

XLII.

TORNATA DI LUNEDÌ 6 FEBBRAIO 1888

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il deputato Costa Andrea dichiara che nell'ultima votazione nominale avrebbe risposto no, se fosse stato presente. I deputati Indelli e Gentili dichiarano che avrebbero votato pel sì. = Il deputato Romanin-Jacur presenta la relazione sul progetto per maggiori spese per lavori di strade nazionali e provinciali. = Il deputato Taverna presenta la relazione sul disegno di legge per autorizzazione di nuova spesa per costruzione di edifici militari in Roma. = Seguito della discussione sul disegno di legge per l'assestamento del bilancio 1887-88 — È approvato l'articolo 2 e si approvano anche gli articoli 3 e 4 — Sull'articolo 5 parlano i deputati Genala, Seismit-Doda, Giolitti il relatore deputato Romanin-Jacur e il ministro dei lavori pubblici — Si approva l'articolo ultimo del disegno di legge. = Il deputato Boselli presenta la relazione intorno al disegno di legge: Conversione in legge dei regi decreti 30 dicembre 1887 per la proroga dei trattati con la Svizzera, Francia e Spagna. = Il presidente annuncia il risultamento della votazione a scrutinio segreto sul bilancio di assestamento; annunzia poscia una domanda di interpellanza del deputato Lucca.*

La seduta comincia alle 2.40 pomeridiane.

Zucconi, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente.

Presidente. L'onorevole Andrea Costa ha facoltà di parlare sul processo verbale.

Costa Andrea. Obbligato, per impegni, cui non mi poteva sottrarre, ad allontanarmi sabato scorso da Roma, e non prevedendo probabile, nelle attuali condizioni parlamentari, una votazione politica, a parer mio superflua, dichiaro che all'ordine del giorno accettato dal Governo avrei risposto: *no*.

Avrei stimato inutile il far questa dichiarazione, se il mio voto fosse stato conforme a quello dei miei colleghi dell'estrema Sinistra. Non essendo,

così, poichè son convinto che i provvedimenti finanziari, che il Governo proporrà, saranno ben lungi dal corrispondere a quei principii di finanza democratica e socialistica, che professo, ho stimato doveroso e necessario il far questa dichiarazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Indelli.

Indelli. Dichiaro che se mi fossi trovato presente nell'ultima seduta della Camera, avrei votato per il sì sull'ordine del giorno accettato dal Governo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gentili.

Gentili. Nella seduta di sabato scorso io ero

assente con regolare congedo; ora dichiaro, che se mi fossi trovato presente, avrei votato favorevolmente al Governo.

Presidente. Sarà fatta menzione di queste dichiarazioni nel processo verbale.

(*Il processo verbale è approvato.*)

Zucconi, segretario, legge il seguente sunto di

Petizioni.

4080. L. Fertolini, sindaco di Montebelluna, in provincia di Treviso, trasmette il voto di quella Giunta comunale, nel quale consentono 304 comuni appartenenti a 44 provincie del Regno, che si provveda ad evitare il grave danno che i comuni risentono per l'articolo 9° della legge 10 luglio 1887 n. 4665, la quale sostituisce alla loro vigilanza, nelle piccole distillerie, quella governativa, e toglie ad essa la partecipazione nel prodotto della tassa.

4081. Eligio Strana, Gaetano Duranti, Adriano Sabatucci e Tito Barbi, già impiegati della soppressa Giunta del censimento romano, chiedono che sia dichiarato per legge che il loro diritto alla pensione risale al 1878, anno in cui vennero messi in disponibilità; e non al 1884 quando fu pubblicata la legge che accorda loro la pensione.

4082. Angelo Russo, sindaco di Viticuso e Acquafondata, in provincia di Caserta, trasmette il voto di quel Consiglio comunale che con le modificazioni alla legge comunale e provinciale si favorisca la separazione delle frazioni dei Comuni capaci di mantenere la propria autonomia, ancorchè inferiori al numero di abitanti oggi prescritto.

4083. L'avvocato Marcello Nardi-Dei, segretario dell'amministrazione provinciale di Siena, chiede che nelle modificazioni alla legge comunale e provinciale si introducano disposizioni che riconoscano nei segretari delle provincie la qualità di *pubblico ufficiale*.

4084. Il municipio di Scanno chiede che, con la nuova legge comunale e provinciale il numero dei consiglieri provinciali sia determinato per ogni mandamento, e non secondo la popolazione.

Presidente. L'onorevole Angeloni ha facoltà di parlare.

Angeloni. Con la petizione 4084 la Giunta comunale di Scanno domanda che nell'assegnazione del numero dei consiglieri comunali sia tenuto

conto dei singoli mandamenti e non della proporzione della popolazione.

Siccome questa è una questione che riflette la legge provinciale e comunale, che è oggetto di esame di una Commissione parlamentare, così io propongo che la petizione sia rimessa a quella Commissione e che sia dichiarata urgente.

(*Questa proposta è approvata.*)

Presidente. L'onorevole Di Broglio ha facoltà di parlare.

Di Broglio. Prego la Camera di dichiarare di urgenza la petizione numero 4080, e di consentire che essa sia rimessa alla Commissione parlamentare che deve esaminare analogo disegno di legge.

(*La Camera approva.*)

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo per motivi di famiglia gli onorevoli: D'Adda, di giorni 5; Penserini, di 15; Campi, di 8; Conti, di 6; Bastogi, di 8; Vendramini, di 8; Lucchini Giovanni, di 10. Per motivi di salute gli onorevoli: Basetti, di giorni 24; Castelli, di 15. Per ufficio pubblico gli onorevoli: Sanguinetti, di giorni 15; Morra, di 8; Dini, di 12.

(*Sono conceduti.*)

Presentazione di relazioni.

Presidente. Invito l'onorevole Taverna a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Taverna. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Autorizzazione di nuove spese per edifici militari in Roma.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Invito l'onorevole Romanin Jacur a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Romanin Jacur. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Maggiori spese per lavori di strade nazionali e provinciali.

Presidente. Do atto all'onorevole Romanin-Jacur della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Seguito della discussione sul disegno di legge per l'assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1887-88.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione del disegno di legge per l'assestamento del bilancio di previsione nell'esercizio finanziario 1887-88.

Rammento alla Camera che nella seduta di sabato fu approvato l'ordine del giorno dell'onorevole Baccarini, col quale la Camera deliberò di passare alla votazione dell'articolo 2, del quale già fu data lettura.

Con l'approvazione dell'articolo 2 rimane approvata la tabella *B*.

Se ne dia lettura.

Zucconi, segretario, legge:

per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1888.

Tabella B.

E	STRAORDINARIA		INSIEME				
	Costruzione di ferrovie	Totale	Entrate e spese effettive	Movimento di capitali	Costruzione di ferrovie	Partite di giro	Totale
3	297,678,000. >	359,464,799. 73	1,498,104,377. 07	48,950,501. 23	297,678,000. >	92,095,173. 52	1,936,828,051. 82
5	30,378,000. >	69,115,783. 60	677,947,005. 90	30,366,427. 55	30,378,000. >	80,603,879. 54	819,295,312. 99
	>	640,875. >	183,948,851. 76	>	>	1,562,243. 73	185,511,095. 49
	>	53,635. >	33,371,524. 44	>	>	140,542. 18	33,512,066. 62
	>	117,326. 18	7,905,156. 54	>	>	110,000. >	8,015,156. 54
	>	2,168,515. 09	39,993,740. 03	>	>	991,655. 66	40,985,395. 69
	>	4,735,287. 99	66,091,059. 19	>	>	1,274,173. 52	67,365,232. 71
>	267,300,000. >	322,821,935. 60	133,848,571. 44	2,500,000. >	267,300,000. >	482,798. 34	404,131,369. 78
>	>	72,620,000. >	312,366,830. >	>	>	4,516,338. 90	316,882,668. 90
>	>	26,616,000. >	113,432,092. 64	2,500,000. >	>	2,270,441. 42	118,202,534. 06
>	>	2,638,844. 16	16,319,555. 62	>	>	143,100. 23	16,462,655. 85
5	297,678,000. >	501,528,202. 62	1,585,223,887. 56	85,366,427. 55	297,678,000. >	92,095,173. 52	2,010,363,488. 63
8	>	>	>	13,584,073. 68	>	>	>
	>	142,063,402. 89	87,119,510. 49	>	>	>	73,535,436. 81
4	297,678,000. >	433,000,236. 54	1,498,104,377. 07	122,485,938. 04	297,678,000. >	92,095,173. 52	2,010,363,488. 63
5	297,678,000. >	501,528,202. 62	1,585,223,887. 56	35,366,427. 55	297,678,000. >	92,095,173. 52	2,010,363,488. 63
9	>	>	>	87,119,510. 49	>	>	>
	>	68,527,966. 08	87,119,510. 49	>	>	>	>

Presidente. Metto a partito l'articolo 2.

(È approvato).

“ Art. 3. All'elenco *A* delle *Spese obbligatorie e d'ordine*, annesso alla legge di approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero

del tesoro per l'esercizio finanziario 1887-88, sono portate le variazioni indicate nella tabella *C* annessa alla presente legge. ”

Si dia lettura della tabella *C*, che fa parte integrante di questo articolo.

Zucconi, segretario, legge.

Tabella C.

Variazioni all'elenco *A* delle spese obbligatorie e d'ordine, annesso alla legge di approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1887 al 30 giugno 1888.

CAPITOLI DA AGGIUNGERSI

Ministero del tesoro.

