

LXXV.

TORNATA DEL 23 GIUGNO 1888

Presidenza del Vice-Presidente TABARRINI.

Sommario. — *Seguito della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1888-89 — Osservazioni del senatore Brioschi, relatore, e risposta del ministro dei lavori pubblici — Approvazione dei capitoli del bilancio dopo osservazioni del senatore Finali al cap. 41 concernente le strade ferrate, e spiegazioni del relatore e del ministro dei lavori pubblici — Approvazione del bilancio del Ministero della marina per lo stesso esercizio.*

La seduta è aperta alle ore 3 e 1/2.

È presente il ministro dei lavori pubblici. Più tardi interviene il ministro della marina.

Il senatore, *segretario*, CENCELLI dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

Seguito della discussione del progetto di legge:
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1888 al 30 giugno 1889 » (N. 80).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1888 al 30 giugno 1889.

Nella tornata di ieri fu chiusa la discussione generale, riservando la parola al relatore della Commissione, al quale perciò do facoltà di parlare.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Signori senatori, come ebbi a dire sul finire della seduta di ieri, dopo il notevole discorso dell'onorevole ministro

dei lavori pubblici, dopo le risposte e gli schiarimenti da lui dati agli onorevoli senatori che avevano parlato prima, e dopo anche che questi onorevoli colleghi si sono dichiarati soddisfatti, il compito del relatore è di assai abbreviato, anzi potrei dire che il relatore potrebbe tacere, se il senatore non avesse qualche considerazione a fare all'infuori di quanto ha scritto nella relazione.

Forse questa distinzione tra relatore e senatore non sarebbe corretta ora che la discussione generale è chiusa; ma io dichiaro tosto che la distinzione stessa non ha che uno scopo, quello cioè di rispettare le opinioni e le convinzioni de' miei colleghi della Commissione permanente di finanza, se per avventura ancora alcuno di essi persistesse nel non approvare l'ordinamento attuale delle nostre ferrovie.

Io fui e sono convinto del contrario e l'esperienza, certamente non lunga, di questi tre anni non ha scosso per nulla la mia convinzione, la quale era ed è che: date le condizioni del nostro paese, dato cioè, che il nostro Stato per ragioni che ora è inutile indagare, divenne proprietario di qualche migliaio di chilometri di ferrovia,

l'unica soluzione per l'esercizio di esse era un appalto.

Aggiungerò che allorquando in Senato si discutevano le Convenzioni, per quell'appalto, io mi astenni dall'esaminare o dal dare giudizio alcuno sopra le così dette percentuali, bastando a me lo esame ed il giudizio che era stato fatto dal relatore dell'Ufficio centrale, l'onorevole attuale ministro dei lavori pubblici.

Ora l'esperienza dei tre anni ha dimostrato che anche questa parte delicata e difficile delle Convenzioni non può essere soggetta a biasimo.

Si dice, però, e si è detto anche ieri da alcuno, che queste Convenzioni sono complicate.

È vero; ma, mio Dio, certo che il martello di selce dell'uomo preistorico era assai meno complicato del maglio dell'acciaieria di Terni. Certo che il rocchetto della Margherita del *Faust* era assai più semplice dei perfezionati apparecchi meccanici che si trovano nei grandi stabilimenti del nostro collega Rossi. Ma chi vorrebbe ora rinunciare a questi nuovi mezzi per ritornare a quell'antica semplicità?

D'altra parte non è esatto il dire che i nuovi mezzi sono più complicati; la complicazione è apparente, giacchè essa è correlativa alla coltura di chi deve adoperarli.

Ritornando ad uno degli esempi già citati, è certo che l'operaio che oggi adopera il maglio dell'acciaieria di Terni consuma molta minor forza fisica di quella che consumava l'uomo preistorico adoperando il suo martello di selce.

L'esercizio ferroviario è una grande industria, ed è una di quelle industrie che più continuamente si giovano dei progressi della scienza.

Chi nella potenza di trazione, nel consumo di combustibile, e così via, della locomotiva d'oggi riconoscerebbe la locomotiva di 30 o 40 anni or sono?

Chi avrebbe pensato ancora, non molti anni sono, che per mezzo di segnali elettrici od ottici sarebbesi potuto percorrere le ferrovie con una velocità di 70 o 80 chilometri all'ora con completa sicurezza dei viaggiatori? Chi avrebbe, pochi anni sono, creduto che pel mezzo di freni continui si sarebbe potuto giungere in una stazione, come si fa oggi, con una velocità quasi di corsa, togliendo così tutti i perditempi dei rallentamenti d'altre volte?

Mi limito a questi progressi più noti, ma essi bastano a dimostrare che, anche indipendente-

mente dalla natura del contratto, questo perfezionamento continuo della industria doveva rendere necessaria quella che si denomina comunemente complicazione del contratto.

Certo che un contratto di concessione, in un esercizio per concessione, il contratto può essere più semplice che in un esercizio per appalto. Ma se questa causa aggravando fors'anco le precedenti doveva essa pure contribuire a qualche complicazione; credo debba ripetersi qui quanto diceva poc'anzi, la complicazione è relativa e non esige che una rispondente coltura in chi deve dirigere e sorvegliare i patti del contratto.

Per tale ragione, nella mia breve relazione ho esposto il desiderio, anche a nome de' miei colleghi della Commissione di finanza, che a quel corpo il quale si è denominato Ispettorato generale delle ferrovie sia dato una nuova organizzazione.

Il desiderio da me espresso per iscritto ed ora verbalmente muove da questo concetto. L'Ispettorato dell'esercizio ferroviario non dovrebbe, a mio avviso, curare soltanto l'esatta osservanza delle disposizioni del contratto, dei capitoli, dei regolamenti; ma tenere dietro, come appunto fa il *Comité technique des chemins de fer* citato ieri dall'onor. Rossi, ai continui progressi di questa industria, suggerirli alle Compagnie ed ai loro direttori, ed esigerne anche l'applicazione entro certi limiti che non voglio ora ripetere, ma che ho consigliati altre volte.

Se non mi inganno, il signor ministro nel suo discorso di ieri, pur riconoscendo la opportunità di separare i due servizi dell'esercizio e della costruzione, parevami dicesse che a capo di essi manterrebbe una sola persona. Io spero che vorrà fare un passo più avanti e separare in modo assoluto quei servizi.

Il capo del servizio deve essere riconosciuto da' suoi subalterni come un uomo che ha completa conoscenza della materia del servizio; l'ispettore generale dell'esercizio ferroviario deve avere continui rapporti tecnici coi direttori delle Società, e deve perciò possedere estese cognizioni intorno a questa industria, deve avere tempo e mezzo per aumentarle di continuo.

Io non so se veramente ho bene inteso, ma parvemi che ieri il nostro collega il senatore Rossi, con quel pessimismo che non lo tormenta

tutti i giorni, ma che ieri aveva abbondante nella sua parola, non rendesse sufficiente giustizia ai direttori delle nostre ferrovie.

I nostri direttori di ferrovie, posso assicurare il Senato, sono uomini intelligenti e sono riconosciuti tali dai direttori delle Compagnie estere. Il signor ministro ed io abbiamo potuto toccare con mano di quanta stima godano in Europa nell'occasione appunto del Congresso ferroviario che si tenne a Milano nello scorso mese di settembre.

Il collega Rossi può insegnare che ogni progresso industriale ha qualche cosa che avvantaggia anche materialmente l'industria ferroviaria.

Un altro appunto fu fino dai primi tempi fatto alle Convenzioni del 1885, siccome conseguenza, della loro complicazione, quello di prestarsi a diverse interpretazioni e quindi a liti fra Governo e Società.

Anche per questa parte l'esperienza è breve, non essendo che di tre anni.

Ma io ho udito dire con grandissima mia soddisfazione ieri dall'onor. ministro, che in tre anni nessuna questione è stata portata davanti al collegio arbitrale che pure è stabilito nelle Convenzioni stesse in previsione di possibili divergenze.

Certo è che io lodo altamente l'onor. ministro di essere arrivato a questo risultato che sarà dovuto in molta parte alla abilità sua.

Ma, siccome non si può dubitare che gli interessi dello Stato non siano tutelati in mano dell'onorevole Saracco, così è da sperare che si avranno anche in avvenire di simili risultati nella esecuzione delle Convenzioni.

Un'altra parte che, si dice, complicata delle Convenzioni è quella che riguarda i così detti fondi di riserva e la Cassa degli aumenti patrimoniali.

Questa davvero a me pare una obiezione singolare soprattutto se parte da coloro i quali propugnavano l'esercizio governativo, e pare non ricordino che i fondi di riserva sono appunto una invenzione della Germania, e dirò meglio della Sassonia che per la prima li introdusse nella gestione dell'esercizio ferroviario governativo.

Aggiungerò una parola rispetto alla Cassa degli aumenti patrimoniali, intorno la quale la Commissione permanente di finanza desidere-

rebbe avere nel prossimo anno maggiori e più distinti elementi, sia nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, od in quello del Tesoro, per potere formarsi più chiaro concetto della sua gestione...

Senatore FINALLI. Domando la parola.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*... Facendo brevi obiezioni sul modo con cui questa gestione ci viene presentata quest'anno, dirò anche come, a parer mio, dovrà esserci sottoposta in avvenire.

Quale è l'origine della Cassa degli aumenti patrimoniali?

Colle Convenzioni ferroviarie si fece un calcolo - e qui mi permetto di correggere un *lapsus linguae* del signor ministro dei lavori pubblici - si fece un calcolo del prodotto lordo iniziale; si suppose cioè che in quattro anni si potessero raggiungere certi prodotti lordi detti iniziali. Nel contratto colla Mediterranea, per esempio, il prodotto lordo, detto iniziale, era calcolato a 112 milioni; per le altre Società non ricordo ora esattamente.

Il concetto nel fissare quel prodotto iniziale era stato il seguente. Tutti ricordano la triste fase attraverso la quale passarono le nostre ferrovie; per quelle dell'Alta Italia soprattutto gli ultimi anni dell'Amministrazione privata, poi la temporaria governativa durata circa otto anni.

Per tutto questo tempo le ferrovie non avevano avuto incremento di doppi binari, di nuove stazioni chieste in corrispondenza dell'aumentato traffico.

Apparve allora chiaro che il prodotto iniziale, che speravasi di raggiungere dopo il quarto anno, non si sarebbe potuto raggiungere senza spese straordinarie, appunto per piani caricatori, doppi binari, ecc., che erano necessari per aumentare il traffico di quelle ferrovie. Ecco l'origine dell'allegato B delle Convenzioni.

