioni ferroviarie, all'infuori dei 50 milioni previsti da quella legge, poichè non è giusto turbare le speranze destinate da quella legge per cose che non la riguardano.

Chieggo inoltre che il Ministero presenti un progetto di legge speciale per l'anno venturo, con cui indichi non solo i mezzi finanziari, ordinari o straordinari (del che si discuterà allora), ma altresì tutte le opere occorrenti, per le quali si presagisce già una spesa di circa 125 milioni.

Perchè non si potrà guardare in faccia la questione?

Noi possiamo chiudere gli occhi quanto vogliamo, ma siamo sicuri che per dieci anni 8, 10 e più milioni per questo titolo ci saranno sempre in bilancio. Se non vogliamo avere un capitolo, che non appartiene più nè al cielo, nè alla terra, dopo la legge per le nuove costruzioni; se non vogliamo avere due libri del debito pubblico aperti per le opere straordinarie, non ci è altro modo che prendere in vista questa qualità di bisogni tutti in una volta, dividerli in una serie di dieci o più anni, pur di sapere una buona volta in che modo s'intende di farci fronte.

In armonia, almeno credo, con queste idee ho presentato alla Presidenza un ordine del giorno che suonerebbe così:

« La Camera, approvando che per l'esercizio in corso, si provveda, come pel passato, alle spese, di cui ai capitoli 135 *bis* e 136, con che si restringano a quelle che influiscono effettivamente all'aumento del capitale, invita il Ministero a presentare uno speciale progetto di legge, col quale dal 1880 in poi vengano determinati la natura e l'importo di tutte le opere straordinarie occorrenti a completare le ferrovie di proprietà dello Stato, ed inoltre i mezzi finanziari coi quali intende farvi fronte. »

Quanto al capitolo del Gottardo, lo considero della natura degli altri capitoli, e per conseguenza compreso nella votazione che farà la Camera sul provvedimento generale.

PRESIDENTE. L'onorevole Alvisi ha facoltà di parlare.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

ALVISI, *relatore*. Il modo preciso, col quale ho presentata la conclusione consentita da tutta la Commissione di rinviare la discussione sulle ferrovie al bilancio dell'entrata, e la brevità, colla quale ho esposte le ragioni della minoranza e della maggioranza, non furono sufficienti ad evitare una lunga e passionata discussione, che io riassumerò assai brevemente.

Speriamo intanto che se questa discussione oggi ha fatto perdere molto tempo, ne farà guadagnare altrettanto, rendendosi superflua allorchè si tratterà del bilancio della entrata. Due ordini di considerazioni prevalsero nei discorsi dei diversi oratori: le une finanziarie, e furono le più importanti; le altre di ordine tecnico; queste ultime perdettero la loro importanza dal momento che il ministro dei lavori pubblici ha solennemente dichiarato che egli accetta di fare una distinzione chiara e precisa delle spese di ordinaria e straordinaria manutenzione delle ferrovie, da quelle straordinarie di riparazioni o di compimento di linee, che sono due spese diverse, poichè le prime servono a conservare le linee, le seconde a migliorarle e a compirle, e quindi vanno ad aumento del patrimonio nazionale.

Sicchè alle spese straordinarie che servono a consolidare o compire le linee ed il materiale delle ferrovie si deve supplire con mezzi straordinari, con la rendita od altro titolo speciale; ma le spese di ordinaria manutenzione, vanno considerate quali spese del bilancio ordinario.

Ma finanziariamente parlando, signori, credete voi che ci sia proprio una grande importanza in questa distinzione che fanno l'onorevole Minghetti e l'onorevole Corbetta, dicendo che alle spese straordinarie di costruzione e di compimento si deve far fronte colle risorse straordinarie del bilancio, e che alle spese di riparazioni e di manutenzione si deve supplire coi mezzi ordinari e straordinari di bilancio? Sapete quali sono le risorse straordinarie ed i mezzi straordinari di bilancio? Sono debiti tanto le emissioni di rendita pubblica, come sono i buoni del Tesoro e le alienazioni di beni dello Stato!... Dunque che cosa può importare alla Camera, che cosa può importare ad una buona amministrazione ed alla retta intelligenza dei bilanci se a ciascuna delle due categorie di spesa si fa fronte coi buoni del Tesoro, o con alienazioni dell'Asse ecclesiastico (che sono pure diminuzioni di patrimonio), piuttosto che con emissione di rendita?

Io non capisco questa distinzione sottile tra i mezzi straordinari per la parte ordinaria ed i mezzi straordinari derivanti dall'emissione di rendita pubblica per la parte straordinaria del bilancio: se ci sarà un genio tanto preclaro che me la faccia com-

prendere, accetterò la distinzione che a me sa piuttosto di finzione contabile.

Intanto è più preciso il dire che le spese soddisfatte col ricavato dalla vendita delle proprietà dello Stato, o dallo sconto dei buoni del Tesoro, che sono un debito redimibile, il mezzo di pagamento non cambia la sua natura di vero debito. Perchè noi ci serviamo, non avendo danaro, di uno strumento di credito piuttosto che di un altro a seconda della condizione del mercato dei valori e dei titoli, per questo, ripeto, cambia natura il debito stesso?

Io dunque avrei trovato molto più ragionevole un altro sistema, che ho spiegato quando combattevo il modo oscuro e avviluppato nella compilazione dei bilanci, adoperato dalla destra e seguito finora dai nostri ministri.