CAPITOLO n. 24 bis. Corrispettivi dovuti alle Società delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula per l'esercizio delle linee complementari costituenti le reti secondarie (articolo 73 dei capitoli per le reti Mediterranea e Adriatica, e 69 per quello della rete Sicula).

CAPITOLO n. 24 ter. Spese per il servizio di navigazione a vapore sul lago di Garda (articolo 29 del contratto per la rete Adriatica approvato con la legge 27 aprile 1885, n. 3048).

CAPITOLO n. 24 quater. Oneri derivanti allo Stato dall'esercizio delle linee Vicenza-Schio, Vicenza-Cittadella-Treviso e Padova-Rossano (articolo 29 del contratto per la rete Adriatica).

CAPITOLO n. 24 quinq. Pagamento alle casse delle pensioni e soccorsi del personale della rete Mediterranea (articolo 35 del capitolo della rete Mediterranea).

Ministero dei lavori pubblici.

CAPITOLO n. 43 ter. Crediti della Società *Eastern telegraph* per telegrammi internazionali riguardanti gli uffici del Mar Rosso.

Presidente. Se nessuno chiede di parlare, pongo a partito l'articolo 3.

Chi l'approva si alzi.

(È approvato).

“ Art. 4. Sono convalidati i decreti reali, coi quali, durante l'esercizio, vennero autorizzate le prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste. Sono quindi approvati i prelevamenti

medesimi e quelli fatti sul fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine indicati nelle annesse tabelle *D* ed *E*, per gli effetti di che agli articoli 29 e 38 del testo unico della legge sulla contabilità generale, approvato col regio decreto 17 febbraio 1884, n. 2016 (serie 3ª). ”

Si dia lettura delle tabelle *D* ed *E*, che fanno parte integrante di questo articolo:

Fortunato, segretario, legge.

Tabella D.

Prelevazioni di somme eseguite dal fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine stanziato al capitolo 95 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1887-88.

Decreto reale di autorizzazione		Capitoli del bilancio 1887-88 ai quali vennero iscritte le somme prelevate		Somma prelevata
Data	Num.	Num.	Denominazione	
Ministero del tesoro.				
7 gennaio 1888	$\frac{15}{6}$	61	Restituzione di somme indebitamente versate nelle tesorerie dello Stato	30,000. >
Ministero di agricoltura, industria e commercio.				
11 agosto 1887	$\frac{2172}{627}$	64	Spese varie per impedire la importazione e la diffusione della phylloxera vastatrix	200,000. >
9 ottobre 1887	$\frac{2608}{730}$			300,000. >
				500,000. >
RIASSUNTO.				
Ministero del tesoro				30,000. >
Id. di agricoltura, industria e commercio				500,000. >
				530,000. >

Tabella E.

Prelevazioni di somme eseguite dal fondo di riserva per le spese impreviste, stanziato al capitolo 96 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1887-88.

Decreto reale di autorizzazione		Capitoli del bilancio 1887-88 ai quali vennero iscritte le somme prelevate		Somma prelevata
Data	Num.	Num.	Denominazione	
Ministero del tesoro.				
29 dicembre 1887	5136	67	Casuali	40,000. >
Ministero degli affari esteri.				
7 agosto 1887	4862	13	Indennità d'alloggio ad agenti diplomatici, fitto e manutenzione di palazzi all'estero.	20,000. >
Ministero dell'interno.				
13 novembre 1887	5026	62	Famiglie dei morti per la causa nazionale e danneggiati politici	20,000. >
2 novembre 1887	5021	66 <i>ter</i>	Adattamento e riparazioni di locali, acquisto e trasporto mobili ed altre diverse per l'impianto dell'ufficio della presidenza del Consiglio dei Ministri, e per la sistemazione degli uffici in seguito al nuovo ordinamento del Ministero dell'interno	50,000. >
25 settembre 1887	4983	70bis	Archivio di Stato in Napoli. — Riparazioni straordinarie al tetto dell'edificio	15,000. >
13 novembre 1887	5027	71 <i>quater</i>	Retribuzione al personale straordinario per l'ufficio tecnico e spese diverse per l'esecuzione della legge 31 maggio 1887, n. 4511 (serie 3ª) di soccorso ai danneggiati dal terremoto nei comuni delle provincie di Genova, Porto Maurizio e Cuneo.	32,000. >
7 agosto 1887	4865	92bis	Roma. — Lavori di costruzione del carcere giudiziario cellulare di Regina Coeli	60,000. >
12 gennaio 1888	5172	92 <i>quater</i>	Attivazione di una colonia penale nell'isola dell'Asinara.	100,000. >
Ministero dei lavori pubblici.				
2 novembre 1887	5029	6	Casuali per tutti i servizi dell'amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti.	39,441. 50
Id.	5022	122 <i>quinq.</i>	Pagamento alla società concessionaria della ferrovia da Torreberretti al Gravellone presso Pavia	185,135. 60
Ministero della marina.				
13 novembre 1887	5025	10	Indennità di trasferte e vacanze - Manutenzione dei galleggianti - Spese sanitarie - Spese per mobili, attrezzi, medaglie, casermaggio, periti, interpreti, operazioni di leva - Sussidi, (Marina mercantile).	30,000. >
5 gennaio 1888	5158	13	Navi in armamento, in riserva, in disponibilità ed in allestimento.	400,000. >
RIASSUNTO.				
Ministero del tesoro.				40,000. >
Id. degli affari esteri.				20,000. >
Id. dell'interno.				277,000. >
Id. dei lavori pubblici.				224,577. 10
Id. della marina				430,000. >
				991,577. 10

Presidente. Pongo a partito l'articolo 4.

(È approvato).

Gli articoli 5 e 6 sono soppressi.

“ Art. 7 (che diventa 5). È data facoltà al Governo di autorizzare la emissione di tante obbligazioni ferroviarie 3 per cento, quante occorrono per avere il capitale di 30 milioni di lire, corrispondente alla quota dell'esercizio 1887-88, stabilita con la legge 24 luglio 1887, n. 4785, per la costruzione di ferrovie complementari ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Genala.

Genala. Con gli articoli 6 e 7, il Governo ha chiesto alla Camera di prorogare al 1889-90 il reintegroamento dei fondi, che erano stati, conformemente alla legge del 1882, adoperati per pagare le maggiori spese delle 19 linee, indicate nella legge del 24 luglio 1887.

Quello che c'è di grave, non è la domanda in sè stessa; ma le spiegazioni che sono state date, e, soprattutto i dubbi che sono nati nell'animo di parecchi membri della Commissione del bilancio, e, devo temere, anche della Camera.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici accompagnava tale domanda con questa motivazione:

“ Senonchè, procedendosi nella via delle regolazioni, gli impegni, precedentemente contratti, risultando maggiori di quelli avvertiti in occasione di detta legge, non permettono altrimenti di eseguire nell'esercizio 1887-88 le reintegrazioni che avrebbero dovuto procedere con i 30 milioni all'uopo assegnati e che si stanziavano in questo esercizio, ond'è che il Governo intenderebbe con questo fondo di far fronte ad ulteriori impegni, rimandando le relative reintegrazioni all'anno finanziario 1889-90. ”

La Commissione del bilancio, davanti ad una simile domanda, ha detto: ma come? nel luglio dell'anno passato ci avete chiesto 121 milioni, per pagare le maggiori spese di 19 strade, che dicevate compiute, e ora ci venite a dire che ci sono altri 30 milioni per le strade medesime?

E la Commissione del bilancio aveva mille ragioni di fare questa domanda e di venire alle conseguenze, alle quali è venuta, e che nella relazione dell'onorevole Romanin-Jacur, nel discorso dell'onorevole Luzzatti e in quello dell'onorevole Di Rudinì, sono state ripetute, con parole molto gravi: vale a dire, che il bilancio dei lavori pubblici è tale, e l'amministrazione dei lavori pubblici è così confusa, che non si scoprono, nemmeno, a

dne o tre mesi di distanza, 30 milioni di maggiori spese; che, questo è un fondo di riserva di debiti, come diceva l'onorevole Luzzatti, una miniera di debiti, come diceva l'onorevole Romanin-Jacur. Il quale aggiungeva che, non solo si è soggetti ogni tanto, a scoperte dolorose d'onere maggiori, ma che eziandio s'ignorano e gli impegni presi e le scadenze dei pagamenti.

Dichiaro che nelle affermazioni della Commissione e dei suoi relatori c'è una parte di vero, ed una parte che a me non sembra tale.

È vero, pur troppo, che l'amministrazione dei lavori pubblici ha abituato la Camera (è parola dell'onorevole Romanin-Jacur) a gravose scoperte di maggiori spese, come conseguenza di opere pubbliche votate.

Ed è tanto vero, o signori, che io feci alla Commissione del bilancio ed alla Camera le più franche e ardite dichiarazioni intorno all'aumento di spesa che hanno portato, portano e porteranno parecchie delle leggi votate dalla Camera, e che sono in corso di esecuzione. L'onorevole Romanin-Jacur, della cui lealtà non posso dubitare, vi confermerà, occorrendo, come, anche nell'anno 1886, quando egli era relatore del bilancio di previsione dei lavori pubblici per l'esercizio 1886-87, io dichiarassi a voce e per iscritto che, per eseguire le leggi del 1879 e del 1882 sulle strade ferrate complementari, non bastava la somma preventivata di 1267 milioni, ma che occorreva la somma di 2226 milioni, e quindi quasi un miliardo di più.