Supponiamo che passati i quattro anni, e supponiamo spese tutte le somme iscritte nell'allegato B (ciò che non è ancora, poichè nel bilancio di questo anno figurano circa 32 milioni, cioè l'ultima parte), certamente intanto il prodotto lordo delle ferrovie andrà sempre aumentando. Questo aumento di prodotto lordo, corrispondente ad aumento di traffico, esige, a sua volta, aumenti di spese della natura di quelli ai quali intendevasi provvedere nel qua-

driennio coll'allegato B, ed alle date spese si doveva e si deve provvedere per mezzo della Cassa degli aumenti patrimoniali. La Cassa, per la legge e pei capitoli, ha alcuni cespiti di entrata, cioè un tanto per cento di prodotto lordo, il prezzo di vendita dei materiali fuori d'uso, un terzo del saldo dei noli del materiale mobile in servizio cumulativo; coi quali introiti dovrebbe pagare l'interesse e l'ammortamento delle obbligazioni ferroviarie emesse per le opere di ingrandimento e di miglioramento dipendenti dall'aumento del traffico.

Ora in una delle tabelle annesse allo stato di previsione che esaminiamo, modificato poi con nota di variazione del bilancio del Tesoro, si trovano riunite tanto le somme dipendenti dai cespiti sopra indicati, quanto quelle che provengono da emissioni di obbligazioni ferroviarie. Il capitale, cioè, trovasi addizionato a quelle somme che dovrebbero servire a pagare l'interesse e l'ammortamento.

Non risulta così la deficienza di quei cespiti, supposto che esista, a compiere le funzioni per le quali furono creati; e non risulta quanta parte dello stesso capitale sia impegnata per pagamento d'interesse e di ammortamento e non per le vere spese pel quale fu creato.

Il desiderio che la Commissione permanente di finanza esprime per bocca mia, è che si tenga gestione separata del fondo capitale da quello degli interessi.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io non credo che intenzione dell'onor. relatore fosse questa che si dovesse rientrare nella discussione generale che ieri è stata chiusa; perciò io mi asterrò dall'esaminare punto per punto le savie e dotte osservazioni da lui fatte, per dimostrare che, in fondo, le Convenzioni approvate con la legge dell'aprile 1885 non sono così disastrose come a qualcuno è piaciuto affermare. Io devo piuttosto venire in soccorso a lui, se mai ne fosse bisogno, per dichiarare che almeno in un punto il vantaggio è certo, ed è che lo Stato incassa regolarmente le somme che rappresentano il prodotto netto delle ferrovie e che, la Dio mercè, non potrà più avvenire come pel passato, che vengano ad accumularsi tante

passività a carico dello Stato, senza che il Parlamento ne abbia sentore.

Oggi questi fatti non si sono più avverati e se per avventura, come temo, la Cassa per gli aumenti patrimoniali sarà per qualche tempo impotente a provvedere alle occorrenze del servizio ferroviario, converrà volta a volta che il Parlamento ne venga edotto e che sia chiamato a dare i fondi necessari per provvedere a queste necessità; ma, lo ripeto, debiti reconditi non ve ne saranno più. Io, trovandomi ogni giorno alle prese colle difficoltà che presenta l'applicazione di questa legge, non potrei sottoscrivere interamente all'opinione dell'onor. relatore che vere e proprie complicazioni spesso non si presentino. Purtroppo ve ne sono; non sono certamente così gravi come altri crede, ma certo ve ne sono e se, fino ad ora, siamo riusciti ad impedire che talune vertenze venissero portate avanti al tribunale arbitrale istituito per legge, egli è solo perchè si è sempre cercato di usare una grande longanimità, e si procede con grande serenità di giudizio, procurando sempre però che i diritti dello Stato primeggino e rimangano illesi.

Non è facile d'altronde, che talune questioni possano essere portate avanti agli arbitri ed essere risolte magistralmente, tanto che, una volta definito un punto di diritto, siano risolte le questioni correlative di fatto.

È bensì vero che *ex facto oritur jus*, ma è altrettanto certo, che i fatti si presentano talmente diversi l'uno dall'altro, che sarebbe inutile in molti casi promuovere il giudizio degli arbitri, poichè nella varietà dei casi la massima del diritto non trova sempre la sua retta applicazione. Per la qual cosa non posso che ripetere le cose dette ieri, e cioè che bisogna procedere con molta circospezione ed aspettare che a poco a poco si formi come una specie di giurisprudenza accettata d'ambe parti ed impedire così, che dagli attriti possano nascere maggiori complicazioni.

Non entrerà dunque più ampiamente in questo soggetto e nemmeno sopra quello più difficile e più delicato che ha toccato l'onorevole preopinante, vale a dire se giovi che il servizio ferroviario venga distinto in due parti assolutamente distinte l'una dall'altra; da un lato esercizio, dall'altro costruzioni. Io lo prego solamente ad avvertire che molte questioni,

quelle specialmente che si riferiscono all'applicazione del nolo, allegato B, presentano i caratteri, ora dell'esercizio ed ora di costruzione. Le difficoltà maggiori consistono nel saper distinguere dove finisce la manutenzione e dove cominciano le opere di miglioramento o di costruzione, se così piace chiamarle; e però si può dubitare, che una separazione assoluta di questi servizi, possa ingenerare una grave confusione. Non so se io vada errato (e qui vi è persona competente che mi potrebbe correggere) ma nei tempi in cui al Ministero dei lavori pubblici si era stabilita questa separazione dei servizi, non so, dico, se le cose camminassero bene. Certo è che la questione è molto grave e vuole essere studiata e risolta. Lo stato attuale di cose, lo ripeto, non può durare più a lungo; bisogna introdurre molte e profonde modificazioni nell'ufficio dell'Ispettorato generale delle ferrovie. Della qual cosa non c'è da far colpa a chi lo ha istituito quale oggi è, perchè in cosa nuova e complicata, com'è questa, bisogna aspettare e saper applicare a tempo gl'insegnamenti dell'esperienza.

Devo però aggiungere una parola intorno ad uno dei punti più difficili dell'azienda ferroviaria, e dire qualche cosa sopra la Cassa istituita colla legge del 1885 per gli aumenti patrimoniali.

Io non credo proprio di aver preso un *lapsus linguae* ieri, quando ho detto che l'Amministrazione sperava di ottenere un aumento di entrata che superasse il prodotto iniziale delle ferrovie.

Se l'onor. relatore vorrà compulsare i documenti che facevano parte del progetto che diventò la legge dell'aprile 1885, troverà che il ministro delle finanze faceva assegnamento sopra un prodotto superiore a quello iniziale, fino dal primo anno dell'esercizio sociale, ed aveva regolato i suoi conti nella fiducia che questi prodotti si dovessero verificare. Se ciò fosse avvenuto, è chiaro che di altrettanto sarebbe stata più ricca la Cassa degli aumenti patrimoniali, perchè essa avrebbe potuto far suo quel 15 per cento che spetta alla Cassa sopra le somme eccedenti il prodotto iniziale. Ma questo fatto, ho detto ieri e ripeto oggi, disgraziatamente non si è prodotto nei primi anni. Quindi è che la Cassa degli aumenti patrimoniali si è trovata in molto cattive condizioni,

tanto che nell'anno scorso si è dovuto ricorrere al credito per 30 milioni onde provvedere il materiale d'esercizio; e per l'anno venturo si domandano di nuovo altri 30 milioni per provvedere il materiale mobile mancante.

Le maggiori difficoltà incominceranno di poi. I 132 milioni assegnati colla legge del 1885, per soddisfare alle crescenti necessità del servizio, sono intieramente esauriti, ed ora le Società domandano la bagattella di 300 milioni per arrivare alle crescenti esigenze del servizio. Io credo invero che questa domanda sia eccessiva.

Ma è pur troppo vero che molti e grandi bisogni ci sono, ai quali occorre provvedere. L'allegato B lascia una sequela di debiti da pagare, vale a dire, grandi bisogni insoddisfatti, i quali si tradurranno in una spesa di qualche centinaio di milioni, se in un tempo relativamente prossimo intendiamo mettere in assetto le nostre ferrovie. D'altra parte non cresceranno di tanto i prodotti, perchè la Cassa degli aumenti patrimoniali trovi ne' suoi ceppiti quanto occorre per soddisfare agli interessi e all'ammortamento del capitale, che deve essere preso a mutuo per provvedere a tutte queste necessità. Di queste cose io mi sono pertanto preoccupato e mi preoccupo assai; e se non avessi tutti i giorni la speranza di ritornare sui vostri banchi, avrei già presentato una proposta concreta sopra questo argomento. Ma, o io, o il mio successore, ve la dovremo presentare e vi dovremo parlare il linguaggio della chiarezza e della verità, e dirvi che bisognerà spendere in dieci anni alcune centinaia di milioni, senzachè la Cassa per gli aumenti patrimoniali si trovi posta in condizioni coi mezzi che possiede attualmente, di servire gli interessi e l'ammortamento del capitale che si dovrà prendere a mutuo.

Perciò converrà forse che lo Stato rinunci a quei maggiori prodotti delle ferrovie che egli spera di ottenere in avvenire, e ne dia una parte alla Cassa per gli aumenti patrimoniali, perchè faccia fronte agli impegni che deve contrarre.

Ma sia questo il rimedio o altro che si abbia ad adottare, certo è chiaro che bisognerà pensarci sul serio se vogliamo avere un buon servizio sulle nostre ferrovie.

Noi abbiamo un aumento nel traffico ferroviario stesso e ce l'aspettiamo anche maggiore;

ma per ciò dobbiamo migliorare il servizio ferroviario, aumentare il materiale d'esercizio e provvedere ad una infinità di cose che appaiono di suprema necessità.

Per esempio, noi abbiamo tuttora gli stabilimenti di Pietrarsa e Granili in Napoli che sono ancora quali ci furono legati dall'Amministrazione precedente.

Abbiamo delle grandi città dove le stazioni sono impari alle esigenze normali del traffico, dove manca lo spazio per collocare le merci, ed i treni non si possono muovere.

E qui in Roma, credete voi che possa durare a lungo lo stato presente di cose?

La stazione di Roma è già insufficiente ai bisogni dell'oggi, e non bisogna aspettare l'apertura di nuove linee e l'aumento inevitabile del traffico per pigliare un partito.

Per tutte queste cose, o signori, bisogna aver denaro.

Dal seggio di senatore ho detto più volte, e debbo ripeterlo da questo banco, che in Italia troppo spesso vogliamo fare le nozze co' fichi secchi e crediamo con pochi quattrini di poter domandare e ottenere grandi cose. Qui siamo precisamente nel caso, poichè abbiamo istituito una Cassa sovra della quale si è fatto largo assegnamento per provvedere a tutte queste necessità, senzachè in realtà si trovi in condizione di adempiere l'ufficio suo.

