

XXVII.

TORNATA DEL 19 GIUGNO 1889

Presidenza del Presidente FARINI.

Sommario. — Comunicazione di un decreto reale di nomina di commissario regio per sostenere la discussione di un progetto di legge, e di una lettera del presidente del Consiglio, ministro degli esteri con la quale partecipa il gradimento espresso da S. M. l'Imperatore di Germania e dalla città di Berlino per la deliberazione del Senato in occasione della visita di Sua Maestà il Re e di S. A. il Principe ereditario. — votazione a scrutinio segreto dei due progetti di legge: 1. Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio 1889-90; 2. Convalidazione del regio-decreto 25 dicembre 1887, n. 5162 bis (serie 3^a), riguardante le concessioni di ferrovie pubbliche per decreto reale. — Seguito della discussione del bilancio di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1889-90 — Approvazione del cap. 53 e dei seguenti fino al n. 313 inclusivo — Parlano sul capitolo 314 i senatori Saracco, Majorana-Calatabiano, Lamper tico e Cambray-Digny ai quali risponde il ministro dei lavori pubblici — Approvazione del capitolo 314 e di tutti i rimanenti capitoli e dei tre articoli del progetto di legge — Presentazione dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1889-90 — Approvazione senza osservazioni dei due progetti di legge: 1. Leva militare sui giovani nati nel 1869; 2. Leva di mare sui nati nel 1869 — Risultato della votazione a squittinio segreto fatta in principio di seduta.

La seduta è aperta alle ore 2 e $\frac{1}{4}$.

Sono presenti i ministri dei lavori pubblici, della guerra, della marina e delle poste e dei telegrafi.

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

Comunicazioni.

PRESIDENTE. Dal Ministero delle finanze è giunta alla Presidenza la seguente comunicazione:

« Roma, 19 giugno 1889.

« Eccellenza,

« Mi faccio un dovere di rimmetterle un reale decreto col quale l'onorevole comm. avv. Paolo Carcano, deputato al Parlamento, sottosegretario di Stato per le finanze, viene autorizzato a sostenere la discussione del progetto di legge per la convalidazione dei decreti reali del novembre e dicembre 1887 e agosto 1888, riguardanti le gabelle, e per la facoltà al Governo di pubblicare il testo unico della legge doganale.

« Coi sensi della massima osservanza

« Devotissimo

« F. SEISMIT-DODA ».

Tip. del Senato.

UMBERTO I

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Sulla proposta del nostro ministro segretario di Stato per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il signor cav. avv. Paolo Carcano, sottosegretario di Stato per le finanze, è autorizzato a sostenere davanti al Senato del Regno la discussione del disegno di legge già approvato dalla Camera dei deputati:

« Convalidazione dei decreti reali n. 5084 (17 novembre 1887), 5116 (18 dicembre 1887), 5675 (27 agosto 1888), e approvazione di vari provvedimenti riguardanti il servizio delle gabelle con facoltà al Governo di pubblicare il testo unico della legge doganale ».

Dato a Roma addì 18 giugno 1889.

UMBERTO.

F. SEISMIT-DODA.

Dal ministro degli esteri è pervenuta al Senato la seguente comunicazione:

« Signor Presidente,

« Mi reco a premura d'informare Vostra Eccellenza, che la regia Ambasciata a Berlino, in seguito ad istruzioni ricevute da questo regio Ministero, ha comunicato al segretario di Stato germanico per gli affari esteri la deliberazione del Senato, colla quale espresse i suoi sentimenti di gratitudine verso Sua Maestà l'Imperatore Guglielmo II, il suo Governo, e la città di Berlino per il ricevimento fatto a Sua Maestà il Re nostro augusto Sovrano.

« Il conte de Launay, nel parteciparmi quanto precede, aggiunge che la sua comunicazione venne accolta con sentito compiacimento da Sua Eccellenza il conte E. di Bismarck, e fu pubblicata dall'ufficiosa *Norddeutsche Allgemeine Zeitung*, e da quasi tutti i giornali di Berlino.

« Gradisca l'Eccellenza Vostra gli atti della mia alta considerazione.

« F. CRISPI ».

Votazione a scrutinio segreto
di due progetti di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1889-90.

Convalidazione del regio decreto 25 dicembre 1887, n. 5162 bis (serie 3^a), riguardante le concessioni di ferrovie pubbliche per decreto reale.

Si procede all'appello nominale.

Il senatore, *segretario*, CORSI L. fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Si lasciano le urne aperte.

Prego i signori senatori di recarsi ai loro posti.

Seguito della discussione del progetto di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1889-90 » (N. 39).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario 1889-90 ».

Come il Senato ricorda, ieri fu discusso il capitolo 53, « Personale di ruolo dell'Ispettorato (spese fisse); L. 838,736 66 ».

Non essendosi fatte proposte pongo ai voti questo capitolo 53.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Ora si darà lettura dei capitoli successivi; colla solita avvertenza, che non domandandosi la parola si intenderanno approvati.

Il senatore, *segretario*, CORSI L. legge:

54	Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell'Ispettorato, ed ai membri del Consiglio delle tariffe (Spese variabili)	100,000 »
55	Spese d'ufficio per l'amministrazione centrale dell'Ispettorato generale e per gli uffici di circolo dipendenti	50,000 »
56	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)	20,000 »
		1,008,736 66

CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.

57	Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative	396,404 34
----	--	------------

TITOLO II.

Spesa straordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

58	Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (Spese fisse)	730 »
59	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 »

2,500,730 »

Spese per lavori pubblici.

Strade.

(Legge 30 dicembre 1888, n. 5875 (serie 3^a).

60	Strada nazionale Randazzo-Milazzo (III ^o tronco dal torrente San Paolo a Cozzo Schisina con passaggio dalla Frana Valanghe, e V ^o tronco dalla Sella Mandrazzi a Novara di Sicilia)	136,379 »
61	Costruzioni di ponti attraverso i corsi d'acqua che intersecano la strada provinciale Messina-Catania (Cunettone per il torrente Runci e ponti sui torrenti Aranci, Ali e Sileni)	110,000 »
62	Strada provinciale di 1 ^a serie da Corleto a Tricarico (Tronco Castelmezzano-Basento)	28,000 »
63	Strada provinciale di 2 ^a serie da Belvedere per Sant'Agata e Lungro alle Saline di Lungro (Tronchi, dalle Saline di Lungro al Vallone San Vetturino, e da Sella Castagna a Sant'Agata di Esaro)	115,000 »
64	Strada provinciale di 2 ^a serie, dalla nazionale fra Cosenza e San Giovanni in Fiore per Longobucco a Rossano (Tronchi, dall'innesto con la provinciale per Agri al Vallone Pirillo)	111,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	500,379 »

LEGISLATURA XVI — 3ª SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1889

	<i>Riporto</i>	500,379 »
65	Strada nazionale da Sapri, attraversando la nazionale delle Calabrie per Moliterno, Corleto alla marina di Montalbano	316,000 »
66	Strada nazionale della Sila, da Cosenza per San Giovanni in Fiore e Cutro a Cotrone-Ponti sul Neto e sul Tacina	108,000 »
67	Strada nazionale da Sapri all'Ionio - Tronco da Latronico a Mare d'Acqua (Art. 16 della legge 27 giugno 1869, n. 5147)	415,000 »
68	Strada nazionale da Giulianuova a Sparanise per Aquila - Tronco da Badipetto alle Capanne dell'Ortolano sul confine aquilano (Art. 16 della legge 27 giugno 1869, n. 5147)	38,000 »
69	Strada nella vallata del Sangro, da Castel di Sangro a Torino del Sangro (Da San Pietro Avellana a Castel del Giudice)	65,000 »
70	Strada nella vallata del Sangro, da Castel di Sangro a Torino del Sangro (Dal Vallone Canala a Fallo)	28,000 »
71	Strada per Bosco Martese, da Teramo a raggiungere la strada di 1ª serie Aquila-Ascoli (Dalla provinciale Aquila-Ascoli alla Sella di San Paolo)	28,000 »
72	Strada per Bosco Martese da Teramo a raggiungere la strada di 1ª serie Aquila-Ascoli (Dalla Sella di San Paolo a Collefano)	20,000 »
73	Traversata dell'Appennino fra Plati e Santa Cristina (Da Santa Cristina a Plati)	326,000 »
74	Strada da un punto della nazionale n. 36 presso Soveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso Santa Severina (Dal torrente Porto alla nazionale n. 61 sotto Santa Severina)	237,000 »
75	Strada da San Giovanni in Fiore a Cariati (Dalla comunale Campagna-Bocchigliero a Cariati)	102,000 »
76	Strada da Cuccaro a Sanza sulla nazionale di Val d'Agri (Dal Vallone Inferno a Cuccaro)	140,000 »
77	Strada da Petrella per Palata alla ferrovia (Dal Titolo di Lucito alla masseria Mostroadamo e variante al VII° tronco dalla masseria Felicione al casello n. 208)	177,000 »
78	Strada Isernia-Atina-Roccasecca (Dal ponte presso Isernia al confine di Caserta)	252,000 »
79	Strada Isernia-Atina-Roccasecca (Dal confine di Caserta alla provinciale di Sora)	222,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	2,974,379 »

LEGISLATURA XVI — 3ª SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI. — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1889

	<i>Riporto</i>	2,974,379 »
80	Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone per Forlì, Roccasicura e Cerro (Dalla nazionale degli Abruzzi al ponte sul Trigno sotto Montemitro)	680,000 »
81	Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone per Forlì, Roccasicura e Cerro (Dal ponte sul Trigno sotto Montemitro all'abitato di San Salvo)	93,000 »
82	Strada da Capestrano per Forca di Penne alla provinciale Chieti-Teramo (Da Ofena a Forca di Penne confine con la provincia di Teramo) .	29,000 »
83	Strada da Capestrano per Forca di Penne alla provinciale Chieti-Teramo (Da Forca di Penne a Civitella Casanova)	121,000 »
84	Strada del Vomano, da Montorio per Forcella alla ferrovia (Dal ponte sotto Forcella a Montorio)	47,000 »
85	Strada della Madonnuzza di Petralia sulla nazionale Termini-Taormina alla provinciale Messina-Montagne sotto Calascibetta (Da Alimena al torrente Salso)	32,000 »
86	Strada dalla Madonnuzza di Petralia sulla nazionale Termini-Taormina alla provinciale Messina-Montagne sotto Calascibetta (Dal torrente Salso al ponte Morello)	75,000 »
87	Strada da Trapani per Castelvetrano all'incontro della provinciale di Porto Empedocle presso Montallegro (Ponte a tre arcate sul Platani)	18,300 »
88	Strada da Trapani per Castelvetrano all'incontro della provinciale di Porto Empedocle presso Montallegro (Dalla Castelvetrano Selinunte al confine di Girgenti)	75,000 »
89	Strada da un punto della nazionale Appulo-Lucana sotto Albano, per Trivigno alla provinciale di 1ª serie Brienza-Montemurro; sotto Marsiconovo (Dal cimitero d'Albano ed Anzi e dal torrente Marsicano a Marsiconovo)	201,000 »
90	Strada dalla traversa di Plati a Bagaladi	317,000 »
91	Strada da Chiaravalle a Guardavalle (Dalla nazionale n. 65 in luogo detto Laganosa a Santa Caterina dell'Jonio e dalle Sella Nizzari o Rizzari alla nazionale n. 56 in luogo detto Gatticello)	98,000 »
92	Strada da Porto Santa Venere per Briatico fino a raggiungere la provinciale di Tropea	46,000 »
93	Strada di Mormanno per Papisidero a Scalea	56,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	4,862,679 »

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1889

	<i>Riporto</i>	4,862,679 »
94	Strada da Roccaimperiale allo Spirito Santo di Civita (Da Roccaimperiale al confine con la provincia di Potenza presso Oriolo) ,	73,500 »
95	Strada da Roccaimperiale allo Spirito Santo di Civita (Dal confine con la provincia di Potenza alle Serre Scorzilli con la provincia Cosenza)	<i>per memoria</i> .
96	Strada da Roccaimperiale allo Spirito Santo di Civita (Dalle Serre Scorzilli allo Spirito Santo di Civita)	73,000 »
97	Strada da Rocca d'Aspide per Bellosguardo a Sant'Angelo Fasanello (Dal fiume Calore al cimitero di Corleto)	84,000 »
98	Strada da Amalfi per Positano a Meta sulla linea da Castellammare a Sorrento (Da Amalfi a Positano)	186,000 »
99	Strada da Sarno per Bracigliano a Forino (Dal ponte Cesinale al piano del Salto, confine provinciale di Salerno)	26,000 »
100	Strada da Sarno per Bracigliano a Forino (Dal confine provinciale di Salerno per Bracigliano a Sarno)	89,000 »
101	Strada della Baronina, che partendo da Grottaminarda va ad incontrare la provinciale di Melfi (Da Carife a Vallata)	56,000 »
102	Strada da Fojano per Montefalcone, Ginestra, Castelfranco alla stazione ferroviaria di Greci (Da Fojano a Montefalcone, e da Castelfranco alla stazione di Savignano Greci)	93,000 »
103	Strada da Pietracatella a Campo Marino (Da Sant'Elia Pianisi sulla provinciale n. 99 a San Martino in Pensilis)	57,000 »
104	Strada da Guilmi alla stazione di Casalbordino (Da Casalanguida a Guilmi)	70,000 »
105	Strada da Perano a Castiglione Messer Marino (Dal fiume Avello a Palombaro)	25,400 »
106	Strada dal Vomano sotto Forcella a Penne per Bisenti e Bacucco e sua diramazione Bisenti-Elice-Marina (Da Bacucco a Santa Maria a Cupoli e da Bisenti a Castiglione Messer Raimondo)	93,000 »
107	Strada da Opi per Forca d'Acero a San Donato (Da Opi a Forca d'Acero, confine provinciale)	55,000 »
108	Strada da Opi per Forca d'Acero a San Donato (Da Forca d'Acero a San Donato)	75,000 »
109	Strada dalla Marsicana presso Cerchio ad Alfedena (Da Menaformo al ponte sul Sangro detto Campomizzi e da Barrea ad Alfedena)	68,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	5,986,579 »

LEGISLATURA XVI — 3ª SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1889

	<i>Riporto</i>	5,986,579 »
110	Strada da Santa Lucia nel Cicolano per la Valle del Salto a Rieti, e diramazione da Santa Lucia nei prati di Castiglione, la Sella di Acquafredda-Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo alla nazionale Aquila-Teramo. (Dal molino Mozzetti a Borgo San Pietro, dal fosso Ofeio a Ponte San Martino, e dal fosso Colle del Faggio a Santa Lucia nel Cicolano).	93,000 »
111	Strada della Barca dei Monaci a Raddusa (Dalla Gabella al Fondaco delle Canne)	100,000 »
112	Strada da Lercara a Chiusa per la Filaga (Da Portella Carduccio alle case Tortorici).	33,000 »
113	Strada da Francavilla a Lama dei Peligni per Semivicoli e Penne (Dalla foce di Guardiagrele al fiume Avello sotto Pennapiedimonte, e da Palombaro alla provinciale Frentana)	47,000 »
114	Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Da Castell'Umberto a Santa Domenica Vittoria)	112,000 »
115	Strada da Sant'Agata all'incontro della nazionale Termini-Taormina (Da San Fratello a Margio Sollazzo)	56,000 »
116	Strada da Rotonda per Viaggianello alla nazionale del Sinni presso Favale (Da San Severino Lucano al ponte Salomone sulla nazionale Sapri-Jonio presso Valsinni)	100,000 »
117	Strada delle Radici, da Sassuolo alle Radici in Val di Secchia (Da Roteglia alla stazione n. 92 del III tronco)	47,000 »
118	Strada dalla nazionale Pontebbana, presso i Pian di Portis per Tolmezzo, Rigolato, Sappada a Santo Stefano Montecroce (Da Villa Santina al Rio Geus, confine con la provincia di Belluno)	56,000 »
119	Strada dalla nazionale Pontebbana presso i Pian di Portis per Tolmezzo, Rigolato, Sappada a Santo Stefano Montecroce (Dal Rio Geus a Santo Stefano di Comelico)	<i>per memoria</i>
120	Diramazione della strada nazionale Pontebbana da Villa Santina per Ampezzo, Lorenzago ed Auronzo al Monte Mesurino (Tronco Socchieve-Ampezzo e ponte sul Fella)	80,000 »
121	Diramazione dalla strada nazionale Pontebbana da Villa Santina per Ampezzo, Lorenzago ed Auronzo al Monte Mesurino (Tronchi, dal nuovo Ponte sul Piova al punto d'incontro col confine austro-ungarico)	65,000 »
122	Concorso per le strade di 3ª serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521	300,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	7,075,579 »

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1889

	<i>Riporto</i>	7,075,579 »
123	Rettificazione e sistemazione della strada Nazionale degli Abruzzi	52,873 »
124	Rettificazione della strada Nazionale da Bologna a Firenze detta delle Filigare, nel tratto tra Predoia e Sabbino	22,165 »
125	Trasporto della nazionale del Tonale alla traversata di Pontagna	40,000 »
126	Ponte sul Flumendosa per la nazionale orientale	48,850 »
127	Sistemazione di frane lungo la strada nazionale Appulo-Sannitica	64,400 »
128	Lavori di difesa alla strada nazionale Termini-Taormina contro le acque del torrente Pisciaro	40,000 »
129	Ponte sul Coscile disalveato. Strada nazionale n. 36 delle Calabrie	56,000 »
130	Ricostruzione del ponte in legno sul torrente Gesso lungo la strada nazionale Cuneo-Ventimiglia nei pressi dell'abitato di Borgo San Dalmazzo	124,000 »
131	Rettificazione della strada nazionale Firenze-Ancona fra Ponte San Salvatore e Portone Pio	10,106 »
132	Ponte sul Burano lungo la strada nazionale Flaminia n. 29	16,924 »
133	Correzione della strada nazionale Flaminia tra i ponti della Fornace e dell'Orecchia	11,000 »
134	Rettificazioni e sistemazioni delle strade nazionali del piccolo e grande San Bernardo	48,256 »
135	Ponte sull'Adige sulla strada nazionale Mantova-Monselice	123,965 »
136	Strada appenninica dalla nazionale del Tanaro alla nazionale della Trebbia (Tronco Casella Bromia-Molini di Montoggio)	86,000 »
137	Strada da presso Badia Tebalda sulla provinciale Sestinese pel Marecchia a Mercantino di Talamello sulla provinciale Feltresca (Parte della strada scorrente in provincia di Arezzo)	23,000 »
138	Strada da Sarsina per la valle del Savio a Bagno di Romagna e Pieve di Santo Stefano (Tronco da Pieve S. Stefano a Capo Trave)	100,000 »
139	Strada di Val d'Aso, dalla provinciale appenninica presso Commanza alla stazione ferroviaria di Pedaso con ponte sull'Aso (Tronco dal fosso Inferno alla sponda destra del torrente Indaco)	84,000 »
140	Ponti sul Tronto, uno alla Foce e l'altro fra Ancarano e Castel di Lama con strade di accesso (Ponte interprovinciale sul Tronto fra Ancarano e Castel di Lama)	75,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	8,102,118 »

