

CCXI.

TORNATA DEL 3 MAGGIO 1865

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CADORNA.

Sommario — Appello nominale — Congedo — Omaggio — Seguito della discussione del progetto di legge per una spesa straordinaria sui bilanci del Ministero dei Lavori Pubblici da erogarsi in lavori di difesa e di navigazione a fiumi, laghi e canali — Dichiarazioni del Senatore Di San Martino e risposte del Ministro dei Lavori Pubblici — Nuove osservazioni del Relatore e schiarimenti del Ministro dei Lavori Pubblici — Approvazione della prima partita della tabella e degli articoli 1, 2, 3, non che del complesso della tabella stessa — Squittinio su questa legge e sulla legge relativa a disposizioni sui sequestri degli stipendi e pensioni — Approvazione dei tre articoli del progetto di legge per una spesa straordinaria sul bilancio dei Lavori Pubblici per riparazioni e consolidamento di argini in seguito alle piene del 1864 — Discussione del progetto di legge per l'approvazione della spesa occorrente alla collocazione di due fili telegrafici da Torino per Firenze a Napoli e da Torino a Firenze — Istanza del Senatore Lauzi al Ministro dei Lavori Pubblici e dichiarazioni di questo — Approvazione dei due articoli del progetto — Squittinio su queste due leggi — Approvazione per articoli dei progetti di legge: 1. per trasporto di fondi dal bilancio dei Lavori Pubblici a quello della Guerra; 2. conculazione di nuove e maggiori spese e per annullamento di crediti sul bilancio del Ministero della Guerra; 3. per trasporto all'esercizio 1865 del fondo rimasto disponibile sul capitolo 61 del bilancio 1864 del Ministero della Guerra; 4. per trasporto all'esercizio 1865 dell'avanzo sugli assegni inscritti nei bilanci 1862-1863 della Guerra per l'armamento della Guardia nazionale mobile — Squittinio su questi quattro progetti — Fissazione dell'ordine del giorno per domani.

La seduta è aperta alle ore 2 10.

Sono presenti i Ministri dei Lavori Pubblici, di Agricoltura e Commercio, e più tardi intervengono i Ministri dell'Istruzione Pubblica, delle Finanze, della Guerra o di Grazia e Giustizia.

Il Senatore, *Segretario*, **San Vitale** dà lettura del processo verbale della tornata antecedente, il quale viene approvato.

Il Senatore, *Segretario*, **Arnulfo** procede all'appello nominale e risultano assenti i signori Senatori:

Antonacci, Baracco, Bolmida, Bona, Borromeo, Cattaldi, Cibrario, Collobiano, Colonna Gioachino, Conelli, Dabormida, D'Adda, d'Affitto, Dalla Valle, De-Gori, Della Verdura, Doria, Duchoqué, Fenzi, Filingeri, Florio, Ghiglini, Gianotti, Gravina, Imbriani, Laconi, Lauri, Lella, Linati, Lissoni, Loschiavo, Malvezzi, Mamiani, Manna, Marliani, Massa-Saluzzo, Matteucci, Melodia, Merini, Montanari, Monti, Moscuzza, Oldofredi, Pallavicini Fabio, Pallavicino-Mossi, Pallavicino-Trivulzio, Pandol-

fina, Pareto, Pernali, Pepoli, Piazzoni, Piria, Pizzardi, Prudente, Sant'Elia, Scarabelli, Scovazzo, Seila, Serra Fr., Simonetti, Sismonda, Spinola, Stara, Tecco, Tommasi, Torroarsa.

Presidente. I nomi degli assenti saranno inseriti nella *Gazzetta Ufficiale*.

(Si comunica al Senato la domanda del Senatore Audiffredi per un congedo che gli è accordato).

Il direttore generale della Banca Nazionale fa omaggio al Senato di sei esemplari a stampa del *Rendiconto delle operazioni della Banca stessa nell'esercizio 1864*.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE
SUL PROGETTO DI LEGGE
PER UNA SPESA STRAORDINARIA
SUL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI
DA EROGARSI IN LAVORI DI DIFESA E DI
NAVIGAZIONE A FIUMI, LAGHI E CANALI.

Presidente. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione del progetto di legge per la

spesa straordinaria sul bilancio dei Lavori Pubblici da erogarsi in lavori di difesa e di navigazione a fiumi, laghi e canali.

Leggo l'art. 1.

« Art. 1. Sono autorizzate le spese straordinarie nella complessiva somma di lire cinquecento settantotto mila e cento occorrenti per l'eseguimento delle nuove opere idrauliche descritte nella annessa tabella, le quali spese verranno colla corrispondente designazione stanziate in appositi capitoli dei bilanci del Ministero dei Lavori Pubblici per gli anni 1865, 1866 e 1867. »

Sono iscritti sull'articolo 1, i signori Senatori San Martino e Lauzi.

Il Senatore S. Martino ha facoltà di parlare.

Senatore S. Martino. Ieri ho domandato la parola quando l'onorevole Ministro di Agricoltura e Commercio diceva di aver risposto alle obiezioni che io faceva sulla natura obbligatoria delle opere, quando egli aveva nelle sue parole precedenti fatto menzione del giudizio portato su queste opere e dal Ministero e dall'altro ramo del Parlamento.

Il giudizio che tanto il Ministero quanto l'altro ramo del Parlamento portarono sull'utilità e sulla convenienza delle opere, è un giudizio di apprezzamento di utilità, ma non un giudizio di apprezzamento legale, perchè la questione dell'obbligatorietà, in rapporto alla legge, non è stata trattata da nessuno.

Io pertanto credo importante di prendere atto di ciò che l'argomento non fu distrutto, che anzi l'onorevole Senatore Menabrea, il quale aveva pure espressamente accennato nel suo discorso, con frase ben chiara e positiva, di ritenere l'opera per obbligatoria, ricredendosi poi nella sua replica, e non invocando più questo genere di argomenti in sussidio delle opere, diede in certo modo anche la sua sanzione all'argomento contrario.

Io credo importante di ben stabilire le cose a questo riguardo, perchè, come ho già detto, se l'opera fosse dalla legge resa obbligatoria, il mio rispetto alla legge mi vieterebbe di venire ad impugnare in una qualsiasi maniera il progetto che è proposto. Se l'ho impugnato, è perchè ho creduto che si potesse esaminarlo con libertà piena ed assoluta nelle sue condizioni di verità, di convenienza ed anche di utilità.