L'onor. relatore diceva, che il quadro della previsione non esprime chiaro nè il pensiero del Governo, nè come questa parte dell'azienda ferroviaria sia regolata.

Io prego l'onorevole mio amico il senatore Brioschi a considerare che qui siamo in tema di bilancio, non siamo in tema di rendiconto.

In tema di bilancio, da una parte abbiamo scritto la somma che si vuol prendere a mutuo, e questa l'abbiamo portata nell'entrata.

Dall'altra parte abbiamo iscritto in bilancio la somma occorrente per pagare gl'interessi e la parte di ammortamento di questo capitale che si vuol prendere poi a mutuo, ed abbiamo dimostrato che l'entrata, la quale si compone

di tutti quei cespiti di cui l'onor. Brioschi ha parlato, copre l'annualità dovuta dalla Cassa.

Abbiamo infine portato in *conto di spesa* i 30 milioni, perchè sono destinati a pagare il valore corrispondente del materiale che vogliamo procurarci con questo denaro.

Dunque, oggi come oggi, credo che la cosa non potesse essere presentata diversamente, cioè da una parte la somma che si vuol pigliare a mutuo; dall'altra la somma corrispondente per gl'interessi che dobbiamo pagare, e la parte di ammortamento del capitale, che la Cassa si procura.

Quando il debito sarà contratto, ed il denaro sia speso, verrà il momento di rendere il conto degli atti dell'Amministrazione come vuole la legge, e come giustamente ha mostrato di desiderare l'onor. relatore.

L'Amministrazione ferroviaria dovrà a suo tempo essere sollecita di dimostrare per quali vie abbia ottenuto il denaro, quale uso ne abbia fatto, e che in ogni caso siensi osservate le buone regole d'amministrazione e di contabilità che governano il nostro paese.

Queste sono le sole cose che io ho creduto essere in obbligo di dire, e che spero saranno per soddisfare l'onor. relatore.

PRESIDENTE. L'onorevole senatore Finali aveva chiesta la parola. Gli debbo osservare che la discussione generale fu chiusa ieri, riservando soltanto la parola al relatore.

Se per altro egli intende di parlare, consulterò il Senato.

Senatore FINALI. Io aveva chiesta la parola, eccitato dal relatore della Commissione permanente di finanza.

Ora, per non ritardare la discussione degli articoli, prego l'onorevole presidente di riservarmi la parola a quando verrà in discussione il primo capitolo riguardante le ferrovie.

PRESIDENTE. Si passa adunque alla discussione dei capitoli.

Prego di dar lettura dei capitoli.

Il senatore, *segretario*, CENCELLI legge:

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

1	Ministero - Personale (Spese fisse)	752,530 »
2	Ministero - Spese d'ufficio	63,000 »
3	Ministero - Manutenzione, riparazione, arredamento ed assicurazione dei locali	28,000 »
4	Dispacci telegrafici governativi e spese postali (Spesa d'ordine).	65,000 »
5	Residui passivi eliminati a senso dell'art. 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
6	Casuali per tutti i servizi dell'amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti	295,000 »
		<hr/>
		1,203,530 »
		<hr/>
Spese per lavori pubblici.		
<i>Genio civile.</i>		
7	Personale (Spese fisse)	4,508,780 »
8	Spese d'ufficio (Spese fisse)	200,000 »
9	Fitto di locali per uso d'ufficio (Spese fisse)	75,000 »
10	Spese per indennità e diverse	920,000 »
		<hr/>
		5,703,780 »
<i>Strade.</i>		
11	Manutenzione di strade e ponti nazionali - Riparazioni urgenti per ristabilire il transito, per sgombrare di nevi e di materie franate o trasportate dalle piene - Salario ai cantonieri - Manutenzione di traverse nazionali - Assegno alla cassa cantonieri.	6,521,080 »
		<hr/>
<i>Da riportarsi</i>		6,521,080 »

	<i>Riporto</i>	6,251,080 »
12	Assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale straordinario addetto alla manutenzione delle strade e ponti nazionali .	100,000 »
13	Miglioramento di strade e ponti nazionali - Lavori	1,359,000 »
14	Indennità fisse mensili al personale del Genio civile, assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale straordinario addetto alle opere di miglioramento di strade e ponti nazionali .	50,000 »
15	Concorsi per sistemazione di tronchi di strade nazionali compresi entro gli abitati ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato <i>F</i>	69,362 15
16	Sussidi ai comuni e consorzi per opere pubbliche ai termini dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato <i>F</i> . . .	50,000 »
		8,149,442 15
	<i>Acque.</i>	
17	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1 ^a categoria .	930,000 »
18	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2 ^a categoria .	5,060,000 »
19	Assegni al personale addetto alle opere idrauliche di 1 ^a categoria (Spese fisse)	182,940 »
20	Fitti e canoni relativi alle opere idrauliche di 1 ^a categoria (Spese fisse)	28,000 »
21	Assegni al personale addetto alle opere idrauliche di 2 ^a categoria (Spese fisse)	938,880 »
22	Fitti e canoni relativi alle opere idrauliche di 2 ^a categoria (Spese fisse)	158,000 »
23	Concorso per opere idrauliche consortili (3 ^a categoria) giusta l'art. 97 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, n. 2248 - Allegato <i>F</i>	50,000 »
24	Sussidi ai comuni per opere di difesa (4 ^a categoria) degli abitati di città, villaggi e borgate, e ad altri corpi morali per opere poste a loro carico, giusta l'articolo 99 della legge predetta	100,000 »
25	Servizio idrografico fluviale	4,000 »
26	Casuali pel servizio delle opere idrauliche fluviali	600,000 »
		8,051,820 »

<i>Bonifiche.</i>		
27	Personale di custodia delle bonifiche (Spese fisse)	120,000 »
28	Personale di custodia delle bonifiche (Spese variabili)	3,000 »
		123,000 »
<i>Porti, spiagge e fari.</i>		
29	Manutenzione e riparazione dei porti	1,752,700 »
(a)		
31	Escavazione ordinaria dei porti	3,270,000 »
32	Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese fisse)	71,706 30
33	Personale subalterno pel servizio dei porti (Spese variabili)	6,717 »
34	Pigioni pel servizio dei porti (Spese fisse)	1,600 »
35	Manutenzione ed illuminazione dei fari	780,000 »
36	Personale pel servizio dei fari (Spese fisse)	280,000 »
37	Personale pel servizio dei fari (Spese variabili)	50,000 »
38	Sussidi per opere ai porti di 4 ^a classe e per conservazione di spiagge (Articoli 198 e 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F)	200,000 »
39	Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4 ^a classe della 2 ^a categoria (Art. 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095)	150,000 »
40	Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla po- lizia tecnica dei porti (Spesa d'ordine)	10,000 »
		6,572,723 30

(a) Il capitolo N. 30 è stato soppresso.

PRESIDENTE. Viene ora in discussione il capitolo concernente le strade ferrate. Su di esso ha facoltà di parlare l'onor. Finali.

Senatore FINALI. L'onor. relatore della Commissione permanente di finanza mi è parso, che volesse fare allusione specialmente a me, suo collega nella Commissione stessa, che nel Senato ebbi l'onore di combattere la legge di approvazione delle convenzioni ferroviarie; quando

egli esprimeva il dubbio se qualcuno, dopo la esperienza fatta, mantenesse ancora l'opinione contraria alle convenzioni stesse.

Io credeva invece che oggi si potesse fare il quesito opposto; vale a dire se, dopo l'esperienza fatta, la maggior parte dei fautori delle convenzioni siano rimasti fermi nella loro opinione.

Ieri, ascoltando attentamente, afferrai, se non mi sbagliai, dal banco dei ministri un avverbio,

il quale indicherebbe per parte dell'onor. Saracco, che egli non sia soddisfatto dell'opera efficacissima, con profonda convinzione di certo, data da lui relatore, tre anni fa, per l'approvazione di quella legge: ed oggi, quando ha parlato delle convenzioni e dei loro effetti, ha notato un solo effetto buono, la sicurezza cioè di riscuotere il prodotto della percentuale, che, si sa, non larga per alcuna delle tre reti, per una, cioè la Sicula, non va più in là del 3 per cento del prodotto lordo; e che, assommando a cinquanta o sessanta milioni, rispetto ad un bilancio come il nostro che sale a quasi due miliardi, ha un'importanza assoluta e relativa non molto considerevole.

Ma il grande effetto che si preconizzava, era quello di moderare, di temperare, di porre un limite alle spese che per costruzioni ferroviarie avrebbero altrimenti aggravato il bilancio dello Stato. Chi osservi i nostri bilanci di previsione od i nostri conti consuntivi, potrà vedere in che modo questa previsione si sia avverata. Vi sono cifre che schiaccierebbero un bilancio e una finanza più forte che non la nostra...

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Domando la parola.

Senatore FINALI. ... cifre, che forse neanche il bilancio francese, negli anni di sue maggiori audacie, ha mai sopportate.

Io non sarei oggi entrato in questo argomento, se non mi fosse parso che col suo discorso l'onorevole relatore me ne desse ragione e fondamento: giacchè non ho in animo di mettere in questione le convenzioni; ma penso debba lo Stato trarne il maggior bene o il minor male possibile.

Dirò poi che fra le osservazioni e le obiezioni messe innanzi allora dagli oratori avversari delle convenzioni ferroviarie, che per verità fummo pochi in Senato, era questa: si lodava (ed io con la mia poca competenza fui uno di quelli che più lodarono) come savi e provvidi concetti, tanto l'istituzione dei tre fondi di riserva, che la istituzione della Cassa degli aumenti patrimoniali; ma si notava, da me in particolar modo, che per le combinazioni finanziarie delle convenzioni, i tre fondi di riserva, o prima o poi, non sarebbero stati sufficienti. Saranno sufficientissimi nei primi anni, nella stessa guisa che i contributi di una Società

di mutuo soccorso, per quanto scarsi, sempre bastano nei primi anni del viver suo; ma dopo più o meno breve tempo diverranno insufficienti. Dissi del pari, e ne fan fede gli Atti parlamentari, che la Cassa per gli aumenti patrimoniali non si sarebbe nutrita altrimenti, che con emissione di obbligazioni.

Se io mi apponessi al vero, lo dicono i quattro prospetti allegati allo stato di previsione.