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1889

	<i>Riporto</i>	8,102,118 »
141	Strada dal Burrone. Contrasto e Terranova con diramazione sopra Butera	84,000 »
142	Ponte sull'Imera meridionale al Passo Besaro tra Caltanissetta e Pietraperzia: sulla linea da Caltanissetta per la Madonna della Noce a Fondaco Canne	20,000 »
143	Strada Palma di Montechiaro per Licata e Terranova (Tronco, torrente Comunello, torrente Agrobono)	46,309 »
144	Strada Palma di Montechiaro per Licata e Terranova (Burrone Portella-Licata).	119,691 »
145	Strada dalla provinciale Garibaldi al Piano di Salcito nei pressi di Lucito, Castelbottaccio e Lupara a Larino, e per Ururi al confine della Capitanata verso Serra Capriola, con le diramazioni per Montagano, per Guardialfiera, Casacalenda e Colletorto alla Capitanata (Tronchi Castelbottaccio-Lupara, Guardialfiera-Larino, Guardialfiera-Casacalenda, nazionale Sannitica-Ururi, nazionale predetta Montagano-Sant'Angelo Limosano e Colletorto provinciale di Cerro Secco)	247,000 »
146	Strada dal Ponte sul Trigno fra Tuffillo e Monte Mitro per la Buffaloria di San Felice Slavo, Acquaviva, Larino, Montorio, Montelongo per Rotello a Serracapriola per accedere alla stazione di Chieuti (Larino-Montorio-Montelongo e Santa Justa-Vallone della Difesa)	110,000 »
147	Completamento della strada di comunicazione diretta tra i circondari di Frosinone e Gaeta nei Tenimenti di Vallecorsa e Lenola (Tronco dalla provinciale di Fondi al confine con la provinciale di Roma)	84,000 »
148	Completamento della strada di comunicazione diretta tra i circondari di Frosinone e Gaeta nei tenimenti di Vallecorsa e Lenola (Dal confine con la provincia di Roma a Vallecorsa, ed all'osteria di Castro)	124,000 »
149	Strada dalla stazione di San Valentino alla provinciale di serie fra Casale in Contrada e Pretoro (Tronchi dallo stabilimento di Letto-manoppello alla provinciale fra Casale in Contrada e Pretoro)	75,000 »
150	Strada da Porlezza ad Oria (Tronco da Porlezza a Cima)	14,000 »
151	Strada da Cosenza per Arpigliano ed Acqua del Prete, alla provinciale Coraci-Nazionale-Silana presso Acqua del Corvo con diramazione da Arpigliano a Pian del Lago (Tronco da Arpigliano ad Acqua del Corvo)	90,000 »
152	Strada dalla stazione ferroviaria Rende-San Fili, passando per San Pietro e Castiglione alla nazionale Silana (Tronco da San Pietro in Guarano a Rende-San Fili)	82,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	9,198,118 »

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1889

	<i>Riporto</i>	9,198,118 »
153	Strada dalla provinciale Rotonda-Valsinni pei pressi di Oriolo alla stazione di Amendolara (Ponte sul Sarmento e tratti d'accesso) .	137,000 »
154	Strada litoranea Tirrena da Sapri al confine di Catanzaro (Tronchi, da Belvedere al fiume Fabiano, traversa di Amantea e Marina di Longobardi a quella di Belmonte)	102,000 »
155	Ponte sul Po lungo la provinciale Cremona-Piacenza, con opere di difesa	967,000 »
156	Ponti sul Magra e sul Vara per le comunicazioni interprovinciali di Genova con Massa e coll' Emilia (Ponte sul Vara presso Botagna)	190,000 »
157	Ponti sul Magra e sul Vara per le comunicazioni interprovinciali di Genova con Massa e coll' Emilia (Ponte sul Magra)	<i>per memoria</i>
158	Strada dalla stazione di Cammarata a Santo Stefano Quisquina (Da San Giovanni Gemini a Santo Stefano Quisquina)	102,000 »
159	Strada da Ribera sulla provinciale di serie Porto Empedocle-Castelvetrano alla provinciale di Chiusa Sclafani, oltre il torrente San Carlo (Ponte interprovinciale sul San Carlo)	70,000 »
160	Strada da Ribera sulla provinciale di serie Porto Empedocle-Castelvetrano alla provinciale di Chiusa Sclafani, oltre il torrente San Carlo (Tronchi dal ponte interprovinciale sul San Carlo a Ribera) .	105,000 »
161	Completamento della strada della marina di Marciana, e quella di Portoferraio, Porto Longone e Rio Marina	47,000 »
162	Strada da Castoreale per Mandanice alla marina di Santa Teresa di Riva (Tronco Mandanice-Roccalumera)	94,000 »
163	Strada da Sant'Agata di Militello pei pressi di Alcara li Fusi, Longi, Galati, Ucria e Raccuia alla provinciale Patti-Randazzo (Tronco da Sant'Agata ad Alcara li Fusi, e tratti da Galati alla comunale obbligatoria di Longi, e da Ucria a Raccuia)	110,000 »
164	Completamento della provinciale Patti-Randazzo, con diramazione alla provinciale Messina-Marine per i comuni di Montalbano-Basicò e Furnari (Tronchi delle Rocche del Toscano a Sella Sant'Elia) .	85,000 »
165	Ponte sul Taro sulla provinciale Parma-Cremona	93,000 »
166	Strada dalla nazionale di Rieti per Labro e Morro al confine provinciale verso Leonessa (Tronchi da Morro Reatino al confine con la provincia di Aquila)	64,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	11,364,118 »

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1889

	<i>Riporto</i>	11,364,118 »
167	Strada dall'Orviniense per Poggio Moiano e pei pressi di Percile e Roccagiovine alla Sublacense presso Vicovaro (Tronchi dalla provinciale Valeria Sublacense al confine con la provinciale di Perugia)	147,000 »
168	Strada Orte-Amelia e Ponte sul Tevere (Tronco da Amelia al confine con la provinciale di Roma)	20,000 »
169	Strada Orte-Amelia e Ponte sul Tevere (Tronco dal confine con la provincia di Roma alla prima risvolta sotto Orte, con Ponte sul Tevere)	70,000 »
170	Strada dalla nazionale dell'Agri per Stigliano alla provinciale Potenza-Spinazzola per Montepeloso con ponte sul Basento (Tronchi, dal ponte sulla Selandrella alla comunale di Garaguso, e dal passaggio a livello presso la stazione di Grassano alla provinciale Tolve-Montepeloso coi ponti sul Basento e sul Bradano)	207,000 »
171	Prolungamento della strada Montemurro-Brienza, da presso Brienza per Sant'Angelo le Fratte alla stazione di Romagnano (Tronchi dalla Sella Omomorto alla stazione di Romagnano)	92,000 »
172	Strada da Moliterno alla nazionale del Sinni fra Latronico e Lauria (Dalla piazza di Moliterno al fiume Maglie)	28,000 »
173	Prolungamento dalla Brienza-Montemurro fino all'incontro della Potenza-Sant'Arcangelo verso Armento	85,000 »
174	Strada da un punto dell'Appulo-Lucana fra Grottole e Miglionico, con ponte sul Basento alla stazione di Ferrandina (Tronchi, da presso Miglionico alla comunale obbligatoria di Ferrandina con ponte sul Basento)	143,000 »
175	Strada dalla nazionale delle Calabrie verso Padula alla Brienza-Montemurro (Tronco dall'abitato di Tramutola al Vallone Abete)	71,000 »
176	Strada dalla nazionale delle Calabrie verso Padula alla Brienza-Montemurro (Tronchi dal Vallone Abete alla nazionale delle Calabrie)	105,000 »
177	Strada da Laurito sulla provinciale di serie Cuccaro-Sanza per Castel Ruggiero a Torre Orsaia ed alla provinciale di serie Caselle in Pittari-Scario (Tronchi da Laurito alla via dei Carpini)	78,000 »
178	Linea litoranea fra la Marina di Castellabate e quella di Casalicchio (Tronchi dalla Marina di Casalicchio a quella di Castellabate)	79,431 »
179	Concorso dello Stato per le strade di cui nell'elenco III, della suddetta legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle provincie direttamente	1,500,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	13,989,549 »

LEGISLATURA XVI — 3ª SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1889

	<i>Riporto</i>	13,989,549 »
180	Strada dalla nazionale n. 51 <i>bis</i> per Santo Stefano a Monte Croce di Comelico (Tronchi da Gogna a Dosoleto)	84,905 »
181	Strada da Arten per Fonzaso a Pontet di Montecroce, confine dello Stato austro-ungarico (Tronco Arten-Fonzaso).	25,000 »
182	Strada da Cuneo a Prazzo	111,646 »
183	Maggiori spese impreviste pei lavori stradali, di cui nelle suddette leggi 1862-69-75-81, elenco II, e 1883	170,000 »
184	Maggiori spese impreviste per lavori stradali, di cui nella legge 23 luglio 1881, elenco III	80,000 »
185	Assegni fissi mensili al personale del Genio civile addetto ai lavori stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888	162,390 »
186	Indennità di trasferta al personale del Genio civile addetto ai lavori stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888	195,010 »
187	Assegni mensili al personale straordinario addetto ai lavori stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888	420,500 »
188	Indennità di trasferte e competenze diverse variabili al personale straordinario addetto ai lavori stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888	32,400 »
189	Spese di stampa ed eventuali pel servizio dell'inventario tecnico e registro economico delle strade nazionali	8,000 »
190	Sussidi ai comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613 e 23 luglio 1881, n. 333)	3,700,000 »
191	Anticipazioni ai prefetti per lo studio dei progetti delle strade comunali obbligatorie	185,000 »
192	Compilazione della carta stradale delle strade comunali obbligatorie del Regno	4,000 »
193	Indennità di trasferte e competenze diverse variabili al personale straordinario addetto al servizio delle strade comunali obbligatorie	7,000 »
194	Spese di stampa ed eventuali per il servizio delle strade comunali obbligatorie	4,000 »
195	Indennità di trasferte al personale del Genio civile addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie	14,000 »
196	Retribuzione mensile al personale straordinario addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie	86,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	19,279,400 »

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1889

	<i>Ripporto</i>	19,279,400 »
197	Spese per concorso e sussidio ad opere stradali ed idrauliche comunali e consorziali danneggiate dalle inondazioni nella provincia di Sondrio (art. 2 della legge 7 aprile 1889, n. 6018, serie 3 ^a) (Spesa ripartita)	350,000 »
		<hr/> 19,629,400 » <hr/>
	<i>Acque.</i>	
	<i>Nuovi lavori idraulici nei corsi di acqua di 1^a e 2^a categoria Legge 23 luglio 1881, n. 333, serie 3^a (Spese ripartite).</i>	
198	Fiume Gorzone	220,000 »
199	Fiume Brenta e Bacchiglione	365,000 »
200	Canale Maestro ed Allaccianti in Val di Chiana	315,000 »
201	Fiume Bruna	50,000 »
202	Fiume Sovata	100,000 »
203	Personale addetto ai lavori di cui ai capitoli dal n. 198 al n. 202 - Indennità fisse mensili, di trasferte al personale del genio civile; assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale straordinario	100,000 »
204	Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria dopo i disastri causati dalle piene del 1882 (Legge 24 luglio 1887, n. 4805) (Spesa ripartita)	2,880,000 »
205	Personale addetto ai lavori per la sistemazione dei principali fiumi veneti dipendenti dalla legge 24 luglio 1887, n. 4805. - Indennità fisse mensili e di trasferte al personale del genio civile; assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale straordinario	120,000 »
206	Quota a carico dello Stato della spesa per i lavori di sistemazione del Tevere (Legge 15 aprile 1886, n. 3791) (Spesa ripartita)	2,350,000 »
207	Personale addetto ai lavori di sistemazione del Tevere dipendenti dalla legge 15 aprile 1886, n. 3791. - Assegni e competenze diverse al personale del genio civile	33,000 »
208	Personale addetto ai lavori di sistemazione del Tevere dipendenti dalla legge 15 aprile 1886, n. 3791 - Assegni e competenze diverse al personale straordinario	117,000 »
		<hr/> 6,650,000 » <hr/>

*Bonifiche.**Bonificazioni dipendenti da antichi editti.*

209	Lago di Bientina	1,000 »
210	Stagni di Vada e Collemezzano	500 »
211	Maremmе toscane.	1,000 »
212	Bacino inferiore del Volturno e Bagnoli	640,000 »
213	Paludi di Napoli, Volla e contorni	1,000 »
214	Torrenti di Somma e Vesuvio	1,000 »
215	Torrente di Nola	110,000 »
216	Regi Lagni	7,000 »
217	Bacino Nocerino	2,000 »
218	Agro Sarnese.	1,000 »
219	Bacino del Sele	65,000 »
220	Vallo di Diano	15,000 »
221	Piana di Fondi a Monte San Biagio	1,000 »
222	Lago Salpi	2,000 »
223	Salina e Salinella di San Giorgio sotto Taranto	4,500 »
224	Lago di Bivona	500 »
225	Agro Brindisino	1,000 »
226	Bonificazioni Pontine - Concorso dello Stato al quarto della spesa	36,000 »
227	Bonificazione delle valli grandi veronesi ed ostigliesi - Concorso dello Stato al decimo della spesa	2,000
<i>Nuovi lavori di bonificazioni - Leggi 23 luglio 1881, n. 333, 8 luglio 1888, n. 5534, e 30 dic. 1888, n. 5879 (Spese ripartite).</i>		
228	Maremmе Toscane	480,000 »
229	Bientina	655,000 »
<i>Da ripartarsi</i>		2,026,500

LEGISLATURA XVI — 3ª SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1889

		<i>Riporto</i>	2,026,500 »
230	Burana		445,000 »
231	Agro Romano		1,455,000 »
232	Orbetello		96,000 »
233	Macchia della Tavola		<i>per memoria</i>
234	Paludi di Mondello		<i>per memoria</i>
235	Paludi Lisimelie		94,000 »
236	Marina di Catanzaro		<i>per memoria</i>
237	Paludi di Policastro		48,000 »
238	Agro Telesino		38,000 »
239	Lago di Acquafondata		9,500 »
240	Valle Cervaro e Candelaro		<i>per memoria</i>
	<i>Nuove bonifiche - Leggi 25 giugno 1882, n. 869 e 4 luglio 1886, n. 3962.</i>		
241	Nuove bonifiche a senso della legge 25 giugno 1882, n. 869 (serie 3ª)		800,000 »
242	Nuove bonifiche a senso della legge 4 luglio 1886 n. 3962 (serie 3ª)		200,000 »
243	Studi relativi a bonifiche nuove, a senso delle leggi 25 giugno 1882, n. 869 e 4 luglio 1886, n. 3962 (serie 3ª)		20,000 »
	<i>Spese generali per le bonifiche.</i>		
244	Spese per eventuali sussidi a minori opere di difesa e bonifiche, e provvedimenti relativi al buon regime dei fiumi e torrenti		150,000 »
245	Personale del genio civile addetto ai lavori delle bonifiche - Assegni fissi		26,000 »
246	Personale del genio civile addetto ai lavori delle bonifiche - Indennità di trasferte		136,000 »
247	Personale straordinario addetto ai lavori delle bonifiche - Retribuzione ed indennità		123,500 »
			<hr/> 5,667,500 » <hr/>

Porti e spiagge secondo la vecchia classifica.

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, porto di Genova, giusta le leggi 9 luglio 1876, n. 3230, serie 2^a e 3 luglio 1884, n. 2519, serie 3^a, e porto di Lido giusta la legge 1^o agosto 1887, n. 4838, serie 3^a (Spese ripartite):

PORTI DI 1^a CLASSE.