Questa maggiore spesa ingentissima non è dunque una scoperta dell'oggi. Io feci quella dichiarazione sul finire del 1886; la feci per dovere d'ufficio, per rendere noto alla Camera e al paese il vero stato delle nostre costruzioni ferroviarie, le difficoltà in cui ci trovavamo e per venire in efficace aiuto allo stesso onorevole ministro delle finanze, al quale il ministro dei lavori pubblici doveva manifestare gli effetti delle leggi ferroviarie del 1879 e del 1882, leggi che non portano la mia firma e che non ebbero il mio voto.

Non basta. Io accennai allora come, anche per le spese stradali, sarebbero occorse somme maggiori per effetto delle leggi del 1868 e 1869, del 1875 e del 1881, parimenti non proposte da me.

Se non che per queste ci troviamo in condizioni migliori che non per le strade ferrate; giacchè, mentre le strade ferrate tutti le vogliono, le strade ordinarie, o comunali o provinciali, parecchi comuni, parecchie provincie, o non le

vogliono, o, per lo meno, desiderano che ne sia indugiata a tempo lontano la costruzione.

Io dunque istruii tutta questa matassa delle strade ordinarie con l'intendimento di eliminare le strade non desiderate e non necessarie, di alleggerire il carico dei bilanci e contenere gli stanziamenti nei limiti delle leggi; e di formare, di accordo con le provincie ed i comuni, un programma ben determinato di costruzioni; di indurre questi a costruire da sè le loro strade e infine di stabilire per legge, con capitoli distinti, la misura e la scadenza del contributo dello Stato, per ogni singola opera.

Posso aggiungere come io abbia altresì ammonito che, per le opere idrauliche, ci sarebbero volute maggiori somme, e che una delle paurose incognite di maggiori spese si trovava nella legge delle bonifiche del 1882. Ed io non iniziai nessuna di queste bonifiche, anzi proposi ed ottenni allora una legge per trasformare quelle del 1882, in modo, che invece di essere lo Stato esecutore delle bonifiche, ed anticipatore delle somme a favore degli interessati, spettasse a questi di eseguirle e lo Stato non pagasse se non un contributo sotto forma di interesse d'interesse, nella proporzione stabilita dalla legge.

Vede dunque la Camera che, per questa parte, se scoperte furono fatte, non furono fatte ora soltanto. Io non ho che a prendere la relazione dell'onorevole Romanin-Jacur sul bilancio di previsione 1886-87, per indicarvi come a pagina 74 della stessa, sia riferita la mia risposta che valutava, tutto compreso, le maggiori spese per le ferrovie complementari in 959 milioni in più di quello che era stato previsto e quindi a 2,226 milioni, invece di 1,267.

Questa nuova previsione era fondata per 772 milioni sul conto delle strade eseguite o in corso di esecuzione; per 724 milioni sui progetti definitivi riveduti; infine per 730 milioni sui progetti di massima.

Mi si dice: sta bene quanto alle *maggiori spese*; ma quanto agli *impegni*? Ebbene quanto agli impegni non ho che da ripetere una dichiarazione da me fatta altra volta e che l'onorevole Romanin-Jacur ha avuto cura di richiamare in questa stessa relazione colle seguenti parole: "E qui ci sia lecito di ricordare a guisa di parentesi, che questa maggior somma, che eleverebbe il dispendio occorrente per le costruzioni ferroviarie in corso attuale di esecuzione, non dovrebbe destare meraviglia, inquantochè fino dal decorso anno, quando la Commissione del bilancio riferendo sullo stato di previsione del 1886-87, espose

le indagini fatte sullo stato della gestione ferroviaria e le risposte avute dal ministro del tempo, essa non ommise di avvertire che, se le costruzioni non si fossero arrestate, bisognava, e di parecchio, elevare lo stanziamento relativo del bilancio. „

Queste parole dell'onorevole Romanin-Jacur sono esatissime, soltanto la citazione è un po' incompleta, per tutti coloro che non conoscono o non ricordano la precisa risposta che ufficialmente diedi.

Per essere più breve la dirò in sunto.

Risposi che gli impegni per le strade e i tronchi costruiti o in corso di costruzione, valutando tutte le spese di personale, le opere addizionali, le indennità, gl'interessi delle anticipazioni, gli impegni per la quarta categoria, il materiale mobile, i riscatti, i rimborsi alle provincie, ammontavano a 880 milioni circa. Che se si fosse poi aggiunto il valore dei tronchi e delle linee pronti per gli appalti o per le concessioni alle Società, si sarebbe ottenuta la ingente somma di più che un miliardo.

Ma questi impegni di 880 milioni erano stati già estinti, mediante pagamento, per la somma di 435 milioni, e altri 50 milioni si sarebbero pagati nel corso dell'anno.

Rimanevano dunque 400 milioni di impegni. Essi consistevano in lavori fatti e in lavori da fare: i lavori fatti importavano circa 100 milioni; e i lavori da fare circa 300 milioni.

“Ma, soggiunsi poi nella discussione, questi 300 milioni dovranno pagarsi tutti in un solo anno? No davvero.

“Essi rappresentano lavori e pagamenti da farsi in più anni. Per esempio, per compiere i lavori impegnati per la Parma-Spezia e la Faenza-Firenze non bastano cinque anni. I 34 milioni di armamento andranno pagati, gradatamente e nel periodo di 5 o 6 anni. I 34 milioni di materiale mobile si pagheranno nel triennio, i 53 milioni di contributo per le strade di quarta categoria gravano, principalmente, il periodo fra il 1892 e il 1900. Ai riscatti che si pagano in più rate, sono da aggiungere le somme che gli appaltatori hanno anticipato o dovranno anticipare a termini di contratto e di cui non hanno diritto a rimborso che negli anni avvenire.

“Sarebbe quindi un grave errore di ritenere che il conto delle costruzioni sia oberato da impegni e che non si possano per molto tempo intraprendere nuovi lavori sulle linee.

“Infatti (pure essendo larghi nelle previsioni).

questi impegni giungeranno a maturanza e pagamento per una somma fra i 90 e 100 milioni nel primo anno 1887-88, per una somma notevolmente inferiore nel secondo anno e più notevolmente inferiore nel terzo anno e nei successivi. »

Mi sembra pertanto dimostrato, che io feci noti alla Camera l'importare e la natura degli impegni derivanti dalle costruzioni ferroviarie di guisa che, anche in questo non c'è nessuna nuova scoperta.

Parimente annunziai alla onorevole Commissione del bilancio i debiti. Dissi, come può vedersi dalla citata relazione dell'onorevole Romanin-Jacur, che al 30 giugno 1886 avevamo un debito di 100 milioni in cifra tonda, che nell'anno seguente si sarebbero fatti lavori per circa 150 milioni e che siccome gli stanziamenti erano di 102 milioni, sarebbesi avuto un maggior debito di fronte allo stanziamento di circa 50 milioni. Dunque complessivamente 150 milioni di debiti al termine dei due esercizi, cioè al 30 giugno 1887. Anche nel discorso che pronunziai, discutendosi il bilancio di previsione 1886-87 confermai costesse cose, e aggiunsi che avrei presentato una legge per il pagamento delle maggiori spese di cui era più che altro un liquidatore, e avrei chiesto maggiore stanziamento annuale mentre studiavo il progetto per dare più regolare assetto alle costruzioni ferroviarie.

Voi vedete dunque che anche questa dei debiti non si può dire che sia una scoperta dell'oggi.

La crisi, provocata dai fatti d'Africa, sopravvenne tosto, e mi impedì di eseguire quello che avevo annunziato. Però prima di lasciare il Governo aveva concretato due progetti: uno di 126 milioni per pagare le maggiori spese occorse per le 19 linee già costruite o vicine al loro compimento. Esse erano state tutte appaltate prima che io entrassi al Ministero, anzi talune, che importano esse sole la maggiore spesa di 89 milioni, erano già aperte all'esercizio o erano prossime ad esserlo.

Io intendevo chiedere che questa somma fosse accordata in due anni per fare subito i pagamenti e i reintegri. L'onorevole ministro Saracco presentò il progetto di legge, ma ridusse la somma a 121 milioni e chiese in cinque esercizi il pagamento di essa.

La Camera concesse i fondi in tre anni invece di cinque, e fece bene.

Oltre a ciò io aveva concretato col ministro delle finanze un provvedimento per portare lo stanziamento a 125 milioni onde far fronte alle maggiori spese delle altre strade o tronchi in costruzioni. L'onorevole Saracco nel suo progetto di legge aveva pure chiesto di portare a 120 milioni

questo stanziamento, ma i 20 milioni in più non li destinava già a soddisfare gli impegni delle altre linee (per le quali invece prometteva un nuovo progetto di legge); bensì li assegnava alla Roma-Napoli e alla Genova-Ovada-Asti. Rimaste sospese queste due strade, anche i 20 milioni, dei quali parlavano, se non erro, gli articoli 3 e 4, non vennero più proposti; per cui lo stanziamento fu ristabilito in 102 milioni come era prima.

Ora noi sentiamo dall'onorevole ministro, che gli impegni che vengono a scadenza nel corrente esercizio, importano una somma di 132 milioni almeno. Questo sta bene, ma non è una scoperta; è una cosa conforme alle dichiarazioni fatte nelle discussioni del bilancio 1886-87 e della legge 21 luglio 1887.

Per pagare questi 132 milioni ci sono 102 milioni di competenza dell'anno; più 30 milioni concessi con la legge del 1887 in tutto 132 milioni; più un residuo dei 52 milioni, concessi per l'esercizio 1886-87 dalla legge del luglio scorso; questo residuo immagino che sarà di 10 o 15 milioni.

Parrebbe dunque che non occorresse altro. Ora l'onorevole ministro chiede non 30 milioni di più; ma l'autorizzazione di indugiare i reintegri dei 30 milioni all'anno 1889-90.