Signori miei, a che vi vale questa inutile distinzione? A che vi vale il dire, pagheremo le spese che superano le entrate nel bilancio ordinario coll'emissione dei buoni del Tesoro, con alienazioni del patrimonio dello Stato che forma il debito fluttuante invece del consolidato? È una distinzione inutile, se non è dannosa!

Un solo bilancio di cassa, in cui si vedesse quanto s'introita e quanto si spende, e si ripianasse la differenza o con buoni del tesoro o con rendita pubblica, ecco il vero bilancio, per cui il paese non sarebbe cullato nella falsa sicurezza di avere un pareggio, che non è mai stato sotto la destra, e che se si avvicina, pure non vi è nel presente, dacchè dobbiamo, come ho detto, mantenere in circolazione 300 milioni di buoni del tesoro che sono cambiali che si prorogano di anno in anno, e dobbiamo ricorrere ad emissione di rendita pubblica per le ferrovie.

Mi premeva di constatare queste verità di fatto per rispondere al mio amico Corbetta, il quale mi aveva tacciato di confusione, quando ho detto che quando le spese di conservazione, come di compimento, di ferrovie ordinarie o straordinarie si devono pagare con mezzi straordinari, tanto fa ricorrere a qualunque espediente straordinario di cassa, a un debito temporario o perpetuo; cioè, a buoni del Tesoro od a rendita pubblica, essendomi indifferente che siano iscritti in uno piuttosto che in un altro capitolo.

Ma a che cosa può approdare questa discussione? A un ordine del giorno che ripeta la proposta da me fatta a conclusione della prima parte della mia esposizione al principio della seduta, che rinvia la iscrizione delle somme nei sei capitoli lasciati per memoria alla discussione del bilancio dell'entrata.

PRESIDENTE. Spetta di parlare all'onorevole Seismit-Doda.

SEISMIT-DODA. Ho chiesto la parola per un fatto

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

personale, allorché parlava l'onorevole Minghetti.

Egli, rispondendo all'onorevole La Porta, notava esser cosa imprudente il portare una questione tecnica e finanziaria nel campo politico ed alludeva, con parole che mi permetto di chiamare ironiche, ad un voto della Camera, al voto del 3 luglio scorso, dicendo che conseguenza di quel voto furono le mie previsioni sbagliate.

Io non so quanto la Camera possa giudicare conveniente che, incidentalmente, e mentre *de alia re agitur*, mentre non si tratta di esaminare il bilancio dell'entrata, si venga, in quest'autorevole recinto a scagliare una pietra di più contro chi, avendo avuto l'onore di sedere nei Consigli della Corona sino a pochi giorni addietro, e vedendosi fatto bersaglio a molti interessati rancori, non ebbe ancora possibilità di raccogliere pubblicamente le accuse e smentirle.

Questo sentimento di convenienza, o, a meglio dire, di apprezzamento di tale convenienza, io lo lascio al suo criterio, al suo buon senso, alla sua rettitudine.

Ma, dopo ciò, in quanto alle allusioni che ha fatte l'onorevole Minghetti al voto del 3 luglio, io porrò quasi una questione pregiudiziale, supponendo non rivolta a me questa ironia pungente dell'onorevole Minghetti, poichè essa sarebbe stata diretta alla grande maggioranza della Camera che ha creduto di dare quel voto.

Quella che raccolgo, per ora, è la successiva allusione dell'onorevole Minghetti circa i dazi doganali del 1878, che smentirono le previsioni. L'onorevole Minghetti da lunghi anni esperto uomo politico non solo, ma esperto manipolatore di bilanci, e sempre membro della Commissione del bilancio, quando non fu ministro, avrebbe dovuto rammentare, prima di scagliare questa troppo facile accusa, che le previsioni del bilancio dell'entrata vengono redatte nel mese di agosto, allorchè non si conoscono ancora i risultati degli altri mesi dell'esercizio dell'anno in corso, cioè di cinque mesi, ed è appunto per questo che col nostro sistema di contabilità, venne stabilito che nel marzo successivo il ministro delle finanze debba presentare un *bilancio definitivo*, il quale è appunto un bilancio rettificativo delle previsioni del nuovo esercizio già incominciato.

MINGHETTI. Chiedo di parlare per un fatto personale.

SEISMIT-DODA. L'amministrazione che ora siede su quei banchi evidentemente ha, in questa materia, un grande vantaggio sull'amministrazione precedente, un vantaggio di posizione superiore, che è dovuto unicamente alla necessità delle cose, poichè

quel bilancio definitivo che, per la legge di contabilità, si deve presentare al 15 marzo, viene adesso anticipato di circa un mese, e quando oramai l'attuale ministro delle finanze ha avuto modo di esaminare quali furono i risultati della gestione di tutto l'anno 1878, risultati che all'epoca in cui veniva da me compilato il bilancio di prima previsione, io non poteva conoscere.

Egli ha quindi non solo modo, ma obbligo di presentare alla Camera quelle modificazioni, che la esperienza dei mesi successivi mostrò necessarie.