Le ragioni che furono ieri addotte dal signor Ministro di Agricoltura e Commercio mi hanno vieppiù confermato nella opinione che io mi era formato sulla natura piuttosto di utilità locale che generale dell'opera; inquantochè il Ministro il cui amore per la sua terra nativa lo faceva naturalmente abbondare nell'indicazione di quelle cose, che gli dovevano constare in modo più perfetto che ad altri che non sono della località, ci ha parlato in un modo così convinto dei benefici che verrebbero alle condizioni locali, ci ha talmente ben descritta la necessità dell'opera per gli abitanti di quel territorio, da dimostrare che il vero e principale motivo della proposta era l'interesse della località, e da

dimostrare che questa considerazione aveva una grand'influenza nel suo giudizio. Quindi anch'io ripeto e ritengo che le opere in gran parte sono dirette a favore d'interessi locali; ma debbo tuttavia espressamente richiamare al Senato che tanto l'onorevole Relatore Senatore Paleocapa quanto tutti gli altri membri della Commissione di finanze che furono unanimi nelle proposte presentate al Senato, partirono tutti dall'idea di non osteggiar l'opera.

A nessuno venne in pensiero di osteggiarla, come il signor Senatore Paleocapa incaricato dalla Commissione di finanze ha più e più volte dichiarato al Senato. Quello che si vorrebbe è unicamente che trattandosi di un'opera la quale a giudizio della Commissione di finanze, non è di natura tale che il Governo la debba necessariamente intraprendere, come è succeduto per altre opere pubbliche, per esempio, per la strada ferrata da Torino a Genova, che fu intrapresa dal Governo senza curar se fosse utile o disutile ai terreni per cui passava, trattandosi di un'opera che il Governo non altrimenti a giudizio nostro può intraprendere, se non per soddisfare interessi locali, era nostra opinione che per questi provvedimenti i quali avevano un tale carattere, importasse necessariamente, per essere giusti, il farvi concorrere in qualche misura le località. Nessuno di noi ha detto quale debba essere questa misura, perchè crediamo che il primo studio dev'essere fatto dal signor Ministro, ed è in seguito agli studi del Ministero, che si potrebbe da noi interloquire a questo riguardo.

Intanto io prego espressamente il Senato di non pigliare le cose sotto altro aspetto da quello in cui la Commissione lo presenta, e lo prego di ritenere che la Commissione stessa non osteggia l'opera; che anzi è pronta a proporre l'adozione al Senato, ma con che, trattandosi d'opere dettate in gran parte da interessi locali, vi contribuiscano pur quelle località in conformità del disposto della legge.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Io aveva ieri intenzione di addurre un argomento in appoggio all'attuale proposta, il quale, se non m'inganno, dovrebbe avere un gran peso sopra il vostro voto; se nol feci, è perchè non voleva affidarmi unicamente alla memoria, ma esaminare prima alcuni documenti, i quali mi mettersero in grado di essere sicuro di ciò che ora ho l'onore di dirvi.

Questo argomento è che prima dell'invalveamento dell'Adda si poteva effettuare la navigazione delle barche tra i laghi di Como e di Mezzola per il fiume Mera, emissario del lago di Mezzola e confluyente dell'Adda, o per conseguenza le popolazioni godevano già del beneficio di quella comunicazione. È vero che la navigazione restava interrotta nell'epoca della negra, ma per

molti mesi dell'anno si poteva navigare fra i due laghi colle barche ordinarie.

Questo beneficio cessò, come dissi, allorchè si operò l'inalveamento dell'Adda, perchè questo produsse la conseguenza che una parte delle acque, le quali si riunivano a quelle del Mera e così formavano un tronco di fiume navigabile, vennero deviate nel letto del canale. Ne avvenne perciò che artificialmente quelle popolazioni furono private del vantaggio di una navigazione che le circostanze naturali rendevano possibile.

Io non credo che da questo scaturisca un dovere assoluto per lo Stato, il quale le ha private di quel beneficio, di doverlo loro restituire artificialmente, ma certamente vi è una ragione di equità di più in favore del nostro progetto, poichè, ripeto, quelle popolazioni avevano già il vantaggio naturale di poter continuare la navigazione del lago di Mezola a quello di Como, e ne furono private.

Ieri io avea l'onore di dichiarare al Senato che mi trovavo costretto a persistere nella redazione del progetto di legge quale l'ho presentato, sia come Ministro dei Lavori Pubblici, sia come membro del Gabinetto.

Dopo la discussione seguita, io non posso far altro che confermarvi sempre più in quest'opinione.

Infatti che cosa ha messo in luce la discussione? Essa mise in luce vieppiù che il canale di Mezola a piccola sezione non è nè più nè meno se non il complemento di quel vasto sistema non interrotto di navigazione interna che abbraccia una gran parte della valle del Po, cosicchè il profitto non ne deve essere risentito solo dalle località e dalle due provincie più specialmente interessate, ma si estende a tutte quelle provincie, città e luoghi dove arriva la navigazione del Po.

Dalla discussione inoltre risultò sempre più che la spesa la quale deve essere sostenuta dall'erario non è nè più nè meno che la spesa esclusivamente e strettamente necessaria per eseguire il canale di navigazione a piccola sezione. Che se con quell'opera viene offerta l'opportunità anche di bonificare alcune terre, è un'accidentalità che ciò avvenga, ma in fatto non si spenderebbe un centesimo di più, se non si avesse altro risultato in vista che quello di attuare il canale navigabile a piccola sezione fra il lago di Como ed il lago di Mezola, canale che nessuno potrebbe dimostrare che non abbia un carattere eminentemente generale e nazionale.

Per conseguenza l'opera è perfettamente in consonanza sia coll'antica, sia colla nuova legge dei lavori pubblici, epperò io credo mio dovere di sostenerla, come Ministro dei Lavori Pubblici, quantunque non proposta dall'attuale Gabinetto.

Io poi soggiungeva anche che ero costretto a persistere nell'originario progetto anche come membro del Governo.

Infatti voi dovete considerare, o Signori, che non è un'idea che nasce adesso quella del canale fra il lago

di Como e di Mezola. Fu un'idea coltivata fin dal primo momento che fu compiuta l'annessione della Lombardia ed anche prima durante la dominazione austriaca. Perchè avvenne il ritardo dell'esecuzione? Avvenne perchè si dubitava se lo Stato dovesse assumere egli solo tutte le spese occorrenti per un canale a grande sezione, o se si doveva assumere solo la spesa per un canale a piccola sezione. Ma intorno alla circostanza che un canale almeno a piccola sezione dovesse essere eseguito a carico dell'erario, non fu fatta mai contestazione di sorta; la cosa non fu mai messa in dubbio da alcuno dei Ministri che si sono succeduti; e una somma corrispondente fu stanziata nel bilancio sino dal 1861.