Ho letto molto attentamente tutte le risposte e l'allegato stampato dall'onorevole Commissione, ma per verità non sono riuscito a formarmi la convinzione, che occorra di modificare la legge del 24 luglio 1887, proposta dall'onorevole Saracco, per continuare ad eseguire i pagamenti che scadono in quest'anno, giacchè i trenta milioni furono dati apposta per versar maggiori fondi nel capitolo 134, e per restituire agli articoli da cui erano stati presi a prestito le somme che ora reclamano per saldare i debiti che vengono a scadenza.

Per spiegarmi la domanda dell'onorevole ministro, mi sono proposta questa spiegazione, che forse l'onorevole ministro intenda di eseguire il reintegro in un modo diverso da quello che a me sembra conforme alle disposizioni, che chiamerò *transitorie*, della legge del 24 luglio 1887.

L'articolo 2 di quella legge dispone:

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

Anno 1886-87.	L. 52,163,785
„ 1887-88.	„ 30,000,000
„ 1888-89,	„ 30,000,000
„ 1889-90.	„ 8,836,215

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

Ora la legge del 1882 ha costituito un capitolo solo per i fondi delle strade ferrate complementari ed è l'articolo 9, articolo infelice non fatto da me e contro cui io votai alla Camera.

Il capitolo unico comprende dunque tutta la somma che viene stanziata per le costruzioni delle strade ferrate complementari; ma esso è diviso in sette o otto articoli.

Ora, dunque, come deve esser fatto il reintegro dei 30 milioni?

Se questo si fa versando i 30 milioni nei vari articoli del capitolo 134, è certo che l'onorevole ministro otterrà i fondi sufficienti per pagare secondo l'articolo 2 della sua legge gli impegni scadenti nel corrente esercizio giacchè quella parte del fondo che non si spende nell'anno può essere prelevato per i pagamenti da farsi nelle altre linee complementari.

Se per lo contrario egli intende di distruggere il capitolo 134 e di istituire, ora d'un tratto, in occasione del reintegro, tanti capitoli distinti quante sono le linee; allora non si può più fare. Temo però che, così operando, si vada incontro a un grosso inconveniente. Ed è questo: che si assegnerebbero oggi dei fondi notevoli a favore di linee non per anco incominciate e che non potranno per certo essere cominciate in quest'anno. Per esempio, la Lecco-Colico, le due Ofantine, la Sulmona-Isernia dovrebbero avere un reintegro che, se si facesse secondo la tabella annessa alla legge del 1882, sarebbe di 16 milioni. Eppure in questo esercizio è impossibile di spendere qualsiasi somma; e, nemmeno volendo, potrebbe il ministro eseguire qualche lavoro, giacchè è innanzi alla Camera il progetto di legge per affidare la costruzione di queste strade alla Società delle ferrovie meridionali, pagando, a costruzione finita, una sovvenzione chilometrica.

Lo stesso potrei dire di quasi tutte le 15 strade la cui costruzione non è peranco iniziata.

Da questa, forse, intempestiva creazione dei capitoli distinti per le singole linee seguirebbe che mentre gli uni avrebbero deficienza di fondi per pagare le opere fatte; gli altri, apparte-

nenti a strade che non sono in costruzione, avrebbero un ingente fondo giacente.

Ecco, mi sembra, la vera ragione della deficienza di fondi, temuta dal ministro. Non è la scoperta di nuove passività, ma piuttosto il volere istituire subito i capitoli distinti e non valersi delle disposizioni transitorie della legge 24 luglio 1887. Almeno così, mi pare. Infatti lo scopo dell'articolo 2, che ho citato, è chiaro.

Si aggiunga l'articolo 3 il quale dispone che “ con legge speciale da presentarsi al Parlamento entro novembre del corrente anno si provvederà ai maggiori fondi occorrenti, ed alla divisione in capitoli dello stanziamento annuo per le singole ferrovie complementari. ”

Io lodo il concetto di fare tanti capitoli quante sono le strade, e lo dichiarai anche alla Camera l'anno passato, ma soggiunsi che ci voleva un certo tempo per passare da un sistema all'altro.

Ora siamo in un periodo transitorio.

Ad ogni modo sia che l'onorevole ministro chieda di differire i reintegri, sia che intenda di istituire subito tanti capitoli quante sono le linee, non incontrerà opposizione da parte mia.

Io mi sono indotto a fare queste considerazioni alla Camera per un diverso scopo, cioè per farle notare, che non sarebbe esatto il ritenere, siansi scoperti 30 milioni di debiti non avvertiti prima.

Questo e non altro mi premeva di mettere in luce; principalmente nell'interesse dell'Amministrazione e del credito dello Stato.

Attendo una parola dalla cortesia dell'onorevole ministro e dall'onorevole relatore.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Mi duole di essere entrato, appena or ora in quest'Aula, e sicchè non ho potuto avere il piacere di udire la parola sempre faconda ed autorevole dell'onorevole Genala.

Ma, se io non cado in errore, mi pare che egli abbia diretto qualche appunto al sistema tenuto dal ministro dei lavori pubblici, il quale si è proposto di specializzare le spese relative alle ferrovie.

L'onorevole Genala crede, che seguitando il sistema che si era tenuto in passato, si sarebbe potuto far fronte alle spese dell'anno, senza bisogno di veruna autorizzazione del Parlamento.

L'onorevole Genala consenta che io non partecipi alla sua opinione. Ho creduto piuttosto di far ciò che è conforme ai buoni principii della contabilità, ciò che è conforme alle buone regole parlamentari; anzi se così si fosse fatto in passato, non

ci troveremmo forse nelle dolorose condizioni in cui versiamo presentemente.

Io non mi pento di aver operato così, e se la Camera mi vorrà condannare, subirà la sua condanna, ma rimarrò egualmente fermo nel mio convincimento, che, secondo i buoni principii costituzionali, sia assolutamente necessario adottare il sistema della specializzazione delle spese ferroviarie in capitoli distinti quante sono le linee in costruzione.

Ma dico di più, onorevole Genala.

Io non so come Ella abbia potuto credere, che io potessi astenermi dal domandare al Parlamento speciale facoltà di spendere i 30 milioni destinati al reintegro, destinandoli al pagamento delle passività arretrate.

Io potevo disporre semplicemente di una somma di 102 milioni, secondo la legge dell'85; ma per contro io mi trovavo davanti ad impegni contrattuali, assunti dalle precedenti amministrazioni, per i quali sarà gran ventura se con 132 milioni si potranno pagare le passività arretrate. Ora, se io non aveva che 102 milioni disponibili, come avrei potuto pagare i 132 che occorrono, per saldare i debiti del passato?

In questa condizione di cose il partito più semplice era quello di domandare al Parlamento un secondo fondo di 30 milioni sotto forma di maggiori spese richieste per il pagamento delle passività arretrate. A me invece è sembrato, si potesse tenere una via diversa ed ho chiesto facoltà di convertire i 30 milioni accordati con la legge del 24 luglio 1887, nella estinzione dei debiti, che bussano alle porte; tanto, che se il Parlamento non provvede, concedendo questi 30 milioni, sarà impossibile che lo Stato possa far fronte ai propri impegni.

Stando le cose in questi termini, ho creduto dunque di far atto di ossequio verso il Parlamento annunciando che avrei chiesto i 30 milioni di maggiori spese, se il Parlamento persisteva nel concetto della legge del 24 luglio 1887 che prescrive il reintegro dei fondi alle linee, che ne vennero private; ma se per contrario il Parlamento concede che il reintegro sia rimandato all'anno prossimo, in questo caso io mi sarei valso di questi 30 milioni per pagare gli arretrati.

Se io abbia fatto bene o male la Camera lo dirà, ma, certo, a me sembra di aver fatto cosa conforme ai buoni principii ed atto di ossequio al Parlamento chiamandolo a decidere, se l'una o l'altra cosa si abbia da fare.

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Romanin-Jacur, relatore. L'onorevole Genala ha invocato la mia lealtà, alla quale non è mai stato fatto nè, spero, sarà mai fatto richiamo indarno. Ma, me lo consenta, io non comprendo veramente come l'onorevole Genala sia ricorso oggi a questo appello supponendo che la mia relazione fosse in contraddizione con affermazioni, contenute in precedenti documenti, e con dichiarazioni da lui fatte. Nello stesso documento da lui citato, io, dopo aver preso in esame le risposte date dall'attuale onorevole ministro ai quesiti formulati dalla Commissione del bilancio, e dopo essere giunto alle conclusioni che quelle sue risposte ci hanno consigliato, ho ricordato che la necessità di un *maggior dispendio di 30 milioni* non poteva riuscire nuova riferendomi appunto alle notizie da lui fornite nel tempo che era ministro.

Tante è vero questo; che l'onorevole Genala ha avuto la compiacenza di citare questo mio periodo. Non mi sono avventurato di discendere a più minuta disamina delle cifre, e di stabilire dei raffronti fra quello che ci era stato detto allora e quello che ci dicono ora perchè, mi consenta di essere franco, onorevole Genala, i dati che provengono, da alcuni anni a questa parte, dal Ministero dei lavori pubblici, sono così vari che è, non voglio dire impossibile, ma certo difficilissimo il potersi formare concetti chiari ed esporre cifre precise.

Io ho sempre parlato in questa ed in tutte le altre relazioni, per vero dire, senz'altra mira che quella di far conoscere al paese lo stato vero delle cose ed avviare il Parlamento a regolare questa materia delle ferrovie la quale grava enormemente il bilancio dello Stato e diventa ogni anno più poderosamente onerosa per le nostre finanze.