Ciò avviene nei fondi di riserva, stabiliti per riparare ai danni di forza maggiore, e provvedere alla rinnovazione dell'armamento metallico in acciaio delle linee e del materiale mobile, per un evidente motivo. A quei fondi è dato il dieci per cento del prodotto lordo; e questa percentuale era giustamente calcolata, tanto da lasciar sperare un avanzo a profitto della Cassa degli aumenti patrimoniali. Ma poiché il Governo volle mascherare con un esercizio di ferrovie un vero prestito; e dal prodotto di questo dieci per cento si deve togliere nientemeno che l'ammontare degli interessi da corrispondersi sopra i 265 milioni del valore complessivo del materiale mobile che lo Stato vendeva alle Società e che poi le Società affittavano ad esso, si capisce che cosa doveva accadere. Per verità, nulla si vendeva o si affittava; ma erano larve per coprire un prestito. Quegli interessi sul prezzo del materiale mobile alla ragione di 5.73 o di 5.79 per cento, salvo errore, importano più di 15 milioni, che vanno sottratti al prodotto di quel 10 per cento che era necessario non ai primi anni (pei quali si provvede facilmente, anche in grazia dell'allegato B delle convenzioni), ma agli anni futuri per provvedere alle riparazioni ed ai rinnovamenti ferroviari.

In quanto alla Cassa per gli aumenti patrimoniali, io ho ascoltato con tutta l'attenzione le dichiarazioni fatte dall'onor. ministro dei lavori pubblici e ho provato penosa impressione: quando si tratta di pubblico interesse deve tacere in noi ogni altro sentimento, e mi dispiace che le previsioni che io faceva ragionando intorno alle convenzioni ferroviarie, si siano avverate anche al di là di quello che io pensava.

Della gestione di fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali necessariamente il Parlamento deve avere conoscenza; e non solo in via di consuntivo, ma anche in via di previsione. Così vuole espressamente l'art. 5 della

legge che approvò le convenzioni. Era una difficoltà enorme fare quei preventivi e consuntivi; e per l'azienda ferroviaria in sè, e per l'intreccio costante degli interessi dello Stato con quelli delle Società, che importano le Convenzioni.

L'onor. ministro dei lavori pubblici ha il merito di avere per la prima volta presentato annessi al bilancio di previsione di questo anno quattro documenti importantissimi; tre dei quali possono considerarsi come una specie di consuntivo dei tre ultimi esercizi, ed uno come il preventivo del futuro esercizio 1888-89. Forse, però, non soddisfanno intieramente al precetto dell'art. 5 della legge 27 aprile 1885, nè come preventivi nè come consuntivi.

Difatti quell'articolo vuole che, insieme al bilancio generale di previsione, si diano i prospetti della situazione dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali; più la relativa previsione per l'esercizio prossimo. La prima parte, quella delle situazioni, in quegli stati presentati dal signor ministro si può dire completa; non così si può dire, rispetto al quarto, per le previsioni.

È data la previsione della risultanza finale dell'esercizio; ma non credo che questo corrisponda al concetto di un vero preventivo, il quale deve rappresentare le singole occorrenze di entrata e di spesa durante l'esercizio. Così, parlando del bilancio dello Stato, non potrebbe chiamarsi preventivo, la somma complessiva degli introiti e degli esiti, col prospetto della situazione alla fine dell'esercizio.

Dubito quindi che colla presentazione di un prospetto, che indica delle risultanze finali, si adempia al precetto della legge che vuole una previsione dell'entrata e della spesa dell'esercizio.

Questo osservo per il documento che riguarda l'esercizio 1888-89. Gli altri tre prospetti riguardano gli esercizi precedenti, quelli degli anni 1885-86, 1886-87 ed il corrente esercizio 1887-88. I primi due sarebbero veri consuntivi; ed anche per questi io dubito che siano veramente tali, giacchè ci offrono cifre sommarie e complessive, e risultanze finali. Così è per l'esercizio 1888-89 ormai giunto al suo termine.

Insieme al bilancio di previsione credo che il signor ministro non dovesse presentare altro, riguardo agli esercizi precedenti. I veri consuntivi li presenterà, come vuole la legge,

insieme al conto consuntivo del bilancio dello Stato.

A tal proposito non mi pare inopportuno ricordare, che il magistrato il quale deve esaminare i conti consuntivi, prima che sopra di essi cada l'esame del Parlamento, notò, nella sua deliberazione del 21 novembre 1887, che prima d'allora non era stato presentato alcun conto consuntivo dei tre fondi di riserva ferroviari e della Cassa degli aumenti patrimoniali. Per questo si riservava di pronunciare sui medesimi, quando i relativi conti fossero presentati.

Con enormi sforzi, e mediante gli eccitamenti quotidiani dell'onor. ministro dei lavori pubblici, ciò che pareva impossibile ad ottenere si è ottenuto. Dall'Ispettorato generale, al quale nessuno potrebbe dar nota di poca solerzia e di scarsa attività, furono comunicati, dapprima incompletamente, poi sempre più completi, i documenti dimostrativi degli esercizi 1885-86, 1886-87; ed ora che è bene avviata, sarà facile la cosa per gli anni successivi.

Posso quindi assicurare il Senato, e specialmente l'onor. senatore Brioschi, il quale di queste cose tanto sa e tanto intende, che su questi conti consuntivi la Corte dei conti sarà in grado di fare il riscontro di entrata e di spesa non solo, ma anche di impegno e di accreditamento per ciascuna delle tre reti, per ciascun esercizio finanziario, e per ogni singolo oggetto della spesa; per modo che si potrà avere la perfetta cognizione del modo con che introiti e spese dei tre fondi di riserva e della Cassa patrimoniale abbiano risposto ai concetti della legge, all'interesse del paese e ai principi di una buona e corretta amministrazione: e pigliare le mosse da situazioni bene accertate.

Non è mica, a parer mio, un biasimo il dire che un'amministrazione è complicata.

L'onor. Brioschi ha cantato un inno al progresso dell'industria e delle arti meccaniche, inno di cui nessuno forse, in questa aula, sarebbe capace di far l'eguale.

Egli ha notato, quasi come principio e termine del progresso meccanico, la mazza o l'ascia dell'uomo preistorico e il maglio da cento tonnellate dell'acciaieria di Terni.

Questo ammirabile progresso industriale meccanico non ha che fare con una questione am-

ministrativa, come è quella dell'impianto di un Ispettorato delle ferrovie e della Direzione delle Società.

Io mi ricordo benissimo di avere qui avuto a fianco, quando si discuteva il progetto di legge sulle convenzioni, un uomo assai competente e che era stato direttore di ferrovie, il Morandini, il quale amichevolmente mi diceva: Io mi sentirei la forza, benchè mi sia invecchiato, di impiantare ed organizzare una Direzione di ferrovie e la rispettiva contabilità, e di governare l'una e l'altra; ma non mi sentirei capace d'impiantare un buon Ispettorato generale, e di soddisfare a quei fini tecnici e contabili che insieme si vogliono nell'Ispettorato generale. Io credo, egli diceva, che per questo una buona soluzione sia impossibile.

Nonostante queste sue opinioni, il mio amico Morandini, votò in favore.

Ardua e difficile sì, ma non impossibile credo sia l'impresa. L'Ispettorato generale ha ufficio tecnico, amministrativo e contabile; nelle sue mani gl'interessi dello Stato e quelli delle Società s'intrecciano, e corrono pericolo di confondersi.

Quando io veggio quel che l'Ispettorato fa e per quali difficoltà cammina, io lo ammiro. Gl'inconvenienti attribuisco non agli uomini, ma alla legge.

Ma sia quanto si vuole complicata questa Amministrazione, la sua complicazione non reca alcun impedimento all'adozione di tutti quei progressi industriali e meccanici, di quei più perfetti meccanismi che nell'esercizio e nella costruzione delle ferrovie si sono potuti introdurre. L'Ispettorato generale e le Direzioni delle Società hanno comune interesse in una ricerca, la quale mira a risparmio di tempo e di lavoro, ad aumento di sicurezza, di celerità e di comodità.

Il signor ministro ha detto in quanto all'organizzazione definitiva dell'Ispettorato generale, che egli ne fa e ne farà oggetto de' suoi studi; accennando ad una obbiezione capitale che si può fare alla separazione assoluta tra esercizio e costruzione. Mi pare che quell'obbiezione meriti di essere ponderata dall'onorevole Brioschi.

La separazione assoluta dell'esercizio dalle costruzioni è più facile pensarla in astratto, che metterla in pratica. Nè i capitolati, nè i

contratti, nè la legge seppero o vollero definire quali siano spese d'esercizio e quali di costruzione.

Tra gli uomini più competenti non di rado si dubita in questa materia; e il dubbio non è soltanto speculativo e teoretico, perchè la classificazione d'una spesa tra quelle di esercizio e quelle di costruzione ha diversa conseguenza finanziaria; e per effetto delle Convenzioni gli interessi dello Stato e delle Società esercenti sono spesso contrari.

Riunito com'è, e come forse deve restare, l'Ispettorato aveva un compito difficilissimo. Fosse stato anche meno difficile, nella novità dell'impresa qualunque più alto ingegno, colla più assidua opera e il più indefesso zelo non sarebbe stato soverchio a risolvere il grave problema; uno dei più vasti e complessi che si possano immaginare.

Ringraziamo l'onorevole ministro dei lavori pubblici per quello che ha fatto finora: auguriamoci che, mercè il suo vigoroso impulso, si possa sempre con maggior prontezza e con ogni desiderabile esattezza conoscere l'andamento dell'esercizio e delle costruzioni ferroviarie; ed in ispecie di quei tre fondi di riserva e delle Casse di aumento patrimoniale: i quali fondi di riserva e di aumento patrimoniale, quando non soddisfacciano per intero, e giusta i computi fatti, al fine loro, rinnoveranno pel nostro bilancio le conseguenze e le delusioni, che già si ebbero dalla legge del consolidamento delle pensioni.

Non ho altro a dire.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore della Commissione permanente di finanza.

Senatore BRIOSCHI, *relatore*. Io chiedo permesso al Senato di aggiungere ancora poche parole. Innanzi tutto devo dire che l'onorevole mio amico Finali non mi ha compreso.

Principiando il mio discorso ho detto che in parte avrei parlato come relatore, e in parte come senatore, e che questo io facevo nel solo scopo che se alcuno de' miei colleghi della Commissione di finanze avesse persistito nelle sue antiche idee, io allora in quel momento parlava come senatore e non come relatore.

Ma devo tosto soggiungere che se le antiche convinzioni del mio amico Finali sono quelle che ha esposto ora, che cioè le Convenzioni del 1885 dovessero dare per risoluto anche il

problema delle costruzioni ferroviarie, il nostro punto di vista è così lontano che non c'incontreremo mai.

Io non ho mai creduto che le Convenzioni ferroviarie avessero portato il risultato di diminuire le spese di costruzione, di risolvere il problema ferroviario della costruzione. Sono due problemi distinti.