Ecco perchè, o signori, io fin da oggi posso e debbo dichiarare che alcune delle variazioni che l'attuale onorevole ministro delle finanze ha presentato erano anche mie, e, direi quasi, che io posso chiamarne a testimone lui stesso, poichè nell'amministrazione che egli ora dirige si sa quale fosse lo intendimento mio, quello cioè di presentare alcune modificazioni, specialmente circa le dogane, al cui diminuito reddito ha fatto cenno l'onorevole Minghetti. L'onorevole Minghetti deve ben sapere, chè lo dimostrano i documenti fin qui stati esibiti, che appunto nel ramo delle dogane, dall'agosto ad oggi, da quando, cioè, vennero redatte le previsioni che ebbi l'onore di presentare alla Camera, per le incertezze, per lo stato precario della nostra legislazione doganale, e soprattutto per le inevitabili difficoltà dell'applicazione di due tariffe e per l'incertezza della constatazione dei certificati d'origine, fuvi un dannoso risultato agli introiti.

Si introducevano, infatti, le merci pagando il dazio col trattamento della nazione più favorita, importandole per la via della Svizzera, quando conveniva invocare quel trattamento, a seconda della qualità delle importazioni, e si presceglieva invece la tariffa generale nostra, quando questa conveniva, per le provenienze dirette dalla Francia in Italia.

Così negli ultimi cinque mesi la dogana ebbe una grandissima perdita, che io credo si potrà, quando verrà questa discussione, esporre in cifre precise.

Ma, del resto, poichè si parla di dazi, l'onorevole Minghetti deve essere persuaso che se io ho avuto un torto, quando sedevo al banco dei ministri, e lo confesso pubblicamente e solennemente, fu quello di non avere sdaziate davanti alla Camera parecchie merci avariate che le amministrazioni precedenti, (Oh! oh! *a destra*) e quelle cui egli ebbe parte, ci hanno lasciato in retaggio.

Ma questo sarà mio compito il dimostrare a suo tempo dal banco di deputato, dappoichè le parole dell'onorevole Minghetti ebbero l'aria di un invito o quasi di una sfida. Quel riserbo che è naturale, necessario e doveroso in chi siede sul banco dei ministri, riserbo che, badi l'onorevole Minghetti, io ho

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

assai rispettato il 3 luglio del 1878, non sarò tenuto ad osservarlo parlando dal mio stallo di deputato.

Se un vantaggio venne al nostro partito dall'essere stato, e, voglio sperarlo, dall'essere ancora all'amministrazione dello Stato, è appunto questo di aver potuto rendersi ben conto di tutti quelli, non so se io debba chiamarli errori o debolezze, che sono da biasimarsi nell'amministrazione di coloro i quali ora accusano noi, e ad accusarci colgono qualsiasi occasione.

Amministrando lo Stato da circa tre anni, il nostro partito è ora posto in grado di potere additare quali furono le conseguenze di quegli errori, il che non potevamo fare prima, perchè, non essendo mai stati al Governo, dovevamo arrampicarci, come suol dirsi, sugli specchi, onde rispondere ai nostri avversarii.

Vedrà l'onorevole Minghetti, che, data l'occasione, spero potergli dimostrare...

MINGHETTI. Venga pure.

SEISMIT-DODA... che di questi sdaziamenti di merci avariate se ne possono fare a dovizia; e ciò non sarà senza qualche pratico risultato delle nostre discussioni.

Ed ora concludendo, senza entrare nel merito della discussione, poichè il mio onorevole collega Baccarini ha fatto giustizia, con la sua competenza tecnica e con irresistibile logica, dell'opposizione dell'onorevole Minghetti, al quale rammentò la risposta da me datagli il 3 luglio scorso a proposito dei 7 milioni necessari alle spese di manutenzione delle ferrovie dell'Alta Italia; senza entrare, dico, nel merito della discussione, ma sintetizzandone l'obbiettivo finale, chiederò all'onorevole Minghetti se non rammenta, egli che si palesa oggi così timoroso di ricorrere al credito pubblico, cioè a nuove iscrizioni di rendita, se, dico, non rammenta come, nell'ultimo bilancio da lui compilato quando era ministro delle finanze, egli additasse un avanzo di 10 milioni, il quale avanzo proveniva da un'iscrizione di rendita, per l'importo di 25 milioni di capitale da ricavarsene, destinato alle ferrovie; i quali 25 milioni venivano collocati nella parte straordinaria del bilancio stesso, chiudendolo con una cifra di 10 milioni di supero, dovuti allo espediente di una emissione di rendita; un bell'avanzo davvero! (*ilarità a sinistra*)

Rammentato questo eloquente episodio, io ringrazio in questa occasione l'onorevole La Porta appunto dello aver parlato del *noi* e del *voi*, cioè di Sinistra e di Destra.

Imperocchè concludendo questo ormai troppo lungo fatto personale, e ringraziando la Camera della cortese indulgenza con cui ha voluto ascol-

tarmi, io riassumerò in poche parole il concetto che l'onorevole La Porta non solo ha adombrato ma anche espresso, destando la suscettività dell'onorevole Minghetti, il che indusse questi a lanciarmi qualche dardo, non dirò avvelenato, ma bensì pungente. Sì; trattasi proprio del *noi* e del *voi*; chiamiamo pane il pane, o signori; perchè sembra compito, in questa discussione, di quel lato della Camera, cioè degli onorevoli colleghi di quel lato della Camera che fanno parte della Commissione del bilancio, di esagerare le spese e di diminuire il più possibile le entrate...