248	Porto di Ancona - Lavori straordinari per la sistemazione del porto	95,000 »
249	Porto di Brindisi - Ricostruzione della banchina centrale	<i>per memoria</i>
250	Porto di Cagliari - Sistemazione del porto e costruzione del molo orientale	125,500 »
251	Porto di Civitavecchia - Approfondamento del porto e darsena	118,000 »
252	Id. - Prolungamento dell'antemurale	296,000 »
253	Porto di Genova - Ampliamento e sistemazione del porto	6,377,000 »
254	Porto di Livorno - Approfondamento del fondo roccioso	140,000 »
255	Id. - Costruzione di una diga alla Vegliaia	342,000 »
256	Id. - Prolungamento del bacino di carenaggio	<i>per memoria</i>
257	Porto di Napoli - Sistemazione del nuovo porto	574,900 »
258	Porto di Palermo - Prolungamento del molo settentrionale e sistemazione del molo meridionale	192,000 »
259	Porto di Palermo - Estirpazione di rocce nell'interno del porto	<i>per memoria</i>
260	Id. - Costruzione di banchine dall'angolo dei Quattro Venti al ponte sporgente dello scalo ferroviario	<i>per memoria</i>
261	Porto di Venezia - Costruzione di una scogliera a tramontana del porto di Lido	<i>per memoria</i>
262	Porto di Venezia - Sistemazione del porto di Lido	643,000 »
263	Id. - Allargamento ed approfondamento del bacino della stazione marittima e del canale di navigazione	<i>per memoria</i>
	<i>Da riportarsi</i>	8,903,400 »

	<i>Riporto</i>	8,903,400 »
	PORTI DI 2 ^a CLASSE.	
264	Porto d'Anzio - Prolungamento del molo Innocenziano e sistemazione di un tratto del molo Neroniano	<i>per memoria</i>
265	Porto di Cotrone - Sistemazione ed ampliamento del porto	180,000 »
266	Porto di Milazzo - Prolungamento del molo e del pennello orientale	<i>per memoria</i>
267	Porto di Tortolì - Costruzione di un porto di rifugio ad Arbatax	140,000 »
	PORTI DI 3 ^a CLASSE.	
268	Porto di Castellammare - Costruzione di banchine	<i>per memoria</i>
269	Porto Corsini - Prolungamento dei moli guardiani	<i>per memoria</i>
270	Porto di Girgenti - Costruzione del nuovo molo	50,000 »
271	Porto di Licata - Compimento delle opere già costrutte dal municipio	184,000 »
272	Porto di Marsala - Sistemazione del porto	<i>per memoria</i>
273	Porto Torres - Miglioramento ed ampliamento del porto e lavori addizionali	129,000 »
274	Porto di Salerno - Miglioramento ed ampliamento del porto	207,500 »
275	Porto di Savona - Prolungamento del molo delle Casse	<i>per memoria</i>
276	Porto di Terranova - Costruzione di approdi e segnalamento notturno	<i>per memoria</i>
	<i>Porti e spiagge secondo la nuova classifica.</i>	
	PORTI DI 2 ^a CATEGORIA, 2 ^a CLASSE, 2 ^a SERIE.	
277	Porto di Molfetta - Rafforzamento delle scogliere dei moli nuovi	27,000 »
278	Porto di Senigallia - Costruzione di una tratta di sponda murata, in sostituzione di vecchie palafitte	29,000 »
279	Porto di Rimini - Costruzione di banchine murate, in sostituzione di loggore palafitte	23,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	9,875,900 »

LEGISLATURA XVI — 3ª SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1889

	<i>Riporto</i>	9,875,900 »
	<i>Fari ed altre opere portuali.</i>	
280	Altre opere portuali, scavi eccezionali e costruzioni di nuovi fari e segnali	<i>per memoria</i>
	PORTI DI 2ª CATEGORIA - 3ª CLASSE.	
281	Porto di Fano - Restauri di prima urgenza alle opere d'arte di quel porto	25,000 »
282	Porto di Pesaro - Urgenti riparazioni alla sponde ed ai moli del nuovo porto-canale	25,000 »
283	Porto di Cesenatico - Restauro generale delle banchine murate del canale e della darsena	26,000 »
284	Personale del genio civile addetto ai lavori dei porti - Assegni fissi mensili	82,000 »
285	Personale del genio civile addetto ai lavori dei porti - Indennità di trasferte	16,000 »
286	Personale straordinario addetto alle opere marittime - Assegni mensili	180,000 »
287	Personale straordinario addetto alle opere marittime - Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse	10,000 »
		10,239,900 »
	<i>Strade ferrate.</i>	
288	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	420,000 »
289	Indennità di trasferte al personale dello Ispettorato per la sorveglianza di lavori di ferrovie concesse all'industria privata ed al personale ordinario e straordinario in aiuto al personale di ruolo dello Ispettorato medesimo	30,000 »
290	Indennità di tramutamento di reggenza, di collaborazione e diverse al personale ordinario e straordinario dello Ispettorato, ed assegni a titolo di medaglia di presenza al regio avvocato erariale ed agli altri funzionari aggregati al Comitato superiore	30,000 »
291	Indennità di missione al personale del genio civile, aggregato agli uffici dello Ispettorato (art. 24 della legge 5 luglio 1882, n. 874, serie 3ª)	20,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	500,000 »

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1889

	<i>Riporto</i>	500,000 »
292	Compensi, remunerazione e sussidi al personale dello Ispettorato ed a quello ordinario, straordinario ed avventizio in aiuto al personale di ruolo dello Ispettorato medesimo	120,000 »
293	Spese generali di amministrazione relative alle strade ferrate	15,000 »
294	Spese giudiziali e di stampa in dipendenza di questioni ferroviarie	10,000 »
295	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>
296	Spese di manutenzione straordinaria delle linee venete riscattate dallo Stato colla legge 25 giugno 1882, n. 871, serie 3 ^a	<i>per memoria</i>
		645,000 »
CATEGORIA SECONDA. — MOVIMENTO DI CAPITALI.		
<i>Accensione di crediti.</i>		
297	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.		
298	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)	173,062 09
299	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)	2,741,139 15
300	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)	1,557,374 35
301	Provvista di materiale mobile in servizio delle strade ferrate complementari	9,500,000 »
302	Materiale metallico di armamento per le linee concesse, costruite e da costruire a termini degli articoli 1, 2, 3, 4 e 8 della legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3 ^a) e 4 ^o della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3 ^a)	5,185,571 79
<i>Da riportarsi</i>		19,157,147 38

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1889

	<i>Riporto</i>	19,157,147 38
303	Quota di concorso dello Stato nella costruzione di strade ferrate di 4 ^a categoria, concesse all'industria privata	1,296,781 69
304	Spese pel personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie	4,030,000 »
305	Spese d'ufficio relative alle costruzioni ferroviarie	400,000 »
	<i>Spese di costruzioni secondo la tabella A annessa alla legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3^a), meno la somma di L. 20,000,000, di cui all'art. 2 della presente legge.</i>	
306	Linea Roma-Solmona	400,000 »
307	Id. Parma-Spezia	15,616,912 »
308	Id. Faenza-Firenze	8,925,164 55
309	Id. Eboli-Reggio	4,158,921 74
310	Id. Roma-Napoli	160,307 »
311	Id. Casarsa-Spilimbergo-Gemona	1,000,000 »
312	Id. Cosenza-Nocera Tirrena	500,000 »
313	Id. Gozzano-Domodossola	789,551 »
314	Id. Cuneo-Ventimiglia	2,594,859 »

Senatore SARACCO. Domando la parola sulla linea Cuneo-Ventimiglia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO. L'onor. Finali, il quale nella seduta di ieri giustamente si onorava di appartenere a questo alto Consesso, l'onor. senatore Finali mi deve scusare se mi dolgo, e mi dolgo amaramente col ministro dei lavori pubblici, per ciò che senza una ragione al mondo, e senza migliorare di un centesimo il Tesoro dello Stato, ha creduto di proporre, e non senza grande contrasto ha ottenuto dall'altro ramo del Parlamento, che venissero sanzionati in sede di bilancio taluni provvedimenti, i quali hanno per effetto di modificare sensibilmente le prescrizioni della legge 20 luglio 1888, la quale nel concetto di chi la proponeva, ed oso dire del Parlamento, era destinata a risolvere una buona volta la grande, sto per dire l'eterna questione delle costruzioni ferroviarie.

Ed è infatti così, poichè ciascuno sa che con

quella legge si ottenne e si volle, che tutte le strade decretate con le leggi del 1879 e del 1882 venissero costruite in un tempo determinato, mediante uno stanziamento dei fondi necessari ad intraprendere ed ultimare i lavori che vennero distribuiti sovra parecchi esercizi finanziari.

Ora nessuno è che metta in dubbio le eccellenti e patriottiche intenzioni dell'onor. Finali, ma il fatto sta che i provvedimenti da esso presi condurranno a conseguenze disastrose.

Avverrà in primo luogo, che adottando questo sistema di regolare e limitare gli stanziamenti non alla ragione della competenza, ma piuttosto alla misura della spesa effettiva che si dovrà sostenere in un determinato esercizio, non avremo più un vero bilancio di competenza, ma la bellezza di un bilancio, parte di competenza, e parte di cassa.

È inutile oggimai che il ministro del Tesoro si affatichi nella preparazione del bilancio di

assestamento a distinguere la competenza dal servizio di cassa. Questa bisogna è in parte compiuta, ma è anche vero che non reggeranno più alla prova i soliti conteggi che si sono sempre fatti per determinare i bisogni di cassa, tenendo conto delle entrate o parte delle entrate che non si riscuotono, e delle somme stanziare per le spese che non si pagano in corso d'anno.

In tutti i tempi ed in tutti i luoghi, quando si parla del bilancio di una nazione, ciascuno crede di trovare in quel documento la dimostrazione più sicura delle risorse e degli impegni di quel paese, e nessuno si domanda se tutta l'entrata si riscuota nell'anno, e se le spese vengano a pagamento in uno piuttosto che in un altro esercizio.

Invece col sistema che si è adottato, e che purtroppo si è praticato negli stati di previsione di altri Ministeri, si è introdotta questa distinzione, che io chiamerò confusione, sopra alcuni capitoli della spesa, e così noi stessi non ci troviamo più in condizione di conoscere e misurare la portata degli impegni che dobbiamo assolvere annualmente, e non possiamo istituire un confronto veramente sano colle previsioni fatte con diversi criteri nei precedenti esercizi. Ciò che per me e per tutti gli studiosi delle cose di finanza costituisce un fatto deplorabile e grave.

Ma andiamo oltre.

Con questo provvedimento, lo dico a mia volta, come l'ha detto prima di me il mio onorevole amico il relatore della Commissione di finanza, si è grandemente offesa, o per lo meno sminuita la libertà di giudizio e di azione che appartiene al Senato del Regno.

Queste cose le abbiamo dette qua dentro non so quante centinaia di volte. Io non so se le abbia dette a sua volta l'onor. Finali; dubito però, ed oso credere che le abbia pensate. Ed i vero noi ci sentiamo perfettamente liberi del voto quando si tratta di ritoccare i disegni di leggi speciali che ci vengono dall'altra Camera, ma ci sentiamo molto scossi quando si tratta di rimandare all'altro ramo del Parlamento una legge di bilancio. So bene che ne abbiamo il diritto, e so che vi sono colleghi zelanti e tenerissimi delle prerogative del Senato, i quali trovano che questo sarebbe un provvedimento da non doversi censurare; ma questo non l'abbiamo fatto mai. Intendiamo bensì che in circostanze

gravi, quando si tratta di veri e grandi interessi del paese, possa e debba il Senato usare liberamente della pienezza de' suoi diritti; ma fuori di questi casi proviamo sempre una certa ripugnanza ad aprire una specie di conflitto coll'altra Camera in materia di bilancio: tanto più che queste controversie sorgono generalmente in fine di sessione, quando il rinvio di un bilancio potrebbe condurre a gravi conseguenze di ordine amministrativo e contabile. Perciò il Senato si è astenuto sempre, tranne una sola volta, se non erro, di emendare un capitolo di bilancio.

Forse abbiamo avuto torto. L'onor. relatore della Commissione converrà con me che quelli i quali hanno avuto torto qua dentro, siamo precisamente noi due, cioè il relatore della legge 1879 delle costruzioni ferroviarie, cioè l'onor. Brioschi, ed io che sono stato relatore del bilancio del 1881 del Ministero dei lavori pubblici.

Tutti i mali che si sono prodotti nella esecuzione di quella legge derivarono dal fatto, che si è trovato un ministro il quale non ha tenuto la parola data al Senato, cioè non ha presentato leggi speciali che determinassero i criteri, secondo i quali si dovessero intraprendere i lavori ferroviari autorizzati dalla legge del 1879.

Il Senato aveva approvato la legge del 1879 a condizione che il metodo dell'esecuzione venisse approvato con legge speciale, ma questa non fu presentata, ed il Senato ebbe pur troppo la debolezza di approvare gli stanziamenti del bilancio, fatti a grado ed a piacere del ministro. E così avvenne, che incominciarono i lavori e furono condotti innanzi al modo che voi sapete, talchè siamo andati all'incontro di una spesa due o tre volte maggiore di quella che si era preveduta con la legge!

Ecco, perchè dobbiamo essere solleciti ad impedire che questi inconvenienti si abbiano a rinnovare.

Ora, o signori, noi ci troviamo dinanzi ad un precedente altrettanto pericoloso. Vi hanno molte leggi che determinano la competenza della spesa per strade provinciali, per bonifiche e per porti singolarmente; e seguendo il sistema adottato per le ferrovie, si può giustamente temere che si pensi a sconvolgere, in occasione di bilancio, tutta l'economia di quelle leggi,

pigliando argomento dal fatto vero o supposto, che vi sieno residui disponibili, e non occorra spendere in un determinato esercizio tutta la somma che il Parlamento ha creduto di assegnare con legge speciale a servizio di un'opera determinata.

A me sembra pertanto, che abbia saviamente operato la Commissione di finanza, quando avvertì il pericolo e deliberò di proporre il rimedio. Il relatore della Commissione con parola sempre temperata e quale si conviene a questo alto Consesso, vi ha detto quali sono i propositi della Commissione ed io spero che il Senato non vorrà essere di parere diverso.

Temo di poi, che il provvedimento preso riescirà, pur non volendo, ad un rallentamento dei lavori.

L'onor. ministro diceva ieri che l'Amministrazione gli ha dato l'affidamento che in corso d'anno non si arriverà a spendere di più della somma stanziata. Io non so se la pratica abbia già insegnato all'onorevole ministro molte cose circa il valore di queste assicurazioni, come ne ha insegnate moltissime a me. Bene spesso avviene che l'Amministrazione crede in tutta buona fede, che tutti gli affari siano appianati, e che con pochi denari si possano spingere i lavori ed arrivare a capo d'anno, con una determinata spesa, ma più spesso ancora le giungono fra capo e collo tali sorprese, che sono fonte di gravissimi imbarazzi amministrativi e finanziari.

Io ricordo che nell'aprile del 1887, quando andai al Governo, il fondo disponibile per la costruzione delle strade ferrate, era ridotto a pochi milioni, e convenne correre in tutta fretta al Parlamento a domandare immediatamente un credito di oltre 100 milioni, perchè i creditori bussavano alle porte, e non v'era denaro per pagare. Eppure l'Amministrazione alcuni mesi addietro si teneva sicura di superare l'esercizio, senza domandare nuovi denari!

Ora è proprio sicuro l'onor. ministro che questi fatti non si riprodurranno? O quando gli accadrà di regolare le condizioni dei nuovi appalti non sarà tratto necessariamente a stabilire l'epoca dei pagamenti in relazione agli stanziamenti di bilancio, anzichè a quelli stabiliti con legge speciale? In tal caso avverrà di necessità che i lavori si dovranno rallentare, e così gira volta, volta e gira, quelle strade di cui si è parlato ieri che pure hanno un inte-

resse militare molto spiccato, andranno sottoposte ad un sensibile rallentamento nei lavori.

Ma sia pure che il sentimento della paternità ed il ricordo dell'immane lavoro compiuto nella preparazione di questa e di altre leggi, con le quali mi sono ingegnato a regolare la materia delle pubbliche costruzioni, mi facciano intravedere timori e pericoli che non esistono. E così voglia Dio che l'amministrazione ringiovanita, ed io non ne dubito affatto, senta la necessità di abbandonare questi mezzucci e rivolgere le proprie cure a cercare altrove i rimedi ben più efficaci che occorrono per vincere una situazione finanziaria, la quale è gravissima. Non intendo, adunque, di andare più oltre nelle mie osservazioni, e mi limiterò a dire qualche cosa intorno allo stanziamento proposto per la linea Cuneo-Ventimiglia, perchè desidero avere dall'onor. ministro qualche schiarimento.

Di questa linea si sono nei tempi addietro appaltati alcuni tronchi, credo 4; da Cuneo fin presso il Colle di Tenda. Alcuni di questi tronchi sono già in corso di esercizio, altri si stanno costruendo, e credo che nell'anno venturo tutti questi tronchi saranno aperti e la vaporiera correrà fino al piede del Colle di Tenda.

Ora per questi 4 tronchi si era previsto di spendere, se non isbaglio, all'incirca 14 milioni a tutto il 1889-90; ma il fatto è che nei primi anni a tutto il 1887-88, se non erro, non si era speso che poco più di 4 milioni.

Nel bilancio dell'anno corrente 1888-89 sono invece disponibili circa 6 milioni e mezzo, e per l'anno venturo si è previsto di dovere spendere la somma di poco superiore ai 2 milioni e mezzo di lire. E con ciò, vale a dire con questi stanziamenti e con altre piccole somme rinviate ai bilanci successivi, l'Amministrazione poteva credere, secondo me giustamente, che avrebbe provveduto a tutte le occorrenze della costruzione di questi 4 tronchi aperti od in costruzione.

Ma più tardi con la legge del 20 luglio 1888 la cosa ha pigliato una piega diversa.

Con la legge 20 luglio 1888 venne deliberato lo stanziamento di una somma cospicua per continuare i lavori della Cuneo-Ventimiglia e la quota posta a carico del bilancio dell'anno venturo venne stabilita in 7 milioni, i quali vennero chiesti con lo stato di previsione del

28 novembre, in uno coi 2 milioni e mezzo destinati ai primi quattro tronchi.

Ora i 7 milioni sono scomparsi, a malgrado che alcuni mesi addietro siasi appaltata la galleria, ossia il traforo del Colle di Tenda, per 14 milioni all'incirca, cosicchè non può cader dubbio che in corso d'anno avverrà di fare qualche pagamento a mani dell'appaltatore.

L'onor. collega Mezzacapo può essere certo e quelle popolazioni possono essere sicure che i lavori progrediranno regolarmente, vale a dire che la misura presa dal Governo non le pregiudicherà nelle giuste loro aspirazioni; ma io mi permetto domandare all'onor. ministro come e con quali mezzi provvederà al pagamento delle spese, e come intende soddisfare le rate che verranno a scadenza in relazione ai lavori del traforo del Colle di Tenda.

Dove lo troverà questo denaro?