Ho quindi esposto nella relazione i motivi per i quali la Giunta, pur riconoscendo che al pagamento anche di questi 30 milioni era necessario provvedere, non reputava che in sede di bilancio di assestamento fosse conveniente di farlo, appunto per lasciare che il Parlamento (il quale, pochi mesi addietro ha fatto una legge, assegnando tassativamente quei 30 milioni per determinati scopi) riconosca liberamente la necessità di questa spesa e deliberi nel modo che ritenga il più opportuno. A questo fine soltanto è diretto il temperamento proposto ad unanimità dalla Giunta, nel quale ha consentito il ministro, di rimandare cioè ad una prossima disamina o di un disegno di legge speciale, o del disegno di legge, già presentato, che deve regolare tutta la materia ferroviaria se con-

venga di destinare quei 30 milioni ad uso diverso da quello imposto dalla legge del 24 luglio 1887.

Detto questo, io non crederei in questa sede di bilancio di assestamento e per conto della Giunta generale di aggiungere altro, perchè non mi pare che sia necessario chiarire questo provvedimento particolare più di quello che la nostra relazione lo chiarisca.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Seismit-Doda.

Seismit-Doda. (*Della Commissione del bilancio*). L'onorevole mio colloca il deputato Romanin-Jacur, nella sua elaborata relazione, move alcune osservazioni, nelle quali, fu interprete non solo del parere unanime della Sotto-giunta dei lavori pubblici, che mi onoro di presiedere, ma altresì dalla Commissione generale del bilancio, relativamente alle condizioni in cui si trova l'amministrazione dei lavori pubblici. E chiude la sua relazione con queste parole:

“ Vedrà poi la Camera se, alla vigilia di dover prendere delle importanti risoluzioni in materia di costruzioni ferroviarie, in presenza dei fatti che sono emersi in questi ultimi tempi, tanto in materia ferroviaria quanto in materia di opere stradali ordinarie, e quando molte e diverse leggi anche per altra specie di opere pubbliche, che impegnano per grosse somme i bilanci avvenire, debbono ancora attivarsi, vedrà, diciamo, se sia il caso di pensare a qualche particolare provvedimento il quale conduca a modificare, per migliorarla, l'amministrazione dei lavori pubblici.”

Ora io mi fo lecito di domandare all'onorevole Saracco, ministro dei lavori pubblici, quali sieno i suoi intendimenti relativamente all'amministrazione che egli ha l'onore di dirigere, poichè risulta anche dalle risposte ch'egli ha avuto la bontà di dare alla Sotto giunta dei lavori pubblici, che non sempre egli può trovarsi in grado di fornire alla Commissione del bilancio, e con essa alla Camera, tutti quegli schiarimenti che si rendono necessari in alcune questioni.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, davanti alla Commissione generale del bilancio (posso dirlo, poichè egli non ne ha fatto alcuna riserva) ha lamentato alcuni inconvenienti della sua amministrazione e si è proposto, dietro raccomandazione della Commissione stessa, di attenuarli o di farli sparire.

Ora io pregherei, in nome della Commissione generale del bilancio, di voler confermare quest'assicurazione alla Camera intera; poichè è evidente che havvi della confusione nell'ammi-

nistrazione dei lavori pubblici, havvi dell'incertezza negli apprezzamenti, havvi dell'incertezza nei dati di fatto, nelle cifre, nei dati statistici che vengono ad essa richiesti e che sono necessari per giudicare alcune questioni.

Riprendendo quindi le conclusioni della relazione dell'onorevole Romanin-Jacur, mi faccio interprete del desiderio espresso dall'intera Commissione generale del bilancio, pregando l'onorevole ministro dei lavori pubblici di fornire alla Camera qualche dichiarazione circa i suoi intendimenti per migliorare l'andamento dell'amministrazione che egli dirige.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Non posso rimanere un istante, senza dare una qualche risposta all'onorevole Doda, il quale, da ciò che pare, ha parlato anche in nome della Commissione generale del bilancio.

A dir vero parole molto severe si trovano nella relazione dettata dall'onorevole Romanin-Jacur, ed io avrei chiesto volentieri a lui, come all'intera Commissione, se queste parole severe erano indirizzate alla presente amministrazione. Non ho creduto di farlo, perchè, in altre parti della relazione stessa, ho trovato parole, le quali suonano piuttosto encomio che biasimo all'amministrazione presente.

Tuttavia, poichè in fine della sua relazione, l'onorevole relatore ha detto che qualche cosa c'è da fare nell'organismo dell'amministrazione dei lavori pubblici, io ringrazio l'onorevole Doda di avermi presentata questa occasione per domandare al relatore, oppure allo stesso onorevole Seismit-Doda, che così degnamente rappresenta la Commissione, che cosa abbiano inteso di dire, quando hanno affermato che qualche cosa ci sia da fare nell'amministrazione dei lavori pubblici.

Questa frase, lo confesso, mi sembra molto oscura e, finchè io non l'abbia potuta comprendere non mi sento in grado di dare un'adeguata risposta.

Certo io amerei che gli onorevoli deputati che compongono la Commissione generale del bilancio, dicessero a me, se ho commesso dei peccati, e quali sono questi peccati, perchè io me ne possa correggere, o, se occorra, venire qui a farne onorevole ammenda.

Aspettando dunque che alcuno della Commissione mi dia questi schiarimenti, ripeterò schiettamente quello che ho avuto occasione di dire alla Commissione generale del bilancio. (*Segni di attenzione*).

Per me non c'è segreto che tenga: dico la verità tutta intera, come la vedo e la sento.

Io dichiaro che, presso il Ministero dei lavori pubblici, la contabilità lascia alquanto a desiderare. (*Commenti*).

Non vogliono che dica quello che è..?

Voci. Sì! sì!

Seismit-Doda. (*Della Commissione*) Precisamente! Così dà ragione alla domanda che le abbiamo fatta.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Ma debbo anche aggiungere che a cominciare dal 1° luglio dell'anno scorso, presso il Ministero dei lavori pubblici, e segnatamente presso l'Ispettorato generale delle ferrovie, i libri della contabilità sono impiantati a dovere, e credo che contabilmente, le cose oggidì funzionino abbastanza bene.

Contabilmente, intendiamoci bene.

Tanto è vero, che, nel disegno di legge che ho avuto l'onore di presentare alla Camera ieri l'altro, si potranno trovare molti numeri i quali dimostreranno che, fino a un certo punto, la contabilità ha incominciato a prendere il suo naturale indirizzo. Ma la correttezza della contabilità è molto poca cosa, ed io debbo fare avvisata la Camera che questi grandi libri non servono a nulla, se l'amministrazione non tien dietro con occhio vigile, e giornalmente, al movimento degli affari, ed allo sviluppo che prendono le opere pubbliche.

A che serve, o signori, per esempio, che la contabilità vi dica che, per una determinata opera lo Stato s'è impegnato a spendere dieci milioni, se poi, nel corso dei lavori quel benedetto appalto avrà condotto a spenderne venti, se apparirà in seguito la necessità di maggiori spese oltre quelle prevedute? Se nell'atto del collaudo, particolarmente si troverà che un'opera, la quale doveva costar dieci, ha invece costato venti e fors'ancora di più?

Quindi è, o signori, che soprattutto bisogna ordinare l'amministrazione così saldamente, che si giunga in tempo ad impedire queste sorprese che vengono a pesare sull'erario pubblico.

La qual cosa, io lo diceva poc'anzi, non si arriverà mai, a mio avviso, ad ottenere se non si adotta il principio della specializzazione delle spese: poichè fino a quando non avrete tanti capitoli in bilancio quante sono le opere pubbliche che si vogliono intraprendere, fino a che non si debba render conto del costo reale di ciascuna di queste opere, l'amministrazione non potrà procedere regolarmente, ed il Parlamento sarà chiamato ad ogni tratto a concedere nuovi fondi

per saldare passività non prima conosciute dalla stessa amministrazione.

Allora soltanto i carichi dello Stato si faranno chiari ed aperti; allora soltanto la contabilità prenderà quell'indirizzo sicuro (*Bene! Bravo!*) che permetta di conoscere esattamente ed apprezzare gli impegni che lo Stato è chiamato a soddisfare.

Dico di più: se l'Amministrazione non terrà mano ferma ad impedire che si appaltino nuovi lavori, senza richiedere i progetti esecutivi delle opere che si vogliono eseguire voi potrete fare tanti conti quanti vorrete, (*Bene! Bravo!*) ma vi troverete sempre nell'imbarazzo e nell'incertezza degli impegni che verranno a premere sui bilanci dello Stato.

Dunque io non accuso nessuno e non parlo di quello che si sia fatto o non fatto per il passato. Dalla mia bocca la Camera, credo, non avrà inteso una sola parola la quale tenda a gettare il biasimo su chicchessia, nemmeno il più lontano appunto; dico solo quello che, a parer mio, si ha da fare; e come ho avuto l'onore di dire altra volta, e ripeto adesso, mi onoro di non aver dato in appalto, da nove mesi o dieci che sono su questo banco, neppure un palmo di strada, perchè mi sono considerato come uno stralciario; (*Oh! oh!*) ma quando le partite vecchie si siano aggiustate, allora, o signori, mi ricorderò anch'io d'essere ministro dei lavori pubblici; perchè sarebbe strano, o signori, che lasciassimo andare in malora le strade ferrate, ed i nostri porti, e si lasciassero a mezzo tante opere iniziate, perchè abbiamo dei debiti da pagare. Eh via, non siamo poi tanto poveri che non dobbiamo pensare a migliorare le condizioni economiche del nostro paese!