PRESIDENTE. Onorevole Doda, è compito di tutti di ricercare la verità. (*Bravo!*)

CAVALLETTO. La verità e nient'altro!

SEISMIT-DODA... allo scopo di poter combattere quelle modificazioni del sistema tributario che il paese reclama, e che, come dissi cuoce loro...

CAVALLETTO. Che cuoce! Non cuoce niente!

SEISMIT-DODA... di vedere da noi applicate.

PRESIDENTE. Do facoltà all'onorevole Minghetti di annunziare il suo fatto personale.

MINGHETTI. Sarò brevissimo. La Camera mi conosce abbastanza e da lunghi anni (*Bumori a sinistra*) per sapere che io non le ho mai mancato di rispetto; e per conseguenza io ho a difendermi di accuse, delle quali sono tutti testimoni che non sussistono. Che io abbia voluto offendere l'onorevole Doda, non so immaginarlo; certo non ne ebbi l'intenzione; e lo assicuro che non pensava neppure alla sua esistenza quando parlava (*ilarità*); ma egli ha detto una parola che debbo rilevare.

Egli ha parlato di merci avariate che lasciammo nel Ministero e che si porranno in luce. Io invito l'onorevole Doda a spiegare la sua parola. Quando si ha la coscienza (*Con forza*) di aver esercitato il proprio dovere, con tutta l'onestà, con tutta la diligenza, con tutta la coscienza possibile, si può aver errato, ma non si lasciano merci avariate. Se ella ne ha trovate le porti pure davanti alla Camera, davanti al paese, mi troverà sempre pronto a rispondere: certo di non aver mai mancato ai doveri della giustizia e della onestà. (*Bravo! Bene!*)

Ma egli ha dato un cenno di tali cose? Che sono queste merci avariate? Un fatto di bilancio? Io ho detto: ecco un bilancio, quello del 1875, se ben ricordo, nel quale vi sono 15 milioni di disavanzo; ma tutte le spese ferroviarie vi sono comprese per 25 milioni; se voi volete provvedere alle spese ferroviarie coll'emissione di rendita, invece di 15 milioni di disavanzo avrete 10 milioni d'avanzo.

Ecco quel che ho detto, e mi par vero anche oggidì, mi par chiaro come la luce del sole. Se le merci avariate sono queste, io ne rido, come del resto sono

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

pronto a rispondere a tutto quello che egli può produrre a carico del mio Ministero.

PRESIDENTE. L'onorevole Corbetta ha facoltà di parlare per un fatto personale.

CORBETTA. L'onorevole Seismit-Doda, nella vivacità dell'improvvisazione e nel calore della difesa per un'offesa che non era stata nell'animo di nessuno, certo non nell'animo dell'onorevole Minghetti, ha detto che i membri della Commissione del bilancio che appartengono alla minoranza, non hanno che uno scopo, un pensiero solo, quello di aumentare le spese e diminuire le entrate. Onorevole Seismit-Doda, ella che si è tanto offeso per parole non offensive, non ha compreso che colle sue scagliava contro di noi la più tremenda delle accuse. (Bravo! a destra) Io posso assicurare l'onorevole Seismit-Doda e la Camera che non ho ambito certo l'onore di essere relatore del bilancio dell'entrata. Ciò sanno i miei amici, lo sanno i suoi. Io mi sono assoggettato a questo compito penoso, come ci si assoggetta all'adempimento di un dovere.

E posso poi assicurare l'onorevole Doda, il quale ha voluto gettare qui una parola, che per quanto mi riguarda offende il mio carattere, che io, come relatore del bilancio dell'entrata, non mi farò a proporre stanziamenti nel bilancio stesso, i quali dopo maturo esame riterrò lo specchio sincero della verità, e quindi porterò nelle mie indagini, e nelle mie proposte tutta la possibile serenità, senza ricordarmi punto se siedo in questa e non in quella parte della Camera.

Ciò parmi un dovere imprescindibile, giacchè, onorevole Doda, almeno nella Commissione del bilancio non è ammissibile che il criterio politico vi penetri.

Ella pure non dovrebbe desiderare che nella Commissione del bilancio la politica facesse capolino; lasciamola tranquilla e serena operare nel campo assegnato ad una Commissione che la Camera nomina come tecnica ed ispirata al concetto della competenza finanziaria. (Benissimo! a destra)

PRESIDENTE. Onorevole Doda, ha facoltà di parlare per un fatto personale. (*Rumori*)

SEISMIT-DODA. Sarò brevissimo. Raccolgo l'ultima frase dell'onorevole Corbetta. Egli dice: non portiamo la politica nella Commissione del bilancio.

Ma, onorevole Corbetta, chi più mostrò di introdurre la politica nei bilanci, chi più di quella parte della Camera (*Rumori*), adoperandosi a tutta possa (caso, che non sarebbe avvenuto in altri paesi) ad escludere dalla Commissione del bilancio il ministro che doveva difendersi... (*Rumori prolungati*)

PRESIDENTE. (*Con forza*) Onorevoli colleghi, li prego di far silenzio.

SEISMIT-DODA. poichè non era il deputato, ma bensì il ministro che avrebbe dovuto essere chiamato a difendere le sue cifre davanti alla Commissione del bilancio...?

Circa poi alle intenzioni della Commissione del bilancio, io non giudicava già tali intenzioni, e tanto meno giudicava una relazione che non conosco poichè non è ancora pubblicata...