Che cosa direbbero le popolazioni le quali non solo non hanno il beneficio che desideravano d'un canale a grande sezione, ma che non avrebbero per ora nemmeno quello a piccola sezione, che non fu da nessuno contestato?

Si aggiunga poi la circostanza da me addotta poc'anzi, cioè che l'opera in discorso non è altro che una restituzione che farebbe lo Stato di un beneficio che la natura aveva dato a quelle popolazioni, restituzione che si fa sotto una forma alquanto più favorevole di ciò che aveva creato la natura, in quanto che la navigazione si interrompeva altra volta fra i due laghi durante qualche tempo dell'anno, ed ora sarebbe continua.

D'altronde poi io doveva sostenere questo progetto di legge anche per ragione della giustizia distributiva.

Nessuno negherà che le provincie particolarmente interessate in quest'opera, quantunque essa raggiunga un vantaggio generale, hanno largamente sopportato le imposte senza lamenti; ma egli è certo che queste provincie non furono le più favorite nello stanziamento delle opere pubbliche che si fecero in tutti questi anni, e si può anzi dire che l'opera in discorso sarebbe l'unica di cui sarebbero state favorite dopo l'annessione, e anche ciò dopochè il progetto si è trascinato già da tre o quattro anni.

Che cosa dovrebbero dire adesso nel vedere che al chiudersi di questa legislatura vien tolto loro, e rimandato alle calende greche anche questo beneficio già ridotto a minimi termini, come risulta dall'attuale progetto di legge?

Queste popolazioni hanno sempre veduto di buon occhio, quantunque contribuendo largamente ai pubblici carichi, le opere intraprese a profitto di altre provincie. Io mi ricordo che pochi giorni or sono, quando corse notizia che il canale Cavour, il quale serve unicamente all'irrigazione di parecchie provincie del Piemonte, era vicino al suo compimento, se ne risentì grandissima gioia in Lombardia, e nessuno si soffermò al pensiero del quanto il pubblico erario contribuì in quest'opera, quantunque questo quanto sia una somma annua certamente ragguardevole.

Che cosa direbbero quelle popolazioni di Lombardia se venissero private di un tenue beneficio su cui hanno

avuto legittima ragione di calcolare, corrispondente ad una somma da spenderci in una volta sola, ossia in due anni, di 220,000 lire, la qual somma non è altro che la risultanza di una lunga controversia fra il Governo e le popolazioni interessate, che volevano il canale a grande sezione, ed il Governo non era disposto a concedere invece che un canale a piccola sezione, controversia che fu chiusa in un senso favorevole all'erario?

Non nascerebbe forse da questo rifiuto del Senato una reazione sfavorevole a quella concordia degli animi di tutte le provincie del Regno, che deve stare a cuore a chiunque ami la patria comune?

Per queste ragioni io vi prego, o Signori, di ben riflettere al complesso delle circostanze che militano in favore di questo progetto di legge, ed io spero che il Senato vorrà fare buon viso alla proposta del Ministero, tanto più anche sulla considerazione che questa proposta si collega con altri stanziamenti di somme per opere pubbliche, e che non vedendo più la Camera dei Deputati, non sarebbe più possibile il rimandare questo progetto di legge modificato all'altro ramo del Parlamento, per cui ne nascerebbe una sospensione di altre opere, alcune delle quali di massima urgenza.

Presidente. La parola è al Senatore Lauzi.

Senatore **S. Martino.** Domando la parola.

Senatore **Lauzi.** Io vi rinuncio.

Presidente. La parola è al Senatore S. Martino.

Senatore **S. Martino.** Io ho domandato la parola unicamente per la menzione fatta dal signor Ministro, della convenienza, dell'equità che vi sarebbe stata per parte del Senato a non rigettare questo progetto di legge, onde equiparare la condizione della provincia che è interessata al canale in discorso, con quella delle altre provincie che sono state bonificate dal canale Cavour.

Io non ho in questo momento ben presente le condizioni del canale Cavour, perchè non mi aspettava di dover rispondere a questo argomento; ma, se ben mi ricordo, il Governo ha assicurato un interesse del 6 per cento, che decorrerà soltanto quando l'opera sia compiuta.

Ma a questo riguardo io dirò, che quello che dobbiamo desiderare tutti si è che il Governo adoperi tutta la sua influenza, tutta la sua autorità per far sì che il canale Cavour non sia passivo, e che le tasse che si riscuoteranno per l'irrigazione siano corrispondenti alla spesa che si è sostenuta; mentre nessuno ha pensato, quando votava questa garanzia, di votarla nell'intendimento di fare un regalo ai proprietari della risaja, ma l'ha votato nell'intendimento solo di assicurare l'esecuzione dell'opera, facendo cessare i dubbii per parte di coloro che somministrassero i fondi, sulla bontà del loro collocamento.

Ma una volta che i fondi sono stati somministrati; una volta che le opere siano eseguite, una volta che l'agro sarà irrigato e venga ad acquistare quella mag-

gior produzione che è inattuabile in virtù dell'uso di queste acque benefiche, tutti noi, che abbiamo votato il canale Cavour, abbiamo sempre creduto che il Governo farebbe il dover suo procurando che da questo canale si ricavassero i mezzi di far fronte a tutte le spese, ed abbiamo sempre sperato di non caricare neanche di un centesimo le finanze dello Stato.

Ora io confido che se l'amministrazione italiana sarà, come spero, diretta con energia, e si guarderà per l'avvenire di cedere a tutte le esigenze speciali delle località, come pur troppo ha ceduto molto sovente fin qui, io spero, dico, che l'amministrazione, farà, riguardo al canale Cavour, verificare tutte le nostre speranze.

Egli è solamente così che il Ministero italiano farà risorgere ancora il nostro credito, come sono convinto del pari che non risorgerà, se si cede sempre a tutte le esigenze che si presentano.

Dirò poi che la chiusura del canale operata dal Governo austriaco colle opere che ha fatto eseguire allo sbocco del lago di Como, sarebbe un fatto grave, un fatto da tenersi in conto nel determinare il concorso del Governo; ma le indicazioni vaghe che il Ministro ci dà, non bastano a formare un giudizio un poco sicuro.

Se il Ministero fosse venuto prima e ci avesse presentati calcoli ed indicazioni positive, che permettersero al Senato ed alla Commissione di formarsi un criterio, io assicuro il Ministero, che la Commissione avrebbe esposto le sue idee con quel sentimento di assoluta conciliazione, che è ne' suoi intendimenti e nelle sue abitudini; ma noi non abbiamo nessun dato un poco positivo a questo riguardo.