Se c'è qualche cosa da fare, se l'ordinamento dell'ispettorato generale delle ferrovie lascia alquanto a desiderare, non mancano eccellenti impiegati, e non dobbiamo così leggermente gettare il biasimo sulla brava gente che serve fedelmente il paese. (*Bene!*)

Bisogna, o signori, anche tenere conto di altri fatti.

Egli è certo che in questi quattro o cinque anni i lavori si sono talmente moltiplicati, talmente estesi, che l'amministrazione ne è rimasta sopraffatta e le cose non potevano camminare regolarmente. Non c'è mente d'uomo la quale potesse dirigere e sorvegliare tutti questi lavori, e forse il Parlamento ebbe il torto di aver ceduto innanzi ai desideri, ed ai voti della nazione.

Quindi siamo un po' giusti, un po' larghi, se volete, un po' indulgenti verso il passato.

Pensiamo al presente, ma pensiamo anche un po' all'avvenire. Finchè avrò l'onore di sedere su questo banco, io darò opera a regolare il passato, e per l'avvenire mi rimetterò sempre al giudizio della Camera. (*Vive approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Genala.

Genala. Mi consenta la Camera una brevissima risposta all'onorevole ministro, il quale, essendo arrivato nell'Aula quando io aveva già detto la maggior parte delle cose, su cui ho creduto di intrattenere la Camera, non ha bene afferrato il mio pensiero e il mio scopo. Non è per muovere censura all'onorevole Saracco che ho parlato; tutt'altro. Ho cercato soltanto di dimostrare come le ingenti maggiori spese, gli impegni, i debiti erano stati da me, per dovere d'ufficio, già da tempo annunziati, e aggiunti, che non reputo esatta l'affermazione che siansi scoperti ora 30 milioni di spese in più di quelle che erano state, da me prima e da Lei poi, dichiarate alla Camera.

E cercando di trovare il perchè dell'articolo 6 proposto, ho pensato: forsechè l'onorevole ministro vuol attuare fin d'ora ad un tratto il passaggio dal capitolo unico alla molteplicità dei capitoli?

La risposta dell'onorevole ministro mi assicura, che ho dato nel segno.

Ora, onorevole ministro, ripeto che sono pienamente d'accordo con Lei nel credere dannoso il capitolo unico per le strade ferrate complementari e non stimo buono il sistema degli storni.

Ma mi consenta che le osservi, come non si possano chiamare incostituzionali o illegali nè il capitolo unico nè gli storni, che ne venivano come necessaria conseguenza; giacchè furono stabiliti e resi obbligatori coll'articolo 9 della legge 5 luglio del 1882, legge non sua nè mia; ma, se mai, più sua, giacchè Ella ne fu relatore favorevole al Senato. Può bensì giudicarsi un errore legislativo: e allora fu commesso, non per le sole costruzioni di strade ferrate; ma anche per le strade comunali obbligatorie, per le strade provinciali e per i porti.

Ma un più grave errore sta nelle leggi complessive, che comprendono molte opere insieme, con preventivi di spesa ipotetici, o fondati su progetti tecnici imperfettissimi.

Questo è il capitale errore legislativo e amministrativo, del quale io prima e Lei ora ragio-

nevolmente ci lagnamo, e le cui conseguenze si vedono ora più che mai, perchè l'esecuzione di queste leggi procede.

Ella intende di passare alla pluralità dei capitoli. Benissimo; ma occorre un po' di tempo e qualche opportuno provvedimento com'è quello della legge del 1887. Ma, ripeto, non è questo che mi preme. Mi preoccupa invece la voce e l'affermazione che siansi scoperti (la parola è stata adoperata più volte) che siansi scoperti ora 30 milioni di maggiori spese, che rimanevano trascurati, ignorati, trasandati nella contabilità dell'amministrazione dei lavori pubblici.

Ora questo non è esatto; invece mancherebbero per taluni pagamenti le somme, solamente quando i 30 milioni venissero reintegrati in modo da restare giacenti e inoperosi in parecchi capitoli relativi a strade che non si possono o non si debbono incominciare.

L'onorevole Saracco lo ha detto anche ora di non voler iniziare nuovi lavori e fa bene. La Camera ricorderà che a molte interrogazioni ho dovuto io pure rispondere, ricusando di fare appalti, appunto perchè vedeva l'impossibilità di assumere nuovi impegni, e perchè facevo eseguire la revisione di tutti i progetti.

Dirò cosa già nota alla Camera, ma non mai abbastanza ripetuta: la cagione prima di tutti questi gravi danni amministrativi e finanziari sta nelle erronee previsioni delle leggi, e nella imperfezione dei progetti. Quando il Parlamento fa leggi di opere senza la base dei progetti, i preventivi della spesa sono meramente ipotetici; quando l'amministrazione stipula contratti su progetti di massima o male studiati, fa cosa fallace.

Per le strade ordinarie e comunali, o provinciali, o nazionali, la spesa effettiva supera di molto quella preveduta dalla legge e dai progetti.

Per le strade ferrate complementari autorizzate con le due leggi del 1859 e del 1882 l'aumento sarà del 70 per cento oltre le previsioni.

Ecco quello che scompiglia tutto. I capitoli distinti, per ogni opera, aiutano a conoscere più presto l'avvenuto errore di previsione; ma l'errore ci sarà e la spesa crescerà fatalmente.

I contratti di appalti delle opere straordinarie, si fanno per somme che non oltrepassano i limiti della legge, ma quello che scompiglia ogni calcolo sono le maggiori spese, che sorgono a lavoro iniziato e che talvolta non si conoscono che a lavoro compiuto attraverso liquidazioni lunghe, laboriose, litigiose. Non si sono prevedute, per esempio, le difese contro un torrente, ma il torrente segue le

sue leggi e le imprevidenze di un ingegnere non bastano a frenarlo; straripa, danneggia una galleria, porta via un ponte. Ecco una sorgente di onerosi impegni impreveduti.

Prego l'onorevole Luzzatti a riflettere su questo. Quando Ella osserva che le cifre degli impegni delle opere pubbliche sono incerte o variabili, dice cosa vera. È materia degna di attento studio.

Qual significato si deve dare a questa parola *impegno*. Nelle amministrazioni, chiamano talvolta, erroneamente, *impegno* anche quelle obbligazioni estinte che non sono più impegni. Degli impegni veri, che dirò *vivi* di pubbliche opere, ne veggo di due categorie: l'una è chiara, definita, contabilmente precisa; comprende gli obblighi contrattuali precisi nella misura e nella scadenza. Ma questi sono, relativamente, pochi; i maggiori impegni che prende lo Stato per le costruzioni ferroviarie sono più incerti, nel loro essere, o nella quantità, o nella scadenza. Mi spiego. S' incomincia la costruzione di una strada: si sono fatti gli appalti e si vuole sapere qual'è l'impegno *reale* che lo Stato ha incontrato. Questo non risulta tutto dalla contabilità. Infatti, gli appalti non comprendono tutti i lavori: vi sono opere che si fanno per economia; vi sono i danni cagionati alle opere da forza maggiore, che vanno a carico dello Stato; vi sono le spese addizionali, tanto più frequenti e più gravi, quanto più imperfetti sono i progetti definitivi; enormi poi quando le costruzioni si eseguono su semplice progetto di massima, come è avvenuto spesso nel tempo passato; vi sono le indennità agli appaltatori per ritardi nella consegna, per variazioni dei progetti; per interessi dei crediti e via discorrendo.

Tutti quanti non sono impegni precisi, definiti, contabili: sono piuttosto previsioni amministrative di spese, per talune delle quali è incerto se si faranno; per altre è incerto l'*ammontare*; per altre il *tempo*; per altre infine è incerto tutto.

Ecco perchè queste cifre degli impegni mutano sovente: sono valutazioni soggette a troppe eventualità di varia natura: non sono impegni contabili, ma valutazioni amministrative, che contribuiscono pur troppo a portare incertezza nella stessa contabilità.

La contabilità del Ministero dei lavori pubblici lascia a desiderare. Me ne preoccupai: feci fare ispezioni e progetti di riordinamento: presi anche provvedimenti. Gli ordini dati all'ispettore si eseguivano quando uscii dal Ministero: è naturale che siansi continuati e che la contabilità si trovi ora migliorata.

Ma il male bisogna sanarlo dalla radice. Onde

è necessario di fare le leggi, i progetti, i contratti con disposizioni chiare e precise, sicure, corrispondenti alla verità delle cose, ai mezzi finanziari, alla capacità tecnica del personale, all'ordinamento dell'amministrazione.

È necessario inoltre il concorso di molte condizioni, che noi non abbiamo e il cui difetto condusse molti a ritenere che lo Stato italiano è poco atto a costruire una rete di strade ferrate.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Romanin-Jacur.

Romanin-Jacur, relatore. Io comincio ringraziando l'onorevole ministro delle dichiarazioni da lui fatte in risposta alla precisa interrogazione rivoltagli dall'egregio presidente della Sottogiunta dei lavori pubblici; e dirò subito che quelle dichiarazioni mi sono sembrate tali da giustificare pienamente le ragioni, molto gravi, per le quali la Commissione si decise ad inserire le parole che figurano nel documento che tutti avete presente.

Ma io debbo anche per mio conto, me lo consente la Camera, una breve risposta all'onorevole ministro, il quale in certa guisa si è doluto delle frasi che uscirono dalla mia penna e che gli son sembrate acerbe.

Signori, io ho l'onore di sedere in questa assemblea ormai da un certo tempo e non mi sono certamente mai fatto l'eco di voci che possono correre di qua o di là, o di notizie vaghe più o meno esagerate.

