

## TORNATA DEL 13 GENNAIO 1873

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** *Atti diversi.* — *Convalidamento delle elezioni dei collegi di Nizza-Monferrato, Pieve, Bologna 1°, Manfredonia e Bricherasio.* — *Seguito della discussione del bilancio preventivo del Ministero dei lavori pubblici* — *Risposta riassuntiva del relatore Depretis* — *Avvertenza del deputato Gabelli* — *Sul capitolo 1, relativo al personale dell'amministrazione centrale e sull'organico di questo personale e di quello del genio civile, discorrono i deputati Cavalletto, Depretis, relatore, Lacava, Giani e Cadolini* — *Opinioni e spiegazioni del ministro pei lavori pubblici circa l'organico ed i provvedimenti presi sul personale* — *Repliche del relatore Depretis e approvazione di una sua proposta per la presentazione di una pianta organica definitiva dell'amministrazione centrale col corredo delle giustificazioni* — *Opposizioni del deputato Asproni al capitolo 3, Personale del genio civile* — *Osservazioni dei deputati Valerio, Giani, Cavalletto, Cadolini, Depretis, relatore, Lazzaro, Mangilli e Mascilli* — *È approvata un'altra risoluzione proposta dal relatore, per la presentazione di un elenco degl'impiegati, colle relative indicazioni, ed un progetto per l'ordinamento definitivo di quel corpo* — *Sono ammessi i capitoli fino al 6.* — *Presentazione di un disegno di legge per l'affrancamento dalle servitù dei boschi demaniali inalienabili.* — *Istanza del deputato Arrivabene sull'ordine del giorno.*

La seduta è aperta all'una e 50 minuti.

**MASSARI**, segretario, dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, che viene approvato; indi del sunto delle petizioni seguenti:

519. Il provinciale dei cappuccini dei tre Abruzzi invoca dal Parlamento che l'alimento quinquennale, stabilito dalla legge 29 luglio 1868 per i religiosi, venga dichiarato vitalizio ed estensibile a tutti.

520. Il sindaco del municipio di Sant'Onofrio fa istanza perchè si determini, colla nuova legge sull'ordinamento giudiziario, che le sentenze dei conciliatori debbano essere eseguite dai messi comunali, non dagli uscieri di pretura.

521. I canonici e mansionari delle chiesa collegiata di Maglie reclamano perchè il disposto dell'articolo 21 della proposta legge sulle corporazioni religiose intorno alla tassa straordinaria del 30 per cento venga esteso eziandio alle chiese collegiate.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Marolda-Petilli ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

**MAROLDA-PETILLI.** Prego la Camera di dichiarare di urgenza la petizione col n° 519. Con questa petizione il provinciale dei cappuccini dei tre Abruzzi...

**ASPRONI.** Non vi è provinciale, perchè non vi sono più ordini religiosi.

**MAROLDA-PETILLI.** È vero che è un ex-provinciale, ma ha sempre diritto, come cittadino, di ricorrere alla Camera.

Egli chiede al Parlamento che l'alimento quinquennale, stabilito dalla legge 29 luglio 1868 pei religiosi, venga dichiarato vitalizio ed estensibile a tutti.

Prego la Camera a dichiararla d'urgenza e d'inviarla alla Commissione che ora sta studiando la legge sulle corporazioni religiose.

(Le due domande sono ammesse.)

**DE DONNO.** In forza dell'articolo 18 della legge 15 agosto 1867 per la liquidazione dell'asse ecclesiastico fu imposta una tassa straordinaria del 30 per cento.

Ognuno sa che da tutti i lati della Camera furono elevate reiterate e costanti osservazioni per modificare tale disposto di legge, sia abolendo l'eccessiva tassa straordinaria, sia almeno per ridurla a più mite quota. Il ministro di finanza fu obbligato di studiare e provvedere alla bisogna.

Intanto colla presentazione della legge per l'estensione alla provincia di Roma della legge sulle corporazioni religiose, mentre con l'articolo 21 si rende giustizia alle cattedrali, non vengono incluse le chiese collegiate ed ogni altra chiesa e beneficio.

Ora è giustizia notare che nel Comitato, discutendosi il menzionato schema di legge, furono fatti eccitamenti, ai quali associavi la mia povera voce, perchè la Commissione studiasse questa questione nell'interesse generale.

I canonici e mansionari della chiesa collegiata di Maglie domandano lo stato di diritto nell'interesse di tutti, abolendo affatto la straordinaria tassa. Gli è perciò che io prego la Camera a voler trasmettere questa petizione direttamente alla Commissione che sta studiando il progetto sulle corporazioni religiose.

**PRESIDENTE.** L'onorevole De Donno chiede che la petizione n° 521 sia dichiarata d'urgenza e trasmessa

lla Commissione che deve riferire intorno al progetto di legge stato presentato dall'onorevole ministro delle finanze in ordine all'applicazione dell'articolo 21 della legge 10 agosto 1867.

La domanda dell'onorevole De Donno è appoggiata ad un diritto già stato sancito dalla Camera; quindi, se non vi sono opposizioni, s'intenderà approvata.

(È approvata.)

Si dà comunicazione di un elenco di omaggi giunti alla Camera.

**MASSARI, segretario. (Legge)**

Dal signor Ferlini Angelo, ragioniere — Lettera al professore Carlo Gemelli ed al professore Francesco Magni per l'applicazione di una tassa unica personale a carico delle entrate e dei proventi individuali, da 1000 lire ad oltre 16,000, al tasso graduato e progressivo dal 2 al 12 per cento, copie 6;

Dal signor prefetto della provincia di Cuneo — Atti del Consiglio provinciale di Cuneo, Sessioni ordinaria e straordinaria 1872, copie 4;

Dal signor Michele Giordano, farmacista capo in ritiro — Considerazioni sul servizio chimico-farmaceutico militare in base all'attuale organamento dell'esercito, una copia;

Dal signor marchese Carlo Alfieri, senatore del regno — L'Italia liberale: ricordi, considerazioni, avvenimenti di politica e di morale, copie 2;

Dal dottore Ripa Luigi, già consigliere di sanità — Opuscolo intitolato *La medicina comunale o la civiltà igienica*, copie 4;

Dal Ministero di agricoltura e commercio — Bollettino delle situazioni mensili dei conti: 1° delle società di credito e Banche popolari; 2° delle società ed istituti di credito agrario; 3° degl'istituti di credito fondiario; 4° delle Banche di emissione; 5° delle Casse di risparmio, copie 15;

Dalla direzione generale dei telegrafi — Bollettino telegrafico, anno VIII, novembre 1872, copie 2;

Dalla medesima — Modelli per la divisa degl'ispettori-capi e per tutto il personale telegrafico, copie 2;

Dal signor sindaco di Lucera — Memoria a stampa relativa alla linea ferroviaria Campobasso-Foggia e Campobasso-Isernia-Caianello, copie 400;

Da N. N. — Memoria di un anonimo od anonima che sia sulla barriera daziaria di Bari, una copia;

Dal professore Vallauri commendatore Tommaso — Opuscolo intitolato: *De Itatorum doctrina a cæcumnis Theodori Mommsenii vindicata*, una copia.

#### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** Chiedono un congedo: l'onorevole Percile, di dieci giorni, per affari particolari, e l'onorevole Griffini di sei per ragioni di salute.

(Sono accordati.)