Le Convenzioni, a mio avviso, e lo dissi allora, hanno per effetto di attuare un esercizio ferroviario che io credo utile al mio paese, ed hanno posto in ogni modo termine ad uno dei problemi.

L'altro rimane ancora, e tra giorni avremo davanti a noi per risolverlo un progetto di legge presentato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, e che in questo momento sta davanti alla Camera dei deputati.

Quello che il senatore Finali si attendeva dalle Convenzioni, è ben differente da quello che mi attendeva io, e quindi rimarremo di opinioni opposte; ma non credo ciò possa aver luogo riguardo all'Ispettorato.

Il senatore Finali dice: il mio amico Brioschi potrà parlare con competenza di cose tecniche, ma siccome sembra a lui che l'Ispettorato sia piuttosto una funzione amministrativa, se non nega affatto, pone in dubbio la stessa competenza.

Sono stato varie volte nel Belgio ed ho parlato colà con due ministri, uno che si chiama delle ferrovie, l'altro dei lavori pubblici.

Ora, se in un paese esistono due ministri, mi pare più facile che in un Ministero vi possano essere due ispettori. Aggiungerò che nella Germania, tanto spesso citata, in ogni circolo vi è un direttore dell'esercizio ed uno delle costruzioni.

Se in questi due paesi, ove l'esercizio è governativo, l'esercizio e la costruzione sono ben distinte, non veggio la ragione perchè ciò non avvenga in Italia, ove tanto più lo credo necessario per la natura del nostro contratto.

Se questa distinzione forse non sarebbe necessaria in un contratto di concessione, la credo assolutamente necessaria in un contratto d'appalto come il nostro.

Altro è il dire ad un ingegnere di esercizio: prolungatemi questo binario, fatemi una stazione; altro aprir trincee, tunnels o costruire

ponti, da chi non ha passata molta parte della vita in lavori di questa specie.

Nel recente Congresso ferroviario di Milano, nel quale erano presenti moltissimi direttori d'esercizio e capi servizio delle più importanti Compagnie del mondo, più volte mi intrattenni intorno a questa grave questione, e debbo dire che furono quei colloqui i quali mi inducono a propugnare la soluzione da me indicata come la più opportuna.

Senatore FINALI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI. Risponderò brevissime parole al mio amico senatore Brioschi.

In quanto al primo punto, che cioè si calcolasse che colle Convenzioni si sarebbe posto un freno ed un limite alle spese annuali per le costruzioni ferroviarie, non ho detto che questo argomento fosse addotto proprio da lui; ma affermo e ripeto, che fu uno dei principali argomenti che si fecero campeggiare per propugnare l'approvazione delle Convenzioni.

In quanto al secondo punto, io gli ho riconosciuto una grande competenza a parlare dei progressi della meccanica industriale; ma se ho fatto plauso a questo suo merito, non gli ho perciò negato che egli possa intendere non meno di qualunque altro nelle questioni amministrative.

Non ho poi detto che la soluzione del problema sul migliore ordinamento dell'Ispettorato ferroviario debba essere contraria alla tesi da lui sostenuta; ho detto solo che l'argomento è gravissimo.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha messo innanzi un'obiezione, che è forse la maggiore di quelle che possono farsi alla separazione vagheggiata dall'onor. Brioschi. Ma *a priori* non nego, che si possa studiare e vedere se questa separazione sia possibile. Dal mio canto però vorrei che il mio amico Brioschi mi ammettesse che, sebbene escogitata da lui, questa soluzione possa incontrare non infondate e razionali obiezioni, e trovarsene una migliore.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io non voglio e non debbo entrare giudice per conoscere se abbia ragione l'onorevole Brioschi o l'onorevole Finali.

Io credo che abbia ragione e l'uno e l'altro, e penso aver ragione anche io, imperocchè tutti riconosciamo che lo stato presente di cose non soddisfa ai desideri del Senato, quali furono espressi in altra circostanza, e si sente generalmente bisogno di una riforma radicale.

In ciò consentiamo gli uni e gli altri, e mi pare consenta più di tutti l'onorevole Brioschi, il quale vorrebbe assolutamente diviso il servizio della costruzione da quello dell'esercizio.

Lo riconosciamo, l'onor. Finali ed io, inquantochè siamo d'avviso che tenendo separati i due servizi pure convenga che abbiano a dipendere da una sola direzione; ma anche in ciò non intendo di esprimere un avviso assoluto. È un giudizio che ho dovuto esprimere lì per lì nella seduta di ieri quando questa questione venne improvvisamente davanti al Senato; ma dichiaro che tengo e terrò grandissimo conto delle osservazioni che vennero fatte dall'onorevole relatore e dall'onorevole Finali, quando verrà il momento di affrontare l'ardua questione.

Siamo poi concordi, se non erro, a riconoscere che, fino a quando lo Stato continuerà ad essere il grande costruttore di ferrovie quale è presentemente, e l'Amministrazione centrale dovrà sorvegliare tanti lavori che importano la spesa di 150 milioni all'anno, oltre i 30 o 40 che si spendono per le spese dell'allegato B, è assolutamente impossibile che l'Ispettorato possa adempiere a quegli alti fini per i quali venne istituito.

Questa istituzione è stata snaturata dal momento che lo Stato ha continuato a costruire direttamente molto più di quanto costruiva in passato. Cresciuto il bisogno, era ed è impossibile che potesse e possa attendere ai delicati incarichi che tiene dalla legge delle Convenzioni. E se fino ad ora ho esitato a prendere dei provvedimenti radicali, si è perchè da molti mesi aspetto che il Parlamento si pronunzi sul grave problema delle costruzioni ferroviarie.

Non vi è dubbio che quando l'Amministrazione centrale sia alleggerita dal grave carico

di dirigere e sorvegliare i lavori delle costruzioni, si troverà in condizione di provvedere molto meglio che non in passato alla esecuzione della legge delle Convenzioni.

A momento opportuno si dovrà dunque provvedere, e quel ministro il quale avesse la fortuna di ordinare questo servizio in modo degno e tale che corrisponda alla aspettazione del Parlamento, quel ministro potrebbe vantarsi di avere bene meritato del paese. Io non mi azzardo a dire che ci riuscirò; ma di una cosa sola posso assicurare gli onorevoli preopinanti ed il Senato, che come in passato, così in avvenire ci metterò tutta la buona voglia possibile, tutto lo ingegno che Dio mi ha dato e quel po' di energia che ancora mi resta per dare un conveniente assetto a questo ramo importantissimo della pubblica azienda. (*Benissimo, bravo!*)

Non posso poi lasciare il mio dire senza una parola schietta e cordiale di ringraziamento all'onor. Finali, il quale pur riconoscendo, ed in ciò gli do perfettamente ragione, che i documenti presentati alla Corte dei conti non sono ancora quali dovevano essere e quali si dovevano onestamente desiderare e specialmente pretendere da me, che in tutti i tempi sono stato piuttosto censore che non approvatore degli atti del Governo; pur tuttavia nella sua lealtà ha riconosciuto che in questi ultimi tempi si è già fatto qualcosa ed ha anche avuto la bontà di soggiungere che si è fatto molto.

Ora, mentre io lo ringrazio di queste sue dichiarazioni, sono d'accordo con lui a volere che si cerchi ogni via per evitare, che si cada negli stessi inconvenienti, che pur troppo si sono rivelati nell'applicazione della legge sulle pensioni.

Dunque io ringrazio l'onor. Finali di queste sue parole ed assicuro il Senato che non mancherò di fare tutto il mio meglio perchè la legge sia applicata nel modo che sia il più possibilmente corretta.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, si prosegue nella lettura dei capitoli del bilancio.

Il senatore, *segretario*, CENCELLI legge:

Strade ferrate.

41	Personale di ruolo dell'Ispettorato (Spese fisse)	863,736 66
42	Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell'Ispettorato, ed ai membri del Consiglio delle tariffe (Spese variabili)	200,000 »
43	Spese d'ufficio per l'amministrazione centrale dell'Ispettorato generale e per gli uffici di circolo dipendenti	50,000 »
44	Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrente per il collegio arbitrale istituito ai termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3 ^a (Spesa obbligatoria)	40,000 »

 1,153,736 66

Spese per telegrafi

45	Personale dell'amministrazione centrale dei telegrafi (Spese fisse)	444,800 »
45 bis	Personale dell'amministrazione provinciale dei telegrafi (Spese fisse)	6,371,200 »
46	Retribuzioni agl'incaricati degli uffici di 3 ^a categoria ed ai fattorini in ragione di telegrammi (Spesa d'ordine)	1,955,000 »
47	Crediti di amministrazioni estere per telegrammi internazionali (Spesa d'ordine)	700,000 »
48	Crediti della società <i>Eastern Telegraph</i> per telegrammi internazionali riguardanti gli uffici del Mar Rosso (Spesa d'ordine)	400,000 »
49	Indennità diverse.	236,000 »
50	Pigioni ed assegnamenti per le spese di scrittoio e per le pernottazioni negli uffici (Spese fisse).	509,000 »
51	Spese d'esercizio e di manutenzione	1,523,170 »
52	Annualità alla compagnia <i>Eastern Telegraph</i> per l'esercizio in Perim della nuova linea telegrafica Massaua-Assab-Perim (Legge 13 febbraio 1887, n. 4319)	15,000 »
53	Spese telegrafiche per conto di diversi (Spesa d'ordine)	300,000 »
54	Annualità per l'immersione e manutenzione di cordoni elettrici sottomarini	378,894 »
55	Annualità alla ditta Pirelli per l'immersione e la manutenzione di due nuovi cavi sottomarini destinati a collegare alla rete telegrafica Massaua ed Assab (Legge 13 febbraio 1887, n. 4319)	240,000 »
56	Restituzione di tasse, spese di espresso, ecc. (Spesa d'ordine)	20,000 »
57	Costruzione urgente di linee telegrafiche nell'interesse del Governo e specialmente della pubblica sicurezza	30,000 »

 13,123,064 »

Spese per le poste.