Quindi noi siamo sempre ridotti a dichiarare che non esiste alcun interesse per ragioni esclusivamente generali a fare questo canale; che questo canale vien fatto in gran parte per utilità locale. Ma a questo interesse locale fu già provveduto, od almeno si è fatto il possibile di provvedere con la stessa opera dell'abbassamento del lago di Como, di cui il Ministro ci ha parlato, essendo certo che quanto più si abbassò il lago di Como, d'altrettanto si dovettero mettere allo scoperto i terreni superiori, quei terreni che sono vicini al canale che si deve costruire e che hanno da essere prosciugati.

Io dico ciò perchè mi sembra naturale che quanto più il pelo dell'acqua si abbassa, tanto più i terreni circostanti restino elevati ed allo scoperto, e quindi guadagnino maggiormente.

Le opere che ora si farebbero per effettuare questo canale, completerebbero in favore di questi terreni quella salubrità, quella produttività e quelli scoli che non avevano sicuramente nei tempi andati quando, non avendo ancora il Governo austriaco abbassate le acque del lago di Como, tali terreni esser dovevano in uno stato di continua immersione.

Noi avevamo esaminato anche la questione accennata

dal Ministro, che questo canale sia il complemento di una grande navigazione.

È un complemento fino ad un certo punto. È però simile ad una semplice diramazione, come sono tutti i protendimenti nelle opere di questa natura.

Qualsiasi opera si facesse che mettesse in comunicazione altri piccoli canali con la grande arteria che, partendo dai due laghi, va fino al mare Adriatico per mezzo del Po' sarebbe nella stessa condizione.

Se domani un ingegnere studiando un progetto, venisse a dire, che la Parma può essere fatta navigabile fino a Parma, il tratto tra Parma ed il Po avrebbe gli stessi caratteri che ha questo, perchè servirebbe a mettere Parma in comunicazione con tutto il resto del canale. Non vi sarebbe nessuna diversità tra Parma e Chiavenna. La cosa sarebbe diversa se Chiavenna fosse capo ad un grande commercio esterno, che pigliando quel punto di partenza, si servisse esclusivamente di questo per i bisogni del commercio generale.

Questo è il punto, che ho trattato ieri dicendo al Ministro, che egli non era certo di siffatta cosa, perchè gli studi della ferrovia lombarda-alpina non sono ancora condotti al punto da accertare, che la ferrovia attraverserà precisamente quel tratto delle Alpi che sta sopra Chiavenna e metterà capo in questo luogo, e non è certo così che le merci internazionali arrivate a Chiavenna, vengano trasbordate nelle barche, come mezzo più economico di trasporto.

Ove il loro delle Alpi lombarde si facesse in altro punto che quello di Chiavenna, evidentemente il commercio internazionale di grande navigazione non esisterebbe più pel canale che ora ci è proposto, e quest'opera mancherebbe dei caratteri di opera di interesse generale.

Io per conseguenza sotto questo aspetto non vedo niente che ci faccia modificare le idee che abbiamo espresse.

Ho già detto ieri che siamo dolenti di venire in certe modo a farci osteggiatori di un progetto, che le popolazioni si erano avvezze a considerare come opera governativa; ma a questo riguardo le condizioni sono notevolmente cangiate.

Sotto l'antico regime austriaco, fin anche al 1865 sotto il Governo italiano la legislazione era tale che tranne il Comune non eravi altro elemento d'azione fuori che il Governo.

L'ente provincia, costituito con un bilancio d'opere pubbliche, non era creato.

Quando il Governo affidava questa speranza alle popolazioni, operava non semplicemente come Governo generale, operava anche qual rappresentante dell'ente provincia, come rappresentante di un bilancio che aveva confuso col bilancio generale dello Stato.

Ora che si è venuti a creare un bilancio speciale per le opere pubbliche delle provincie, si deve ricorrere a questo rappresentante speciale; ed è quindi giusto ed opportuno, che ciò che il Governo avrebbe

fatto unicamente come rappresentante della provincia, lo faccia d'ora in poi la provincia stessa in concorso col Governo. Ma a questo riguardo ritorno a dire, bisognerà fissare le cifre di questi concorsi mediante nuovi studi: ed io auguro e desidero che si facciano con tutta celerità, onde portar il più presto la questione ad una risoluzione definitiva; ma non vedo il perchè si dovrebbero sacrificare i principii e provvedere sugli studi incompleti che il Governo ci ha presentato.

Se continueremo in questo modo a procedere contro i più sani principii di regolarità e di buona amministrazione, la nostra povera Italia andrà dove potrà.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola: è solo per far avvertire, che l'opera del canale di Mezola non si collega minimamente col progetto del passaggio delle Alpi mediante una ferrovia alpina. La sfera d'efficienza di un canale non ha nulla a che fare con quella di una strada ferrata. Vi sono delle merci le quali hanno molto volume e contengono piccoli valori che non si possono trasportare nè colla strada ferrata, nè colla strada ordinaria; cosicchè rimarrebbero perpetuamente giacenti se non si aprisse un mezzo di comunicazione poco costoso, come un canale.

L'onorevole Senatore San Martino paragonava un canale che si protendesse verso Chiavenna, ad un altro che si immaginasse nella direzione di Parma; ma egli non avvertì una circostanza, ed è che Chiavenna è il punto centrale del movimento commerciale importantissimo che si fa fra l'Italia, la Svizzera e la Germania per la strada internazionale dello Spluga, e che appunto all'estremità del lago di Mezola incomincia la strada della montagna.

Ho voluto solamente far presenti al Senato queste circostanze.

Senatore Paleocapa, Relatore. Domando la parola.

Presidente. La parola è all'onor. Relatore.

Senatore Paleocapa, Relatore. Io non voglio che aggiungere poche parole, per dire che in questa questione il Ministro non ha considerato quello che veramente ha esposto la Commissione di Finanze per mezzo del suo Relatore. Essa riconosce l'utilità della prolungazione della navigazione fino alle rive di Chiavenna, non le dà tutta l'importanza che le dà il Governo, ma la riconosce; ma l'unico argomento su cui si è fermata, è il dovere di osservare la legge.

Ora il signor Ministro ha detto benissimo, che nel 1861 era già stato promesso il canale di cui si tratta, e che in seguito si sono ripetute le promesse. Sta bene; ma allora non vi era questa legge, che si oppone a che lo Stato assuma a tutto suo carico la esecuzione del canale.

Attualmente il signor Ministro con nuovi argomenti lo ha voluto anche rappresentare come un'opera che va a compenso di quei danni che ne sono venuti dalla interrotta comunicazione fra i due laghi in conseguenza di alcune opere che si dicono essere state eseguite sull'Adda nel 1836, se non sbagliò.

Ministro dei Lavori Pubblici. Dal 1836 al 1854.