Rispondendo ieri all'onor. senatore Majorana mi pare che l'onor. Finali abbia detto che vi ha una somma cospicua di residui disponibili; e perciò credeva di poter far fronte a tutte le spese dell'anno, a malgrado che alcuni stanziamenti siano stati ridotti.

Ora in tema di fatto io comincio a dubitare un po' che questi residui, quando saremo giunti in fine dell'attuale esercizio, si abbiano ancora a ritrovare, perchè ho bensì trovato nel bilancio di assestamento dell'anno corrente una somma disponibile per questa linea di sei milioni e mezzo di lire, se ben ricordo, ma ho trovato pure che l'Amministrazione riteneva di doverli spendere tutti in corso d'anno.

Tant'è, che nissuna parte di questi sei milioni e mezzo è rinviata al bilancio avvenire come si suole fare tuttavolta che si presume che una spesa non venga interamente a pagamento nel corso dell'anno. A giudizio pertanto della stessa Amministrazione, che parla oggi un diverso linguaggio, si riteneva in passato, che questi sei milioni e mezzo si sarebbero effettivamente spesi, senza lasciarne addietro la più piccola parte, e però sarà lecito dubitare che vengano per lo meno a pagamento nell'anno prossimo, a soddisfazione de' lavori anteriormente appaltati.

Abbiamo, insomma, due responsi diversi, non dico dell'onorevole Finali, si intende, ma parlo dell'Amministrazione la quale è responsabile avanti di lui, non parlo del ministro; e questo

è già grave. Ma comunque sia, non si deve dimenticare, che i fondi arretrati, ed i due milioni e mezzo che si sono lasciati per la Cuneo-Ventimiglia nello stato di previsione del prossimo esercizio sono impegnati esclusivamente per pagare i lavori e le provviste relative ai tronchi che erano in costruzione, prima che fosse appaltato il traforo del Colle di Tenda.

Ora, a me pare che i fondi stanziati ed impegnati, solo amministrativamente, se si vuole, per condurre innanzi i lavori sopra un tronco di strada, non possano essere impiegati a servizio di un altro tronco appaltato di poi, sia pure di una medesima linea, senzachè ne debba derivare una grande confusione di giudizi e di apprezzamenti.

Io non intendo questo, e lo intendo poi tanto meno in quanto che io devo dichiarare che nella mente di chi ha presentato quella legge vi era il concetto che si dovesse fare una grande separazione fra il passato e l'avvenire, fra gli impegni già presi, per i quali si volle pertanto indicare la somma che convenisse stanziare, e gli impegni per opere nuove, che richiedevano uno speciale e separato stanziamento di fondi.

Ora, col nuovo sistema, che cosa si fa?

Rischiamo pur troppe di tornare da capo. Tutto quel lavoro che si è fatto per introdurre un po' d'ordine in un'amministrazione dissestata in grado eminente; tutto questo lavoro inteso a mettere in evidenza gli impegni derivanti da leggi esistenti ed a specializzare le spese, traducendole in tanti capitoli, quante sono le opere alle quali si provvede, acciocchè tutte le volte che la spesa eccede lo stanziamento, i ministri debbano venire in Parlamento a render conto dell'opera loro e chiedere i maggiori fondi necessari; questo lavoro, io ripeto, contrariamente a tutte le eccellenti intenzioni dell'onor. Finali, minaccia di andare perduto.

Egli quindi non deve meravigliarsi se per l'amore che porto alla cosa pubblica, che ho comune con lui, e per sentimento di paternità, fui tratto a chiarire che tutte le proposte che furono approvate colla legge 20 luglio 1888 avevano per iscopo di stabilire una grande distinzione fra il passato e l'avvenire.

Il ministro può fare quello che vuole. Egli può cambiare tutto quello che si è fatto, e troverà in Parlamento ampia approvazione; ma

io me ne dorrò per il mio paese se si dovesse rientrare in quel sistema di confusione che fu il corollario di due leggi fatali, quali furono quelle del 23 luglio 1881 e 5 luglio 1882.

Durante il tempo che io sono rimasto su quei banchi ho fatto il Cireneo, e non ho proposto che sistemazione di spese, nessuna spesa nuova, quantunque in quest'aula vi sia stato chi scambiasse le proposte di sistemazione di spese con le proposte di spese nuove. E quando veggo che si confonde la competenza coi residui, le opere nuove con quelle in corso di esecuzione, dico la verità, io non mi ci posso acquetare senza una parola di calorosa protesta...

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

Senatore LAMPERTICO. Domando la parola.

Senatore SARACCO... Le poche cose che mi sono creduto in dovere di dire e che ho detto forse più lungamente di quello che doversi, le ho dette senza un pensiero al mondo di far atto di opposizione al Ministero.

L'onor. Finali sa, ed io ne lo chiamo testimone, se io possa avere in animo di fare opposizione alla sua amministrazione. Tutt'altro! Non è questo, nè punto, nè poco, il mio intendimento. Ho seduto abbastanza su quei banchi e ne ho da vendere. Ma lo strazio che sovente si fa delle buone massime di amministrazione mi commuove, e mi spinge qualche volta a sollevare certe questioni che per altri possono passare inosservate.

Io vedo che in un gran paese vicino, in un paese nel quale pure si commettono degli errori infiniti, i buoni precetti di amministrazione sopravvivono alle dispute politiche, e questa è la grande ragione per cui quel paese è sempre grande, sempre prospero e sa resistere a tutte le improntitudini del suo Governo. Procuriamo, almeno, di far lo stesso anche noi.

Mi riassumo. Io mi dolgo di quello che si è fatto per questa linea Cuneo-Ventimiglia, come per parecchie altre, ma desidero particolarmente di sapere come il signor ministro intenda provvedere al pagamento di spese che sono dipendenti da contratti nuovi, mentre non ha fondi in bilancio che sieno destinati al pagamento delle opere recentemente appaltate. Io ritengo che l'Amministrazione non può valersi dei residui passivi, se pur ci sono, poichè questi sono impegnati; e quando un impegno

c'è, la questione del pagamento dell'oggi o del domani serve a nulla; la verità è questa, che non si possono toccare.

Rinviando una spesa si possono sedurre gli animi volgari, ed il grosso del paese può credere che si fanno delle grandi economie, magari di 20 o 40 milioni, ma queste le sono lustre e ne vanno di mezzo i buoni e savi precetti di contabilità e di amministrazione.

Ed intanto, io mi rivolgo alla cortesia dell'onor. ministro dei lavori pubblici, affinchè voglia dirmi come intende provvedere al pagamento delle somme che verranno a scadenza nell'anno corrente per la *Cuneo-Ventimiglia* in relazione alle opere nuove deliberate negli scorsi mesi per il traforo del Colle di Tenda.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. senatore Majorana-Calatabiano.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. L'onor. senatore Saracco, per appoggiare l'assunto di non avere egli proposte o iscritte nuove spese lungo la sua amministrazione, accennò, presso alla fine del suo discorso, a taluni che, in Senato, *scambiavano* delle spese da lui proposte solo per sistemarle con spese nuove, e gliene muovevano appunto.

Io rammento in fatti, che un po' di discussione su codesto tema fu sollevata nell'ultima seduta dello scorso dicembre dall'onor. senatore Digny, a proposito di una legge proposta dal ministro Saracco di *maggiori* spese, secondo l'apprezzavamo noi, non di mera sistemazione di spese, per lavori stradali e di bonifiche in relazione a più antica legge.

Rammento ancora che l'onor. ministro dei lavori pubblici, senatore Saracco, sicuro che non si potesse difendere un'affermazione che preciserò più sotto, stata fatta nella relazione della Commissione permanente di finanza, costrinse l'autore di quell'affermazione, il quale appunto ero io, a dare delle spiegazioni in seduta pubblica.

Ora io penso, che nè il senatore Digny, il quale non ha bisogno della mia difesa, abbia scambiata la natura delle spese che con quel progetto si proponevano; nè io abbia scambiato l'indole delle spese. Poichè è bene si noti, che in quanto a me lo scambio sarebbe stato nel senso di considerare che, sotto l'apparenza di spese straordinarie, in sostanza, con l'indirizzo che si manteneva, lo Stato era impegnato ad

una somma di spese ordinarie, comechè nominalmente chiamate straordinarie, e di mera liquidazione del passato: tali spese, io rilevai, sarebbero riapparse, non soltanto in quei parecchi anni per i quali, con la proposta legge, si distribuivano e spese antiche e nuove o maggiori, ma altre ben pure somiglianti o del medesimo genere, nè in minor misura, e per un assai lungo e indeterminabile numero di anni ancora.

E chiudo questa parte. Ma, poichè ho la parola, io mi fo debito di spiegare il mio pensiero sulla questione odierna.

Innanzitutto a me pare giusto che si restringano i termini di essa.

Si è nell'altro ramo del Parlamento proposta ed accettata una modificazione nel bilancio della spesa dei lavori pubblici.

Come fatto, non abbiamo altro che l'eliminazione dall'esercizio imminente, di una parte della spesa per ferrovie. Come principio, non abbiamo altro che il ritardo dell'investimento di una spesa determinata per legge, e il rimando di essa ad esercizi futuri. Imperocchè non si tratta di cancellare definitivamente la spesa o soltanto di restringerla, modificando il deliberato sull'opera cui doveva servire; non si tratta di derogare, comunque, con legge di bilancio, alla sostanza di una legge che sanzionava il dovere di stanziare una data spesa; ma solamente di eliminarla, perchè non bisognevole, dall'esercizio presente.

Vi era diritto a fare ciò?

Appresso una parola sul diritto.

Vi era convenienza? Penso non possa ragionevolmente inferirsi l'alta convenienza; e nessuno nega che il fatto di cui è responsabile il Governo che la spesa tolta alla previsione del 1889-90 non sarebbe venuta di fatto, anche ove tolta non si fosse nell'esercizio di tale anno.

Questo solo fatto giustifica, non il diritto, ma il dovere del Parlamento, salvo a vedere se il mezzo di farlo dovesse essere la legge o il bilancio, il dovere, di non ingrossare il passivo, di spese che nell'esercizio imminente non si possono fare.

Che virtù ha cotesta eliminazione di spesa?

Massima virtù; perchè, innanzitutto conferma che il bilancio dell'anno contiene le entrate e le spese che spettano all'anno, e non parte di quelle ancora che devono spettare ad anni susseguenti; in secondo luogo, circoscrive la po-

testà e l'azione dello Stato a tutto ciò che utilmente si può compiere; lo scemamento poi dell'autorizzata emissione di obbligazioni ferroviarie, fa pesare molto meno sul mercato la ricerca di collocamento della parte residuale; poichè la potenzialità di un'emissione di obbligazioni, naturalmente gravita per tutto il suo ammontare, su tutto il mercato nazionale e straniero, come un'offerta presente d'immediata o di vicina realizzazione mette in prospettiva una somma maggiore d'imminente contrattazione di debiti della finanza italiana, e reagisce sul valore dei diversi titoli di Stato.

E vi ha di più. L'eliminazione della facoltà di maggiore emissione, risparmia lo stanziamento, nell'esercizio prossimo, della spesa che deve rappresentare gl'interessi del maggior debito da contrarre; il che significa evitare che ingrossi senza verità, le passività dell'anno e si accresca figurativamente la prospettiva del disavanzo.

Guardata dall'aspetto del diritto, non peranco da quello della forma, una ragione molto più grave, giustifica il provvedimento.

Il Governo, il quale vuole circoscritta la sua potestà, deve trovare, chiediamo, contraddizioni in Parlamento?

Riservisi, ripeto, la questione della forma; circoscrivasi a questa la questione: ma non si contesti al Parlamento il dovere di non opporsi alle limitazioni di poteri che il Governo propone a sè stesso, quando è evidente che nessun danno potrà mai derivarne.

Non è forse possibile, in fatti, che una potestà conferita, nella sua applicazione non rigidamente corrisponda a quanto è stato preso di mira con la relativa legge?

Ora, quando il Governo dice: io intendo di aver limitata la mia potestà; esso non la limita a sè come accolta di persone attualmente preposte alla direzione dello Stato, ma la limita all'ente Governo; e cotesta limitazione di potestà importa invocazione ed esercizio di maggior controllo del Parlamento, al presente di mera prevenzione, ma che più tardi può assumere carattere concreto.

L'effetto utile dell'eliminazione della spesa è limitato, ripeto quello che ho accennato, cioè si rispetto alla regolarità del bilancio, si riguardo al credito dello Stato.

Non esagero affermando ciò. Se si va più in

là nell'apprezzamento dell'affetto utile, io sarò del parere dell'onor. Saracco.

Se si presenta infatti come un'economia reale, definitiva, lo scemamento della spesa di questo anno, di certo si mira ad illudere il paese: ma chi illude il paese, se quello scemamento in fatti non si presenta come un'economia definitiva del bilancio, ma bensì come un semplice rimando di spesa a bilanci futuri?

Perchè confondere, osservava l'onor. Saracco, il bilancio di competenza con quello di cassa? Ma dove è qui la confusione del bilancio di competenza con quello di cassa? Per quest'anno manca la ragione di competenza per chiedere le due diecine, o poco più, di milioni di maggiore spesa; manca del tutto, e di conseguenza, la ragione della cassa. E di vero se, eliminato il dubbio sulla regolarità della forma, si fosse ricorso ad una legge speciale per rimandare la spesa a futuri esercizi: si sarebbe potuto, in sede di bilancio, pretendere che, nelle competenze, figurassero intanto le spese che si differivano, comechè mai, entro l'anno, si sarebbero incassati i relativi fondi, e mai sarebbe venuto il bisogno della spesa?

Lo Stato italiano peraltro può darsi tale lusso da farsi accreditare dei valori che sa di dover tenere inutilmente nelle casse, tale lusso da farsi attribuire, oltre di quelle e gravissime e d'indispensabile attuazione, delle potestà che già si conosce di non dover essere esercitate?

Io capirei la confusione del bilancio, ove si trattasse che, nell'entrante anno, dovesse venire a debito la spesa, comechè potesse non venire a pagamento.

Laonde, se la spesa che ora si elimina dal bilancio dei lavori pubblici, dovesse venire, comunque, a debito in quest'anno, ne seguirebbe che si deve fin da ora, e coi mezzi del bilancio prossimo, provvedere i mezzi, perchè si assicurino alla competenza il valore di cui si sarà debitori. Il non venire a pagamento un debito, non modifica l'obbligo di stanziarne la somma in bilancio: è noto, peraltro, che non tutti i debiti vengono a pagamento durante l'esercizio del bilancio in cui si maturano, come le attività delle competenze dell'anno non vengono tutte quante all'incasso entro l'anno. Onde, non semplice prudenza, ma dovere di contabilità, richiede che la spesa che si matura come debito in quest'anno, ancorchè non venga a maturità come

pagamento, trovi nel bilancio corrente il relativo fondo di pagamento, comechè a questo non occorresse venire che nell'esercizio del seguente bilancio.

Nel caso, presente, invece si tratta di spesa che non si deve per quest'anno, che non si può maturare perciò; onde non deve figurare nel bilancio attivo la provvista del fondo, nè nel passivo l'esecuzione della spesa. Non sarà spesa non pagata nell'esercizio nuovo, ma non dovuta; perchè non si fa il lavoro al quale deve provvedere; perchè verun impegno contratto dà titolo e potestà a chicchessia di fornire il lavoro e di chiedere il prezzo.

In ciò io, non vedo nè posso ammettere, la confusione del bilancio di competenza col bilancio di cassa.

Resta la questione gravissima che, con la forma scelta per l'eliminazione della spesa, si è avuto poco rispetto verso il Senato. La tesi è grave; perchè, sino a tanto che il Ministero la sostenga in senso negativo, naturalmente non fa che difendere sè stesso, il quale è un ente, per quanto armonico col Parlamento, certamente distinto da questo ed in specie dal Senato.

Ma un senatore dovrebbe pensarvi più volte, innanzi di riconoscere la non irregolarità, voglio circoscrivere la frase, la non irregolarità del procedimento adoperato.

A questo proposito io farò brevissime osservazioni: che sia bene il procedere con legge, quando si tratta di modificarne il contenuto, sia nel senso di differire i pagamenti, sia nel senso di accrescerli, nessuno lo può contestare; ed io penso che il Ministero stesso non lo contesti. Ma che cotesta diventi una massima così assoluta, della quale si deve spingere l'applicazione sino a quei casi, per i quali l'evidente convenienza di non mettersi in bilancio una data spesa sfugga a qualsiasi critica: io non lo posso ammettere; e non posso ammetterlo, perchè la realtà pratica sarebbe contraria all'assunto di salvaguardare la prerogativa; perchè, in date contingenze, si disarmerebbe, non solo il Governo, ma anche il Parlamento dall'esercitare alcune potestà, essenzialmente innocue nel senso delle prerogative, ma sostanzialmente giovevoli nel senso dell'importanza del bilancio.

Dunque la questione sta sempre nel merito. Supponiamo che, invece di essersi trattato di

20 milioni da scemare in quest'anno dagli stanziamenti per spese di ferrovie o di altro, si fosse trattato di una somma, per la sua misura, insignificante, pel suo obbietto, di nessuna contestabilità, di una somma che di certo non sarebbe stata dovuta entro l'anno. Per il ritardo di cotesta spesa, si sarebbe invocato il principio di doversi presentare una legge nuova, o piuttosto si sarebbe ammessa da tutti l'opportunità di provvedervi in sede di bilancio? Di cotesti casi, specie con la grande estensione data alle faccende dello Stato, anche in fatto di assunzione di obbligo per particolari leggi, di concorso, di sussidio e simili, ve ne possono essere svariatissimi; e nessuno vorrà si avvenga sempre per cosiffatte modificazioni mediante nuove leggi; d'altra parte, nessuno potrà consentire che nel bilancio si adoperi la finzione che la spesa venga a debito nell'anno, mentre si sa, e di ciò possono esistere le prove autentiche e talvolta contrattuali, che la spesa sicuramente non si farà; e però che non vi sarà bisogno di stanziare fondo, cioè non materia di competenza; non bisogno di autorizzare spese, cioè non materia di cassa.