CORBETTA. Ha detto: tutti i deputati di destra.

SEISMIT-DODA. bensì dalla discussione attuale emergeva, secondo me, quanto affermai e quanto significavano le parole dette dall'onorevole La Porta; quelle stesse dell'onorevole Minghetti, accennavano che il vero ultimo scopo della questione era quello.

Circa la *merce avariata*, l'onorevole Minghetti ha avuto torto di tuonare con parole di effetto oratorio, che, proferite con accento animato, tendono a destare impressione, parlando di onestà, di rettitudine, ecc. Non si tratta di questo. La merce avariata che lascia un ministro (e ammetto che ne avrò forse lasciata io pure la mia parte, e sarà compito degli onorevoli Minghetti e Corbetta di rivelarla), sono gli errori, dei quali, essendo al banco dei ministri, non sempre conviene riflettere tutta la storia; ma quando si è al banco di deputato e si contende sull'indirizzo da darsi al sistema...

MINGHETTI. Chiedo di parlare per un fatto personale.

SEISMIT-DODA. tributario ed all'amministrazione finanziaria, bisogna rivelarli senza complimenti.

Era a questo cui io intendeva di alludere.

MINGHETTI. Ho domandato di parlare per accettare la dichiarazione dell'onorevole Doda, la quale è che quando ha parlato di *merci avariate*, ha inteso parlare di errori che io avrei commesso.

PRESIDENTE. Permetta onorevole Minghetti che parli io.

Se avessi creduto che le parole dell'onorevole Seismit-Doda avessero alluso a disonestà, io non le avrei permesse.

MINGHETTI. Signori, le parole valgono quello che valgono nel vocabolario, e quando uno sente parlare di *merci avariate*, il pensiero non si ferma ad errori, ma corre ad altre cose, che io (*Con forza*) ho il sentimento di potere respingere con tutta la sicurezza dell'animo. (Bene! a destra)

PRESIDENTE. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro mantiene il suo ordine del giorno o lo ritira?

MINGHETTI. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro io debbo ritirare il mio ordine del giorno. Ci può essere qualche differenza nell'apprezzamento, se cioè una tal cosa possa o debba essere messa piuttosto fra le spese di costruzione o di ri-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

parazione: come, per esempio, ha spiegato l'onorevole Perazzi nella questione dell'armamento; ma queste sono questioni di applicazione.

In quanto alla massima, io non posso non accettare la dichiarazione dell'onorevole ministro delle finanze il quale ha detto che realmente farà questa separazione fra le costruzioni nuove, e le spese di manutenzione e la farà in guisa da poter soddisfare ai giusti concetti che noi abbiamo espresso.

Io dunque non insisto nel mio ordine del giorno, ed accetto le dichiarazioni del Ministero.

PRESIDENTE. Onorevole Baccarini, mantiene il suo ordine del giorno, o lo ritira?

BACCARINI. Lo mantengo perchè precisa le cose che intendo di chiedere al Ministero; non è generico.

PRESIDENTE. All'ordine del giorno dell'onorevole Baccarini è stato controproposto un altro ordine del giorno della maggioranza della Commissione.

Esso è del tenore seguente:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni degli onorevoli ministri delle finanze e dei lavori pubblici, passa all'ordine del giorno. »

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Innanzitutto assicuro l'onorevole Perazzi che la nota indirizzata alla Commissione per le nuove costruzioni... (*Molti deputati scendono nell'emiciclo, e stanno per uscire dall'Aula*)

PRESIDENTE. Li prego onorevoli colleghi, ripiglino i loro posti, e facciano silenzio. Dopo una così lunga discussione, veniamo ad una conclusione; altrimenti domani si ricomincerà da capo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Posso assicurare l'onorevole Perazzi, che la nota fu spedita il giorno 7 di questo mese alla Commissione che esamina il progetto di legge sulle nuove costruzioni, e mi son fatta premura anche di comunicarla alla Commissione del bilancio; e solo forse perchè essa non ha il suo relatore, e non è stata riunita, i suoi membri non ne hanno presa cognizione. Ma la nota è stata spedita al nostro onorevole presidente il giorno 7 di questo mese.

Mi rincresce di dovere rispondere alcuna cosa all'onorevole Baccarini. Io aveva dichiarato che desiderava di non parlare del passato: l'onorevole Baccarini mi costringe a dire qualche parola.

C'era difatti un aumento alle previsioni; ma in quali termini stanno le cose?

Nei primi giorni d'ottobre l'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia mandò un preventivo dal quale risultava che la spesa per compiere le linee non poteva essere di 1,300,000 lire, ma di lire 8,818,000. Il giorno 16 dello stesso mese l'onorevole

Baccarini comunicò al Ministero delle finanze questo nuovo preventivo, ed aggiunse essere spese che si debbono fare necessariamente nel 1879.

Però certa cosa è, sebbene io non ne sappia la ragione, che la Commissione incaricata dell'esame del progetto delle nuove costruzioni non ebbe notizia di questo nuovo preventivo.

BACCARINI. Chiedo di parlare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Se ne avesse avuto notizia, avrebbe dovuto mettere quest'aumento tra i carichi del 1879.

Questo per le ferrovie dell'Alta Italia; passiamo ora alle Calabro-Sicule.

La proposta del Ministero per la somma a spendere nel 1879 fu di lire 13 milioni pei lavori di costruzione di strade di ferro.