Senatore Paleocapa, Relatore. Io credo bene, come dice il signor Ministro, che prima di quell'epoca vi fosse veramente una comunicazione fra i due laghi; ma essa non avrà avuto luogo forse se non nell'occasione delle grandi escrescenze d'acqua; sarà stata una comunicazione dipendente da un non ordinario deflusso, atto per qualche tempo anche al transito di piccole barche, che avrà però cessato col cessar della piena; ma non credo che fosse quella comunicazione permanente e costituente un vero sistema di navigazione a cui aspira il commercio, e che è ciò che si vuole colla legge attuale.

Ma, ripeto, ora è intervenuta una legge che nel 1861 non vi era, e se ci fosse stata, non dubito che il Parlamento avrebbe detto: come volete mettere tutta a carico dello Stato un'opera la quale secondo questa legge, non deve essere a suo carico esclusivo mentre essa ha altri scopi? Ora questi scopi ci sono ed io dico che sono più grandi ancora di quello della navigazione.

Io non so quali operazioni si siano fatte nel 1836, ma è certo che la condizione palustre, e la malsania dell'aria rimontano ad epoche remote. Fino dal tempo in cui governavano gli spagnuoli, si sa in che condizioni tristissime fossero quei luoghi e dintorni del forte Fuentes che fu allora eseguito; adesso forse saranno ancora peggiori.

Ora io dico che facendo questo canale, coteste condizioni si migliorano grandemente, ma non si migliorano forse tanto quanto dovrebbe essere desiderato dal Governo; e per migliorarle, sarebbe necessario unire in consorzio gli interessati nelle bonificazioni e fare che vi cooperino nel tempo-stesso che si fa il canale.

È stato detto, il canale si fa per la navigazione, perchè volete voi fare intervenire i possidenti delle paludi che si bonificano? La bonificazione non è che una conseguenza dell'opera; fate dunque la spesa e lasciate che anch'essi ne godano. Ma la legge, se avesse voluto dire che la spesa della navigazione si sopporterà tutta dallo Stato, e che esso sarà solo esente dalla spesa richiesta da opere estranee ed affatto speciali alla bonificazione, lo avrebbe espresso chiaramente; mentre invece la legge non dice altro se non che lo Stato sosterrà tutta la spesa solo quando l'unica utilità che ne deriva sia quella appunto della navigazione.

Ma ciò non si verifica nel caso nostro, perchè, non cesserò di ripeterlo, si procura una bonificazione e un risanamento che hanno insieme ben maggior valore che non ne abbia la prolungata navigazione. Come dunque potrebbesi trascurare questo importantissimo oggetto? Quand'anche il Governo credesse dover fare il canale a tutto carico dello Stato, sarà egli vero che ciò basti? No certamente. Il canale sarà l'opera capitale per la bonificazione; ma di altri molti lavori esso abbisogna. Ed è appunto in quest'occasione che si dovranno promuovere e assicurarne l'esecuzione, costituendo un consorzio di scoli e di bonificazioni che si estenda a tutta

la plaga interessata. E se, come io pur confido, il consorzio non potrà istituirsi volontariamente, si costituisca obbligatorio; ed io credo che possa farsi giustamente e conforme il diritto che ne ha lo Stato; come mi par potersi desumere da quanto ci ha esposto l'onorevole Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, il quale ci descrisse la desolazione di quel paese dove la malsania dell'aria miete tante vittime da spopolare interi villaggi.

Egli è perciò che la Commissione, proponendo al Governo che presenti una legge speciale regolata in modo appunto che tutti gli interessi siano ben conciliati, ha creduto di propor ciò che sarebbe ben più utile a quei paesi di cui si vogliono migliorare le condizioni, che non la semplice apertura del canale in favore della navigazione. E si procederebbe legalmente, cioè conforme alla legge che non vuole che lo Stato si aggravi più di quanto importi il vero obbligo suo.

E qui ricorderò quanto ho detto relativamente alle così dette *confidenze* delle provincie meridionali. Che altro sono infatti queste *confidenze* se non vastissimi consorzi intesi a questa o a quella bonificazione?

E sono esse forse consorzi spontanei e volenterosi di interessi associati?

No certamente. È il Governo che determina le circoscrizioni di codeste *confidenze*, dentro le quali tutti i privati e comuni sono obbligati a concorrere nella spesa richiesta, sia dalla bonificazione dei terreni per ridurli a coltura a pro' dei proprietari rispettivi, sia pel risanamento dell'aria a pro' delle popolazioni. E il Governo non potrebbe egli applicare lo stesso sistema alla vasta pianura creata dall'Adda che separò il lago di Como da quello di Mezzola, e ai comuni contigui? Ed io dico che procedendo così si solleverà l'erario da una parte della spesa, e non solo senza aggravare incongruamente le provincie, ma facendo ciò che sarebbe loro più utile.

Voci varie. Ai voti, ai voti.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Io prendo la parola unicamente per rettificare un fatto allegato poc'anzi dall'onorevole Senatore Paleocapa.

Mi consta dai documenti esaminati che prima dell'inalveamento dell'Adda, la navigazione fra il lago di Mezzola, e quello di Como si poteva fare con barche ordinarie per 7 mesi dell'anno, e per un mese si faceva con grandi zattere o con grandi barconi, e ciò in tempo di piena.

Nel resto dell'anno poi non si poteva transitare se non a fatica con barche peschereccie; ora però neanche queste dopo l'inalveamento dell'Adda possono più passare.

Presidente. Rileggo l'articolo primo del progetto ministeriale.

« Art. 1. Sono autorizzate le spese straordinarie nella complessiva somma di lire cinquecento settantotto mila

e cento occorrenti per l'eseguimento delle nuove opere idrauliche descritte nella annessa tabella, le quali spese verranno colla corrispondente designazione stanziati in appositi capitoli dei bilanci del Ministero dei Lavori Pubblici per gli anni 1865, 1866 e 1867. »

Faccio presente al Senato che quest'articolo contemplando la spesa integrale riferibile ai tre distinti oggetti di spesa indicati nella tabella annessa al progetto di legge, e la discussione essendosi unicamente portata sulla prima partita relativa al canale fra i laghi di Como e di Mezzola, io credo indispensabile di mettere ai voti separatamente questa questione dalle altre due che la seguono. A questo effetto stimo che il miglior mezzo sia quello di leggere la prima parte della tabella che poi metterò ai voti.

Questa prima parte è così concepita :

ESERCIZI	1867	85,500
	1866	85,500
	1865	»
TOTALE della Spesa		171,500
OPERE DA ESEGUIRSI	Canale fra i laghi di Como e di Mezzola Apertura di un canale di navigazione fra i laghi (Oltre il fondo di lire 48,000 già stanziato nel bilancio 1864 per legge 31 marzo 1862, nu- mero 356).	
Gli assegni sono stanziati nei capitoli	Nel bilancio 1865	186

La metto ai voti.