58	Personale dell'amministrazione centrale delle poste (Spese fisse)	1,730,000 »
58	Personale dell'amministrazione provinciale delle poste (Spese fisse)	6,715,000 »
<i>bis</i> 59	Personale degli uffici postali di 2ª classe (Spese fisse)	4,035,000 »
60	Personale dei corrieri, messaggeri, portalettere e serventi (Spese fisse)	3,440,000 »
61	Assegnamenti al personale degli uffici postali italiani all'estero (Spese fisse)	25,500 »
62	Pigioni ed indennità per le spese inerenti al servizio (Spese fisse)	1,000,000 »
63	Canoni ai mastri di posta (Spese fisse)	10,000 »
64	Retribuzioni ai procacci ed agli agenti rurali	6,250,000 »
65	Spese variabili pel trasporto delle corrispondenze	910,000 »
66	Servizio postale e commerciale marittimo	9,010,636 »
67	Indennità per missioni, traslocazioni e visite d'ispezione, per servizio di notte e di stazione	647,000 »
68	Spese d'ufficio	935,000 »
69	Spese di mantenimento dei locali delle direzioni e degli uffici postali	150,000 »
70	Tasse da pagarsi alle Amministrazioni delle ferrovie ed alle Società di navigazione per il trasporto delle corrispondenze, dei pacchi e delle provviste di stampe e di materiale per il servizio; per il trasporto della valigia delle Indie e per il nolo di vetture ferroviarie ridotte ad uso postale	1,895,000 »
71	Premio per la vendita dei francobolli e delle cartoline postali spet- tante agli uffici di 2ª classe, alle collettorie di 1ª classe ed ai ri- venditori patentati. - R. decreto 19 giugno 1887, n. 4641 (Spesa d'ordine)	344,000 »
72	Aggio ai consoli sulle tasse di vaglia emessi (Spesa d'ordine)	14,000 »
73	Rimborsi alle amministrazioni postali estere (Spesa d'ordine)	100,000 »
74	Rimborsi per le corrispondenze e per i pacchi rinviati, detassati e ri- fiutati, per i pacchi ricomposti e per i francobolli relativi alla fran- catura dei telegrammi (Spesa d'ordine)	200,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	37,411,133 »

	<i>Riporto</i>	37,411,136 »
75	Rimborso del valore dei francobolli accettati come deposito di risparmio dagli uffici postali ed altri istituti. - Reali decreti 18 febbraio 1883 n. 1216 e 25 novembre detto anno, n. 1698 (Spesa d'ordine).	430,000 »
76	Rimborsi eventuali (Spesa d'ordine)	50,000 »
		37,891,136 »
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.		
77	Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative	461,403 06
TITOLO II.		
Spesa straordinaria		
—		
CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.		
Spese generali.		
78	Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (Spese fisse)	4,500 »
79	Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del regno - Legge 14 maggio 1881, n. 209, serie 3 ^a - (Spesa ripartita)	2,500,000 »
		2,504,500 »
Spese per lavori pubblici.		
<i>Strade.</i>		
80	Lavori stradali dipendenti dalla legge 30 marzo 1862, n. 517 (Spesa ripartita)	128,244 »
80 <i>bis</i>	Lavori stradali dipendenti dalla legge 27 luglio 1862, n. 729 (Spesa ripartita)	65,539 »
80 <i>ter</i>	Lavori stradali dipendenti dalla legge 27 giugno 1869, n. 5147 (Spesa ripartita)	884,679 »
80 <i>quater</i>	Lavori stradali dipendenti dalla legge 30 maggio 1875, n. 2521 (Spesa ripartita)	6,500,480 »
	<i>Da riportarsi</i>	7,578,942 »

		<i>Riporto</i>	7,578,942 »
80 <i>quinquies</i>	Concorso per le strade di III serie in dipendenza delle suddette leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521		995,000 »
80 <i>sexies</i>	Lavori stradali dipendenti dallo Elenco II della legge 23 luglio 1881, n. 333 (Strade nazionali - Spesa ripartita)		725,277 »
80 <i>septies</i>	Lavori stradali dipendenti dallo Elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333 (Strade provinciali - Spesa ripartita)		5,143,774 »
80 <i>octies</i>	Concorso dello Stato per le strade di cui nello Elenco III della suddetta legge 23 luglio 1881, n. 333 che si costruiscono dalle provincie direttamente		3,232,832 »
80 <i>novies</i>	Lavori stradali dipendenti dalla legge 9 luglio 1883, n. 1506 (Spesa ripartita)		178,000 »
80 <i>decies</i>	Maggiori spese impreviste per lavori stradali di cui nei capitoli precedenti		600,000 »
81	Spese per il personale ordinario e straordinario addetto ai lavori stradali di cui nei precedenti capitoli		820,000 »
81 <i>bis</i>	Spese eventuali pel personale, per spese di stampa, per l'inventario tecnico e registro economico presso l'Amministrazione centrale, e per gli studi sul carreggio		30,000 »
82	Sussidi e spese per la costruzione di strade comunali obbligatorie - Leggi 30 agosto 1868, n. 4613, e 23 luglio 1881, n. 333		4,900,000 »
83	Indennità fisse mensili e di trasferte al personale del genio civile ed assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale straordinario addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie		100,000 »
			<hr/> 24,303,825 »
	<i>Acque.</i>		
	Nuovi lavori idraulici nei corsi di acqua di 1ª e 2ª categoria - Legge 23 luglio 1881, n. 333, serie 3ª (Spesa ripartita):		
84	Fiume Po ed influenti		300,500 »
85	Fiume Gorzone		740,000 »
86	Fiume Brenta e Bacchiglione		740,000 »
87	Fiume Arno		46,500 »
		<i>Da riportarsi</i>	<hr/> 1,827,000 »

	<i>Riporto</i>	1,827,000 »
88	Canale Maestro ed Allaccianti in Val di Chiana	740,000 »
89	Fiume Serchio	74,000 »
90	Fiume Bruna	46,250 »
91	Fiume Sovata	46,250 »
92	Personale addetto alla direzione e sorveglianza dei lavori di cui ai capitoli dall'85 al 92 - Indennità fisse mensili, di trasferte al personale del genio civile; assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale straordinario	221,500 »
93	Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria dopo i disastri causati dalle piene del 1882 (Legge 24 luglio 1887, n. 4805 (Spesa ripartita)	2,000,000 »
94	Quota a carico dello Stato della spesa pei lavori di sistemazione del Tevere (Legge 15 aprile 1886, n. 3791) (Spesa ripartita)	2,500,000 »
		7,455,000 »
	<i>Bonifiche.</i>	
95	Lago di Bientina	55,000 »
96	Stagni di Vada e Collemezzano	4,000 »
97	Maremme toscane	25,000 »
98	Bacino inferiore del Volturno e Bagnoli	680,000 »
99	Paludi di Napoli, Volla e contorni	24,000 »
100	Torrenti di Somma e Vesuvio	84,000 »
101	Torrente di Nola	110,000 »
102	Regi Lagni	62,000 »
103	Bacino Nocerino	84,000 »
104	Agro Sarnese	65,000 »
105	Bacino del Sele	110,000 »
106	Vallo di Diano	110,000 »
107	Piana di Fondi a Monte San Biagio	55,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	1,468,000 »

	<i>Riporto</i>	1,468,000 »
103	Lago Salpi	65,000 »
109	Salina e Salinella di San Giorgio sotto Taranto	10,000 »
110	Lago di Bivona	3,500 »
111	Agro Brindisino	27,000 »
	Nuovi lavori di bonificazione - Legge 23 luglio 1881, n. 333, serie 3ª (Spesa ripartita):	
112	Maremma Toscane	94,000 »
113	Bientina	500,000 »
114	Burana	545,000 »
115	Agro Romano	<i>per memoria</i>
116	Orbetello	<i>per memoria</i>
117	Paludi di Montello	94,000 »
118	Marina di Catanzaro	94,000 »
119	Valle Cervaro e Candelaro	680,050 »
120	Sussidi e concorsi per bonifiche	594,950 »
121	Nuove bonifiche a senso della legge 25 giugno 1882, n. 869, serie 3ª ₁ (Spesa ripartita)	800,000 »
122	Nuove bonifiche a senso della legge 4 luglio 1886 n. 3962, serie 3ª (Spesa ripartita)	500,000 »
122 <i>bis</i>	Studi relativi a bonifiche nuove, a senso delle leggi 25 giugno 1882, n. 869 e 4 luglio 1886, n. 3962, Serie III	100,000 »
123	Bonificazioni pontine - Concorso dello Stato al quarto della spesa	36,000 »
124	Bonificazione delle Valli grandi veronesi ed ostigliesi - Concorso dello Stato al decimo della spesa	2,000 »
125	Spese per eventuali sussidi a minori opere di difesa e bonifiche, e provvedimenti relativi al buon regime dei fiumi e torrenti	150,000 »
126	Personale di direzione e sorveglianza pei lavori di bonifica - Indennità fisse mensili e di trasferte al personale del genio civile, assegni, in- dennità di trasferte e competenze diverse al personale straordinario	189,000 »
		<u>5,952,500 »</u>

*Porti e spiagge secondo la vecchia classifica.*PORTI DI 1^a CLASSE.

126 <i>bis</i>	Porto di Venezia - Prolungamento della diga denominata Saline in Chioggia	28,000 »
-------------------	---	----------

PORTI DI 3^a CLASSE.

127	Porto di Savona - Sistemazione di un tratto della calata del Carbone	24,000 »
128	Porto di Castellammare di Stabia - Costruzione di uno scalo di alaggio	23,600 »
128 <i>bis</i>	Porto di Senigallia - Costruzione di una tratta di sponda murata, in sostituzione di vecchie palafitte	25,000 »
128 <i>ter</i>	Porto di Rimini - Costruzione di una tratta di sponda murata, in sostituzione di vecchie palafitte	25,000 »
128 <i>quater</i>	Porto di Trapani - Lastricamento di un piazzale fiancheggiante la banchina di mezzogiorno	12,000 »

Nuovi lavori portuali autorizzati con le leggi 24 dicembre 1879, n. 5196; 19 luglio 1880, n. 5538, serie 2^a; 23 luglio 1881, n. 333, serie 3^a; 2 luglio 1882, n. 872, serie 3^a, e porto di Genova, giusta le leggi 9 luglio 1876, n. 3230, serie 2^a e 3 luglio 1884, n. 2519, serie 3^a (Spesa ripartita):

PORTI DI 1^a CLASSE.