A proposta della Giunta per la verifica delle elezioni sono convalidate le seguenti elezioni: del signor colonnello Asinari di San Marzano, seguita nel collegio di Nizza Monferrato; del signor maggiore Cesare Zanolini, nel primo collegio di Bologna; del signor avvocato Enrico Breda, in quello di Piove; del signor Raffaele Basso, in quello di Manfredonia, e del commendatore Tegas in quello di Bricherasio.

Quindi, non essendovi opposizioni, proclamiamo i nuovi eletti a membri di questa Camera, inviando i verbali delle due prime elezioni alla Commissione incaricata di verificare il numero degli impiegati, onde vengano gli onorevoli Di San Marzano e Zanolini iscritti, ove ne sia il caso, nella categoria generale dei medesimi.

#### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PREVENTIVO DEI LAVORI PUBBLICI PER IL 1873.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dello stato di prima previsione del Ministero pei lavori pubblici relativo all'anno 1873.

La parola è stata riservata all'onorevole relatore.

**DEPRETIS, relatore.** Come relatore della Commissione che ha esaminato il bilancio dei lavori pubblici, mi spetta l'obbligo di difenderne le proposte. Il mio compito finora è assai agevole. Ho ascoltata la discussione generale degli scorsi giorni, ma non ho sentita alcuna obiezione concreta alle proposte che la Commissione ha presentato alla Camera. Avrei potuto quindi dispensarmi dal prendere la parola. Tuttavia essendomi da un onorevole deputato manifestate e sostenute con molta abilità alcune opinioni che contrastano colle idee che la Commissione sostiene nell'attuale bilancio, e che ha difese nella discussione dei bilanci di parecchi esercizi passati, mi trovo in debito di prendere la parola e di presentare alla Camera alcune osservazioni.

L'onorevole deputato Gabelli, interrogando le cifre del bilancio e traendone il programma, osservava che nel bilancio attuale, non dissimile da quelli dei 12 anni trascorsi, si provvede oltre i giusti limiti alle costruzioni ferroviarie, mentre invece si concede meno che sia necessario ai lavori idraulici, ai lavori marittimi, alle opere stradali.

Veramente la questione, mi sia permesso di dirlo, arriva un po' tardi. Le cifre che la Commissione ha proposto di stanziare nel bilancio dell'anno 1873 sono tutte quante prestabilite dalle leggi in vigore, da leggi votate da più anni dal Parlamento, ed in piena esecuzione. Anche i voti, i desiderii espressi per la costruzione di ferrovie, non ancora compiute, anche questi voti, rammentati nuovamente alla Camera dalla Commissione, contemplano le sole ferrovie progettate che furono oggetto di una decisione del potere legislativo

o furono fatte argomento di una espressa deliberazione della Camera.

Quindi la proposta per la pratica utilità giunse intempestiva. Essa avrebbe potuto e dovuto farsi utile quando vennero le grandi leggi sul riordinamento delle ferrovie del 1865, del 1868, del 1870.

Tuttavia io non nego che il ragionamento dell'onorevole Gabelli potrebbe riferirsi non solo all'avvenire, ma avere un effetto pratico anche al presente in quanto tendesse ad infirmare qualcuna delle disposizioni di legge e dei voti manifestati dalla Camera intorno alle ferrovie non ancora eseguite.

Ma l'onorevole Gabelli non ha fatto proposte, anzi ha dichiarato che egli intende siano rispettati gli affidamenti che le leggi vigenti hanno dato alle popolazioni, giacchè egli ha compreso quanto sia delicato questo argomento, e come sarebbe pericoloso il rimettere in discussione tutte quante le nostre leggi che riguardano le ferrovie, anche solo progettate.

Allora le considerazioni dell'onorevole Gabelli non si riferiscono che all'avvenire, cioè quando verrà il caso di aggiungere nuove ferrovie a quelle già decretate, o contemplate dalle leggi o dai voti della Camera. Allora potremo riprendere l'esame di questo grave argomento. Ad ogni modo la opinione dell'onorevole Gabelli ha sempre un valore come critica retrospettiva: la quale non è senza gravità come quella che si convertirebbe in una censura di quanto si fece dal Parlamento per la costruzione delle ferrovie.

Mettiamo dunque la questione nei suoi veri termini, cioè esaminiamo la critica retrospettiva dell'onorevole Gabelli.

Abbiamo noi fatto male, ha fatto male il Parlamento ad autorizzare, ad ordinare la costruzione della nostra rete ferroviaria quale è contemplata dalle leggi vigenti? Le nostre leggi hanno precorso i bisogni del paese? Insomma, è egli vero quel che disse l'onorevole Gabelli, che in fatto di ferrovia si è fatto troppo? (*Il deputato Gabelli accenna di no*) L'onorevole Gabelli mi accenna di no; non abbiamo dunque fatto troppo. E sta bene. Ma abbiamo noi fatto abbastanza? Dobbiamo arrestarci? Le ferrovie che non si sono eseguite, che non si sono compiute, quantunque siansi approvate o siano contemplate dalle leggi o dai voti della Camera, si debbono compiere?

La Commissione generale del bilancio è d'avviso che tutte si debbano compiere. Questa opinione sua più volte si è manifestata nella Camera; più volte fu espresso senza contrasto il voto che tutte quante le strade ferrate state decretate, autorizzate, contemplate dalle nostre leggi, si debbano tutte quante, al più presto possibile, eseguire.

E fra le ragioni addotte basterà accennarne una che dovrebbe dominare qualunque altra considerazione nell'argomento, ed è che la giustizia sociale, la eguaglianza politica delle provincie fra loro, la leale con-

servazione di questo gran patto dell'unità nazionale e dell'integrità del regno, quest'impegno d'onore che abbiamo tutti noi abitanti delle varie parti d'Italia incontrato l'uno verso l'altro di pareggiare le condizioni di ciascuna parte del nostro suolo e delle nostre popolazioni, e di ripartire equamente fra tutte gli strumenti della potenza economica, questa sola ragione dovrebbe togliere ogni nostra esitazione. Ma io mi permetto di aggiungere e di dimandare: nel dotare l'Italia di una rete di strade ferrate, abbiamo noi ecceduto i giusti limiti, come crede l'onorevole Gabelli? A me pare assolutamente di no.

Per quanto io abbia esaminato quest'argomento, per quanti confronti faccia, io trovo sempre che un paese formato geograficamente come il nostro, intersecato da una lunga catena di monti, colle isole anch'esse montuose, con tanti diversi bacini idrografici separati l'uno dall'altro, senza il potente aiuto di una vasta rete di strade ferrate, non solo l'unità politica non potrebbe consolidarsi, ma la potenza economica d'Italia non potrebbe risorgere.

Permettetemi una sola cifra di confronto. Io non sono solito ad abbondare nei confronti, perchè il pigliare le leggi, le condizioni amministrative ed i fatti economici di un paese per paragonarli addirittura al proprio e per giudicare i fatti che quivi sono succeduti o pronosticare quelli che vi devono succedere è sempre pericoloso, ed è difficile che i confronti e le induzioni siano esatte, quantunque il ragionamento sia sempre seducente. Ma i pochi confronti che sto per fare sono così semplici e le induzioni così modeste che io credo poter ricorrere anche a quest'argomento senza pericolo.