Chi è d'avviso di adottarla, si compiaccia alzarsi.

(Approvato.)

Ora che questa prima partita fu approvata, metterò ai voti il complesso dell'art. 1 che ho testè letto.

Chi lo approva, voglia alzarsi.

(Approvato.)

« Art. 2. Nel caso che la provincia di Como o quella di Sondrio, anche unite in consorzio fra loro, o ciascuna di esse, costituita in consorzio con altri corpi morali interessati, assumano l'obbligo di aprire fra i laghi di Como e Mezzola un canale navigabile con piroscali, il Governo del Re assegnerà come quota fissa di concorso dello Stato in tale opera la somma di L. 220 mila fissata per l'eseguimento del canale a piccola sezione, provvedendo al pagamento relativo in quella proporzione e con quelle cautele che verranno dal medesimo giudicate opportune.

» Le spese di successiva manutenzione staranno a carico dello Stato finchè non sia diversamente disposto colla promulgazione della nuova legge dei lavori pubblici. »

(Approvato.)

» Art. 3. Per la costruzione della coronella od argine in ritiro al fiume Po dietro i froldi *Antonelli, Nugarolo e San Guglielmo*, nella provincia di Ferrara, sarà mantenuta la competenza passiva delle spese secondo le norme di leggi vigenti, salva quella diversa competenza passiva che dalla nuova legge dei lavori pubblici derivasse per la coronella stessa, che in tutto o in parte si eseguisse dopo la promulgazione della nuova legge. »

(Approvato.)

Ora porrò ai voti il complesso della tabella unita a questo progetto di legge, non essendosi votata dal Senato che la prima partita.

Chi è d'avviso d'approvarla, voglia alzarsi.

(Approvato.)

Si procede all'appello nominale per lo squittinio segreto su questo progetto e su quello relativo ai sequestri e alle cessioni degli stipendi e delle pensioni votato ieri. (Il Senatore, Segretario, San Vitale fa l'appello nominale.)

Risultato della votazione:

Sul progetto di legge relativo ai sequestri e alle cessioni degli stipendi e pensioni.

Votanti 86
Favorevoli 65
Contrari 21

(Il Senato approva.)

Sul progetto di legge per spese straordinarie sui bilanci del Ministero dei Lavori Pubblici per lavori di difesa e di navigazione a fiumi, laghi e canali.

Votanti 86
Favorevoli 57
Contrari 29

(Il Senato approva.)

L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per approvazione d'una spesa straordinaria sul bilancio 1865 dei Lavori Pubblici per riparazioni e consolidamento di argini in seguito alle piene del 1864, N. 205.

Darò lettura del progetto di legge.

(V. *infra*.)

L'Ufficio Centrale conchiude per l'approvazione pura e semplice del medesimo.

La discussione generale è aperta.

Se niuno domanda la parola, passerò alla lettura degli articoli per metterli ai voti.

« Art. 1. È autorizzata sul bilancio passivo del Ministero dei Lavori Pubblici pel 1865 la spesa straordinaria di lire 1,000,000 per l'eseguimento dei lavori indispensabili a riparare ai guasti recati dalle piene dell'autunno 1864, alle sponde e agli argini dei fiumi e torrenti nelle seguenti provincie delle Romagne:

Nella provincia di Bologna	L. 219,960
Nella provincia di Ferrara	» 295,500
Nella provincia di Ravenna	» 484,540

Totale	L. 1,000,000

(Approvato.)

« Art. 2. La somma di cui nell'articolo precedente sarà allogata sul capitolo 117 del bilancio suddetto, sotto la denominazione: *Riparazioni ed opere di ristabilimento di rotte e consolidamento di argini in seguito alle straordinarie piene del 1864.* »

(Approvato.)

« Art. 3. Rimane a carico dei corpi morali e degli interessati nei lavori la quota di concorso nella spesa predetta a termini delle leggi e delle consuetudini vigenti. »

(Approvato.)

Prima di procedere alla votazione per squittinio segreto su questo progetto di legge darò lettura dell'altro che segue nell'ordine del giorno, portante il n. 202 per l'approvazione della spesa occorrente alla collocazione di due fili telegrafici da Torino per Firenze a Napoli, e da Torino a Firenze.

Do lettura del progetto di legge.

« Art. 1. Sarà collocato un nuovo filo telegrafico da Torino per Firenze a Napoli, ed un altro da Torino a Firenze. »

« Art. 2. La spesa occorrente in lire 210 mila sarà iscritta sul capitolo 163, articolo 2, del bilancio passivo del Ministero dei Lavori Pubblici pel 1865 (*Costruzione di nuove linee telegrafiche*).

È aperta la discussione generale.

Senatore **Lauzi**. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore **Lauzi**. Io non intendo parlare nè in favore nè contro il progetto di legge; non in favore, perchè l'appoggio dell'Ufficio Centrale ne assicura abbastanza il

buon esito; non contro perchè non ho motivo d'impugnarlo.

Ma le poche parole che son per dire si riferiscono piuttosto alla relazione, a qualche cosa che ci è, a qualche cosa che non ci è.

Io ho trovato nella relazione non l'elogio funebre, che d'elogio non ce n'è, ma oserei dire, una sentenza capitale che cade su quella povera, su quella miserabilissima società del telegrafo sottomarino.

Siccome due anni or sono ho avuto l'onore di trattener il Senato cercando di eccitare i sentimenti della sua giustizia, ed anche quelli della sua commiserazione sopra questa società, così crederei di mancare ad un mio debito se non dicessi qualche parola anche adesso.

Non esporrò le condizioni di questa società: tutti le conoscono; ma dirò che nella relazione apertamente si consiglia di non continuare l'opera di ripescare i fili sottomarini spezzati; si consiglia di toglierli, e di fare a meno di questi fili.

Ora non è che io trovi infondato questo consiglio: convergo pienamente col dottissimo Relatore che se nel 1852 l'Italia fosse stata nelle condizioni attuali, non avrebbe pensato a porre lunghe e difficili linee di fili sottomarini, quando avesse avuto a sua disposizione tutta la lunga costa che ha l'Italia sul mare.

Convergo quindi che si possa farne adesso a meno; ma ciò che mi dispiace è che in tutta questa relazione non ci sia una parola che accenni all'esistenza della società e alla necessità di un indennizzo qualunque se si espropriasse il suo privilegio mediante la sostituzione di altre comunicazioni telegrafiche.

