

che riguarda la situazione finanziaria sono corrispondenti alle dichiarazioni che fece l'on. Magliani nella sua esposizione del 24 Gennaio, riferisce che la Commissione approvò con 17 voti contro 16, essendo intervenuto il voto del presidente per dirimere la parità, il noto ordine del giorno: « la Commissione del bilancio riconoscendo la necessità di frenare lo speso e di sistemare la circolazione, si astiene da ogni giudizio politico, riservandolo alla Camera »; — e conclude avvertendo che avendo convenuto le due parti di portare alla pubblica discussione della Camera la esposizione delle ragioni, che determinarono le due proposte, e le risultanze del voto per esse intervenuto, rimane riservato alla Camera ogni apprezzamento sul carattere, sul significato, sull'obiettivo delle risoluzioni prese.

Passando poi ad esaminare la situazione del Tesoro la Giunta osserva che il conto al 30 giugno 1886 si chiuderebbe

con una passività di . . . . L. 253,570,370.00  
mentre al 30 giugno 1885 era di » 241,379,857.20

per cui una maggiore passività di L. 12,190,512,80

cioè corrispondente alla prima previsione del deficit nel conto di competenza dell'esercizio 1885-86.

Ma poichè la deficienza prevista nella competenza dell'esercizio 1885-86 è oggi di L. 24.037,910.28, così il deficit del Tesoro saliva a L. 263,417,767.48 e poichè al principio dell'esercizio 1884-85 era di L. 277,889,790.78, così in confronto alla situazione del 1° luglio 1884, verrà sempre a risultare un miglioramento di L. 12,472,033.30. Ed è sperabile che qualche maggiore entrata e le consuete economie possano rendere migliore la situazione del Tesoro prevista per l'esercizio in corso.

Finalmente venendo a parlare delle maggiori spese ferroviarie a tutto giugno 1885 annunciate in 78 milioni, la relazione ricorda i precedenti legislativi intorno alle spese autorizzate dal Parlamento, e alla facoltà dei Consigli di amministrazione nella gestione per l'esercizio provvisorio di Stato di quelle reti; e cioè la legge 29 luglio 1879 che autorizzava la spesa di 169 milioni, per la continuazione e pel saldo dei lavori di ferrovie già state autorizzate e per lavori in conto capitale relativi a ferrovie in servizio; — la legge 5 luglio 1881 con cui ha disposto che la somma di 108 milioni, rimanenza dei 169, anzichè in altri dodici esercizi, fosse stanziata in quelli dal 1881 al 1886 conservando la sua distribuzione tra i vari capitoli del bilancio; — la legge 25 dicembre 1881 dispose che nel bilancio delle spese del Ministero dei lavori pubblici pel 1882 sia stanziata in apposito capitolo la somma occorrente per lavori di completamento delle linee e per le provviste di materiale mobile in aumento di inventario, somma che viene stanziata in L. 12,736,000; — la legge 5 luglio 1882 autorizzò la riunione in due soli capitoli del bilancio gli stanziamenti autorizzati per legge, attribuendo ad uno tutti gli oneri per la continuazione dei lavori di ferrovie già state autorizzate e per lavori in conto capitale relativi a ferrovie in esercizio, all'altro tutte le somme per lavori di costruzione ed acquisto di materiale mobile; autorizzando in pari tempo il Governo, ove non fosse possibile l'erogazione entro l'anno, a valersene per pagare il conto di quelle opere e provviste autorizzate dalla legge medesima delle quali

fossero insufficienti gli stanziamenti; la legge 26 giugno 1884 stanziò altri 9 milioni da spendersi in conto capitale per le ferrovie; quindi il totale degli stanziamenti colle tre leggi fu di L. 191,135,550.36.

Ricordate quindi le disposizioni relative alle somme che furono stabilite dalle diverse leggi e regolamenti per il controllo della erogazione di tali somme, la relazione riassume le risposte date dal Ministro dei lavori pubblici ai quesiti della Giunta, e cioè:

« Che le lire 52,441,031,27, di cui nel rendiconto consuntivo 1884-85, che figurano come riscosse e non versato al tesoro dalle amministrazioni ferroviarie governative, vanno attribuite così:

« All'Amministrazione dell'Alta Italia . . . . .	L. 45,967,258,48
« All'Amministrazione delle Romane . . . . .	» 6,473,772,79

Sono le L. 52,441,031,27

« Che il fatto non è nuovo, essendosi verificato dal 1878 in poi, poichè alla chiusura dell'esercizio delle aziende rimanevano da riscuotere i loro crediti verso i Ministri, le amministrazioni pubbliche e private; non che i crediti per lavori e prestazioni diverse; i saldi delle anticipazioni fatte per lavori e provviste in conto capitale a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici; e che inoltre era necessario che rimanesse presso le amministrazioni ferroviarie un fondo per servizio di cassa e di magazzino.

« Che però negli esercizi successivi le amministrazioni compievano le liquidazioni, le riscossioni, i pagamenti, e versavano al Tesoro le somme dovute per l'esercizio precedente, meno però quelle necessarie pel servizio di cassa e pel movimento di magazzino. »

È quindi riconoscendo che la deficienza di questo capitolo risulta di 60 milioni, la relazione si domanda:

« Havvi però responsabilità nel Ministero per non avere prima di oggi dato notizia al Parlamento di questa deficienza, e per non avergli sottoposto la domanda per l'autorizzazione dei mezzi onde farvi fronte?

« A questo proposito il ministro risponde:

« Che la deficienza in lire 33,682,000, sulla gestione dell'esercizio ferroviario per conto dello Stato, non poteva prima di ora ritenersi accertata, e che oggi non può nemmeno dirsi completamente definitiva.

« Che per 5 milioni, derivanti da minori introiti e da maggiori spese sulle ferrovie dell'Alta Italia e delle Romane, non che pel saldo del conto corrente con la società delle Meridionali, esercente le ferrovie Calabro-Sicule, la deficienza veniva accertata dopo chiuso l'esercizio finanziario, dopo cioè il 30 giugno 1885, e con la liquidazione dei conti delle aziende ferroviarie, sciolte dopo l'attuazione della legge 27 aprile 1885 sulle convenzioni ferroviarie.

« Che così parimenti avvenne per la deficienza delle lire 3 milioni e 500 mila risultante dalla liquidazione fatta in confronto alla nuova Società esercente delle ferrovie Mediterranee, per la liquidazione del debito fluttuante a carico della gestione governativa degli opifici di Pietrarsa e Granili.

« Che dei 25 milioni di scorta, ne appartengono