Io intenderei il divieto, sempre con molta riserva, di accrescere in sede di bilancio le spese stabilite per legge: imperocchè la domanda di maggiore spesa, implica l'esercizio di una maggiore potestà da parte del Governo; ed è bene che cotesta potestà venga attribuita con tutte le guarentigie giuridiche con cui fu autorizzata, venga cioè attribuita mediante nuova legge.

Ma, quando si tratta di eliminare soltanto degli assegni che indiscutibilmente escludono che un corrispondente debito venga a maturarsi nell'anno; grave difficoltà di carattere costituzionale, di provvedervi in sede di bilancio, io veramente non vedo.

Trovarei invece, nel volersi tutto disciplinare con leggi speciali, l'esagerazione del pregiudizio di voler disarmare il Governo di quelle piccole potestà; l'esercizio delle quali, consenziente sempre il Parlamento, e senza offesa delle istituzioni, e della pubblica amministrazione, è meglio lasciare alla sua cura e responsabilità.

Del resto l'onor. Saracco ha riconosciuto ben lieve quanto alla sua importanza obbiettiva, il fatto in discussione; e di certo non sarà pos-

sibile che si argomenti più tardi da un caso lieve ad un caso gravissimo.

L'onor. senatore Saracco non contesta come io non contesto, nel Senato, il diritto che sarebbe anche dovere, di modificare il bilancio allorquando, in sua sede, una qualche spesa gravissima, indiscussa e indiscutibile, di doverosa utilità, venisse eliminata; ovvero fosse proposta una qualche spesa nuova o maggiore, nelle relazioni a leggi in vigore, l'obbietto o l'importanza della quale sollevassero delle gravi difficoltà.

Se cotesto diritto nessuno contesta, se molto meno lo contestiamo noi: per che cosa dobbiamo premunirci contro un sistema che di nulla ci minaccia?

Per me la questione resta nell'assieme del valore pratico dell'adottato provvedimento.

Esaminate e discutete quanto volete il merito delle eliminazioni di assegni in bilancio; contestate pure la certezza in cui vive il Governo, che ciò mai sarebbero a debito, nel prossimo anno, i debiti cui dovevano provvedere i cancellati assegni, io risponderò, che, se si dovessero nel prossimo esercizio e per gli obbietti messi in economia, verificare spese maggiori, non cascherebbe il mondo per ciò.

Se, anche una legge stabilisse il limite di una spesa, e questa si superasse, quale altro rimedio ci sarebbe all'infuori della presentazione di altra legge? Ebbene, se il Ministero ha sbagliato i suoi calcoli, rivelerà la sua poca attitudine a coteste previsioni, e con ciò solo sarà punito: dovrà d'altra parte, sobbarcarsi al lavoro di provvedere i fondi con leggi: ma in tutto ciò non sarà mai alcun vero e proprio danno.

Io dunque restringo di molto il significato del fatto che è stato elevato alla dignità di una altissima questione costituzionale. Io lo restringo di molto; chè lo considero dal mero aspetto pratico, non pure dall'astratto; e non credo che per esso, si abbia ad infligger biasimo ad alcuno, fosse anche senza venire a conclusione di voto.

PRESIDENTE. L'onor. senatore Lampertico ha facoltà di parlare.

Senatore LAMPERTICO. Signori Senatori, nella discussione generale si era sollevata una questione, che si presentava sotto doppio aspetto;

cioè sotto l'aspetto di questione d'arte e sotto l'aspetto di questione di diritto.

La questione sotto l'aspetto d'arte, ossia sotto l'aspetto di pratica esecuzione, ha preso il campo sopra la questione di diritto.

A me era sorto nell'animo il pensiero di prender parte alla discussione, essenzialmente quanto alla questione di diritto. Poi mi è parso migliore consiglio di aspettare, che il cielo, che per il momento si era turbato, si rasserenasse, e avevo perciò chiesto la parola, ossia mi ero iscritto sopra l'art. 2 della legge, siccome quello che abbraccia tutti i differimenti di spese dei quali si è parlato nella discussione generale, e dei quali si è oggi parlato di nuovo, in occasione della strada ferrata Cuneo-Ventimiglia.

Però, siccome oggi appunto in occasione del cap. 314, il quale concerne la strada ferrata Cuneo-Ventimiglia, è anche tornata in campo la questione di diritto, penso sia opportuno di prendere ora la parola anzichè risollevarlo lo stesso argomento all'art. 2 della legge. Ed ho fiducia che le dichiarazioni del Governo possano nuovamente esaurire una questione, che, comunque, lo stesso onorevole Majorana-Calatabiano ha riconosciuto essere di grave importanza quanto alle prerogative del Senato.

Non ho punto d'uopo di richiamarmi alle cose, che si sono dette, come direbbero gl'Inglese, in altro luogo, sopra l'argomento, che viene ora in discussione al Senato.

Io non lo prendo in esame se non quanto alla prerogativa, di cui noi tutti dobbiamo essere vindici, e di cui, mi gode l'animo di dirlo, è stato sempre vindice con noi il senatore Finali, ora ministro dei lavori pubblici.

Quale è dunque la giurisprudenza del Senato, giurisprudenza certa e stabilita, tale da costituire un debito d'onore per ciascuno di noi?

La giurisprudenza del Senato è questa: che gli stanziamenti nei bilanci debbono essere conformi alle leggi da cui dipendono.

Potrà variare la somma in più o in meno, ma lo stanziamento in sè e per sè deve essere conforme alle leggi da cui dipende.

Ed il Senato, raccogliendo in sè nobilmente le tradizioni del Parlamento subalpino, ha sempre mantenuto, e qualche volta anche efficacemente, la sua opposizione a modificazioni, che

si introducano alle leggi mediante la legge del bilancio.

Ciascuno di noi sa, che il Senato subalpino non volle dar corso a una legge di bilancio, in cui si erano introdotte modificazioni, come si dice, degli *organici*, del ruolo insomma, che stabilisce il numero degli uffizi e le somme degli stipendi. Tanto che si è sospesa l'approvazione del bilancio fino a che con legge speciale non si fossero prima approvate quelle modificazioni di ruolo.

Ed il Senato nostro non ha bisogno di risalire nelle sue ricerche storiche di secoli e secoli, per rammentarsi, che, essendogli stata proposta l'approvazione di un esercizio provvisorio del bilancio, colle modificazioni che si fossero introdotte bilancio per bilancio, dalla Camera dei Deputati, il Senato vi si è rifiutato, e non acconsentì a dar corso a quell'esercizio provvisorio del bilancio, se non quando la Camera dei deputati almeno ebbe concretato quali erano le modificazioni di cui si domandava l'approvazione, come parti integranti dell'esercizio provvisorio del bilancio.

Ed è evidente quanto al Senato, che quando ci viene proposto lo Stato di previsione della spesa per il nuovo anno, ma con questo Stato di previsione ci vengono proposte anco riforme di leggi, che già fanno parte dell'intera legislazione dello Stato, ci troviamo al duro bivio: o di respingere lo Stato di previsione della spesa e con ciò portare un gravissimo turbamento all'andamento della cosa pubblica, o di accettare anche riforme, che, se non altro, non abbiamo avuto nè agio, nè tempo, nè elementi per poterne discutere con cognizione di causa.

E poichè parlo particolarmente all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che ne sa bene di latino, gli ricordo l'antico detto romano: « *Itaque in sanctionem legum adscribitur; neve per saturam abrogato aut derogato* ».

Quando in occasione di uno Stato di previsione della spesa ci si propone anche la modificazione di una qualche legge particolare, ci troviamo davanti ad una di quelle leggi che i Romani dicevano *saturae*, ad una di quelle leggi che gl'Inglese dicono *tehed-bills*; a una di quelle leggi che non ci lasciano libertà di apprezzamenti e di giudizio.

Ora io non provo dall'onorevole Ministro dei lavori pubblici dichiarazioni, che egli non ab-

bia minimamente inteso di portare offesa alle prerogative del Senato.

Una simile dichiarazione, che egli facesse, mi porterebbe un gravissimo rincrescimento, perchè sono da troppi anni avvezzo a incontrarmi insieme coll'onorevole Finali nella tutela dei diritti e delle prerogative del Senato, perchè io possa comunque portare il dubbio sopra i suoi intendimenti. Reputerei non meno ingiurioso verso l'onorevole Finali di quello che io lo reputassi verso me stesso, che nell'animo suo possa mai essere irriverenza verso il Senato del Regno. Quando un dubbio simile mi si presentasse alla mente, non esiterei a riconoscere che non potrebbe essere in me se non errore d'intelletto.

Ciò però non toglie la gravità della cosa. E mi scusi l'onorevole senatore Majorana; quando egli porta la cosa sul terreno della utilità o della efficienza pratica io non posso su questo terreno seguirlo. Qui non si tratta di utilità o di efficienza pratica, si tratta di principî costituzionali; si tratta delle prerogative del Senato. Per me, che si tratti di un aumento di spesa o che si tratti di un'economia è lo stesso. Anche nell'occasione, cui ho alluso, dell'esercizio provvisorio di un bilancio si trattava di economie, e pure il Senato volle averne contezza e rendersene giudice. Arbitrio vi può essere tanto nei risparmi quanto negli aumenti delle spese.

Ora è evidente, che se d'anno in anno, collo Stato di previsione per la spesa di un Ministero si portasse alterazione a quello, che veramente è stato di competenza, non rimarrebbe più, che scrivere sopra gli stati di previsione del Governo nostro un epitaffio, che all'onorevole Ministro dei lavori pubblici deve essere noto più che ad altri mai: l'epitaffio, che scrisse Plauto per la propria tomba: *Et numeri innumeri simul omnes collacrymarunt*.

Il che in sostanza vuol dire, che non ci sarebbe più alcuna certezza di previsione.

Per quanto arguto l'argomento dell'onorevole senatore Majorana, forse io in questo ho il vantaggio d'intendermene meno di lui, perchè giudico le cose così come mi si presentano, ovvie.

E in verità, io non so comprendere, come nell'art. 2 del disegno di legge, con cui viene poi a compenetrarsi il capitolo della strada ferrata Cuneo-Ventimiglia, non vi sia effettiva-

mente confusione fra bilancio di *competenza* e bilancio di *cassa*.

Bilancio di competenza che cosa vuol dire? Vuol dire, che quella spesa si sarebbe dovuta fare in quell'anno; e bilancio di cassa vuol dire, che in quell'anno quella spesa si fa o non si fa.

Ora che cosa vuol dire l'art. 2 della legge? Vuol dire precisamente questo, che una spesa, che si doveva fare in quell'anno, viene invece portata agli anni successivi 1890-91 e 1891-92.

Qui insorge la controversia, indipendente affatto dalle ragioni parlamentari, che possano comunque essersi agitate altrove. Accenno alla controversia di ordine costituzionale, e che soprattutto qui ci si affaccia per quanto concerne le prerogative del Senato, e perciò le relazioni, che devono correre fra i grandi poteri pubblici dello Stato.

Tale controversia cade in fine dei conti sul punto, se siavi o no derogazione di una legge, quando siano differiti e non più che differiti gli stanziamenti che dipendono da una legge.

Mi pare che la questione debba essere posta in questi precisi termini.

Ora io non la risolvo. Grandi discussioni si son fatte su di ciò nel campo parlamentare, nè io mi occupo del modo, con cui tale questione si sia risolta in altro luogo.

Da mia parte mi limito ad osservare che dalla Commissione permanente di finanza, nella sua relazione in termini certissimamente molto rispettosi, così all'altra Camera come al Ministero, si è già riconosciuto sussistere un'incertezza di fatto.

Nell'animo mio non vi sarebbe, onorevole Ministro: anche un semplice differimento di spesa, il cui stanziamento si è stabilito per legge, a mia opinione sarebbe una deroga alla legge.

Non ne ho però sollevata questione nella Commissione permanente di finanza; non sollevo la questione ora.

Riconosco che vi è incertezza, subito che si son potute fare così importanti discussioni.

E perciò aderisco pienamente alle conclusioni della Commissione permanente di finanza:

1. Che non se ne tragga partito per un differimento all'approvazione del bilancio;
2. Che se ne tragga occasione a definire ogni incertezza dalla legge, che pure sta da-

vanti al Senato, anzi alla Commissione permanente di finanza, per la riforma della legge sui conti dello Stato.

La Commissione permanente di finanza ha in animo, nel prendere in esame questo disegno di legge, di tener conto delle discussioni, che si sono fatte, dei dubbi che si son sollevati; e si propone di toglier di mezzo discussioni e dubbi per l'avvenire, non già, come se ne presenti una qualche speciale emergenza, ma sì di regola, ed in via stabile.

Ora poichè superflua sarebbe affatto ogni dichiarazione dell'onorevole Finali sugli intendimenti, nonchè suoi, del Ministero, quanto al rispetto delle prerogative del Senato, superflua non sarà certo una dichiarazione del Governo sul concorde proposito di risolvere tali incertezze in modo che ne escano assolutamente incolumi le prerogative del Senato, a cui non sarà mai che abdichiamo.

Ed invero, per quanto si voglia portare un animo mite e di facile accontentatura in una controversia come questa in materia di bilancio, io domando agli onorevoli senatori, i quali hanno assistito a questa discussione, se potrebbero pronunciarsi con vera cognizione di causa sopra le conseguenze del differimento di spesa che ci viene proposto.

Io domando, se davanti alle asserzioni dell'onorevole senatore Brioschi, relatore da tanti anni dello Stato di previsione del bilancio dei lavori pubblici per la Commissione permanente di finanza, e davanti alle asserzioni opposte dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici, sappiano rendersi ragione, quali siano quelle, che troveranno perfetta corrispondenza nel fatto.

Io, per mio conto, deferisco all'onorevole Ministro dei lavori pubblici, anche in confronto dell'onorevole Relatore della Commissione di finanza, di cui pure sono solidale. Ma perchè? Unicamente in nome della responsabilità, che all'onorevole Ministro incombe.

Insorge un dubbio, il Ministro lo risolve in tal modo, e così sia. È lui Ministro, lui responsabile del fatto suo. Accetti il mio voto, come voto di fiducia; come voto di conoscenza di causa no.

« Onorevoli senatori! Non io, che pure sono parte della Commissione di finanza e che quindi avrei almeno l'obbligo d'intendermene quanto ciascuno di voi; ma nessuno di voi, più di me,

io credo, può rendersi effettivamente ragione, se poi nel fatto avranno ad avverarsi le previsioni del ministro dei lavori pubblici o del relatore della Commissione permanente di finanza e della Commissione stessa di cui io sono parte e parte solidale.

Dunque, ad epilogo delle poche osservazioni, che ho fatto al Senato, ed alle quali il Senato volle benevolmente porgere ascolto: si separi assolutamente la questione, che si è qui sollevata, da ogni altra questione, che si sia agitata in altro luogo. Tanto più è necessario ed opportuno fare tale distinzione, dacchè noi dobbiamo trattare di ciò soprattutto quanto alle prerogative nostre, alle prerogative del Senato. Che questo altrove si sia fatto, non so, né indago: quando bene si fosse fatto, non ne avremmo noi minore obbligo.

Si separi la questione da ogni ombra di ostilità verso coloro, che presiedono la cosa pubblica, e principalissimamente poi verso l'onorevole Finali, il quale ciascun di noi senatori, ma particolarmente coloro i quali compongono la Commissione permanente di finanza, sono avvezzi di avere per vindice delle prerogative del Senato.

Poniamo la questione nei suoi veri termini, nei suoi semplicissimi elementi.

Il differimento di una spesa quando sia riconosciuto utile o necessario, è di per sé una deroga alle leggi, da cui questo stanziamento dipende? Incertezza su questo punto vi è; se non vi fosse incertezza, non vi sarebbe stata discussione.

La sede, in cui dirimere quest'incertezza, la Commissione permanente di finanza l'ha riconosciuta nella legge, che porta modificazioni, o, meglio, determinatezza di alcuni punti della legge dei conti dello Stato. Il Senato, per colpa di nessuno, o per colpa di tutti, è sempre messo alle strette quanto all'esercizio delle sue prerogative, specialmente quanto ai bilanci dello Stato.

Non si opponga, che qui si tratti di una questione di secondaria importanza rispetto a tutte quelle che governano l'amministrazione della cosa pubblica.

È così scarso il terreno, che abbiamo saputo, con lotte durate mesi e mesi, mantenere, vindici delle prerogative del Senato, che pure è uno dei poteri pubblici riconosciuti dallo Sta-

tuto fondamentale, che anche oltrepassare quella linea di un punto solo è già assai.

Ed è per questo, che non possiamo con cuor leggero passare inavvertita qualunque violazione di questa linea, violazione che importerebbe un gravissimo perturbamento nelle relazioni dei vari poteri pubblici tra di loro.

Il linguaggio mio io spero suoni (e se sì non fosse, io prego ciascuno dei Senatori di correggerlo nel loro animo conforme alla preghiera, che io a ciascuno di loro fo), il linguaggio mio io spero suoni così reverente verso la Camera dei Deputati, così rispettoso verso coloro, i quali presiedono alla cosa pubblica, così amichevole per lunga e devota amicizia a chi regge il Ministero dei lavori pubblici, che io vorrei averne un compenso. Il compenso lo chiederei in un'esplícita dichiarazione, che, qualunque siano i dubbi insorti sopra l'applicazione di questi principî, se cioè i semplici differimenti di spesa siano deroghe vere e proprie delle leggi anteriori, tutti dobbiamo essere compresi di un solo sentimento, animati da un solo desiderio: che debbano una buona volta essere risolti in modo, che le prerogative del Senato ne sieno illese; non ne abbiano turbamento le relazioni tra i poteri pubblici; il bilancio dello Stato sia tutelato e garantito nel suo fondamento: le leggi.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Signori senatori: io non intendo fare al Senato un discorso così lungo, così importante, così eloquente, come quelli che avete udito.

Io ho domandato la parola unicamente allo scopo di tentare di restringere il campo di questa discussione.