Quale era la rete ferroviaria della Francia pei suoi 38 milioni di abitanti? Nel 1870 era di circa 23,000 chilometri, cioè 600 chilometri circa per ogni milione di abitanti. Quale è la nostra rete attuale, decretata e non ancora eseguita? 8500 chilometri, cioè poco più della metà; 300 chilometri per ogni milione di abitanti. Si crede che questo basti? Credete voi che, tenuto conto della superficie del nostro paese, della nostra popolazione, della nostra potenzialità economica in confronto della Francia, questa rete ferroviaria sia una dotazione bastevole per l'Italia? Che sia sufficiente in confronto della rete ferroviaria di cui è dotata o vuol essere dotata la Francia?

Pare che questa sia una di quelle poche questioni che, poste in questi termini, si possono intuitivamente risolvere nel senso che questi 8500 chilometri sono assolutamente una rete insufficiente ai bisogni, al movimento economico d'Italia.

Non bisogna dimenticare una verità che pare vada acquistando un'importanza ogni giorno maggiore.

È stato detto che i popoli che più producono sono quelli che più consumano; e i popoli valgono quello che producono; e ai tempi nostri coi progressi delle

scienze, delle arti meccaniche, non si fa nulla dai popoli poveri, anzi è difficile che un popolo povero possa sussistere. Ebbene, io dico che lo sviluppo della prosperità d'un paese, e quindi la creazione degli strumenti più efficaci per cui un paese può mettersi al livello dei paesi vicini, in fatto di potenza economica, sono un bisogno altrettanto vitale, altrettanto necessario, altrettanto indispensabile a mantenere la sua indipendenza e la sua libertà, quanto lo sono le buone armi, le buone leggi ed i buoni costumi.

Io mi sono permesso di fare quasi un po' di catechismo economico, ma credo che la Camera me lo perdonerà. (*Bene!*)

Detto questo, io debbo fare un'altra osservazione.

Il bilancio del 1873, massime per la parte che si riferisce alle ferrovie, è un bilancio simile ai dodici bilanci precedenti? Abbiamo noi seguitato la via percorsa in questo decennio, abbiamo continuato gli errori passati, come spesso si dice, e credo che non si dica troppo bene, perchè non si sono sempre fatti degli errori, si sono fatte anche molte buone ed utili e grandi cose. Certo di errori se ne sono fatti, io non lo nego, perchè non sono partigiano dell'infallibilità di nessuno, e tanto meno dell'infalibilità di chi sta al Governo.

Ma, domando io, questo bilancio che ora abbiamo dinanzi, è proprio fatto col metodo, colla pratica antica? No. Dal 1870 in poi per tutto ciò che riguarda la costruzione di ferrovie si sono, almeno in una parte notevole, abbandonati i vecchi errori e l'amministrazione si è messa sopra una strada migliore.

Infatti in che modo si era provveduto per il passato alla costruzione delle ferrovie? Si è provveduto in diversi modi: in parte per via di sussidi; in parte costruendo direttamente, ma con sistemi eccezionali: però il metodo più generalmente tenuto è stato di affidare la costruzione delle ferrovie a società non di costruttori, ma di capitalisti; ed il mezzo di provvedere alle spese di costruzione e di attirare i capitali occorrenti fu la garanzia, in diversi modi applicata, di un interesse ai capitali che si presumeva si sarebbero impiegati. Si è dunque seguitato il sistema delle garanzie, il che veramente non sarebbe stato un gran male, e per fare presto è stata in qualche caso una necessità; ma il peggio si è che questo sistema lo abbiamo poi in parte seguitato ed in parte abbandonato, mascherando con nuovi contratti enormi sussidi, e peggio ancora si fu che non abbiamo mai saputo mantenere e far eseguire un contratto, il che rese il sistema pessimo e costosissimo.

Abbiamo avuto la disgrazia, bisogna che io lo dica, che questa questione importante, urgente, pur troppo, febbrile per se stessa, dovette subire bene spesso anche le influenze politiche. Spesse volte il potere esecutivo, qualche volta il Parlamento, hanno dovuto fare quello che io chiamerò schiettamente dei cattivi contratti; non hanno potuto ottenere che i contratti e le leggi fossero

eseguite: e gli errori ci costarono assai caro, ond'io credo che noi abbiamo speso per le nostre strade ferrate assai più di quello che ha calcolato l'onorevole Gabelli, come dirò fra poco.

Ma nel 1870 si cominciò a capire che si poteva fare qualche cosa di diverso, e siamo tornati sulla buona strada, cioè al metodo ordinario, agli appalti colla libera concorrenza, al miglior modo che si ha per eseguire i lavori per il loro vero prezzo, come per acquistare le cose per quello che valgono; quindi abbiamo messo direttamente nel bilancio dello Stato, anzichè un'annualità o perpetua, come nel caso d'alienazione di rendita, o di lunga durata come nel caso di garanzia dei prodotti, in entrambi dei quali casi effettivamente non rimanevano iscritti che gli interessi dei capitali impiegati nella costruzione; abbiamo messo, dico, nel bilancio l'intera spesa, e credo che con ciò il Parlamento abbia fatto opera egregia.

Ed è perciò che noi vediamo una notevole differenza tra i bilanci dal 1870 in poi e i bilanci precedenti. Nel bilancio definitivo del 1871, ed è il definitivo quello che bisogna esaminare perchè è quello che più si avvicina al vero, abbiamo stanziato per strade ferrate 68 milioni, nel bilancio del 1872 ne abbiamo stanziati 83, in due anni 151 milioni, quindi in ragione di 75 milioni all'anno. La quale pare ed è una somma cospicua, ma siccome la spesa non è continuativa e non costituisce un carico permanente del bilancio, in fondo non rappresenta che una somma assai modesta, giacchè rappresenta una spesa ordinaria poco più di cinque milioni annui.

Ho già manifestato più volte la mia preferenza pel nuovo metodo, quindi non credo d'insistere. Ripeto che il programma della Commissione su questa parte, cioè sul modo con cui vengono dal Ministero eseguite le costruzioni delle ferrovie, è stato già esposto replicatamente nelle relazioni dei diversi bilanci, ed io non avrei nulla da mutare, nulla da aggiungere ed in nessuna parte potrei da questa opinione ricredermi.

Ma dopo queste brevi osservazioni sul sistema con cui si costruiscono le nostre ferrovie, mi si permetta di esaminare per sommi capi il nostro bilancio dei lavori pubblici.

Dal discorso e dalle cifre esposte dall'onorevole Gabelli, senza che egli ne abbia avuta sicuramente l'intenzione, può tuttavia tirarsene la induzione che il nostro bilancio, massime in quella parte che provvede alla costruzione delle ferrovie, sia sproporzionato alle forze del paese; che il nostro bilancio sia, anche nel complesso, troppo costoso...

GABELLI. Domando la parola per un fatto personale.

DEPRETIS, *relatore*... che noi spendiamo infine troppo per questo bilancio dei lavori pubblici, massime, come ho detto, nella parte delle ferrovie. Io ho sempre avuta l'opinione che la parte veramente irriducibile del bilancio dello Stato, sia quella appunto dei lavori pub-

blici, perchè credo che per un tempo che è difficile di calcolare, il bisogno di opere pubbliche, bisogno che non è che la conseguenza, l'emanazione necessaria del progresso economico del paese, sarà talmente prepotente che nessun Governo potrà resistervi. Si potranno fare delle teorie, mettere in pratica degli espedienti, dilazionare colle astuzie, ma quando una gran parte della popolazione, legata da una determinata quantità d'interessi comuni, sentirà il bisogno di una o più grandi opere pubbliche, come sono le ferrovie, cui non bastano le forze dei corpi morali, o delle associazioni, nessun Governo potrà resistere a questo desiderio; e se vi resisterà sarà a suo danno; perchè ciò potrà produrre delle conseguenze, che è inutile adesso enumerare.