La Commissione per le nuove costruzioni accettò questa somma ed iscrisse nella relativa colonna i 13 milioni. Io credo che siano sufficienti e ne do la dimostrazione. Le spese che si debbono sostenere nel 1879 sono relative per 8 milioni ai tronchi della linea di Potenza e di Cosenza, e per circa 4 milioni ai tronchi di Sicilia; in tutto sono 12 milioni all'incirca. Debbono poi aggiungersi le spese del materiale mobile e quelle di amministrazione. Così vede la Camera che accettando i 13 milioni, sto in limiti molto ristretti.

Ma che cosa è avvenuto? Il 1878 lasciò un debito per opere già fatte di lire 4,750,000, e questo debito per la massima parte dipende dall'essersi pagate su questo capitolo lire 3,500,000, per opere di consolidamento e complemento delle linee in esercizio.

Allora se dal fondo dei 13 milioni si vogliono sottrarre le spese che nel 1879 si debbono pagare in conto del 1878, la Camera vede che non restano i fondi necessari per potere proseguire nella costruzione delle Calabro-Sicule.

Era quindi necessario di accrescere questo fondo non perchè 13 milioni non bastassero per la continuazione delle linee, ma perchè v'era un debito a pagare proveniente dal 1878.

Restava un'altra cosa da vedere, cioè che oltre le spese per le nuove costruzioni, ve ne ha un'altra normale, in tutti gli anni, per il compimento e consolidamento delle linee che si trovano in esercizio. D'onde si dovevano prendere i fondi a tale scopo? Ecco le ragioni per cui ho stabilito il capitolo *bis* appunto per provvedere a queste spese.

L'onorevole Baccarini ben sa come in passato, per provvedere a queste spese di completamento e di consolidamento, abbiasi dovuto ricorrere a molti ripieghi tra i quali a quello di far fronte a queste spese con i fondi destinati alle nuove costruzioni.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

Comprende bene l'onorevole Baccarini che se da 13 milioni si togliessero i 4,750,000, di cui già ho parlato, e le somme occorrenti per consolidamento e completamento delle linee in esercizio, non troveremo più i fondi necessari per le nuove costruzioni.

Del resto, i lavori non si possono ritardare e per non parlare del danno che arrecherebbe la loro sospensione, mi basti di accennare come tutti i tronchi sono appaltati, gli appaltatori stanno facendo il loro lavoro e noi abbiamo il dovere di pagarli.

Io credo pertanto di aver dimostrato la necessità delle somme richieste.

Debbo un'ultima risposta all'onorevole Baccarini.

L'onorevole Baccarini dice: perchè queste spese di consolidamento, queste spese per le linee in esercizio non si mettono insieme a quelle che sono considerate nel capitolo 30 del bilancio?

Ma, onorevole Baccarini, ella conosce meglio di me il contratto esistente tra il Governo e la società esercente. Sono due cose distinte; una è la spesa di esercizio da doversi coprire coi prodotti delle ferrovie, e perchè questi prodotti sono inferiori alla spesa, c'è lo stanziamento di 1,560,000 lire; l'altra è la spesa occorrente fuori esercizio per consolidamento della strada, e questo è un capitolo che necessariamente dev'essere separato, per la ragione che altrimenti sfugge al controllo della Camera.

Io quindi, dopo dati questi schiarimenti di fatto, voglio sperare che l'onorevole Baccarini non insisterà nelle sue domande e nelle sue idee.

Voci. Ai voti! ai voti! (*Rumori*)

PRESIDENTE. Li prego, facciamo silenzio.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ora dirò qual è l'ordine del giorno che si accetta dal Ministero. Il Ministero accetta l'ordine del giorno proposto dalla Commissione generale del bilancio.

PRESIDENTE. L'onorevole Baccarini ha facoltà di parlare.

BACCARINI. Io non rispondo nulla a quello che ha detto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, eccettuato che su di un punto. Non voglio far perdere tempo alla Camera, e d'altronde non è necessario per lo schiarimento della questione.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici per la seconda volta in questa Camera (avendo fatta la prima ed identica dichiarazione nella Commissione generale del bilancio), pare voglia fare una specie di appunto a me di non avere comunicato alla Commissione per le costruzioni ferroviarie una perizia, un rapporto del Consiglio d'amministrazione dell'Alta Italia dei primi di ottobre, rapporto che però egli disse avere io comunicato al ministro delle finanze.

Ma, onorevole ministro dei lavori pubblici, io mi sono fatto un dovere di mandare degli schiarimenti e delle lettere alla Commissione per le costruzioni ferroviarie tutte le volte che me li ha domandati. Non so se tutti gli atti che sono presso l'amministrazione io avrei dovuto mandarli puramente e semplicemente alla Commissione. Il Ministero dei lavori pubblici sotto di me è sempre stato un libro aperto per tutte le Commissioni parlamentari di qualunque natura esse fossero. Soggiungo poi che in materia finanziaria io non aveva che un obbligo, quello di somministrare tutto ciò che occorreva al ministro delle finanze.

Io non ho messo punto in dubbio, e non so di che voglia farmi osservazione su questo proposito l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che non siano cioè necessari gli 8 milioni di spesa per l'Alta Italia. Ho sempre detto anche io che sono necessari; e non solo, ma che ce ne vogliono 106, e forse 125 per comprendere tutto.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Chiedo di parlare.