Due ragioni mi muovono a questo. Per quanto l'onorevole mio amico Lampertico abbia cercato di dare alla sua argomentazione uno scopo pacifico, uno scopo rispettoso, uno scopo insomma che gli togliesse qualunque carattere di lotta politica, questa sua argomentazione ci porta in un campo nel quale noi evidentemente dovremo entrare, quando, come dice la relazione, la Commissione di finanza verrà davanti al Senato colla sua relazione sulla legge per modificazioni alla legge di contabilità.

Ora il mio timore è questo, cioè che oggi s'impegni qui una discussione la quale in qualche modo comprometta, pregiudichi quello che

la Commissione non ha ancora discusso, non ha ancora deliberato e non è ancora in grado di presentare al Senato.

D'altronde, o signori, il collega Saracco ha sviluppato, con quell'ingegno e quell'eloquenza che lo caratterizza, le ragioni del suo concetto; ma egli si è limitato a fare una domanda all'onor. ministro dei lavori pubblici, sopra la questione che si agita intorno alla ferrovia Cuneo-Ventimiglia. Cotesta sua domanda ha una importanza pratica la quale è applicabile fors'anco ad altre delle ferrovie di cui si parla nell'art. 2 della legge.

La domanda dell'onor. Saracco, se ho bene inteso, è questa: voi avete annunziato che per questa strada ci sono alcuni milioni di residui passivi che sono destinati ad alimentarne i lavori; quindi nessun inconveniente a diminuire oggi la previsione.

Ma l'onor. Saracco ha domandato, e meglio, ha osservato che questi residui passivi sono impegnati per lavori già appaltati e non ci si può contare per intraprendere le nuove spese a cui la continuazione di lavori potrebbe condurre.

Questa domanda mi porta a dire una parola intorno ad un concetto espresso dall'onor. Lampertico, il quale ci ha parlato della distinzione tra il bilancio di competenza ed il bilancio di Cassa, distinzione che aveva già fatta, con molta chiarezza, l'onor. Saracco.

Ora, questo punto che pare di poca importanza, è, in questa questione, di una capitale importanza. Ed io lo accenno, riserbandomi di tornarvi sopra quando si discuterà la legge di contabilità.

Quando si parla di bilancio di competenza si intende questo (come, del resto, dice la legge attuale ed il regolamento di contabilità) che la spesa autorizzata dal bilancio si ritiene fatta quando lo Stato ha contratto il debito con un terzo che ne sia creditore. Allora la spesa è fatta; allora il ministro ha esaurito la facoltà che il bilancio gli accorda ed ha in sostanza compiuto l'atto che si chiama spesa.

Convertire una previsione del bilancio in una semplice autorizzazione di pagamento, come ho sentito accennare in qualche documento ufficiale in questi giorni, sarebbe completamente falsare il concetto fondamentale del nostro bilancio.

Ecco perchè l'onorevole Saracco diceva: ma

voi ci parlate di residui passivi. I residui passivi sono debiti; la spesa ormai è fatta; è esaurita l'autorizzazione a spendere che i bilanci precedenti vi hanno dato. Se ci sono residui passivi serviranno a pagare materialmente la spesa già fatta, ma non possono servire per pagare quelle avvenire.

L'unico modo di dimostrare (e qui non entro nella questione legale che ha trattato l'onorevole Lampertico) che si può, senza danno, diminuire le assegnazioni del bilancio, sarebbe di recare la prova che la spesa da impegnare, il debito da contrarre per i nuovi lavori da fare, non potrà essere, nell'anno nel quale entriamo, maggiore di quel tanto che si porta in bilancio.

Questo è il solo argomento che io considererei come veramente persuadente.

Lascio stare, ripeto, la solita questione se proponendosi una diminuzione di spesa in sede di bilancio, non si metta il Senato nella impossibilità di decidere taluna questione che può essere grave, come apparirebbe per esempio che accada per le strade di Parma-Spezia e di Aulla-Lucca, di cui parlò ieri l'onor. generale Mezzacapo.

Io questo tengo a precisare adunque, che noi abbiamo un bilancio di competenza che non può essere convertito in parte in un bilancio di cassa senza falsare tutto l'insieme del bilancio medesimo, e senza arrivare a non sapere più nè quale sia nè quanto sia l'avanzo o il disavanzo di questo bilancio.

Ho voluto, ripeto, accennare questa grave questione perchè non vorrei che nello svolgersi ora una larga discussione a proposito della strada Cuneo-Ventimiglia si pregiudicasse quello che la Commissione di finanza ha da dire al Senato su questo proposito.

E qui mi fermo raccomandando agli oratori di limitarsi per oggi alla semplice questione dell'applicazione del concetto del bilancio nostro al caso della strada Cuneo-Ventimiglia di cui ha parlato l'onorevole Saracco.

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

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Prima di rispondere, adempio al dovere di ringraziare tanto l'onorevole Saracco quanto l'onorevole Lampertico, non solo di non avere messo in dubbio il mio sentimento di riverenza verso il Senato; ma anche di aver ricordato le prove da

me date in passato dal seggio di senatore, di essere, quanto altri mai, tenero delle prerogative de Senato.

Anzi in questo argomento vado tanto oltre che forse non tutti o non molti dei miei colleghi in Senato mi seguirebbero; perchè io ho sostenuto che, tranne per le leggi d'imposta e di bilancio, la iniziativa statutaria non appartiene di rigore alla Camera dei deputati in materia di finanza e di spesa; ed ho sostenuto che compete al Senato anche di modificare la legge e gli stanziamenti di bilancio.

Questa tesi sostenni qui in Senato apertamente, contro ministri, che professavano contrario avviso; onde mi aspetterei piuttosto la censura di essere eccessivo, anzichè deficiente nel rispetto alle prerogative del Senato.

L'onorevole Lampertico che ha parlato di me con singolare benevolenza, di che gli sono gratissimo, ha trattato altamente la questione che si agita, questione di principî.

Egli ha nettamente posta la questione.

Un semplice differimento di spesa, mantenendo i fini e i modi voluti da una legge, può chiamarsi deroga alla legge?

L'onorevole Cambray-Digny ha detto: non risolviamo ora la questione; la risolveremo quando discuteremo il disegno di riforma alla legge di contabilità.

Tra la proposizione dell'onor. Digny e quella dell'onorevole Lampertico, se io non m'inganno, non vi è disaccordo.

Risolviamola pure.

Se io credessi che un semplice differimento di stanziamento, di che però nella legge del bilancio si determina a tempo fisso la reintegrazione, costituisse una deroga ad una legge dello Stato, io non esito ad esprimere la mia opinione, che crederei doversi provvedere con legge speciale.

Dipende dalla risoluzione della premessa il venire ad una o ad altra conseguenza.

L'onor. Saracco in materia di lavori pubblici certo ne sa incomparabilmente più di me, che ho fatto breve esperienza, e che da appena un mese aveva assunto il Ministero dei lavori pubblici, quando dovetti concorrere anch'io a studiare le modificazioni che potessero farsi al bilancio; a fine di temperare per quanto era possibile, sia pure con espedienti, una posi-

zione gravissima e che giova sperare sia per essere transitoria.

E appunto questa transitorietà presupposta di situazione può giustificare dei provvedimenti che sono allestimenti del bilancio, senza essere in definitiva vere economie.

L'onor. Saracco nel sostenere la sua questione ha usato modi cortesi verso di me e lo ringrazio.

È una questione oggettiva quella da lui fatta, o per nulla personale; anzi oggi ne ha tratto occasione per esprimere verso di me sentimenti de' quali non faccio l'esperienza per la prima volta.

A riscontro mi permetta di dirgli, con tutta la lealtà dell'animo mio, che quando io proposi e feci accettare dai miei colleghi quella riduzione di 20 milioni sopra alcune linee ferroviarie, non credeva d'andar così radicalmente contro la sua opinione.

Se l'avessi creduto forse avrei avuto un ritegno di farlo; certo avrei più lungamente ponderato di quel che abbia fatto, il mio operato.

Perchè io pensava così?

Lo dichiaro con tutta lealtà, e prego il Senato e l'onor. Saracco a prestarvi fede, perchè nelle varianti al bilancio del 1889-90, presentate il 3 febbraio di quest'anno, trovai che l'onor. Saracco aveva proposto un'anticipazione di spese per una ferrovia, giacchè portava per la linea Campobasso-Isernia nel bilancio 1889-90 una somma che la legge del 20 luglio 1888 voleva invece che fosse posta nel bilancio 1890-91.

Non sarà, se vuolsi, grande la differenza fra l'anticipare una spesa prima dei termini stabiliti da una legge e il posticiparla o il differirla; ma una certa differenza c'è!... e l'anticipazione è cosa più grave del differimento; giacchè per quello la legge non aveva preveduto alcuno stanziamento.

Anche l'onor. relatore della Commissione permanente di finanza trova tra i due fatti analogia. Ma io non insisterò su questo argomento; ed aggiungerò solo che il vedere quell'anticipazione proposta in via di variante al bilancio del 1889-90 aveva agli occhi miei singolare gravità; imperocchè nelle varianti proposte il 3 febbraio si andava cercando con molto studio qualunque economia fosse possibile. Avrei potuto io immaginare che facendo una pro-

posta contraria all'intento della economia, l'onorevole proponente credesse di fare cosa non legale?

Quella variante ebbe un peso grandissimo per l'autorità della persona, sull'animo e sulla mente mia.

L'onor. Saracco per primo, poi l'onor. Lampertico, e quindi gli onorevoli Digny e Majorana, hanno fatto gravi considerazioni che io ho ascoltato colla massima attenzione, sulla differenza che passa tra un bilancio di competenza ed un bilancio di cassa.

Sono stato tanto tempo alla Corte dei conti; ho professato un po' di tempo la contabilità all'università di Roma, e sarebbe strano che avessi bisogno d'apprendere la differenza che passa fra un bilancio di competenza ed un bilancio di cassa.

Certo è che sono distinti; la competenza è stabilita in relazione alla previsione dell'occorrenza per un determinato anno. Se le previsioni non sono sempre certe e non si realizzano sempre quando sono fatte anno per anno; meno meraviglia deve recare che una legge, la quale stabilisce una spesa ripartita per una serie di anni, e nel fare questo riparto dovette premettere una previsione di tanto tempo anticipata, possa avere esagerato in più o in meno i coefficienti riferibili agli stanziamenti; poichè stanziamenti e competenza sono due termini i quali sono correlativi.

Resta pur sempre la questione la quale dall'onor. Lampertico è stata con maggior precisione formulata.

L'onor. Brioschi l'aveva accennata già nella sua relazione, e l'onor. Digny vi ha fatto riserve, nel senso che non deve oggi pregiudicarsi la questione, ma aspettare di risolverla nella legge di contabilità.

Ho fatto queste brevi considerazioni, per dimostrare, che il fatto della modificazione d'uno stanziamento non vuol dire confondere un bilancio di competenza con un bilancio di cassa.

L'onor. Digny, associandosi ad una parte del discorso dell'onor. Saracco, che giustamente qualificava per grave ed eloquente (come sono sempre i suoi discorsi), ha osservato esservi una parte che merita una risposta categorica.

Si tratta della Cuneo-Ventimiglia, rispetto alla quale l'onor. Saracco ha detto che, siccome tutti i residui sono impegnati, vuol dire che

con questa somma di L. 2,594,000 che si chiedono per l'esercizio 1889-90, si crede poter fare tutte le spese nuove.

Se si trattasse di residui riportati da anni precedenti, è certo che sarebbero impegnati; ma in detta somma di circa sei milioni, indicata come formata di residui, non c'è neppure un centesimo che provenga da bilanci di anni precedenti.

Invero, questa somma adesso non si deve dire di residui; sta nella competenza del 1888-89, e per ora è una somma disponibile; diventerà un residuo alla chiusura del bilancio, ossia dopo il 30 giugno.

L'onor. Saracco mi dice che tutta la somma è impegnata.

Io non voglio contraddire le sue affermazioni; potrò peraltro fare più minuto riscontro, per vedere se le assicurazioni datemi corrispondono al fatto. Con questa riserva dichiaro, che la somma di due milioni e mezzo e più, alla quale, se non molta, almeno una parte di fondo disponibile del corrente esercizio si potrà aggiungere, basterà per le occorrenze del 1889-90. L'appalto della galleria di Tenda è stato fatto con un ribasso notevolissimo, cioè di circa un terzo; tanto che io ho esitato molto prima di approvarlo; perchè mi sono fermato ad una prudentissima clausola che l'onor. Saracco aveva fatto inserire nei capitoli d'appalto, e che ho applicato in altra circostanza; cioè di non approvare le aggiudicazioni quando offerissero ribassi presumibilmente non conciliabili colla buona e regolare esecuzione del contratto.

Ma visto che se non si accettava quel ribasso si sarebbe andati poco discosto, e che per qualità di persone non si migliorava, onde era proprio il caso, come dice un proverbio toscano, di cadere dalla padella nella brace, ho finito per approvare l'appalto come era stato deliberato. Non è ancora stipulato il contratto, ma non tarderà ad esserlo.

Alle affermazioni dell'onor. Saracco, lo ripeto, io non contraddico...

Senatore SARACCO. Domando la parola.

FINALI, ministro dei lavori pubblici... e pur mantenendo le mie, non posso far altro che promettere di verificare meglio la situazione di questo capitolo della spesa per la Cuneo-Ventimiglia, assicurando lui (e in questo spero mi presterà fede) che io non ho proposto la dimi-

nuzione di quei 7 milioni se non dopo essermi convinto, che con la somma disponibile ancora sul fondo stanziato nel 1888-1889 e con oltre 2 milioni e mezzo per il 1889-90, si potrà far fronte alle spese dell'esercizio 1889-90, dimodochè non occorra portare maggiore somma nel bilancio di competenza. E questo credo sia contabilmente linguaggio corretto.

Io capisco che l'onor. Saracco, il quale ha posto uno studio indefesso, ammirevole, nella sistemazione delle spese che gravano sui nostri bilanci, non solo rispetto alle ferrovie, ma anche alle bonifiche e alle strade ordinarie (e non ha dubitato di proporre in relazione a questi suoi studi degli stanziamenti considerevoli di spese), sia molto sospettoso (lo dico in senso buono) degli effetti, che una disposizione di questo genere possa avere rispetto ad una parte della legge del 20 luglio 1888 che fu da lui lungamente meditata e studiata; ma proprio non veggo che nel caso pratico accada nulla che alteri o turbi la esecuzione della legge del 1888, per quanto riguarda la Cuneo-Ventimiglia.

Se con questa riduzione si dovessero ritardare i lavori; se si dovesse andare pel compimento dell'opera oltre il termine portato dalla legge, ossia al di là dell'anno finanziario 1896-97, il suo concetto organico rimarrebbe alterato. Ma siccome nell'art. 2 del progetto di legge si determina quel che prima era indeterminato; e invece di dire che la somma diminuita nell'anno 1889-90 debba essere reintegrata di nuovo secondo l'andamento dei lavori, il che poteva dar luogo a qualche improvvido differimento di lavori, sta scritto che i 7 milioni saranno iscritti per 3 milioni e mezzo nel 1890-91, onde in quell'anno la somma di 8,700,000 lire arriverà ad oltre 12 milioni; e per altri 3 milioni e mezzo all'esercizio 1891-92, onde la somma di L. 8,400,000 andrà a poco meno di 12 milioni; nel triennio si avrà la quantità di lavoro voluta dalla legge.

Io credo che il senso della paternità possa aver reso l'onor. Saracco più suscettivo rispetto agli effetti della proposta riduzione, di quel che risponda alla realtà della cosa.

Egli ha poi fatto considerazioni molto gravi, penosissime per chiunque abbia occasione di occuparsi di opere pubbliche e soprattutto di opere ferroviarie, sulle spese che si incontrano e che vanno al di là di ogni previsione.

È vero. Furono deliberate le spese, mentre non si conosceva neppure il primo dato e cioè la percorrenza chilometrica; e malgrado ciò si credette poter stabilire quanti milioni occorrevano per la spesa...

Senatore SARACCO. Si sono dati gli appalti.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*... Peggio ancora.

So pur troppo che questa è una materia spinosissima.

Io non starò certo al Ministero tanto tempo quanto vi è stato l'onor. Saracco; ma credo che non ne uscirò con minore amarezza di ricordi su questo argomento.

L'onor. Saracco ebbe un gran coraggio quando venne a dire: avete deliberata una somma per 19 linee ferroviarie; e se credete che la somma che avete prevista basti, vi illudete grandemente, bisogna spendere altri 121 milioni...

Senatore SARACCO. Sicuro, e ce ne vogliono ancora altri 20.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*... E coi computi d'oggi forse non bastano. Eppure, quando l'onor. Saracco due anni fa domandava quella somma, certamente non mancavano i calcoli e gli studi, anzi si aveva l'insegnamento dell'esperienza; e siccome domandò la somma di 121 milioni, naturalmente aveva la persuasione che quella somma dovesse bastare; invece neppure quella basterà, ed io non voglio azzardare di pronunciare una somma, perchè da una parte temo nuove pretese, dall'altra temo rettifiche di preventivi che non hanno mai posa.

Non è solo la mancanza di studi e di progetti accurati che ha causato le enormi delusioni in fatto di ferrovie.

Per esempio, ieri accennai alla Parma-Spezia che pare proprio destinata ad importare una spesa senza fine; ebbene, stamattina sono rimasto meravigliato perchè senza preventiva approvazione si è costruito un secondo pozzo per la costruzione della galleria del Borgallo, del quale si chiede ora il pagamento in circa L. 600,000.

Queste cose mi basti accennarle, concludendo che la causa per che le previsioni, anche dopo accurati studi riescono insufficienti, sono varie e molteplici.