Ora qual è il nostro bilancio dei lavori pubblici? Il nostro bilancio dei lavori pubblici, calcolato sulle competenze dell'anno, è di 122 milioni, cioè a un dipresso la decima parte della spesa; ma questo bilancio comprende delle cifre che riguardano servizi pubblici e che sono produttive. Abbiamo le poste, i telegrafi, ed abbiamo pure iscritte nel bilancio attivo alcune entrate che sono conseguenza diretta di questo bilancio. Ebbene, sapete a che somma ammonta sui 122 milioni, che è la competenza dell'annata, questa parte della spesa la quale viene ad essere neutralizzata da una somma corrispondente che si iscrive annualmente e nella grandissima parte come provento perpetuo, e che deve anzi annualmente aumentare nell'attivo del bilancio?

Permettetemi che io enumeri queste somme:

I telegrafi, lire 7,572,000;

Le poste, lire 21,500,000;

Proventi delle strade ferrate esercitate dallo Stato (noi adoperiamo questi proventi per pagare il prezzo delle strade acquistate dallo Stato, ma il provento esiste ed aumenterà d'anno in anno), lire 2,913,000;

Più noi abbiamo la tassa del decimo sui prodotti a grande velocità nella somma di lire 7,890,000; sono in tutto lire 39,875,000 di proventi. Ma oltre a questi abbiamo ancora altri redditi.

Nel capitolo 25 del bilancio dell'entrata ci sono le spese per la sorveglianza sull'esercizio delle ferrovie, le quali ci vengono rimborsate dalle società; abbiamo la parte delle opere idrauliche, delle opere marittime, delle spese straordinarie stradali, che ci vengono rimborsate dai corpi morali interessati, gli interessi che ci vengono pagati dalla società delle ferrovie Romane sulle obbligazioni delle Maremmane e sui Buoni del Tesoro di cui è creditore lo Stato.

Su questa ultima partita dirò di passaggio che io non mi posso permettere di metterne in dubbio l'esigibilità come l'onorevole Gabelli.

Queste sono entrate dello Stato che debbono essere pagate regolarmente e credo che sia così perchè non vedo residui attivi molto importanti nelle situazioni

del Tesoro pubblicate, non vedo arretrati; in ogni caso non potrei ammettere che il Governo abbia la facoltà di non esigere questa parte delle entrate pubbliche, a tempo, e come esige tutte le altre.

Se gli arretrati si sono, come io credo, pagati, lo vedremo chiaramente quando avremo la situazione del Tesoro dell'anno 1872; intanto io non posso lasciare di conteggiare la cifra.

So benissimo in che situazione si trova la società delle Romane e so pure che a una siffatta situazione bisognerà provvedere ma ciò ha nulla a fare per ora colla mia tesi che consiste nel determinare il vero onere che il bilancio in discussione mette a carico dell'erario.

Poi abbiamo tante altre entrate iscritte nel bilancio attivo, e credo superfluo di indicarle, ma che con quelle che ho enumerate danno in complesso una cifra di 18 milioni, e coi quaranta milioni che ho ricordato si hanno 58 milioni di proventi, che sono la conseguenza della spesa di 122 milioni, che si fa per lavori pubblici. A che cosa dunque si riduce il vero onere del bilancio dei lavori pubblici sull'erario? A 64 o 65 milioni.

Ora colle debite riserve, ben inteso, mi si permetta qualche confronto col bilancio di una nazione vicina, quella che nella legislazione, nel metodo di amministrazione, nel suo sistema economico, ha maggiore somiglianza con noi, la Francia.

Pigliamo il suo ultimo bilancio dei lavori pubblici per l'anno 1873.

A che somma ammonta?

A 133 milioni; ma in questa cifra non si comprendono le spese per le poste ed i telegrafi, che in complesso costano 84 milioni. Io capisco che la condizione finanziaria della Francia è ancora molto diversa dalla nostra, e che a queste ultime spese bisogna contrapporre gli introiti, e allora il bilancio francese dei lavori pubblici, anzi che crescere, diminuisce notevolmente.

Ma la potenza economica della Francia ha potuto svilupparsi molto prima di quella dell'Italia, la quale, divisa in sette Stati, or sono appena dieci o dodici anni, non aveva che 1600 chilometri di strade ferrate, nell'epoca in cui potè costituirsi l'unità nazionale.

Dio buono! Quand'è che l'Italia ha cominciato a lavorare efficacemente per sviluppare la sua potenza economica? Diciamolo francamente: dal momento della proclamazione dell'unità. Da quell'epoca si fecero grandissimi sacrifici, poichè allora non eravi una rete italiana di ferrovie; il Piemonte non era unito coll'Emilia, non essendo la Lombardia unita colla parte destra della valle del Po; la Toscana aveva una piccola rete; il regno di Napoli non aveva che un breve tronco di strada ferrata; la Sicilia e la Sardegna non solo non avevano ferrovie, ma erano quasi prive anche di strade ruotabili.

Qual era dunque il valore economico dell'Italia a

quell'epoca? Assai piccolo. Quello che c'è lo si è creato, diremo meglio, lo si sta creando, giacchè siamo ancora in uno stato di formazione; ma non bisogna arrestarsi in questo lavoro riparatore.

Ad ogni modo, il bilancio francese dei lavori pubblici, se vogliamo confrontarlo col nostro, è di 217 milioni in confronto di 122; oppure, se non si calcolano i servizi telegrafici e postali, è di 133 milioni, mentre il nostro è di 93 milioni.

Facciansi pure i rapporti colla popolazione, colla estensione del territorio, e la differenza non sarà troppo rimarchevole.

L'argomentazione dell'onorevole Gabelli ha due parti: colla prima vuol provare che si è provvisto eccessivamente a quella parte di opere pubbliche che riflette la costruzione delle strade ferrate, e, in ogni caso, che si è ecceduto nella spesa che l'Italia doveva sostenere per la loro costruzione; e che, per altra parte, si è fatto poco per le strade ordinarie, pochissimo per le acque, nulla per i porti, per i quali le popolazioni reclamano, a giusto titolo, urgenti provvedimenti.

Io non dirò che in questa parte siasi fatto troppo, anzi ammetterò che c'è molto da fare per la parte che riguarda le acque. Noi ci troviamo in una condizione in cui sarebbe molto difficile sostenere che si è fatto abbastanza dopo i disastri delle ultime piene.

Ma vediamo tuttavia qual è lo stato della Francia anche in questa parte, e vediamo qual è il programma nostro.

La Francia per i ponti e strade paga 30 milioni all'anno, oltre la spesa del personale, che importa altri 4 milioni; in totale 34 milioni di spese ordinarie.

Nel bilancio dello Stato francese del 1873 non ci sono che 6 milioni o qualche cosa meno di spese straordinarie.

Sento dirmi che in Francia si è dovuto fare un bilancio con molta parsimonia; io però dico che non è poi tanto economico questo bilancio, perchè si dovette provvedere a ristabilire le strade ed i ponti rovinati o guasti nell'ultima guerra.

Vediamo ora quale è la spesa che facciamo noi in questo bilancio.