BACCARINI. Del resto, dal momento che il ministro delle finanze (o quello dei lavori pubblici, non ho badato) ha dichiarato che presenterà il progetto di legge... (*No! no!*)

Voci. La distinzione.

BACCARINI. È lo stesso; presenterà la distinzione di queste spese al più presto possibile, io non ho nessuna ragione di mantenere in una forma più che in un'altra la mia proposta. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Ella ritira il suo ordine del giorno.

BACCARINI. Sì

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi occorre rettificare una cifra. L'onorevole Baccarini parlò di 100 milioni che non riguardano punto il capitolo 137.

Per completare le linee dell'Alta Italia c'era un preventivo di 32 milioni; dai quali, dedotte le somme stanziare nei bilanci precedenti, rimaneva pel 1879, in cifra tonda, un residuo di 1,300,000 lire.

Questo residuo è risultato inferiore al bisogno, perchè occorre invece la somma già detta di circa 8,700,000 lire. Con questo si compiono le linee dell'Alta Italia. Non c'entra punto nè i 100 milioni nè altro.

Non ho inteso poi di accusare l'onorevole Baccarini se la Commissione per le costruzioni non ha avuto notizia di questo aumento. Ho voluto giustificare me che mi sono trovato nella necessità di dare queste notizie alla Commissione affinchè si fosse rettificato il preventivo pel 1879. Dopo questo a me non rimane che a dichiarare che il Ministero accetta l'ordine del giorno presentato dalla maggioranza della Commissione del bilancio.

Voci. Ai voti! Ai voti!

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

PRESIDENTE. Essendo stati ritirati tutti gli ordini del giorno eccetto quello della Commissione, lo rileggo e lo pongo ai voti:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni degli onorevoli ministri delle finanze e dei lavori pubblici, passa all'ordine del giorno. »

Il che significa che rimarrà la prima proposta ministeriale; quella fatta prima che fossero presentate le variazioni; che cioè i capitoli saranno inscritti *per memoria*.

Rimarrà poi a decidersi sul numero di questi capitoli. Intanto adunque la questione rimane risolta coll'ordine del giorno testè letto. Chi approva l'ordine del giorno di cui ho dato lettura voglia alzarsi.

(È approvato.)

(Rumori — La Camera è impaziente.)

Prego di pazientare un momento.

**ANNUNCIO DI INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO MARTINI
AL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI CIRCA IL CON-
SORZIO DEL PADULE DI FUCECCHIO.**

PRESIDENTE. Do lettura della seguente domanda d'interrogazione:

« Il sottoscritto domanda di interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno alla non avvenuta esecuzione del decreto ministeriale dell'11 novembre 1877 concernente la costituzione del consorzio del padule di Fucecchio.

« Martini. »

Chiedo all'onorevole ministro se e quando intende di rispondere a questa interrogazione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Risponderò domani.

PRESIDENTE. Sarà dunque, non essendovi obiezioni, messa all'ordine del giorno di domani insieme alle altre.

L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

**PROPOSTA DEL MINISTRO DELLE FINANZE SULL'ORDINE
DEL GIORNO.**

MINISTRO PER LE FINANZE. Veggo all'ordine del giorno la discussione del bilancio di prima previsione per il 1879 del Ministero delle finanze, per la spesa.

Io non so se sia possibile postergare la discussione di questo bilancio; ma mi parrebbe molto importante per l'economia del tempo e della discussione

stessa fare una sola discussione generale tanto sul bilancio della spesa, quanto su quello passivo del Tesoro, quanto sul bilancio dell'entrata.

Io sono agli ordini della Camera; ma se mai fosse possibile cambiare un po' l'ordine del giorno in guisa che la discussione finanziaria potesse tutta riunirsi sul tema di tutti questi bilanci, io sarei molto grato alla Camera.

PRESIDENTE. Per acconsentire alla richiesta dell'onorevole ministro delle finanze, e nello stesso tempo per non disdire le deliberazioni precedenti della Camera, io non vedo che un modo, ed è questo: di iscrivere cioè nell'ordine del giorno, prima della discussione del bilancio della spesa del Ministero delle finanze, quella del bilancio del Ministero degli esteri che è già distribuito.

Questo è per ora il modo di ottemperare alla domanda del ministro; perchè, discusso il bilancio degli esteri, verrà la volta del trattato di commercio coll'Austria-Ungheria, e ci sarà così tempo perchè la relazione sul bilancio dell'entrata possa essere preparata. E, se non vi sono obiezioni, così rimane stabilito.

**ANNUNCIO DI VOTAZIONI DA PORSI
ALL'ORDINE DEL GIORNO.**

PRESIDENTE. Avverto gli onorevoli colleghi che domani si deve procedere alla nomina di un vicepresidente in surrogazione dell'onorevole Taiani; di un segretario, in surrogazione dell'onorevole Morpurgo e di un membro della Giunta generale del bilancio in surrogazione dell'onorevole Morana.

Se la Camera lo permette, io richiamerei a far parte della Giunta per l'accertamento dei deputati impiegati, l'onorevole Della Rocca che cessò da tale ufficio quando divenne segretario generale.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Adunque l'onorevole Della Rocca è richiamato a far parte della Giunta per l'accertamento dei deputati impiegati.

NICOTERA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Nicotera ha facoltà di parlare.