Tuttavolta in parecchie occasioni parlando dell'amministrazione dei lavori pubblici, rammentai degli inconvenienti e domandai delle riforme. L'ho fatto quando sedeva su quei banchi l'onorevole Baccarini; fra le altre volte parlando in seguito ai disastri del 1882; l'ho fatto, e fors'anche con qualche viva parola e più volte l'anno scorso, quando sedeva su quei banchi l'onorevole Genala. Perchè ho sempre creduto e credo ancora, e le cose oggi dette dall'onorevole ministro mi danno ragione, che l'amministrazione dei lavori pubblici sia fra quelle che abbisognano di essere modificate e molto migliorate.

E non parlai, nè parlo delle persone, ma proprio del meccanismo, mi si passi l'espressione, amministrativo.

Ma quando, signori, il relatore del bilancio dei lavori pubblici si trova in presenza di questo fatto: che si sono spesi 239 milioni, perchè tanti sono i milioni che oggi noi siamo chiamati a pagare, senza ancora sapere quante altre dozzine dovremo aggiungere, i quali risultano da leggi che sono stati votate in circa sei mesi dalla Camera, e

che si riferiscono tutti a spese fatte senza che il Parlamento ne avesse avuto notizia concreta, ma come volete che non si usino delle parole severe?

Come volete che non si chiedano delle riforme amministrative?

Era nell'animo di tutti la convinzione che la gestione delle Calabro-Sicule e le altre relative alle vecchie gestioni ferroviarie, domandassero dei sacrifici, era nell'animo di tutti che nella spesa per le costruzioni ferroviarie si dovesse andare al di là dei preventivi fatti, ma non si era per alcuna guisa autorizzati a supporre che le cose fossero arrivate a questo limite. Sono pur qualche cosa di poderoso 239 milioni. (*Benissimo!*) Ed eccovene la distinta:

- 121 milioni della legge 24 luglio 1887, (53 milioni di debiti da pagarsi, 68 milioni da reintegrarsi, cioè debiti verso altre linee che dovevano essere costrutte e cominciate e non lo furono — mentre per 19 linee costrutte da 120 milioni, stanziamento recato dalla legge, si era saliti ad un dispendio di 241 milioni) — Legge sulla quale riferì l'onorevole De Zerbi;
- 4 milioni maggiori spese per le strade, Legge 24 luglio 1887, sulla quale ebbi l'onore di riferire io;
- 101 milioni della legge detta *del Calderone* sulla quale ha riferito il mio onorevole amico Lacava. Maggiori spese per Calabro-Sicule, Toscano-Liguri, esercizio Romane, approvvigionamenti Alta Italia, e perdite opifici di Pietrarsa e Granili, ecc.; infine
- 13 milioni per maggiori spese per le strade, legge sulla quale ho avuto l'onore di presentare oggi la relazione.

Di questi 239 milioni, 231 pesano straordinariamente ed improvvisamente su questi tre bilanci: 1886-87, milioni 52, 1887-88, milioni 137, 1888-89, milioni 41.

Come poi a questi risultati, di avere cioè una così enorme cifra di debiti, venuti improvvisamente e tutti ad un momento a scadenza, si sia giunti, non sono io che vengo a dirlo alla Camera, tutti possono leggerlo in un documento ufficiale, in una risposta, che per mezzo dell'onorevole ministro delle finanze fu trasmesso a noi, pel tramite del presidente della Camera e che è steso dal presidente della Corte dei Conti il 1º gennaio del 1887. Di questo documento, che io non leggerò in tutte le sue parti, perchè ci vorrebbe troppo tempo,

e che contiene dei giusti ammonimenti per tutti, anche per noi, citerò solo le poche parole seguenti:

“ Intanto non sfuggirà certamente alla sapienza della Commissione del bilancio e della Camera come i maggiori inconvenienti abbiano potuto avverarsi, perchè in materia di opere pubbliche alcune regole di contabilità sono state in questi ultimi tempi disertate, o ne è stata impedita la applicazione. ”

Nè basta. Noi siamo in presenza di altri documenti ufficiali e che mi paiono di non minore gravità. La stessa Corte dei conti, nel presentare, come le fa obbligo la legge, il rendiconto generale consuntivo della amministrazione dello Stato, nella sua relazione dichiara che non le furono ancora presentati: il conto consuntivo dei fondi di riserva e della cassa per gli aumenti patrimoniali, prescritti dall'articolo 5 della legge 27 aprile 1885, sulle convenzioni ferroviarie per l'esercizio delle tre reti Mediterranea-Adriatica-Sicula; onde presentale sue conclusioni, *fatta ogni riserva* per quanto riguarda i detti conti.

Veniamo ad altro:

Nella relazione sul bilancio preventivo dell'esercizio in corso abbiamo chiesto e presentato il prospetto dei prodotti per trasporti a *rimborso di spesa*, eseguiti dalle ferrovie delle tre reti esercenti, ma con la dichiarazione del ministro *che rimanevano da riscontrarsi tutte le contabilità relative*. Anche questo è un conto che lo Stato ha interesse di regolare di fronte alle compagnie e che ufficialmente risulta ancora non ben chiarito, nè sistemato.

In presenza di questi fatti sembrano forse esagerate le nostre espressioni che occorre di migliorare l'organismo dell'amministrazione dei lavori pubblici?

Ma procedo oltre ancora.

La legge del 1882 che sistemò il Genio civile fu fatta nell'intento di affidare a questo corpo tecnico anche tutte le materie ferroviarie e divide il Consiglio superiore dei lavori pubblici in tre sezioni, destinandone una appunto alle ferrovie. Ora una parte delle attribuzioni affidate dalla legge al Genio civile, è stata sottratta ad esso con la istituzione dell'ispettorato generale delle ferrovie. E da ciò è derivato, non voglio dire conflitto, ma certo confusione di attribuzioni. Le carte viaggiano da un ufficio all'altro, i pareri tecnici non sempre corrispondono, e per lo meno c'è spreco di tempo e di lavoro. Ora anche questa è materia importantissima che deve essere regolata e per legge.

L'ispettorato ferroviario deve, fra gli altri servizi, sorvegliare il movimento dei treni.

Deve quindi sorvegliare e regolare le cose anche per impedire i ritardi ferroviari.

Ad una nostra domanda come il Ministero intendeva di provvedere, perchè diminuessero i ritardi che si lamentavano troppo frequentemente rispose il ministro che intendeva provvedere col personale dell'ispettorato.

Invece poco appresso il ministro dei lavori pubblici ha creduto, ed ha fatto bene, di istituire una Commissione apposita, presieduta dal senatore Calesia, e della quale fanno parte anche molti altri funzionari che non appartengono punto all'amministrazione dei lavori pubblici, la quale deve esaminare i motivi e le ragioni da cui questi ritardi provengono e deve suggerire i provvedimenti che si debbono adottare. Nè questa mi pare una dimostrazione che l'amministrazione in se stessa abbia digià tutti i mezzi per provvedere a quanto conviene che provvegga.

Tutti i lavori, che gravano sul bilancio per centinaia di milioni, e che sono svariatisimi, strade ferrate e strade ordinarie, porti, fari, fiumi, bonifiche, ecc., debbono tutti essere riveduti ed approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ora questo Consiglio è composto di trenta membri, che sono anch'essi uomini fatti di carne ed ossa e che non hanno a loro disposizione che 24 ore di tempo per ogni giorno. So che sono assistiti da ingegneri capi, ma sotto la loro responsabilità.

Debbono questi ispettori andare sul luogo ad ispezionare i lavori, esaminare i progetti, stendere le relazioni, discutere le conclusioni collegialmente. Poi debbono esaminare tutte le altre svariatisime questioni amministrative sulle quali questo primo corpo tecnico dello Stato è chiamato per legge a dar parere.

Con una così enorme massa di lavori, può farsi colpa al Consiglio superiore se talvolta alcuni provvedimenti sono presi o troppo affrettatamente o troppo in ritardo? Anche da questo stato di cose conseguono certamente dei danni per l'amministrazione e possono essere giustificati dei lagni che fanno qua e là capolino e che almeno nuociono al prestigio ed alla autorità del Governo.

Nella nostra relazione abbiamo inteso di eccitare il Governo a provvedere a togliere, per quanto è possibile, questi ed altri inconvenienti che si potrebbero citare.

L'onorevole ministro ha ricordato che la relazione contiene anche degli elogi per l'amministrazione, certo, e noi li abbiamo fatti volentieri, a proposito di miglioramenti che si sono con-

statati. Nel bilancio di prima previsione, per il prossimo esercizio, vi sono molte spese non più conglobate insieme, ma divise in speciali capitoli.

Nello stesso bilancio d'assestamento, vi sono delle diminuzioni di spesa, che erano state richieste pochi mesi prima, anche nella parte ordinaria, per aumento di personale che poi l'onorevole ministro non ha riconosciuto indispensabile.

Noi abbiamo sinceramente detto dove riconosciamo i miglioramenti, perchè esistevano di fatto; ma questi miglioramenti, secondo il nostro avviso, sono ben poco di fronte a tutto quello che si può e si deve fare nell'amministrazione dei lavori pubblici. E al cospetto di nuovi e gravi dispendi che noi dovevamo proporre alla Camera di approvare; al cospetto di progetti presentati per affidare all'industria privata buona parte delle costruzioni ferroviarie, abbiamo creduto nostro dovere di spronare il ministro dei lavori pubblici ad introdurre, sia con leggi da presentarsi al Parlamento, sia, fino dove ha facoltà di farlo per iniziativa ed autorità sua, a mezzo dei regolamenti, delle modificazioni che migliorino sostanzialmente l'amministrazione dei lavori pubblici e che la ponga in grado di provvedere, meglio di ciò che ha potuto fare finora, a tutta quella enorme massa di lavoro che le è affidato.