Noi stanziamo 17,317,000 lire; ma il ministro nel suo programma si è proposto di spendere di più; e noi vediamo che nel piano che egli ha presentato alla Camera il 1° dicembre, se non erro, del 1871, si proponeva di spendere 23 milioni, e 23 milioni per noi, in confronto anche dei 40 milioni per la Francia, non presentano una differenza eccessiva, tanto più che noi abbiamo una spesa importante per le strade che sono a carico delle provincie. Io non ricordo quali siano le spese per le strade dipartimentali in Francia, ma le nostre provincie nel 1870 pagavano per la manutenzione delle loro strade provinciali circa 12 milioni ed altri 15 milioni per opere straordinarie stra-

dali; in totale 27 milioni, somma che deve essersi nel frattempo accresciuta.

Adunque, secondo l'idea del ministro, la spesa normale per le strade rotabili provinciali e nazionali non potrebbe stare al disotto dei 50 o 55 milioni.

Ora pare a me che questa somma, nel suo complesso, non possa dirsi troppo modesta, giacchè si potrà erogare annualmente in nuove strade nazionali e provinciali una somma di circa 35 o 36 milioni, ed ottenere la costruzione di circa 2000 chilometri di nuove strade.

Io non negherò, e l'ho già detto, che per la parte idraulica, il confronto tra l'Italia e la Francia, dimostra la insufficienza della spesa iscritta nel nostro bilancio. Difatti in Francia noi abbiamo delle spese ordinarie nel bilancio pei fiumi 4,825,006 lire; pei canali lire 4,800,000; poi abbiamo tante spese straordinarie per 9,800,000 lire.

Dunque le opere idrauliche oltrepassano in Francia i 20 milioni, mentre da noi non abbiamo che sette milioni e mezzo circa, comprese le bonifiche.

Ma noi sappiamo dal progetto di legge presentato alla Camera, di cui è anzi imminente la discussione, e da quanto fu annunziato nella relazione stessa del bilancio, che il ministro ha fatto fare uno studio di tutte le opere necessarie per il riordinamento delle opere idrauliche di seconda categoria, e la Commissione ha confortato il ministro a farne oggetto d'un disegno di legge. La spesa, che non comprende tutte le opere, ma le più indispensabili, ammonta a circa 40 milioni senza la spesa straordinaria per cui fu presentata, come dissi, una legge; anche col ripartire questa spesa in diversi esercizi, il che non sarebbe certamente quello che io proporrei, ma ad ogni modo, dico, anche ripartendo questa spesa in diversi esercizi, se viene una legge che approvi questa spesa, il nostro bilancio si avvicinerà di molto al bilancio francese; tanto più che la spesa che sosteniamo pei canali è infinitamente inferiore, e non può essere diversamente, alla spesa pei canali che è sostenuta dalla Francia.

Veniamo ai porti.

Pei porti in Francia si spendono cinque milioni per la parte ordinaria, sette milioni e mezzo per la parte straordinaria, in totale 12 milioni e mezzo.

Noi spendiamo nel bilancio attuale 7,165,000 lire, e il ministro nel suo piano ci promette di spendere otto milioni e mezzo. Ma io so che anche su questo argomento è pronto un progetto di legge, che sarà quanto prima presentato alla Camera. Ignoro quale sia la somma che si propone e come sia ripartita, ma credo che con questi due provvedimenti, l'uno relativo alle opere idrauliche, l'altro relativo alle opere marittime, il bilancio dell'Italia, se mai attualmente si presentasse troppo esiguo, in confronto ai bisogni, potrà sicuramente essere messo in tale condizione da stare, nelle debite proporzioni, col bilancio francese.

Ora mi si permetta ancora un'osservazione relativamente alla spesa che pare veramente enorme, che gravita sul bilancio dello Stato per le strade ferrate.

L'onorevole Gabelli valuta l'onere che a questo titolo gravita sull'erario pel 1873 a 136 milioni, che poi riduce a 122 milioni, deducendo 14 milioni di entrate iscritte nel bilancio attivo.

Io ho già detto e ripeto senza esitare all'onorevole Gabelli che la sua cifra, se vuol tener conto di tutti i capitali impiegati nella costruzione delle ferrovie italiane nei diversi tempi e coi diversi sistemi usati, se vuole, dico, valutare tutto il peso che l'impiego di questi capitali ha riversato in modo permanente sul bilancio dello Stato, la somma da lui indicata è grandemente al disotto del vero. Indicherò alcune cifre.

Sa benissimo l'onorevole Gabelli che la società delle ferrovie meridionali ha avuto un sussidio di 10 milioni in lavori ed altri 10 milioni in beni demaniali, oltre la garanzia dei prodotti. La società delle Romane ha avuto il sussidio e di lavori fatti eseguire dallo Stato e di spese abbandonate e di somme effettivamente pagate.

È inutile che io faccia qui la nota di tutti questi sacrifici dello Stato: ognuno può facilmente averne una idea ricorrendo ai documenti presentati dallo stesso Ministero, che dà una cifra di circa 400 milioni, e si giunge a questo risultato, senza tener conto delle spese fatte per la rete subalpina, alla quale non ha provveduto l'imprestito Hambro, che fu bensì assicurato con ipoteca sulle strade ferrate, ma che non doveva servire e non servì più a questa che ad altra spesa. Ora le spese fatte per la rete subalpina ascendono, secondo quanto fu accertato nella discussione del 1865, a 245 milioni. Si noti, io non esito ad affermarlo, che questo conto è mal fatto, perchè non furono calcolati i pagamenti che ha fatto lo Stato per supplire agli interessi assicurati ai capitali delle diverse società concessionarie e costruttrici. E noti la Camera che tutti questi pagamenti, con un bilancio squilibrato, si convertirono in aumento del debito consolidato.

Se avessi avuto un po' più di tempo, avrei potuto fare il conto della spesa vera di costo delle nostre strade ferrate, quale i nostri errori e le necessità in cui ci siamo trovati hanno imposto all'erario nazionale; ma anche senza di questo, credo che per l'argomento attuale possa bastare tutto quello che ho detto. Ammettiamo pure per un momento che il carico iscritto nel bilancio dello Stato per la costruzione delle ferrovie sia pari alla somma di 136 milioni, quale fu indicata dall'onorevole Gabelli; ammettiamo, se si vuole, una somma anche molto maggiore. Ma innanzitutto io domando: si crede forse che a questo peso si debba contrapporre soltanto il vantaggio che si ottiene col reddito, o meglio col prodotto dei 116 milioni che ricaviamo dalle ferrovie? E a questo onere

di 136 milioni non abbiamo vantaggi, risparmi ottenuti, entrate accertate da contrapporre?

Noi abbiamo già notato che i 122 milioni del bilancio si riducono a 64. Analizziamo ora nelle diverse sue parti la cifra di 136 milioni.

E comincio a chiedere: è questo un peso duraturo? Un peso perpetuo?

Mi permetta la Camera che per distruggere, non in questo recinto, ma forse fuori di questa Camera, l'impressione che possono fare queste cifre, faccia anche io un po' di conto. Farò prima un conto da usuraio, come diceva l'onorevole Asproni, che non vedo presente, e poi lo farò un po' a mio modo.

Io trovo che di fronte a quest'onere di 136 o 140 milioni, se volete, che sotto una od un'altra forma, in un capitolo o nell'altro, nell'uno o nell'altro bilancio sta iscritto a carico dell'erario, bisogna cominciare a porre nella parte attiva alcuni introiti che non si possono assolutamente nè nascondere nè contestare. Alcuni gli ho già indicati, ma li ripeto; altri gl'indicherò.