**PROPOSTA DEL DEPUTATO NICOTERA
SULL'ORDINE DEL GIORNO.**

NICOTERA. Prego il presidente e la Camera di mettere all'ordine del giorno anche la nomina dei due commissari che mancano per il progetto di legge

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

delle nuove costruzioni. È importantissimo che questi due commissari vengano nominati subito, poichè a quella Commissione manca il relatore, ed è evidente che le si deve lasciare il tempo per prendere quelle deliberazioni che crederà opportune.

PROPOSTE SULL'ORDINE DEL GIORNO.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Nicotera della sua proposta, e all'ordine del giorno di domani sarà posta anche la nomina dei due membri della Commissione per le costruzioni ferroviarie in surrogazione, uno dell'onorevole Lacava e l'altro dell'onorevole Morana.

LOVITO. Io pregherei di deferirne la nomina all'onorevole presidente, il quale già altra volta ha nominato due membri della Commissione ferroviaria perchè mancava l'onorevole Spaventa stato nominato consigliere di Stato, e l'onorevole Zanolini.

PRESIDENTE. Io non ho che una parola da dire alla Camera ed una preghiera da rivolgere all'onorevole Lovito, ed è di desistere dalla sua proposta.

Io ho accettato l'altra volta l'incarico, perchè eranvi due onorevoli nostri colleghi, che dagli uffici erano antecedentemente stati destinati a coprire questi posti nella Commissione; cioè l'onorevole Spaventa e l'onorevole Zanolini, e per me era facile ottemperare all'incarico che la Camera mi dava.

Non accetterei a nessun patto questo nuovo incarico, quando la Camera volesse oggi affidarmelo. Sono interessi troppo importanti quelli che si stanno trattando, perchè il presidente, il quale già nominò due membri, possa con altri due da lui nominati quasi determinare una preponderanza di voti nella Commissione. (*Bene! Bravo!*)

Prego poi anche i miei onorevoli colleghi a considerare che, se io posso da una parte giudicare così all'ingrosso, nelle questioni politiche, l'opinione dei miei colleghi; se io posso giudicare della loro competenza tecnica a discutere di una piuttosto che di un'altra questione, non posso però sopra una questione tutt'affatto speciale e di interessi materiali sapere qual sia l'opinione dell'uno piuttosto che dell'altro, e potrei, non volendolo, offendere gli interessi che io dovrei tutelare. (*Bene! Benissimo! da tutte le parti della Camera*)

In conseguenza ripeto che non potrei accettare l'incarico, e concludo come ho incominciato, ringraziando l'onorevole Nicotera di avere rammentata e di avere proposta la nomina di questi due membri per voto diretto della Camera.

LOVITO. Dopo un diniego così reciso dell'onorevole presidente, non ho che da ritirare la mia proposta.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Lovito.

Onorevoli colleghi, domattina alle 11 sono riuniti tutti gli uffici, sono quindi pregati di intervenire. Alle due seduta pubblica.

La seduta è levata alle 7.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione dello stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1879;

2° Interrogazione del deputato Ranzi al ministro dei lavori pubblici sui lavori e sulle spese per la sistemazione del Tevere;

3° Interrogazione del deputato De Renzis al ministro dei lavori pubblici intorno ai provvedimenti da prendersi pei danneggiati dalle inondazioni del Volturno;

4° Interpellanza del deputato Bonghi al ministro dei lavori pubblici sul modo con cui sono condotti i lavori del Tevere lungo la Farnesina;

5° Interrogazione del deputato Martini al ministro dei lavori pubblici circa la non esecuzione di un decreto relativo alla costituzione di un consorzio pel padule di Fucecchio;

6° Interrogazione del deputato Cavalletto al presidente del Consiglio circa la ripresentazione del progetto di legge sullo stato degli impiegati civili;

7° Interrogazione del deputato Martelli-Bolognini al ministro dell'interno sopra vari abusi commessi dal prefetto di Firenze;

8° Votazioni di ballottaggio, ove occorran, per la nomina di commissari: della Cassa dei depositi e prestiti, della Giunta liquidatrice dell'Asse ecclesiastico in Roma, della inchiesta sulle ferrovie del regno, del regolamento della Camera.

Votazioni per la nomina:

di un vice-presidente della Camera in surrogazione del deputato Taiani;

di un segretario della Camera in surrogazione dell'ex-deputato Morpurgo;

di un commissario del bilancio in surrogazione del deputato Morana;

di due commissari pel progetto di legge sulle nuove costruzioni ferroviarie in surrogazione dei deputati Lacava e Morana.

9° Discussione del bilancio di prima previsione pel 1879 del Ministero degli affari esteri;

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 22 GENNAIO 1879

10. Discussione del bilancio di prima previsione pel 1879 del Ministero delle finanze (Spesa);

11. Discussione del progetto di legge relativo alla costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del regno;

12. Seguito della discussione del progetto di legge per modificazioni della legge di reintegrazione nei loro gradi militari e diritti di coloro che li perdettero per causa politica;

13. Discussione del progetto di legge per modificazioni della legge sulla pensione ai Mille di Marsala;

14. Discussione del progetto di legge per la proroga dei termini fissati per chiedere la pensione dei servizi civili;

15. Discussione del progetto di legge per provvedimenti relativi ai danneggiati dalle inondazioni della Bormida.