129	Porto di Ancona - Lavori straordinari per la sistemazione del porto	97,000 »
130	Porto di Ancona - Prolungamento del molo meridionale	<i>per memoria</i>
131	Porto di Brindisi - Escavazione dei banchi.	<i>per memoria</i>
132	Id. - Ricostruzione della banchina centrale	<i>per memoria</i>
133	Porto di Cagliari - Sistemazione del porto e costruzione del molo orientale	267,500 »
134	Porto di Civitavecchia - Approfondamento del porto e darsena.	242,000 »
135	Porto di Civitavecchia - Prolungamento dell'antemurale	654,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	1,398,100 »

		<i>Riporto</i>	1,398,100 »
136	Porto di Genova - Ampliamento e sistemazione del porto		5,877,000 »
137	Porto di Livorno - Approfondamento del fondo roccioso		190,000 »
138	Id. - Costruzione di una diga alla Vegliaia		268,000 »
139	Id. - Prolungamento del bacino di carenaggio		<i>per memoria</i>
140	Porto di Napoli - Costruzione di banchine nel vecchio porto		<i>per memoria</i>
141	Id. - Rafforzamento del molo di S. Vincenzo		<i>per memoria</i>
142	Id. - Sistemazione del nuovo porto		1,031,000 »
143	Porto di Palermo - Prolungamento del molo settentrionale e sistemazione del molo meridionale		388,000 »
144	Porto di Palermo - Estirpazione di rocce nell'interno del porto		218,000 »
145	Id. - Costruzione di banchine dall'angolo dei quattro venti al ponte sporgente dello scalo ferroviario		<i>per memoria</i>
146	Porto di Venezia - Costruzione di una scogliera a tramontana del porto di Lido		<i>per memoria</i>
147	Porto di Venezia - Sistemazione del porto di Lido		518,000 »
148	Id. - Allargamento ed approfondamento del bacino della stazione marittima e del canale di navigazione		<i>per memoria</i>
PORTI DI 2ª CLASSE.			
149	Porto d'Anzio - Prolungamento del molo Innocenziano e sistemazione di un tratto del molo Neroniano		<i>per memoria</i>
150	Porto di Cotrone - Sistemazione ed ampliamento del porto		376,000 »
151	Porto di Manfredonia - Sistemazione della banchina del molo		<i>per memoria</i>
152	Porto di Milazzo - Prolungamento del molo e del pennello orientale		<i>per memoria</i>
153	Porto di Tortolì - Costruzione di un porto di rifugio ad Arbatax		315,000 »
PORTI DI 3ª CLASSE.			
154	Porto di Bari - Allargamento della banchina del primo braccio del molo nel porto		<i>per memoria</i>
		<i>Da riportarsi</i>	10,579,100 »

	<i>Riporto</i>	10,579,100 »
155	Porto di Bosa - Riparazioni e sistemazione delle scogliere dei moli .	<i>per memoria</i>
156	Porto di Castellammare - Costruzione di banchine	23,500 »
157	Porto Corsini - Prolungamento dei moli guardiani	<i>per memoria</i>
158	Id. - Sistemazione dei fondali e drizzagno alla risvolta di Canal Marino	<i>per memoria</i>
159	Porto di Fiumicino - Prolungamento dei moli guardiani	<i>per memoria</i>
160	Porto di Gallipoli - Costruzione di un ponte per collegare la banchina di approdo col molo	<i>per memoria</i>
161	Porto di Girgenti - Costruzione del nuovo molo	170,000 »
162	Porto di Licata - Compimento delle opere già costrutte dal municipio	382,000 »
163	Porto di Marsala - Sistemazione del porto	<i>per memoria</i>
161	Porto di Molfetta - Sistemazione del porto	38,000 »
165	Porto di Oneglia - Prolungamento del molo orientale	<i>per memoria</i>
166	Porto Maurizio - Prolungamento e sistemazione del molo occidentale	<i>per memoria</i>
167	Porto Torres - Miglioramento ed ampliamento del porto e lavori addizionali	326,000 »
168	Porto di Salerno - Miglioramento ed ampliamento del porto	443,000 »
169	Porto di San Remo - Prolungamento e sistemazione dei moli	<i>per memoria</i>
170	Porto di Santa Venere - Chiusura della bocca di ponente e deviazione del torrente dal porto	<i>per memoria</i>
171	Porto di Savona - Stazione di darsena per la stazione ferroviaria delle merci	<i>per memoria</i>
172	Porto di Savona - Prolungamento del molo delle Casse	54,900 »
173	Porto di Terranova - Costruzione di approdi e segnalamento notturno	<i>per memoria</i>
174	Porto di Trapani - Ultimazione della gettata del Ronciglio	<i>per memoria</i>
175	Porto di Viareggio - Prolungamento dei moli guardiani	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i>	12,016,500 »

	<i>Riporto</i>	12,016,500 »
	<i>Porti e spiagge secondo la nuova classifica.</i>	
	PORTI DI 1 ^a CATEGORIA.	
175 <i>bis</i>	Porto di Augusta - Costruzione di una banchina nella spiaggia occidentale del lazzeretto	20,000 »
175 <i>ter</i>	Porto di Reggio - Ricostruzione di muraglione per ampliare un'area a vantaggio del commercio e dei servizi occorrenti per la ferrovia	17,000 »
	PORTI DI 2 ^a CATEGORIA - 2 ^a CLASSE - 2 ^a SERIE.	
175 <i>quater</i>	Porto di Bosa - Miglioramento e consolidamento della nuova scogliera mediante massi artificiali	25,000 »
175 <i>quinqies</i>	Porto di Oneglia - Sistemazione dell'ultimo tratto del molo orientale	20,000 »
	<i>Fari.</i>	
176	Girgenti - Costruzione di un faro di 5 ^o ordine a San Marco presso Sciacca	<i>per memoria</i>
177	Messina - Costruzione di un faro di 3 ^o ordine sulla punta denominata Praia dei Porci nell'Isola Vulcana	<i>per memoria</i>
178	Altre opere portuali per scavi eccezionali e costruzione di nuovi fari e segnali	<i>per memoria</i>
	ILLUMINAZIONE DELLE COSTE E SEGNALI.	
179	Costruzione dell'edificio per un faro di 3 ^o ordine a lampi a Torre Castellana sul Capo Stilo (Reggio Calabria)	23,000 »
180	Costruzione di un faro di 4 ^o ordine sulla punta Alice (Catanzaro)	26,000 »
181	Edificio di un faro di 3 ^o ordine a lampi sul promontorio presso Casteldimezzo tra Forcognola e Gubicci (Pesaro)	23,600 »
182	Riduzione di edifici per un nuovo faro sulla gettata del forte a mare nel porto di Brindisi (Lecce)	11,600 »
183	Costruzione di un faro di 5 ^o ordine annesso al Dromo Cantara per segnalare l'ingresso nel porto di Augusta (Siracusa)	24,400 »
184	Personale di direzione e sorveglianza dei porti, ecc. - Indennità fisse mensili e di trasferta al personale del genio civile - Assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale straordinario	331,100 »
		12,543,200 »

Strade ferrate.		
185	Assegni al personale straordinario ed avventizio presso l'amministrazione centrale, gli uffici di Circolo e di Riscontro dell'Ispettorato in aiuto al personale di ruolo ed assegni al personale addetto alla sorveglianza locale sulla costruzione delle strade ferrate concesse all'industria privata (Spese fisse)	400,000 »
186	Indennità, competenze e casuali al personale ordinario, straordinario ed avventizio presso l'amministrazione centrale, gli uffici di Circolo e di Riscontro dell'Ispettorato in aiuto al personale di ruolo ed al personale addetto alla sorveglianza locale sulla costruzione di strade ferrate concesse all'industria privata e spese generali di amministrazione per costruzioni ferroviarie	235,000 »
187	Spese di commissioni di consegna delle linee ferroviarie, del materiale mobile e di quello di esercizio in esecuzione della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3 ^a)	<i>per memoria</i>
188	Acquisto del nuovo materiale galleggiante occorrente per la navigazione sul lago di Garda e sistemazione del cantiere navale di Peschiera - Legge 16 giugno 1887, n. 4583, serie 3 ^a (Spesa ripartita)	275,000 »
189	Spese di manutenzione straordinaria delle linee venete riscattate dallo Stato colla legge 25 giugno 1882, n. 871, serie 3 ^a	<i>per memoria</i>
		910,000 »
Spese per i telegrafi.		
190	Fondo per i nuovi uffici telegrafici nei capoluoghi di mandamento - Legge 28 giugno 1885, n. 3200, serie 3 ^a (Spesa ripartita)	490,000 »
191	Costruzione delle linee occorrenti per collegare alla rete n. 8 nuovi posti semaforici, cioè: a Monte Circello, Stromboli, Saline, Gorgona, Capraia, Augusta (Punta Izzo), Capo Colonne e Capo S. Vito di Taranto da impiantarsi a cura del Ministero della marina durante l'esercizio 1888-89 - Legge 14 luglio 1887, n. 4773	26,000 »
192	Collocamento di un nuovo filo da Roma ad Avezzano per formare una più diretta comunicazione fra Roma e gli uffici lungo la costa dell'Adriatico, collegando il nuovo filo ad uno già esistente tra Avezzano e Pescara	25,500 »
193	Collocamento di un nuovo filo da Caserta a Roccasecca per stabilire, mediante il collegamento con altri fili esistenti, una più diretta comunicazione tra Roma e Bari	17,000 »
<i>Da riportarsi</i>		558,500 »

	<i>Riporto</i>	558,500 »
194	Collocamento di un nuovo filo da Napoli a Roccasecca per stabilire, mediante il collegamento con altri fili esistenti, una diretta comunicazione di Napoli con Avezzano e con Aquila	16,500 »
195	Collocamento di un nuovo filo da Spezia a Genova per stabilire, mediante il collegamento col filo esistente tra Pisa e Spezia, una diretta comunicazione di Genova con Pisa e con Sarzana	25,000 »
		600,000 »
	CATEGORIA SECONDA. — MOVIMENTO DI CAPITALI.	
	<i>Accensione di crediti.</i>	
196	Anticipazione della quota spettante alla provincia ed al comune di Roma sulla spesa dei lavori per la sistemazione del Tevere - Legge 15 aprile 1886, n. 3791, serie 3 ^a (Spesa ripartita)	2,500,000 »
	CATEGORIA TERZA. — SPESE DI COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE.	
197	Spese pei lavori di completamento e miglioramento delle linee in esercizio delle tre reti Mediterranea, Adriatica e Sicula (Articolo 2 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3 ^a)	32,561,550 »
198	Riscatto delle ferrovie Vicenza-Thiene-Schio, Vicenza-Treviso, Padova-Bassano, Pisa-Colle Salvetti e Tuoro-Chiusi, autorizzato colla legge 25 giugno 1882, n. 871, serie 3 ^a	1,330,958 90
199	Rimborso ai corpi morali delle anticipazioni dai medesimi fatte delle quote a carico dello Stato per la costruzione delle linee complementari (art. 15 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, serie 2 ^a , e art. 18, alinea 5 ^o della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3 ^a)	4,362,885 58
200	Rimborso ai corpi morali delle eccedenze delle quote di contributo portate a loro carico negli esercizi precedenti a tutto giugno 1885 (art. 18, alinea 4 ^o della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3 ^a)	1,618,378 08
201	Provvista di materiale mobile in servizio delle strade complementari	4,000,000 »
202	Spese pel personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni e spese d'ufficio	7,500,000 »
203	Spese per lavori di costruzione relativi alle nuove strade complementari	114,025,961 34
		165,399,733 90

RIASSUNTO

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali	1,203,530 »
Spese per lavori pubblici {	
Genio civile	5,703,780 »
Strade	8,149,442 15
Acque	8,051,820 »
Bonifiche	123,000 »
Porti, spiagge e fari	6,572,723 30
	28,600,765 45
Strade ferrate	1,153,736 66
Telegrafi	13,123,064 »
Poste	37,891,136 »
	52,167,936 66
TOTALE della categoria prima	81,972,232 11
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.	461,403 06
TOTALE del titolo I. — Spesa ordinaria	82,433,635 17

TITOLO II.