Le strade ferrate esercitate dallo Stato ci rendono circa 3 milioni, l'ho già detto. È la linea acquistata dalla società delle Romane ed attualmente esercitata dall'Alta Italia.

La tassa del decimo ci rende 7,890,000 lire. La somma d'interessi (e questa è una rendita fissa) che deve rimborsare la società delle Romane è 4,130,000 lire. Concorso dei corpi morali alle spese dello Stato, fra le quali c'è una spesa puramente d'ordine di 4 milioni che è relativa all'apertura della galleria del Moncenisio, 5,630,000 lire. Le spese per la sorveglianza dell'esercizio amministrativo, 443,000 lire; totale circa 21 milioni. Su questa cifra io debbo notare che la massima parte, circa 16 milioni, non è già un introito che si fa una volta tanto ma è una entrata fissa, anzi una entrata che annualmente deve andar crescendo e migliorando, e siamo certi adesso che la cifra dell'anno venturo dovrà superare quella di quest'anno, o che crescerà in appresso. Ma seguitiamo.

È stato calcolato nei 136 milioni quel che si paga per l'interesse del prestito Hambro, per le obbligazioni delle Calabro-sicule, per la rendita alienata, onde costruire la strada ferrata ligure, in totale una trentina di milioni; e si è portato in conto l'interesse nominale di questa rendita, cioè l'interesse come è, ma si è dimenticato che su questo interesse gravita la tassa del 13 20 per cento: sono dunque quattro milioni che bisogna calcolare in meno, perchè adesso il nostro consolidato rende il 4 34 non più il 5 per cento. Da dedursi adunque 25 milioni, e anche qui trattasi di entrata permanente.

Poi io ho veduto dai dati pubblicati dal ministro delle finanze che gli istituti di credito e le società industriali erano soggette alla tassa di ricchezza mobile alcuni anni fa per una rendita imponibile di 75 milioni:

io credo che una parte importante di questa rendita appartenga alle società ferroviarie, le quali poi possiedono un capitale abbastanza cospicuo in obbligazioni sulle quali si fa la ritenuta, hanno al loro servizio un gran numero d'impiegati pei quali pagano le tasse di ricchezza mobile. Inoltre le società ferroviarie, oltre alla tassa di ricchezza mobile, pagano la tassa dei fabbricati, e sono tutti fabbricati nuovi: è un aumento che si è aggiunto alle nostre imposte dirette. Di più pagano una somma di qualche importanza per bolli.

Valutateli poco finchè volete tutti questi introiti: il conto si può fare, ci vuole però un po' di tempo; ma io credo che tutte insieme queste tasse, che sono una rendita costante, un'attività perpetua, anzi che bisogna ritenere che crescerà nell'avvenire, ascendono a non meno di una diecina di milioni. Tre, quattro anni fa erano valutate sei o sette milioni dalla relazione che ne faceva il ministro dei lavori pubblici, e che pubblicava annualmente in addietro, e che adesso, non so perchè, non è ancora pubblicata.

Ma non è ancora tutto qui: le strade ferrate non hanno procurato una qualche diminuzione nel bilancio delle spese di cui non si debba tener conto?

Sopra i trasporti erariali e sui trasporti postali, si è fatto un risparmio considerevolissimo. Ci sono poi molti vantaggi che io indicherò rapidamente. Per esempio, l'articolo 11 della legge sulle opere pubbliche stabilisce che le strade nazionali che fiancheggiano una strada ferrata cessano immediatamente di essere a carico del bilancio dello Stato, e passano a carico delle provincie. Anche qui si potrebbe fare un conto preciso. Io noterò solo che nel 1865 la manutenzione delle strade nazionali costava 12 milioni all'incirca, ora è ridotta a 6: ed in questa diminuzione da 12 a 6 c'entra per una somma, che io credo di qualche riguardo, il passaggio di molte di esse a carico delle provincie.

Poi non si può negare, e lo si vede intuitivamente, che la diminuzione nei prezzi di trasporto abbia influito sulla consumazione generale del paese, e che quindi le dogane, i dazi di consumo, le tasse sugli affari non abbiano pure avuto un incremento da questo capitale impiegato nella costruzione delle strade ferrate, o, se volete, da questa annualità che è rappresentata nel bilancio.

Ed io, certamente con qualche riserva, ma pure affermo che, anche valutando un po' all'ingrosso, bisogna calcolare in sessanta milioni il miglioramento, cioè il vantaggio puramente finanziario che ne viene al bilancio, da contrapporsi ai centotrentasei milioni calcolati dall'onorevole Gabelli. E notate che tutta la somma da me indicata, meno 4 o 5 milioni, rappresenta una entrata continuativa e costante e che in gran parte dovrà progressivamente aumentare.

Si ridurrebbe quindi il vero onere di bilancio a 76 milioni, ma io ho già notato che per 58 milioni, trat-

tandosi del pagamento di una somma capitale, non dobbiamo calcolare come onere perpetuo che una somma di poco superiore ai 3 milioni.

In fatto che cosa rappresenta questo capitale pagato di 58 milioni? Se voi mettete 3 milioni e 100 o 200 mila lire, al saggio attuale del nostro consolidato, avete 58 milioni. E se volete confrontare le due cifre, non bisogna valutare 58 milioni, bisogna valutarne 3 e 300 mila lire, non di più.

Poi avete le garanzie che sono calcolate quest'anno 45 milioni, e che sarebbero in parte equiparate dai vantaggi che ho enumerati: ma in ogni caso queste garanzie voi vedete che ogni anno vanno diminuendo, essendo l'incremento progressivo dei prodotti, checchè si dica o si faccia, certissimo. E così vediamo di queste diverse cifre contrapposte, le une fisse e costanti che aumenteranno di anno in anno di necessità, le altre che, essendo un capitale, bisogna ridurle alle proporzioni di una rendita, ed essendo una garanzia la quale è variabile secondo il movimento del traffico, e non potendo supporre che il movimento diminuisca, avremo dunque da una parte una rendita certa che andrà sempre aumentando, dall'altra un reddito che, ridotto a rendita, diventa poca cosa, e che, per la natura stessa delle cose, pel progresso economico del paese non potrebbe in nessun modo essere arrestato, e l'altro onere invece andrà gradatamente diminuendo.

Io fin qui non sono ancora uscito da quel metodo di conteggiare che l'onorevole Asproni ha chiamato, usuraio.

Ora io debbo domandare se questa spesa che abbiamo fatto e facciamo per le strade ferrate, non produce altri vantaggi fuor di quelli da me enumerati, più la somma di 116 milioni, che rappresenta il prodotto dei trasporti.

Io dico che questi 116 milioni, frutto del pedaggio, non rappresentano che una frazioncella del vantaggio dato dalle strade ferrate alla rendita, alla produzione nazionale.

Io per addurre ancora un esempio vi domanderò: credete voi che quest'operazione finanziaria colossale fatta dalla Francia, cioè il prestito di cinque miliardi, l'avrebbe potuto compiere se il suo sviluppo economico non fosse stato sussidiato dalla sua rete di strade ferrate, che dà, alle sole sei compagnie principali indicate dall'onorevole Gabelli, circa 700 milioni d'introito brutto?