Prima che io finisca, stimo opportuno rispondere al quesito che forse alcuno sarebbe disposto a farmi: perchè voi con questa ridu-

zione di somma nel bilancio, che non è una economia, poichè secondo il vostro stesso progetto i 20 milioni andranno ripartiti in due rate eguali in aumento al bilancio 1890-91 e 1891-92; perchè vi siete imbarcati in questa grave questione? Perchè siete andati incontro ad una grave difficoltà, poichè le obiezioni non sono mancate neppure alla Camera dei deputati; con che scopo vi siete messo su questa via? Lo confesso apertamente: io non credo, se non dentro certi limiti, alla bontà della teoria su cui si fonda la distinzione della categoria del movimento capitali; so che ha un certo pregio teorico, ma dentro certi limiti.

L'ho ricordato alla Camera dei deputati, non dispiacerà al Senato ch'io ripeta un fatto, memorabile nella storia delle finanze italiane, che riguarda un uomo celebre e da tutti desiderato, il Minghetti. Egli, come ognuno ricorda, in marzo 1876, che fu l'ultimo mese della sua amministrazione, si era contentato di annunziare, che nel 1876 si sarebbe raggiunto il pareggio. Caduto il suo Ministero, fu fatto il conto del 1875, ultimo della sua gestione, da altri che da lui; e in questo conto, mediante la istituzione del movimento dei capitali, si trovò che la gestione di quell'anno chiudeva con un avanzo di 13 milioni. E allora egli disse: Guarda, se io ci avessi pensato, io che mi era contentato di promettere il pareggio per il 1876, senza esserne ben sicuro!

Io so bene che venti milioni di più nel bilancio dei lavori pubblici per le ferrovie non aumenterebbero l'apparenza del disavanzo, perchè nel bilancio del Tesoro vi sarebbero 20 milioni di emissione di debito. Ma non mi pare possibile che l'onor. Saracco e l'onor. Brioschi, persone così positive ed accorte, diano maggiore importanza all'espressione formale dei bilanci, che alla loro sostanza.

Le ferrovie sono state separate dal movimento capitali per la loro grande importanza; ma il ragionamento vale anche per questa categoria, perchè si informa a identico concetto di quella del movimento dei capitali.

Ma bisognerebbe che quello che si mette da una parte avesse un valore corrispondente dall'altra....

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando di parlare.
Senatore FINALI, *ministro dei lavori pubblici*.

...L'istituzione delle categorie « Movimento capitali » risponde a un concetto patrimoniale.

Perchè sia in pratica vero ed esatto, bisognerebbe che la spesa che fate vi producesse patrimonialmente tanto quanto vi si aggrava dall'altra parte la spesa, ovvero si diminuisce il patrimonio attivo.

Ma siccome questo non è, fino a un certo punto hanno ragione quegli stranieri, i quali rifanno le cifre dei nostri disavanzi; e non solo vi mettono il disavanzo che noi confessiamo, ma vi aggiungono tutta la spesa alla quale provvediamo con emissione di debito.

Questa teoria, presa in senso troppo assoluto, anch'essa non va; ma fino a un certo segno mostra in chi l'adopera dei criteri più prudenti di quelli che seguiamo noi.

Questa è la ragione per la quale io ho creduto, che in una condizione eccezionale, la quale io spero temporanea, del nostro bilancio, potesse giovare al credito pubblico il diminuire di 20 milioni il debito che dovevamo incontrare per le spese ferroviarie: venendone anche in correlazione una diminuzione nelle spese effettive del Tesoro.

Questa è stata la ragione per la quale io mi son persuaso di potere, anzi di dover proporre quella riduzione di 20 milioni; nel proporre la quale non ho creduto di mancare menomamente alle leggi di contabilità, nè alle prerogative che ha l'uno o l'altro ramo del Parlamento.

Così facendo, ho dato occasione al Senato di udire una grave discussione, che ha permesso a me bensì di esprimere il profondo rispetto per le sue prerogative; ma ho avuto il non facile compito di rispondere a valentissimi oratori, e il dispiacere di trovarmi in contrasto con alcuno di essi, perchè io li stimo grandemente, e nulla di meglio desidererei che trovarmi sempre d'accordo con loro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Saracco.

Senatore SARACCO. Non intendo, come il Senato può credere, di prolungare più del dovere questa discussione. Questo scambio di osservazioni fra me e il ministro dei lavori pubblici e fra lui e parecchi dei nostri colleghi produrrà certamente buoni effetti, e cementerà almeno fra di noi l'onesto desiderio di tener alte le prerogative di questo alto Consesso al quale noi tutti ci onoriamo di appartenere.

Dirò quindi pochissime parole per dichiarare anzi tratto, che rimanendo sempre nel mio parere, accetto che la presente questione sia trattata e risolta quando verrà in esame il progetto di legge di cui ha parlato l'onor. presidente della Commissione di finanza, vale a dire il progetto di legge sulla contabilità dello Stato.

Esamineremo allora se il differimento di una spesa portata da legge speciale debba sempre, come io credo, essere sanzionato da legge apposita, piuttosto che in occasione di bilancio.

Devo poi soffermarmi un altro poco sopra una frase uscita dalla bocca del signor ministro dei lavori pubblici, e così mi avverrà pure di rispondere ad altri che presero parté a questa discussione.

L'onor. ministro dei lavori pubblici ha detto testè: Noi ci troviamo in una condizione di finanze gravissima; ma temporanea, speriamolo.

Io dichiaro netto che gravissima è veramente la condizione della finanza, gravissima, non temporanea. Imperciocchè noi ci troviamo in presenza di un disavanzo che cresce ad ogni anno, e siamo innanzi ad impegni sempre crescenti per gli anni avvenire. Non è dunque un periodo di temporanee difficoltà che attraversiamo, e la politica di temporeggiamento nella quale ci culliamo accrescerà gli imbarazzi della finanza, se non ci affrettiamo a prendere energici provvedimenti, non già per colmare interamente il disavanzo, perchè sarebbe impresa colossale, ma per attenuare, per avvicinarci grado a grado ad un ragionevole miglioramento delle condizioni della nostra finanza.

Ora se mi venisse dimostrato che il provvedimento preso dall'onorevole ministro avesse portato qualche beneficio al bilancio dello Stato, potrei anche passar sopra alle teorie; ma così non è, e l'onorevole ministro non si è provato neanche a mettere in dubbio le mie contrarie affermazioni.

Rimane la questione della forma e del tempo: ma l'onor. senatore Majorana sa meglio di me che a queste difficoltà si può rispondere facilmente, poichè basta che sia presentato uno speciale progetto di legge che dia vita e forma allo stesso provvedimento che viene proposto in sede di bilancio, perchè venga tolta di mezzo qualunque ragione di contesa.

E del tempo ce n'è sempre di avanzo, mentre è più esatto il dire che siamo sempre sopra-

fatti dal tempo che incalza, quando siamo chiamati ad esaminare le leggi di bilancio.

Dunque non è il caso di dire che qui si tratta di fare oggi quello che bisognasse rimandare, o non si potrebbe più fare domani. No, si può benissimo prendere il provvedimento in forma più corretta, ed a momento opportuno, senza toccare menomamente le prerogative del Senato, ed arrivare al medesimo scopo. In realtà il procedimento adottato dal Governo non ha altro scopo, e non arreca altro vantaggio fuor quello molto piccolo, a dir vero, accennato dall'onor. Finali, di velare, per coloro che sono fuori di paese, una parte del disavanzo che pesa sulla nostra finanza.

Questo e niun altro è il beneficio che lo Stato raccoglierà dal ripetuto provvedimento, imperciocchè è da sapere, e lo sa benissimo l'onor. Majorana, così caldo e convinto difensore del Ministero, che nello stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro fu proposta una economia di oltre a due milioni, in relazione appunto alla minore spesa delle costruzioni ferroviarie, ed anche nell'altro ramo del Parlamento nessuno è sorto a combattere il nuovo stanziamento regolato sui bisogni effettivi del Tesoro, che sono affatto indipendenti dalla questione che ora si discute.

Nella emissione dei titoli ferroviari, il ministro ha libertà di misura e di tempo, specialmente per la decorrenza dell'interesse, e nessuno gli ha contestato questa facoltà.

Il ministro dei lavori pubblici poteva pertanto ricusarsi a portare questa innovazione nel suo bilancio, poichè il suo rifiuto non avrebbe turbato i calcoli del suo collega del Tesoro.

Ma se in corso d'anno dovrà avvenire una così larga emissione di questi titoli, l'economia si sarebbe sempre ottenuta quand'anche si fosse conservato il primo stanziamento. Vi ha in quest'aula chi di queste materie s'intende infinitamente più di me, e che ne sa anche molto più di tanti altri, ed è l'onor. Magliani. All'onor. Magliani io devo, più che ogni altro, mostrarvi giusto, giacchè gli fui per assai tempo oppositore costante, pure, conoscendo la sua alta, ed indiscutibile competenza. Ebbene, chi volesse esaminare il conto consuntivo dell'esercizio 1887-88, troverebbe che in quell'anno si è fatta una economia di cinque milioni e mezzo.

sul fondo iscritto in bilancio per gli interessi delle obbligazioni ferroviarie. Il ministro aveva facoltà di emetterle, ma non le ha emesse, perchè ha potuto farne a meno, ed ha ricorso ad altri mezzi per avere il danaro. Ecco una vera economia, che ha servito a diminuire il disavanzo effettivo dell'anno, ed ecco come le economie si possono ottenere, indipendentemente dalle somme iscritte in bilancio.

Ma pur troppo il bilancio che stiamo oggi fabbricando non ci lascia speranza di trovare a fin d'anno cosiffatte economie, come non troveremo quelle che in addietro comparivano nei rendiconti consuntivi sotto altri capitoli del bilancio annuale.

Quando verrà il momento di mettere da una parte le economie, e dall'altra le maggiori spese del medesimo esercizio, vedremo quanto giovi fare di questi bilanci, che sono in parte di competenza ed in parte di cassa!

Ma sia pure, che il metodo prescelto sia il migliore, io mi limito in questo momento a manifestare la speranza che l'on. Finali, al quale auguro lunga vita ministeriale, si guarderà un'altra volta dalla tentazione di proporre in sede di bilancio somiglianti modificazioni alle leggi speciali di spesa. Se crederà utile proporre qualche differimento, o magari, di proporre la revoca di leggi precedenti, presenti uno speciale progetto di legge, ed il Senato lo esaminerà con la consueta sollecitudine. Di questa guisa saranno salvi gl'interessi dello Stato, la maestà delle leggi e le prerogative del Senato che non si possono impunemente violare.

Questo è quello che domandiamo, nè più nè meno.

Se fosse presente il ministro del Tesoro, vorrei dire a lui che appartengo ad un'altra scuola.

Uomo di governo, avrei fatto come l'onorevole Magliani; avrei chiesto di più per spendere di meno; ma non avrei chiesto meno, non essendo sicuro di non dover spendere di più.

Potrebbe d'altronde capitare che venisse il momento propizio per una vantaggiosa emissione di titoli ferroviari, e sia in questa evenienza, quanto ancora nei casi prevedibilissimi di improvvisi bisogni di Stato, a me pare che il signor ministro del Tesoro dovesse desiderare di essere armato con la maggiore larghezza dei mezzi occorrenti per provvedere alle possibili necessità. Lo dico schietto; io non avrei

rinunziato a questa facoltà, e questa limitazione di potestà, come diceva egregiamente l'onor. Majorana, io ministro del Tesoro non l'avrei provocata.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha detto che si era mosso a presentare le sue proposte, in considerazione di altra proposta mia avente press'a poco lo stesso carattere. Io gliene sono sinceramente tenuto; ma la domanda da me fatta colla nota di variazioni allo stato di previsione, con la quale si chiedeva facoltà di destinare un milione e mezzo per la costruzione del tronco di ferrovia Isernia-Campobasso, modificando in parte la legge del 20 luglio 1888, è di un'indole e di una portata diversa.

A fare questa proposta in sede di bilancio io mi era indotto dalla considerazione, che appunto in quei giorni non era riuscito a stipulare il contratto di concessione di quella linea con la Società delle ferrovie Meridionali, siccome ne aveva facoltà dalla legge.

Sul prezzo si era d'accordo, ma la Società domandava facoltà di poter emettere un maggiore numero di azioni che io non poteva concedere, perchè la legge non me lo consentiva; ma tutto era pronto per l'appalto. Fu allora che ho creduto di dover domandare lo stanziamento in bilancio di un primo fondo, onde procedere agli appalti, e credo anche oggi, che l'onor. Finali abbia avuto torto, quando ha consentito ad abbandonare questo milione e mezzo, che faceva parte della competenza dell'anno. Questo milione e mezzo bisognerà bene riprenderlo negli anni avvenire. L'onor. ministro ha potuto ridurre lo stanziamento dell'esercizio venturo; ma io lo avverto fin d'ora, che i fondi assegnati a coprire le spese nei successivi esercizi non saranno più sufficienti, ed è perciò, che io mi era proposto di impegnare l'intera somma dei 140 milioni, autorizzata da leggi precedenti anzichè rinviarne una parte all'avvenire.

Egli non lo ha fatto, ossia non lo ha voluto fare, ed io gli dico che negli anni avvenire bisognerà domandare nuovi fondi per condurre innanzi i lavori. Non devo neanche nascondere, che a proporre questa anticipazione di spesa io mi ero indotto da un sentimento di alta convenienza e di giusto riguardo verso quelle popolazioni, le quali si aspettavano, che la linea Isernia-Cam-

pobasso venisse data in costruzione alla Società delle ferrovie Meridionali.

Rimanendo adunque nei limiti dello stanziamento, mi era indotto a credere che in considerazione di questa circostanza del tutto speciale si potesse anticipare una spesa già approvata per legge, salvo, ben inteso, il giudizio del Parlamento. Non si trattava già di una nuova o di una maggiore spesa; si trattava semplicemente di comprendere nel bilancio dell'anno venturo una spesa che dovrà figurare in altro dei bilanci successivi.

E si noti, che col fondo assegnato per legge all'esercizio 1889-90 si dovevano reintegrare i fondi sottratti negli anni precedenti alle linee decretate colla legge del 1879, fra le quali figura appunto la linea, ossia il tronco Isernia-Campobasso. Anzi, era questa la sola linea a cui non s'era provveduto, ed io credeva che in virtù appunto di questa legge il Governo avesse il diritto ed il dovere di reintegrare i fondi assegnati precedentemente a detta linea, anticipandone la costruzione di un anno. Ecco tutto. Il milione e mezzo che si voleva spendere nel 1889-90 ritornerà nel 1893-94.

Vengo finalmente a dir qualche cosa intorno alla Cuneo-Ventimiglia, che ha dato occasione a questa discussione abbastanza grave.

L'onor. Finali ha esposto qualche dubbio che i residui passivi, ossia le somme stanziare indietro per questa linea, non siano intieramente impegnati. Io non affermo nemmeno a mia volta, che esista quell'impegno contabile che deriva da decreti approvati dalla Corte dei conti.

Quello che dico ed affermo è, che tutta la somma iscritta nel bilancio 1888-89 per questa linea, insieme all'altra che si è conservata fra le previsioni dell'anno venturo, è destinata a soddisfare il prezzo dei lavori già appaltati, ossia di quattro tronchi della linea da Cuneo fino ai piedi del Colle di Tenda. Nulla pertanto rimane disponibile per soddisfare il costo dei lavori appaltati recentemente per il traforo del Colle di Tenda, ed io non saprei intendere che coi residui impegnati, e colle somme destinate a determinate opere in corso di costruzione si possa o convenga far fronte ai pagamenti che verranno a scadenza per altri lavori.

Il traforo del Colle di Tenda è una delle opere importanti, ma non è l'ultima, nè la più

costosa della linea intiera, e l'onor. ministro sa bene che bisognerà spendere ancora molte decine di milioni per arrivare a Ventimiglia. Chè anzi, vi deve essere qualche tronco in continuazione di questo del Colle di Tenda, che fra breve converrà pure appaltare. Non basta adunque che ci rendiamo conto degli impegni che esistono, ma dobbiamo pure rivolgere il pensiero a quelli che dovremo assumere fra breve, per continuare i lavori, e ultimare la linea per andare fino a Ventimiglia.

È vero bensì che gli stanziamenti sono ripartiti sopra sette od otto anni; ma è altrettanto certo che bisogna affrettarsi ad aprire le aste per la continuazione dei lavori, perchè vi sono altre gallerie di lunga e difficile esecuzione, alle quali conviene por mano sollecitamente, se vogliamo vedere ultimata questa strada e goderne i benefizi entro il termine stabilito colla legge del 1888.

Anche per questa considerazione, io credo quindi che il signor ministro non abbia tenuto un buon sistema, preoccupandosi esclusivamente dei pagamenti e poco degli impegni presi, e che si devono prendere fra breve, se davvero si vuol dare esecuzione alla legge. Questo metodo io non lo credo buono e non credo che abbia precedenti nel nostro Parlamento, nè altrove. Quando la spesa è ripartita per legge, si deve ritenere che il riparto siasi fatto, non solo in considerazione del costo e dell'andamento dei lavori, ma anche per tenere una certa bilancia tra la spesa che deve andare a carico dei diversi esercizi, e non è atto di buona amministrazione, se pure non si rischia di andare all'incontro di brutte sorprese, voler rifare i conti senza gli elementi sicuri di un giudizio. Se avvenga che in un anno si abbia da spender meno delle somme previste, può avvenire che nell'anno successivo si abbia da spender molto di più; ed è coi residui degli anni anteriori disponibili, che l'Amministrazione è posta in grado di pagare il costo delle opere, quando i lavori pigliano uno sviluppo anche maggiore di quello che si era preveduto, e che talvolta non si può nemmeno circoscrivere a più ristretti confini.

Dopo le cose dette, a me rimane la speranza che l'onor. ministro non vorrà persistere nella via in cui si è messo, e che solamente in conseguenza di fatti positivi, dei quali il Senato

possa farsi giudice altrimenti che in sede di bilancio, penserà a proporre nuove modificazioni alle leggi esistenti.