Io ho detto allora, e credo che lo stesso Ministro Jacini reggesse anche allora il portafoglio dei Lavori Pubblici, che quest'impresa fu tenuta nelle antiche provincie per impresa seriissima; che una grandissima parte delle azioni fu presa per stabile impiego da privati, da impiegati e da militari pensionati, di modochè una grandissima parte è tuttora presso tali persone nella città di Torino; e questa fiducia nasceva, forse con un'abbastanza di riflessione, da una legge che autorizzava l'impresa e garantiva l'interesse del 5 0/0 agli azionisti.

Nello scorso anno, se la memoria ben mi serve, era stato proposto alle Camere di finire, dirò così, questa faccenda, con pochissimo sacrificio, acquistandosi dal Governo le azioni, subentrando il Governo alla Società e dando in corrispettivo agli azionisti la miseria di due lire e 50 centesimi di pubblica rendita per azioni che avevano il valore nominale di 250 lire.

Io ho detto tutto quello che voleva dire, e l'unica cosa che aspetto dalle mie poche parole, è che il signor Ministro voglia agire non a sola misura di giustizia, ma col debito sentimento di riguardo a tante persone che si trovano quasi rovinate per la fiducia che hanno posto in queste azioni, acciocchè nel caso specialmente che il Governo, accogliendo il giustissimo ed utile consiglio dato nella relazione, di togliere di mezzo

Il telegrafo sottomarino, voglia anche pensare a dare qualche indeonizzo, per poco che sia, e fare, oserei dire, una carità a questa povera gente che ha avuto troppa fiducia nel valore della legge.

Ministro dei Lavori Pubblici. Altrettanto mi rincresceva nella discussione del progetto di legge che fu poc'anzi votato, di trovarmi in dissenso coll' illustre mio amico il Senatore Paleocapa; altrettanto mi compiacchio di poter dichiarare, che accetto le raccomandazioni che egli fa al Governo nella chiusa della sua relazione sulla legge dei telegrafi.

Queste raccomandazioni sono formulate in queste parole :

« Solo desidera la Commissione, che nel senso della considerazione fatta, prenda in matura considerazione la convenienza di non sprecare spese per gettare nuovi fili sottomarini o per riattare i gettati quando si può meglio provvedere con fili terrestri. »

Pur troppo in questi ultimi tempi i lunghi fili sottomarini hanno fatto cattiva prova quasi dappertutto. Anche i giornali di questi giorni lamentavano che la Francia, per quanti tentativi abbia fatto per congiungersi direttamente colla sua colonia dell'Algeria, non è venuta a capo di stabilire un servizio stabile.

E anche noi che abbiamo speso una somma poco tempo fa, di più di un milione e duecento mila lire per un cavo sottomarino fra l'isola di Sicilia e l'isola di Sardegna, ci trovammo colle comunicazioni interrotte dopo breve tempo dacchè erano attivate. Se non che io spero per poco tempo, imperocchè le ultime notizie che io ho ricevute mi inducono a credere che in breve quelle comunicazioni saranno riattivate. Comunque sia però l'esperienza ci dimostra che non dobbiamo far troppo affidamento sui cavi sottomarini e che non dobbiamo spendere per ora altre somme per attivarne dei nuovi, se non per lo scopo di tenere aperte le nostre comunicazioni telegrafiche coll'isola di Sicilia e coll'isola di Sardegna. Per raggiungere il quale ultimo scopo, qualora rimanessero interrotti i due cavi dalla Spezia alla Corsica e dalla Sardegna alla Sicilia, il miglior partito sarebbe quello di stabilire un filo sottomarino che metta in comunicazione diretta la Corsica e la Sardegna colle coste della Toscana.

In quanto poi alla questione sollevata poc'anzi dall'onorevole Senatore Lauzi, che il Governo debba avere un riguardo agli azionisti del telegrafo sottomarino fra la Spezia e la Corsica, lo stretto di San Bonifacio e la Sardegna, io adesso non potrei ammettere il principio che il Governo abbia a sottostare ad oneri per seguirlo un senso di compassione.

Il Governo può essere largo di soccorsi quando da essi ricavi un vantaggio diretto od indiretto per se stesso; per un solo riguardo agli azionisti, il Governo non potrebbe addossarsi di un nuovo onere.

Ad ogni modo io non potrei entrare in questa discussione, poichè è una questione pendente che si sta discutendo negli uffizi della Direzione generale del Tele-

grafi, per vedere quali ragioni di diritto possano avere gli azionisti verso lo Stato in conseguenza della concessione loro fatta anni sono per un telegrafo sottomarino. Può essere ben sicuro l'onorevole Lauzi che il Governo avrà tutti i riguardi nel far luogo sollecitamente ai diritti che mai risultassero competere loro.

Conchiudo pertanto che il Governo è dell'avviso del Relatore, Senatore Paleocapa, che esso cioè per ora non è disposto a sostenere altre spese, se non quelle volute dalla riattazione delle linee esistenti, dall'eventuale stabilimento di una comunicazione telegrafica fra le coste della Toscana e le isole di Sardegna e Corsica d'accordo colla Francia, e dal soddisfacimento dei diritti altrui che loro competessero verso lo Stato per ciò che riguarda il telegrafo sottomarino tra la Spezia e l'isola di Sardegna per mezzo della Corsica.

Presidente. Se non si domanda più la parola, si passa alla discussione degli articoli.

« Art. 1. Sarà collocato un nuovo filo telegrafico da Torino per Firenze a Napoli, ed un altro da Torino a Firenze. »

(Approvato.)

« Art. 2. La spesa occorrente in lire 210 mila sarà iscritta sul capitolo 1863, articolo 2, del bilancio passivo del Ministero dei Lavori Pubblici pel 1865 (*Costruzione di nuove linee telegrafiche*). »

(Approvato.)

Si procede all'appello nominale per la votazione segreta sui disegni di legge stati testè adottati per alzata e seduta.

(Il Senatore, Segretario, Araulfo fa l'appello nominale.)

Risultato della votazione sul progetto di legge per la approvazione di una spesa straordinaria sul bilancio 1865 dei Lavori pubblici per riparazioni e consolidamento di argini in seguito alla piena del 1864.

Votanti	87
Favorevoli	67
Contrari	20

(Il Senato approva.)

Sul progetto di legge per l'approvazione della spesa occorrente alla collocazione di due fili telegrafici da Torino per Firenze a Napoli, e da Torino a Firenze.

Votanti	87
Favorevoli	68
Contrari	19

(Il Senato approva.)

L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge N. 190 per trasporto di fondi dal bilancio dei Lavori Pubblici a quello della Guerra per costruzione di un fabbricato ad uso militare in Livorno.