Spesa straordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali	2.504,500 »
Spese per lavori pubblici {	
Strade	24,303,825 »
Acque	7,455,000 »
Bonifiche	5,952,500 »
Porti, spiagge e fari	12,543,200 »
	50,254,525 »
Strade ferrate	910,000 »
Telegrafi	600,000 »
	1,510,000 »
TOTALE della categoria prima	54,269,025 »
CATEGORIA SECONDA. — MOVIMENTO DI CAPITALI, ACCENSIONE DI CREDITI	2,500,000 »
CATEGORIA TERZA. — SPESE DI COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE	165,399,733 90
TOTALE del titolo II. — Spesa straordinaria	222,168,758 90
INSIEME (Spesa ordinaria e straordinaria)	304,602,394 07

PRESIDENTE. Ora si rilegge il progetto di legge.
Il senatore *segretario*, CENCELLI legge:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1888 al 30 giugno 1889 in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

È prorogata per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1888 al 30 giugno 1889, l'autorizzazione data al Governo del Re coll'art. 55 della legge 5 luglio 1882, n. 874, pel modo di provvedere al pagamento degli stipendi, delle indennità e competenze spettanti al personale del Genio civile, però dopo esauriti i fondi assegnati ai capitoli 7 e 10 del presente stato di previsione ed entro il limite delle somme stan-

ziate ai capitoli 12, 14, 81, 83, 92, 126, 184, 202.

(Approvato).

PRESIDENTE. Questo progetto di legge sarà poi a suo tempo votato a scrutinio segreto.

Discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1888-89 » (N. 101).

PRESIDENTE. Ora si passa alla discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa pel Ministero della marina ».

Prego uno dei senatori segretari di dar lettura del progetto.

Il senatore, *segretario*, GUERRIERI-GONZAGA dà lettura del progetto di legge:

(V. stampato N. 101).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Se nessuno domanda di parlare, si passa alla discussione dei capitoli.

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE

Spese generali.

1	Ministero - Personale (Spese fisse)	656,072 »
2	Ministero - Spese d'ufficio	27,000 »
3	Consiglio superiore di marina — Ufficio per la preparazione alla guerra delle forze marittime — Comitato per i disegni delle navi	79,400 »
4	Dispacci telegrafici governativi e spese di posta (Spesa d'ordine) .	25,000 »
5	Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria)	<i>per memoria</i>
6	Casuali	105,000 »

 892,472 »

Spese per la marina mercantile.

7	Corpo delle capitanerie di porto (Spese fisse)	1,049,000 »
8	Conservazione dei fabbricati della marina mercantile e della sanità marittima.	90,000 »
9	Fitto di locali ad uso delle capitanerie di porto (Spese fisse) . . .	18,000 »
10	Indennità di trasferte e vacanze - Manutenzione dei galleggianti - Spese sanitarie - Spese per mobili, attrezzi, medaglie, casermaggio, periti, interpreti, operazioni di leva - Sussidi	234,100 »
11	Spese eventuali per mantenimento, alloggio, vestiario e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali, giusta la legge 24 maggio 1877, n. 3919 (Spesa obbligatoria)	80,000 »
12	Compensi di costruzione e premi di navigazione e di trasporto carbone ai piroscafi ed ai velieri mercantili nazionali stabiliti dalla legge 6 dicembre 1885 n. 3547, serie 3 ^a - Spese di visite e perizie per la esecuzione di detta legge (Spesa obbligatoria)	4,074,013 »

 5,545,113 »

Spese per la marina militare.

13	Navi in armamento, in riserva, in disponibilità ed in allestimento .	5,580,000 »
14	Stato maggiore generale della regia marina	2,567,033 »
15	Corpo del genio navale (ufficiali ingegneri e ufficiali macchinisti) .	899,930 »
16	Corpo di commissariato militare marittimo	921,912 »
17	Corpo sanitario militare marittimo	520,113 »
18	Corpo reale equipaggi	7,379,037 25
19	Personale civile tecnico	910,662 »
20	Personale contabile	277,375 »
21	Carabinieri reali	269,036 25
22	Servizio semaforico - Personale, spese d'ufficio e pigioni (Spese fisse)	200,341 »
23	Servizio semaforico - Materiale	94,900 »
24	Viveri	5,789,636 01
25	Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione	151,604 70
26	Giornate di cura e materiali d'ospedale	377,823 »
27	Distinzioni onorifiche	26,500 »
28	Carbon fossile ed altri combustibili	3,695,000 »
29	Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della regia marina	256,000 »
30	Istituti di marina	513,736 25
31	Quota spesa corrispondente alla retta dovuta dagli allievi dell'accademia navale da versarsi all'erario (Spesa d'ordine)	272,000 »
32	Servizio scientifico - Personale	85,900 »
33	Servizio scientifico - Materiale	300,880 »
34	Spese di giustizia (Spesa obbligatoria).	30,000 »
35	Noli, trasporti e missioni	1,150,000 »
36	Materiale per la manutenzione del naviglio esistente	10,200,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	42,469,419 46

	<i>Riporto</i>	42,469,419 46
37	Mano d'opera per la manutenzione del naviglio esistente	6,800,000 »
38	Artiglierie, armi subaquee ed armi portatili	6,937,500 »
39	Mano d'opera per la costruzione e manutenzione del materiale d'artiglieria e torpedini per il naviglio esistente	1,400,000 »
40	Conservazione dei fabbricati militari marittimi	2,200,000 »
41	Riproduzione del naviglio:	
	a) Continuazione dei lavori in corso:	
	1° Allestimento delle navi da guerra di 1ª classe - <i>Morosini, Doria e Re Umberto</i>	
	2° - Allestimento della nave da guerra di 2ª classe - <i>Fieramosca</i>	
	3° Allestimento delle navi da guerra di 3ª classe - <i>Montebello, Monzambano, Confienza, Volturmo e Curtatone</i>	
	4° Costruzione delle navi da guerra di 1ª classe - <i>Sicilia e Sardegna</i>	
	5° Costruzione di due navi da guerra di 2ª classe (protette)	
	6° Costruzioni di quattro navi da guerra di 3ª classe (incrociatori-torpedinieri)	
	7° Costruzione di due navi da guerra di 3ª classe (cannoniere)	
	8° Costruzione di torpediniere di alto mare e costiere	
	9° Costruzione di navi sussidiarie e di uso locale	
	10° Costruzione di palischermi a vapore, comuni e torpedinieri	22,000,000 »
	b) Nuove costruzioni:	
	11° Costruzione di una nave da guerra di 2ª classe (protetta)	
	12° Costruzione di quattro navi da guerra di 3ª classe (incrociatori-torpedinieri)	
	13° Costruzione di due navi da guerra di 3ª classe (cannoniere)	
	14° Costruzione di torpediniere-avviso	
	15° Costruzione di torpediniere di alto mare	
	16° Costruzione di navi sussidiarie e di uso locale	
	17° Costruzione di palischermi a vapore comuni e torpedinieri	
	18° Costruzione di galleggianti di arsenale	
42	Spese di marina relative alla colonia di Massaua	3,819,240 »
		85,626,159 46

CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.		
43	Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative	2,302,749 17
TITOLO II.		
Spesa straordinaria		
CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.		
Spese generali.		
44	Assegni di aspettativa e disponibilità (Spese fisse)	110,000 »
Spese per la marina mercantile.		
44 bis	Riscatto dal comune di Monte Argentario del privilegio per il collocamento di una tonnara nelle acque di Santo Stefano - Legge 3 maggio 1888 n. 5102 (serie 3 ^a)	86,500 »
Spese per la marina militare.		
45	Costruzioni navali - Quelle indicate al capitolo n. 38 - Legge 30 giugno 1887, n. 4646 (Spesa ripartita)	10,950,000 »
46	Costruzione di un arsenale marittimo a Taranto (Spesa ripartita)	750,000 »
47	Costruzione di un bacino di raddobbo, ecc. nell'arsenale di Spezia (Spesa ripartita)	2,000,000 »
48	Lavori per l'arsenale marittimo di Venezia (Spesa ripartita)	250,000 »
49	Difesa delle coste (Spesa ripartita)	4,500,000 »
50	Fortificazioni della Maddalena e loro armamento (Spesa ripartita)	5,000,000 »
51	Acquisto siluri (Spesa ripartita)	2,000,000 »
52	Acquisto di cannoni a tiro rapido (Spesa ripartita)	500,000 »
		25,950,000 »
CATEGORIA SECONDA. — MOVIMENTO DI CAPITALI.		
Accensione di crediti.		
53	Fondo di scorta per le regie navi armate	2,500,000 »

RIASSUNTO

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali	892,472 »
Spese per la marina mercantile	5,545,113 »
Spese per la marina militare.	85,626,159 46
TOTALE della categoria prima	92,063,744 46
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.	2,302,749 17
TOTALE del titolo I. — Spesa ordinaria	94,366,493 63

TITOLO II.

Spesa straordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali	110,000 »
Spese per la marina mercantile	86,500 »
Spese per la marina militare	25,950,000 »
<hr/>	
TOTALE della categoria prima	26,146,500 »

CATEGORIA SECONDA. — MOVIMENTO DI CAPITALI.

Accensione di crediti	2,500,000 »
<hr/>	
TOTALE del titolo II. — Spesa straordinaria	23,646,500 »
<hr/>	
INSIEME (Spesa ordinaria e straordinaria)	123,012,993 63
<hr/>	

PRESIDENTE. Si rilegge l'articolo unico del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, GUERRIERI-GONZAGA legge:

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1888 al 30 giugno 1889, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

PRESIDENTE. Questo articolo unico collo stato di previsione sarà poi votato a scrutinio segreto.

Avverto il Senato che domani ci sarà adunanza per comunicazioni di Governo alle ore 4 pom.

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di lunedì, 25 corrente:

Votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1888-89;

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1888-89.

Discussione dei seguenti progetti di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero d'agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1888-89;

Istituzione di una scuola normale di ginnastica in Roma.

La seduta è sciolta (ore 5 e 55).