Non credo perciò di dovere aggiungere altro sopra questo argomento. Desidero soltanto e devo ringraziare ancora una volta l'onorevole signor ministro delle buone parole che mi ha indirizzate, e più ancora delle eccellenti intenzioni che egli ha manifestate, delle quali io non ho mai inteso dubitare; mantengo intanto tutte le mie considerazioni, aspettando di trattare più ampiamente questa materia quando venga in esame il progetto di riforma della legge sulla contabilità di cui ha parlato l'onor. senatore Digny.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. ministro dei lavori pubblici.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Prego il Senato a volermi consentire di replicare con brevissime parole all'onor. Saracco.

La sua opinione sulla questione della necessità della legge speciale, dimostra quale sarà l'opinione ch'ei sosterrà nella Commissione permanente di finanza; questo non toglie però che la questione sia ancora da risolvere.

Il mio collega, ministro del Tesoro, non avrebbe mancato di trovarsi in Senato nella discussione di oggi, se gli fosse stato possibile; ma alla Camera ha la discussione del suo bilancio: era quindi impossibile che si trovasse qui.

In quanto all'aver io accettato la cancellazione dello stanziamento fatto per l'Isernia-Campobasso, prego l'onor. Saracco di consentirmi di dirgli qualche cosa che non gli è nota, perchè non avrà letto i resoconti parlamentari. Io mantenni quello stanziamento; e mi felicitavo di avere intuitivamente addotto le ragioni stesse che egli ha esposto oggi per spiegare il perchè di quell'anticipato stanziamento. Furono le identiche ragioni che oggi ha esposto al Senato; vale a dire che vi erano già state trattative colla Società Adriatica; che i progetti erano a tal punto che potevano essere subito eseguiti; e che si trattava di dare una soddisfazione ai lunghi voti di quelle popolazioni, che erano state per troppo tempo deluse.

Fui costretto poi ad abbandonare lo stanziamento per una circostanza la quale mi si impose; e che se l'onor. Saracco vuol leggere il resoconto parlamentare di quella seduta, la troverà e saprà apprezzarla.

In quanto alla Cuneo-Ventimiglia, terrò conto di tutte le sue considerazioni; la Cuneo-Ventimiglia ha ancora 66,000,000 di assegnamento nella legge del 20 luglio 1888; ma appena al di là della galleria, vi sono questioni di primo ordine da risolvere. Gli uomini più competenti che sono nel Consiglio superiore dei lavori pubblici, e quegli soprattutto che ha una speciale cognizione dei luoghi, mi ha messo innanzi tali difficoltà, tali considerazioni tecniche e topografiche, che sgomentano per la loro gravità, e per la spesa che ne sarà la conseguenza.

Ho parlato della Cuneo-Ventimiglia in particolare, perchè di questa sola ha trattato l'onorevole Saracco; ma ben s'intende, che come quella, nessuna altra linea decretata per legge debba essere trascurata; e degne di speciale sollecitudine sono quelle le quali, oltre che da un interesse commerciale, sono raccomandate da un interesse militare.

E mi piace, con questa dichiarazione che feci anche ieri, concludere oggi le mie brevi parole.

Senatore SARACCO. Domando di parlare per dire due sole parole.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO. Io non ho inteso affatto muovere rimprovero all'onor. ministro dei lavori pubblici perchè abbia abbandonato lo stanziamento dell'Isernia-Campobasso. Questo volli dire, che quel milione e mezzo poteva tenersele ed aggiungerlo ad altri fondi deficienti, tanto da raggiungere l'intera somma dei 140 milioni dei quali poteva disporre in conseguenza di leggi precedenti; perchè questo milione e mezzo non lo troverà più negli anni avvenire, e gli toccherà domandare nuovi fondi, oltre quelli della legge 20 luglio 1888.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Io ho domandato la parola per rispondere ad una osservazione incidentale dell'onor. ministro, ma non voglio abusare della pazienza del Senato.

Non mancherà occasione di ripigliare e di trattare a fondo quell'argomento.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Nemmeno io abuserò della pazienza del Senato.

Rilevo una frase dell'onor. Saracco; e affermo un concetto: prima di questo, poi dirò dell'altra.

Temo che questa lunga discussione finisca per lasciare degli equivoci.

A poco a poco si è ritirata l'opposizione contro il sistema tenuto dal Ministero e adottato dall'altro ramo del Parlamento; e ciò nondimeno, a frasi, l'opposizione si è mantenuta perfino con parvenza di maggiore intensità.

Che in sostanza si sia ritirata l'opposizione, lo desumo dal fatto che l'onor. senatore Lampertico e l'onor. senatore Digny sono stati perfettamente concordi per attendere altro momento a fine di determinare, se il ritardo dello stanziamento di una spesa stabilita per legge, implica deroga alla legge stessa.

L'onor. senatore Saracco poi ha rilevato che per ragioni di equità, forse anche di politica, oltrechè di altissima giustizia, egli stesso prese l'iniziativa, appunto nel bilancio che discutiamo, di stanziare una somma in più di quella fissata per legge, in ordine ad una linea di ferrovia, Isernia-Campobasso.

Dunque la questione come sta?

Sta nel giudizio di merito degli stanziamenti soppressi.

Ma poichè, intorno a questo giudizio di merito, malgrado le osservazioni pro e contro, tutti riconosciamo che il diritto non solo, ma ancora di più il dovere e la responsabilità sono del Governo, di prevedere i debiti e le spese, e di proporre i fondi pel prossimo esercizio del bilancio: così è bene che coloro i quali dubitano dell'esattezza dei calcoli ministeriali, attendano al varco il Governo per rimproverargli la sua insipienza, ove nel fatto le sue previsioni fallissero.

Io invece ho udito affermare che non solo il Ministero non è stato imprevidente nel circoscrivere gli stanziamenti, ma che forse ne ha chiesti e mantenuti assai di più di quelli che occorreranno per far fronte ai debiti che scadono nell'anno prossimo. Ma, comunque sia, cotesta è pur sempre e solo questione di merito, ed io non voglio entrarvi.

Rilevo, detto ciò, una frase del senatore Saracco che prova come egli di me abbia un'idea poco rispondente al vero.

L'onor. Saracco mi ha qualificato difensore del Governo.

Avrebbe potuto e dovuto sapere, poichè si tratta di più diecine di anni di vita parlamentare, che io nemmeno mi sono potuto procurare il merito di essere ministeriale di me stesso. Perfino in questa medesima settimana, rispetto al Ministero con eccitamenti, e con condizionati, benchè sempre cortesi, rimproveri, ho dato prova della mia difficile contentatura; lo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici ne ha potuto intendere qualche cosa.

Laonde io non bado a che le mie considerazioni riescano difformi o armoniche ai sentimenti dei ministri, cerco solamente il vero; ed in omaggio dei principî e alla dignità del Senato, tutto conforme alle esigenze della vera e buona coscienza.

Se il non combattere sistematicamente un Ministero, se l'appoggiarlo, talvolta, in ciò che risponda al giudizio di uomo parlamentare, può far qualificare questi di difensore; deve riconoscersi che coloro i quali così la pensano e che contrari rivelansi al Ministero, non facciano che opposizione per progetto.

Ma io questo non dico.

Se ho fatto qualche rilievo per circoscrivere il significato della presente questione; egli è stato appunto, per non far prendere radice a quella specie d'allarme che si è gettato, suscitando il timore che si vogliano compromettere le prerogative del Senato.

Io non trovo alcun fondamento nel fatto che ha dato motivo a cotesto allarme; io penso invece, che le prerogative del Senato si compromettano ogni qual volta che degli zibaldoni di leggi complicatissime, e che implicano se non

miliardi, centinaia di milioni di speso, o che portano vincoli infiniti, si accettino di peso senza alcun emendamento, comechè, nelle relazioni e nelle discussioni, se ne censuri, a parole, la loro sostanza. Io non ho associato mai, non che l'opera mia, il mio voto ad alcuna di codeste leggi. E con ciò ho creduto di avere ben difesa la dignità del Senato.

Non aggiungo altro.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO. Io non credeva di svegliare tanta suscettività per parte dell'onorevole preopinante, perchè gli ho detto che è difensore del Ministero, difensore, intendevo dire di una causa che egli deve aver creduta giusta.

Da parte mia non ho mai pensato di lui che per fare cosa grata al Ministero voglia sostenere una causa non giusta nè onesta.

Io non ho mai detto nè in privato, nè in pubblico cosa che potesse accennare a ciò.

Anzi gli dirò che se, quando io sedeva al banco del Ministero, avessi potuto egualmente dire che l'onor. Majorana era difensore del Ministero, io ne sarei stato lietissimo.

PRESIDENTE. Non essendovi proposte, metto ai voti il capitolo 314, *Cuneo-Ventimiglia*, L. 2,594,859.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

PRESIDENTE. Ora si proseguirà nella lettura dei capitoli del bilancio.

(Segue la lettura dei capitoli).

315	Id. Macerata-Albacina	596,740 »
316	Id. Avezzano-Roccasecca	4,715,000 »
317	Id. Benevento-Avellino	475,000 »
318	Id. Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi	126,003 »
319	Id. Taranto-Brindisi	100,000 »
320	Id. Messina-Patti-Cerda	300,000 »
321	Id. Siracusa-Licata	148,339 »
322	Id. Aulla-Lucca	3,000,000 »
323	Id. Gaiano-Borgo San Donnino	500,000 »
324	Id. Chivasso-Casale	115,000 »

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — GIORNATA DEL 19 GIUGNO 1889

		<i>Riparto</i>	69,105,726 36
325	Linea Cuneo-Mondovì		208,083 »
326	Id. Ponte San Pietro Seregno		512,248 »
327	Id. Parma-Brescia-Iseo		2,280,577 »
328	Id. Bologna-Verona		2,500,000 »
329	Id. Ferrara-Rimini		1,600,000 »
330	Id. Lucca-Viareggio		137,327 »
331	Id. Caianello-Isernia		2,500,000 »
332	Id. Salerno-San Severino		3,150,000 »
333	Id. Valsavoia-Caltagirone		587,570 »
334	Id. Ceva-Ormea		1,635,599 »
335	Id. Portogruaro-Casarsa		183,180 »
336	Id. Macerata-Civitanova		71,458 »
337	Id. Borgo San Donnino-Cremona		400,000 »
338	Id. Sant'Arcangelo Urbino-Fabriano		3,000,000 »
339	Somma a calcolo per differenze di liquidazione e per transazione di vertenze		18,300,000 »
340	Ampliamento delle stazioni: Usmate, Seregno, Piadena, Brescia, San Zenò, Lucca e raddoppio Cerasomma, Lucca, Mantova, Attigliano, Casale e allargamento del ponte sul Po, Caianello, Salerno, San Severino, Cuneo, Valsavoia, Ceva, Foggia, Monselice, Camerlata, Lecco, Bologna, Cerea, Verona, Casarsa ed Ivrea		3,330,000 »
	<i>Altre spese di costruzioni secondo la legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3^a).</i>		
341	Linea Roma-Segni		4,400,000 »
	<i>Lavori straordinari.</i>		
342	Lavori straordinari per il ponte sul Po della linea Borgo San Donnino-Cremona		150,000 »
		<i>Da riportarsi</i>	114,051,768 36

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1889

	<i>Riporto</i>	114,051,768 36
343	Lavori nelle stazioni di Ferrara, Ravenna, Rimini, San Benedetto, Treviso, Mestre, Lugo, Portogruaro, Brindisi, Messina, Ponte San Pietro, binario indipendente fra Treviso e San Giuseppe per la linea Treviso-Belluno, Novara, Taranto, Spezia, Palermo, Avellino, Benevento e Borgosesia	2,700,000 »
		<hr/>
		116,751,768 36
		<hr/>

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GIUGNO 1889

RIASSUNTO

TITOLO I.

Spesa ordinaria

CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali	1,016,430 »
<hr/>	
Spese per lavori pubblici {	
Genio civile	5,746,780 »
Strade	8,238,380 »
Acque	8,804,000 »
Bonifiche	121,370 »
Porti, spiagge, fari e fanali	3,982,123 30
	<hr/>
	26,892,653 30
	<hr/>
Strade ferrate	1,008,736 66
	<hr/>
TOTALE della categoria prima	28,917,819 96
	<hr/>
CATEGORIA QUARTA. — PARTITE DI GIRO.	396,404 34
	<hr/>
TOTALE del titolo I. — Spesa ordinaria	29,314,224 30
	<hr/>

TITOLO II.		
Spesa straordinaria		
CATEGORIA PRIMA. — SPESE EFFETTIVE.		
Spese generali		2,500,730 »
Spese per lavori pubblici	Strade	19,629,400 »
	Acque	6,650,000 »
	Bonifiche	5,667,500 »
	Porti, spiagge e fari	10,239,900 »
		42,186,800 »
Strade ferrate		645,000 »
	TOTALE della categoria prima	45,332,530 »
	CATEGORIA SECONDA. — MOVIMENTO DI CAPITALI, ACCENSIONE DI CREDITI	2,500,000 »
	CATEGORIA TERZA. — SPESE DI COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE	116,751,768 36
	TOTALE del titolo II. — Spesa straordinaria	164,584,298 36
	INSIEME (Spesa ordinaria e straordinaria)	193,898,522 66

PRESIDENTE. Ora si passerà alla discussione degli articoli.

Rileggo l'art.

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 1889 al 30 giugno 1890 in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

Le somme stanziare in meno (lire 20,000,000) per le linee ferroviarie comprese nei capitoli

n. 307 (Parma-Spezia), 311 (Casarsa-Spilimbergo-Gemona), 314 (Cuneo-Ventimiglia), 322 (Aulla-Lucca), 323 (Gaiano-Borgo S. Donnino), 328 (Bologna-Verona) e 338 (S. Arcangelo Urbino-Fabriano), in confronto con quelle indicate ai numeri d'ordine 2, 6, 9, 17, 18, 25 e 38 nella tabella A annessa alla legge 20 luglio 1888, numero 5550 (Serie 3ª), saranno aggiunte in due rate uguali agli stanziamenti degli esercizi successivi 1890-91 e 1891-92.

(Approvato).

Art. 3.

È prorogata per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1889 al 30 giugno 1890 l'autorizzazione data al Governo del Re con l'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 n. 7, 8, 9, 12, 13 e 14 del presente stato di previsione ed entro il limite delle somme stanziare ai capitoli n. 185, 186, 195, 203, 205, 207, 208, 245, 246, 247, 284, 285, 286, 287 e 304 dello stato medesimo.

(Approvato).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Presentazione di un progetto di legge.

BERTOLÈ-VIALE, *ministro della guerra*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BERTOLÈ-VIALE, *ministro della guerra*. Ho l'onore di presentare al Senato in nome del mio collega il ministro del Tesoro, lo stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1889-90, già votato dall'altro ramo del Parlamento.

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro della guerra della presentazione di questo progetto di legge che sarà stampato e trasmesso alla Commissione permanente di finanza.

Approvazione dei progetti di legge: « Leva militare sui giovani nati nel 1869 » (N. 34) e « Leva di mare sui nati nel 1869 » (N. 40).

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge per la « Leva militare sui giovani nati nel 1869 ».

Prego il signor senatore segretario Corsi di darne lettura.

Il senatore, *segretario*, CORSI L. legge!

(V. stampato N. 34).

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

Nessuno chiedendo la parola e non essendovi oratori iscritti dichiaro chiusa la discussione generale.

Si procede alla discussione degli articoli; li rileggo:

Art. 1.

Il contingente di 1ª categoria, che dovrà essere somministrato dalla leva militare da eseguirsi sui giovani nati nel 1869 è fissato ad ottantatre mila uomini, dei quali saranno assegnati mille uomini al servizio della regia marina.

(Approvato).

Art. 2.

Per l'esecuzione di quanto prescrive l'art. 10 del testo unico delle leggi sul reclutamento del regio esercito, approvato con regio decreto del 6 agosto 1888; n. 5655 (serie 3ª), il contingente di 1ª categoria assegnato alle singole provincie della Venezia ed a quella di Mantova sarà suddiviso fra i distretti amministrativi che le compongono.

Il distretto amministrativo vi rappresenta il mandamento per gli effetti contemplati nel citato testo unico delle leggi sul reclutamento.

(Approvato).

Anche questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta di domani.

L'ordine del giorno reca ora la discussione del progetto di legge intitolato: « Leva di mare sui nati nel 1869 ». Se ne dà lettura.

Il senatore, *segretario*, CORSI L. legge:

Articolo unico.

Il contingente di 1ª categoria da somministrarsi dalla leva militare marittima sui nati nel 1869 è fissato a tremilacinquecento uomini!

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione su questo progetto di legge.

Nessuno chiedendo la parola la discussione è chiusa, e poichè si tratta di un solo articolo anche questo progetto di legge viene rinviato allo scrutinio segreto che avrà luogo nella seduta di domani.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Prego i signori senatori segretari di procedere alla numerazione dei voti.

(I senatori segretari fanno lo spoglio delle urne).

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto:

Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1889-90:

Votanti	76
Favorevoli	71
Contrari	5

(Il Senato approva).

Convalidazione del regio decreto 25 dicembre 1887, n. 5162 *bis* (serie 3^a), riguardante le concessioni di ferrovie pubbliche per decreto reale:

Votanti	76
Favorevoli	66
Contrari	10

(Il Senato approva).

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 2 pom.

I. Votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:

Stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1889-90 del Ministero dei lavori pubblici;

Leva militare sui giovani nati nel 1869;
Leva di mare sui nati nel 1869.

II. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Requisizione dei quadrupedi e dei veicoli per il servizio del regio esercito;

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1889-90;

Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1889-90;

Convalidazione dei decreti reali n. 5084 (17 novembre 1887), 5116 (18 dicembre 1887), 5675 (27 agosto 1888) e approvazione di vari provvedimenti riguardanti il servizio delle gabelle con facoltà al Governo di pubblicare il testo unico della legge doganale;

Proroga dal 22 marzo 1889 al 22 marzo 1890 del trattato di commercio e di navigazione italo-nicaraguense del 6 marzo 1868;

Autorizzazione per l'impianto di uno stabilimento sanitario nel porto di Genova.

La seduta è levata (ore 6).