Io dico che questo prodotto è il criterio economico che ci dà una spiegazione completa del modo col quale, malgrado gl'immensi disastri sofferti, malgrado le immani calamità a cui la Francia fu sottoposta, essa ha potuto quasi pareggiare il suo bilancio, e fare un'operazione che è la più colossale che mai si sia ideata da un ministro delle finanze. (*Bene!*)

Detto questo, io ho ben poco da aggiungere, poichè, per ciò che riguarda le strade comunali obbligatorie,



in alcune parti aderisco alle idee dell'onorevole Gabelli; anch'io credo che meriti di essere studiata una riforma alla legge del 1868. Ma su quest'argomento mi riservo di dire le idee della Commissione, se mai ne sarà il caso, quando sarò al relativo capitolo. Dichiaro però che io non aderirei a nessun disegno il quale avesse per oggetto una di quelle grandiose operazioni finanziarie che hanno per iscopo la costruzione di opere pubbliche, le quali operazioni e combinazioni pare che affrettino (e ne abbiamo degli esempi), l'esecuzione di queste opere, ma realmente non affrettano niente: fanno spendere molti danari, fanno realizzare qualche vantaggio bancario, ma non arrivano a dotare i paesi delle strade di cui le popolazioni hanno bisogno. A questa specie di progetti, io dichiaro nettamente che sarei affatto contrario.

Non ho poi che da dire una parola sopra un'osservazione giustissima dell'onorevole Gabelli, e che riguarda l'utilità militare che hanno le strade ferrate ed i provvedimenti necessari perchè questo, che è pure un potente strumento di offesa e di difesa, possa, in caso di guerra, rispondere al bisogno. Io noterò così di passaggio che la Commissione la quale è incaricata di studiare il progetto di legge per la difesa dello Stato, ha pure nel suo programma anche questo argomento del servizio ferroviario in caso di guerra; quindi non sta che finora nessuno siasi occupato di questa materia. Ognun vede che alcune delle strade ferrate indicate nella relazione sono più specialmente raccomandate per la loro utilità nella difesa del paese.

Questo non è tutto certamente. È evidente che bisogna studiare questo argomento, e studiarlo molto prima che ne giunga il bisogno. In questo io sono perfettamente d'accordo coll'onorevole Gabelli.

C'è poi la questione del materiale mobile. Egli è vero, il materiale mobile di cui sono fornite le nostre compagnie, tenuto conto della lunghezza delle linee, non sta in proporzione con quello di cui sono fornite le sei grandi compagnie francesi. Tuttavia io mi permetterei di rettificare alcune cifre. Dai dati che furono dal Ministero comunicati alla Commissione risulta che attualmente le nostre compagnie ed il Governo, che possiede esso pure alcune strade, hanno circa 1200 locomotive costrutte od in costruzione e che saranno presto compiute, e 22,000 tra carrozze e carri. Ora è verissimo che, calcolata l'estensione delle reti ferroviarie, anche limitata alle sole sei grandi compagnie francesi, le quali hanno 4500 locomotive, 130,000 carrozze e carri, noi siamo molto al disotto, ma dobbiamo tener conto di un altro elemento, perchè la lunghezza delle linee non è tutto, bisogna vedere il loro movimento, rappresentato dal reddito brutto di queste linee. Ora il reddito lordo delle linee spettanti alle sei grandi compagnie francesi era nel 1870 di 680 milioni all'anno, mentre le nostre non producono che circa il sesto, 116 milioni. Dunque, se si calcola il

movimento, il nostro materiale sarebbe sufficiente; se si calcola l'estensione delle linee, sarebbe sicuramente insufficiente al bisogno. Io credo che la questione va studiata, e, se occorre, anche con un sacrificio fatto direttamente dallo Stato, bisogna aiutare le compagnie a provvedere il materiale mobile, acciò che questo materiale sia sufficiente in caso di guerra alla difesa del paese.

Io mi restringo a queste poche osservazioni, riservandomi, quando sia il caso, a tornare sulla questione in occasione dei capitoli.

Sull'argomento principale poi io concludo pregando la Camera e il Ministero a non mettere in dubbio che le strade ferrate che furono decretate per legge ed autorizzate con un voto della Camera possano non essere eseguite, deludendo i desiderii e le aspettative delle nostre popolazioni. (*Bene!*)

Io credo che questo sarebbe per il Governo un atto di pessima amministrazione, per la Camera un atto, mi si permetta di dirlo, di poco patriottismo. (*Benissimo! Bravo!*)

**PRESIDENTE.** Onorevole Gabelli, ella ha chiesta la parola per un fatto personale, ma la prego a limitarvi, perchè non potrei lasciarla rientrare nella discussione generale.

**GABELLI.** Io non ho da dire che due parole, poichè mi pare di non essermi spiegato in modo che l'onorevole Depretis abbia potuto interpretare al giusto alcuna mia asserzione.

L'onorevole Depretis diceva che io ho fatto censura al bilancio dei lavori pubblici perchè l'abbia trovato troppo costoso. Io ho detto precisamente il contrario.

« Dalla cifra totale (leggo nel resoconto) risulta dunque che in Italia si vuole spendere molto per i lavori pubblici, ed io applaudo; sono contentissimo che così si faccia. L'Italia aveva quasi tutto da fare, e molto da compiere le resta ancora; io dunque sono contentissimo che per i lavori pubblici si spenda molto. » La questione non l'ho portata sullo spendere molto o lo spendere poco, ma l'ho ristretta alla ripartizione di un totale che ho accettato e lodato.

L'onorevole Depretis ha detto che ho voluto far effetto con cifre ed ha rifatto i confronti stessi che io ho fatto; ma, per giungere a risultato contrario dal mio, considerò la somma che stava sul bilancio dei lavori pubblici, mentre io ho sommato naturalmente anche quella che sta nel bilancio delle finanze.

**DEPRETIS, relatore.** Ho messo anche quella delle finanze.

**GABELLI.** L'ha aggiunta poi quando ha fatto dei confronti con la Francia. Questi confronti però mancavano di essere riportati alla cifra generale delle entrate della Francia. E qui mi fermo per ciò solo che non posso rientrare nella discussione generale, e non mi è quindi lecito di rispondere all'onorevole Depretis, argomento per argomento e cifra per cifra.

**PRESIDENTE.** Si passerà alla discussione dei capitoli.

Capitolo 1. Ministero. Personale dell'amministrazione centrale, lire 675,000.

La parola spetta all'onorevole Cavalletto.

**CAVALLETTO.** Nella conclusione della sua relazione, l'onorevole relatore fa alcune proposte, e per prima ne trovo una che si riferisce a questo capitolo, e che è un invito al Ministero di presentare la pianta organica definitiva dell'amministrazione centrale, comprendendovi tutto il personale che vi è applicato e correlandola delle necessarie giustificazioni. Io accetto in massima questa proposta, ma non me ne acconto, formulata come essa è; e soggiungo alcune raccomandazioni. Non faccio delle proposte perchè sarebbe immaturo adesso entrare nel campo pratico delle riforme che io credo necessario d'introdurre nell'amministrazione centrale: riforme che io desidero sieno radicali; inquantochè l'amministrazione, come è adesso ordinata, non può procedere, non è sufficiente e opportuna per uno Stato grande come il nostro, e che rispetto ai lavori pubblici ha tanta congerie e tanta massa di opere e di affari.