Crediamo con questo di aver fatto soltanto il nostro stretto dovere, senza aver rivolto all'amministrazione ed al ministro dei lavori pubblici delle parole che potessero personalmente suonare per chicchessia acerbe. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giolitti.

Giolitti. Ho assistito con grande interesse a questa discussione; ma è avvenuto che un punto della questione il quale prima mi era parso chiaro, dopo il discorso dell'onorevole Genala mi rimase dubbio.

Il ministro dei lavori pubblici, nella relazione che precede il disegno di legge d'assestamento del bilancio, diceva che 30 milioni i quali dovevano, secondo la legge del luglio 1887, reintegrarsi alle linee ferroviarie da cui erano stati distratti, occorrevano invece per far fronte ad altri impegni. E rispondendo alla Commissione del bilancio, la quale domandava quali fossero questi maggiori impegni, il ministro, nella risposta inserita a pagina 79 della relazione dell'onorevole Romanin-Jacur, disse: "è risultato che i 132 milioni dell'esercizio in corso non sono neanche sufficienti a pagare le passività che già si conoscono." Dunque per pagare le passività che si conoscono ci vogliono i 102 milioni dello stanziamento ordinario,

più quei 30 milioni i quali avrebbero dovuto servire, secondo la legge dello scorso luglio, per restituire a diverse ferrovie i fondi che ne erano stati distolti. Oggi l'onorevole Genala sorge, e afferma che questi 30 milioni di maggiori impegni non ci sono, e che invece i 30 milioni si spenderanno nel fare il reintegro.

Questa dichiarazione dell'onorevole Genala fa dunque sorgere qualche dubbio intorno alla vera condizione delle cose e alla portata della legge, che votiamo.

Il ministro dei lavori pubblici aveva proposto un articolo, il quale suonava così: " Il reintegro dei fondi assegnati a varie linee ferroviarie, fissato per il 1887-88 con l'articolo 2 della legge 24 luglio 1887, è rimandato all'esercizio 1889-90. "

Così la cosa rimaneva chiara; si sapeva che i 30 milioni i quali secondo la legge del luglio avrebbero dovuto servire per reintegrare i fondi distratti da alcune linee, si volevano invece destinare a pagare altri debiti.

(Interruzione dell'onorevole Genala).

L'onorevole Genala mi interrompe dicendo, che, reintegrando, si pagano i debiti.

Devo dirgli però che esiste una grandissima differenza tra il debito che sorge dall'impegno assunto per legge di costruire una linea ferroviaria, la quale in fatto non è stata talvolta neanche cominciata, ed il debito di somme dovute ad appaltatori per lavori fatti.

La prima è un impegno che si ha il dovere di mantenere; ma la seconda è un debito certo e liquido che lo Stato in nessun modo può tardare a pagare; e dalle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici a me pareva risultasse che i 30 milioni si riferiscono a spese già fatte, non ad impegni per l'avvenire.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Sicuro.

Giolitti. In tal caso perchè si sappia in modo chiaro la portata della legge che votiamo, e la condizione in cui si troverà l'amministrazione dei lavori pubblici, prego il ministro di darmi uno schiarimento.

La Commissione propone e il ministro accetta la soppressione di questo articolo 6 il quale autorizzava il ministro a destinare i 30 milioni non più al reintegro, ma al pagamento di debiti. Soppresso questo articolo resta l'obbligo nel ministro di destinare i 30 milioni al reintegro dei fondi alle ferrovie cui erano destinati. Ora con che cosa si pagheranno i 30 milioni di debiti al pagamento dei quali si voleva destinar quella somma?

Ecco la semplice domanda che dirigo al ministro dei lavori pubblici.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Comincio col dichiarare che mantengo interamente tutto ciò che è stato esposto da me nel documento citato dall'onorevole Giolitti, e ripeto che i 30 milioni sono necessari per pagare debiti attuali, dipendenti da impegni contrattuali. Quando mi si parla di reintegri, confesso che non capisco niente, *(ilarità)* perchè quando i denari non ci sono non so che cosa si possa reintegrare. Per pagare, occorrono quattrini; ecco la verità. *(Si ride).*

L'onorevole Giolitti mi diceva: ma se non si concede al Governo la facoltà di disporre di questi 30 milioni, come si provvederà agli impegni contrattuali?

È appunto per questo, che io aveva domandata la facoltà, con l'articolo soppresso dalla Commissione del bilancio, di mettermi in regola.

Badate, io diceva, questi 30 milioni ci sono, ma non li spenderò per nuove linee, bensì per pagare debiti.

Crispi, presidente del Consiglio. Debiti vecchi.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Ora siccome ho avuto l'onore di presentare un disegno di legge per nuovi provvedimenti ferroviarii, col quale domando in sostanza la medesima cosa, così io spero bene che, in termine di un mese o due, piacerà al Parlamento di prendere in proposito una qualche deliberazione; e così non avverrà l'inconveniente che teme l'onorevole Giolitti, che, cioè, l'amministrazione non si trovi in grado di provvedere ai suoi impegni. Ma qualora il Parlamento non provvedesse in tempo, o nascesse qualche pericolo che l'amministrazione non potesse far fronte ai propri impegni, presenterò uno speciale disegno di legge che mi dia modo di pagare i debiti vecchi, perchè questo mi pare il primo, il più sacro ed indiscutibile dovere del Governo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giolitti.

Giolitti. Colle mie parole non ho voluto punto far critica all'operato della Commissione del bilancio, perchè non soltanto ho votato la cancellazione dell'articolo 6, ma posso dire di averla proposta io. A me parve, come riconobbe l'onorevole ministro, che non si potesse con una legge di bilancio modificare una legge speciale, e lodo il ministro che appunto si propone di provvedere con altra legge speciale.

Concordo parimenti con lui che la cosa più urgente sia di pagare i debiti ed è per ciò che desideravo sapere dove voleva prendere i denari per pagare i 30 milioni di debito ai quali non poteva provvedere nel modo proposto con l'articolo 6. Quanto al modo di farvi fronte giudicheremo le proposte quando ci saranno presentate.

Presidente. Se nessuno più chiede di parlare pongo a partito l'articolo quinto ed ultimo che rileggo:

“ È data facoltà al Governo di autorizzare la emissione di tante obbligazioni ferroviarie 3 per cento, quante occorran per avere il capitale di 30 milioni di lire, corrispondente alla quota dell'esercizio 1887-88, stabilita con la legge 24 luglio 1887, n. 4785, per la costruzione di ferrovie complementari. ”

Chi l'approva, voglia sorgere.

(È approvato).

Si procederà ora alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge. E avverto i deputati di non venire alle urne che quando siano chiamati, affinchè l'ufficio di Presidenza possa fare un riscontro esatto e preciso tenendo conto dei deputati che si presentano alla votazione, per far poi stampare nella *Gazzetta Ufficiale* i nomi degli assenti.

Si proceda alla chiama.

Zucconi, segretario, fa la chiama.

Presidente. Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(I segretari numerano i voti).

Comunico il risultamento della votazione a scrutinio segreto intorno al disegno di legge: Assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1887-88.

Presenti e votanti	215
Maggioranza	108
Voti favorevoli	158
Voti contrari	57

(La Camera approva).

Presentazione di una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Boselli a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Boselli. Mi onoro di presentare alla Camera la

relazione intorno al disegno di legge per conversione in legge dei regi decreti 30 dicembre 1887 per la proroga dei trattati di commercio con la Francia, Svizzera e Spagna.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Crede la Camera di procedere oltre nell'ordine del giorno?

Voci. A domani, a domani.

Presidente. Onorevole Maffi, desidera svolgere ora o domani la sua interpellanza?

Maffi. Sono agli ordini della Camera.

Presidente. Onorevole ministro dei lavori pubblici, crede di rimandare lo svolgimento delle interpellanze a domani?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Sarebbe meglio.

Presidente. Rimanderemo dunque a domani.

Annunzio di una domanda d'interpellanza.

Presidente. Comunico la seguente domanda d'interpellanza dell'onorevole Lucca:

“ Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio sui risultati dell'applicazione del decreto che regola l'importazione temporanea del riso in lolla. ”

Prego l'onorevole ministro di agricoltura e commercio di dichiarare se e quando intenda di rispondere a questa domanda d'interpellanza.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Accetto l'interpellanza e prego l'onorevole interpellante e la Camera di stabilirne lo svolgimento per la seduta di domani, in seguito alle altre interrogazioni e interpellanze, che sono già iscritte nell'ordine del giorno.

Presidente. Onorevole Lucca, accetta?

Lucca. Accetto.

Presidente. Sta bene. Rimane così stabilito.

La seduta termina alle 5.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Interpellanza del deputato Maffi al ministro dei lavori pubblici.
2. Interpellanza dei deputati Demaria, Favale e Badini al ministro dei lavori pubblici.
3. Interpellanza dei deputati Demaria, Favale e Badini al ministro delle finanze.

4. Interrogazione dei deputati Sani, Villanova, Marin e Panizza al ministro dei lavori pubblici.

5. Interpellanza del deputato Lucca al ministro di agricoltura e commercio.

6. Svolgimento di una proposta di legge dei deputati Morini, Bertana e Mensio.

7. Domande di autorizzazione a procedere contro i deputati Moneta e Mascilli. (99, 93)

8. Discussione del disegno di legge: Approvazione di contratti di vendita e permuta di beni demaniali. (31)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1888. — Tip. della Camera dei Deputati.
(Stabilimenti del Fibreno).