Do lettura del disegno di legge presentato dal Ministero ed accettato dall'Ufficio Centrale.

Articolo unico.

« Previa la cessione da farsi all'Amministrazione militare a quella dei lavori pubblici di tutta la parte orientale del bastione del forte di Porta Murata in Livorno, sarà ridotta da 1,960,000 lire a 1,836,708 la spesa autorizzata colle leggi speciali del 10 agosto 1862, (N. 750) e 17 agosto 1863 (N. 1419), e la differenza di lire 123,292 sarà trasportata ed iscritta ad apposito capitolo del bilancio della Guerra colla denominazione: *Costruzione di un fabbricato per uso militare nella piazza di Livorno in sostituzione di altri ceduti all'Amministrazione dei Lavori Pubblici nel forte di Porta Murata*, e ripartitamente come segue:

Esercizio 1865. Capitolo 53.	L. 73,202
Esercizio 1866	> 50,000
	<u>L. 123,292</u>

È aperta la discussione generale.

Se nessuno domanda la parola, non occorrendo votazione speciale perchè si tratta di legge composta di un solo articolo, si passerà allo squittinio segreto sul medesimo in un col seguente disegno di legge per convalidazione di maggiori spese e spese nuove e per annullamento di crediti sul bilancio 1863 del Ministero della Guerra.

Ne dò lettura.

(Vedi infra e atti del Senato N. 192.)

È aperta la discussione generale su questo progetto di legge.

Se nessuno domanda la parola, interrogo il Senato se vuol tenere per chiusa la discussione generale.

(La discussione generale è chiusa.)

Do lettura dell'articolo 1.

« Art. 1. Sono autorizzate maggiori e nuove spese sul bilancio 1863 della Guerra nella complessiva somma di lire 742,000 stata provvisoriamente autorizzata con R. Decreto 27 settembre 1863 da ripartirsi fra i capitoli designati nello specchio A annesso alla presente legge. »

Se nessuno domanda la parola, pongo ai voti questo articolo nella cui votazione s'intenderà pure compreso lo specchio A.

(Approvato.)

« Art. 2. In compenso delle sovracitate maggiori e nuove spese, sono annullati crediti sul bilancio suddetto per la complessiva somma di lire 802,867 37 ripartitamente fra i capitoli indicati nello specchio B pure unito alla presente legge. »

Se nessuno domanda la parola metto ai voti questo articolo e nella sua votazione s'intenderà compreso anche lo specchio B.

(Approvato.)

Si procede all'appello nominale per la votazione a squittinio segreto su questi due progetti di legge.

(Il Senatore, Segretario, San Vitale procede all'appello nominale.)

Risultato della votazione:

Sul progetto di legge per trasporto di fondi dal bilancio dei Lavori Pubblici a quello della Guerra.

Votanti	82
Favorevoli	64
Contrarii	18.

(Il Senato approva.)

Sul progetto di legge per la convalidazione di maggiori spese e spese nuove e per annullamento di crediti sul bilancio del Ministero della Guerra.

Votanti	79
Favorevoli	59
Contrarii	20

(Il Senato approva.)

L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge, segnato col N. 207, relativo al trasporto all'esercizio 1865 del fondo rimasto disponibile sul capitolo 61 del bilancio 1864 del Ministero della Guerra; composto d'un articolo unico, stato accettato dalla Commissione permanente di finanze, di cui do lettura.

Articolo unico.

« L'assegno di lire quattro milioni per armamento dell'esercito, stato iscritto nel capitolo 61 del bilancio del Ministero della Guerra del 1864, sarà considerato, per gli effetti della sua applicazione in linea amministrativa, quale assegno straordinario continuativo a termine della legge speciale d'autorizzazione in data 26 giugno 1864 (N. 1814); epperò la somma rimasta disponibile al 31 dicembre 1864 sarà trasportata al capitolo N. 32, appositamente iscritto nel bilancio 1865 (2° progetto). »

È aperta la discussione generale su questo progetto.

Se non si domanda la parola, si passa alla discussione speciale di questo stesso articolo.

Non domandandosi la parola si passerà allo squittinio segreto coll'altro progetto di cui darò lettura.

Il progetto che verrebbe ora, secondo l'ordine del giorno in discussione, è quello segnato col N. 213 per trasporto all'esercizio 1865 dell'avanzo sugli assegni iscritti nei bilanci 1861, 1862 e 1863 della Guerra per l'armamento della Guardia nazionale mobile. Ne do lettura.

Articolo unico.

« Il fondo restante sugli assegni iscritti nei bilanci della guerra 1861-62-63 per l'armamento della guardia nazionale mobile, a termini della legge 4 agosto 1864, sarà considerato come continuativo per tutto l'esercizio 1865, per gli effetti della sua applicazione in linea amministrativa a termine degli articoli 689 e 704 del regolamento generale di contabilità in data 13 dicembre 1863. »

È aperta la discussione generale su questo progetto.

Se non si domanda la parola, si passa alla discussione speciale di questo stesso articolo.

Non domandandosi la parola e trattandosi d'un solo articolo, si passa allo squittinio segreto per questi due progetti di legge distinti coi N. 207 e 213.

Prima però leggerò l'ordine del giorno della seduta di domani che si aprirà alle ore 2 precise, ed alle 2 1/4 si farà l'appello nominale.

Ordine del giorno per domani:

Spesa straordinaria sui bilanci 1864, 1865 e 1866 delle finanze per l'armamento delle guardie doganali, N. 193.

Spesa straordinaria sul bilancio delle finanze per pagamento di debiti della Casa borbonica, N. 210.

Fabbricazione delle marche da bollo e dei francobolli postali, N. 211.

Disposizioni forestali per la provincia di Perugia, Ancona, Ascoli, Macerata, Pesaro ed Urbino, N. 212.

Modo di riscossione delle imposte dirette, N. 177.

Autorizzazione di maggiori spese e annullamento di crediti sui bilanci 1861-62-63 delle finanze, N. 194.

E di quegli altri che saranno in pronto.

(Il Senatore, Segretario, Arnulfo fa l'appello nominale.)

Risultato della votazione sul progetto di legge pel trasporto all'esercizio 1865 del fondo rimasto disponibile sul capitolo 61 del bilancio 1864 del Ministero della Guerra.

Numero dei votanti . . .	82
Favorevoli	64
Contrari	18

(Il Senato approva.)

Sull'altro relativo al trasporto all'esercizio 1865 dell'avanzo sugli assegni iscritti nei bilanci 1861-62-63 della Guerra, per l'armamento della guardia nazionale mobile.

Numero dei votanti . . .	82
Favorevoli	64
Contrari	18

(Il Senato approva.)

La seduta è sciolta (ore 4 1/2).