Nell'amministrazione centrale io credo che sia necessario e urgente distinguere la parte tecnica direttiva dalla parte amministrativa; ed a questo riguardo io devo far testimonianza del buon volere dell'onorevole ministro, il quale già cominciò ad iniziare la desiderata riforma, come vediamo nella pianta organica che decretò nel 31 ottobre di quest'anno. Ma queste prime riforme sono inizi, i quali, se si arrestassero, io credo che porterebbero piuttosto danno che vantaggio, in quanto che, tranne la parte delle strade ferrate che si costruiscono per conto dello Stato, dove c'è una direzione abbastanza tecnica, negli altri rami dei lavori pubblici si sono destinate alcune persone tecniche alla direzione di cose amministrative; questo gioverà adesso per un inizio, e affinchè l'amministrazione centrale possa usare coi dipendenti uffici del Genio civile un linguaggio proprio e tecnicamente intelligibile nelle cose tecniche, e per quei solleciti provvedimenti che qualche volta devono essere dati nella parte tecnica, esecutiva o direttiva. Ma se si continuasse nella presente via e che i valenti ingegneri, chiamati a dirigere divisioni amministrative, dovessero continuare a lungo nella loro posizione eccezionale, si finirebbe collo sciupare questi ingegneri, dai quali si può trarre miglior partito a pro dello Stato ritornandoli al campo dell'azione.

Io credo che sia indispensabile che nell'amministrazione centrale ci sia una direzione generale dei lavori pubblici, con sotto-direzioni speciali pei diversi rami speciali dei lavori stessi; una sotto-direzione, per esempio, delle acque, una sotto-direzione delle strade ordinarie, altra sotto-direzione delle strade ferrate, ecc. Queste sotto-direzioni esclusivamente tecniche dovrebbero studiare, dovrebbero proporre i piani dei lavori di

maggiore importanza, dare istruzioni, indirizzo e norme determinate agli uffici del Genio civile, così si otterrebbe indirizzo certo ed uniformità di direzione nei diversi rami dei lavori pubblici.

Per esempio, nel ramo importantissimo delle acque, se non c'è al centro una direzione tecnica che dia impulso a tutto il servizio idraulico, noi avremo una dannosa sconnessione; gli uffici tecnici nelle provincie procederanno senza accordo e senza quelle uniformità e prontezza tanto necessarie nella condotta dei lavori, che per loro natura esigono opportunità e certezza di provvedimenti. Presentemente se ci sarà in alcuni uffici un ingegnere capo zelante, le cose vi andranno bene; se ci fosse un ingegnere capo il quale difettesse di zelo o di iniziativa, sia pel suo carattere o sia per difetto di energia fisica e di salute, le cose potrebbero procedervi male, e si avrebbero quindi a deplorare gli inconvenienti che furono accennati dall'onorevole Mangilli, sebbene li abbia un po' troppo accentuati, ma che però non si possono del tutto negare.

Ecco quello che io raccomando. Io sono certo che il ministro entrerà in questa via, in queste idee.

Sul modo pratico di attuare queste riforme ne parleremo quando il ministro presenterà il suo piano. Intanto io raccomando vivamente al signor ministro perchè, presentando la pianta organica dell'amministrazione centrale dei lavori pubblici, ce la presenti riformata razionalmente e radicalmente.

Ma a questo non mi fermo. C'è anche una parte della legge di contabilità che deve essere ritoccata, o almeno devono essere fatte delle proposte al Parlamento affinchè in via legislativa sieno rimossi gli inconvenienti che detta legge produce praticamente nell'amministrazione dei lavori pubblici.

Noi abbiamo una legge di contabilità che troppo spesso c'inceppe nella esecuzione dei lavori pubblici e nei provvedimenti di urgenza. Essa poi rende difficile il pagamento dei lavori, poichè anche per un certificato di sole cento lire bisogna che le carte vengano qui al centro, e che siano esaminate da più uffici con perdita di due o tre mesi. Ora, dove troveremo gl'intraprenditori che anticipino le somme?

Noi cadremo in mano di intraprenditori usurari, come osservava l'onorevole Mangilli, i quali fanno eseguire i lavori da subappaltatori: quindi il vantaggio che dovrebbe ritrarre lo Stato dalla gara delle aste pubbliche degli appalti, andrà a tutto vantaggio di questi monopolizzatori della esecuzione dei lavori pubblici, di questi negozianti, direi, di appalti, perchè dessi non sono veramente appaltatori.

Io non ammetto però che i lavori si eseguiscono male, come accennava l'onorevole Mangilli. Io dichiaro che i lavori si eseguiscono come devono essere eseguiti, e che se alla loro sorveglianza vi sono impiegati male retribuiti, non è però un miracolo che essi siano onesti, poichè non c'è bisogno di un miracolo per es-

sere onesti e galantuomini. L'onestà nell'uomo d'onore è un dovere. Se questi impiegati sono male retribuiti, sta al Parlamento il corrisponderli meglio, ma non si può, non si deve sospettare o temere che siano infedeli...

**MANGILLI.** Io non ho emesso questo sospetto.

**CAVALLETTO.** Dopo questo, non ho altro da dire.

**DEVINCENZI, ministro per i lavori pubblici.** Per quanto ebbi più volte l'onore di dire sui bisogni di alcuni servizi pubblici, la Camera deve avere già la persuasione del mio intendimento di venire gradatamente riformando non solo l'amministrazione centrale, e le istituzioni principali, che stanno a lato del Ministero, ma anche gli uffici, che nelle provincie attendono al servizio dei lavori pubblici.

L'amministrazione dei lavori pubblici che finora ebbe in certo modo ristretto il suo campo alle opere di esclusivo interesse dello Stato, va ora estendendo la sua azione, e per la costruzione delle strade provinciali sussidiate, e per l'impulso che deve dare alla esecuzione delle strade comunali obbligatorie, cosicchè presentemente deve stare in più intime e continuate relazioni colle provincie, e coi comuni di oltre una metà del regno.

A questi nuovi uffici delegati dalle leggi il Ministero deve quindi meglio conformare i suoi ordinamenti, affinchè la sua ingerenza riesca per ogni dove meglio sentita ed efficace.

Nè a questo importante compito potrà l'amministrazione centrale soddisfare completamente, se, oltre all'essere in se stessa ed al centro organizzata, non avrà sotto la mano il corpo del Genio civile definitivamente e logicamente ordinato secondo le riconosciute esigenze dei pubblici bisogni, ed in numero corrispondente alla entità di questi. Per conseguenza, oltre all'amministrazione centrale, occorre che sia riordinato il servizio del Genio civile.

**ASPRONI.** Ed aumentato.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Anche aumentato.

**ASPRONI.** Domando la parola.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io sono contento di trovarmi in questa parte d'accordo cogli eccitamenti che mi fa l'onorevole Commissione del bilancio.

Si sta diffatti studiando una legge generale pel riordinamento del genio civile, che vi sarà presentata fra breve. Questo corpo non solamente si deve ampliare, perchè qual è ora non può attendere a tutti i lavori che attualmente il Parlamento ci impone di intraprendere, ma importa che sia riorganizzato su principii più larghi ed elevati, acciocchè possa rappresentare nel nostro paese la parte che gli spetta, e possa così servire insieme ed alle più utili applicazioni della scienza, ed ai grandi bisogni della nazione.

Il genio civile è il principale organo del Ministero dei lavori pubblici, per spandere la sua azione sopra tutte le parti del regno; e se vi sia bisogno ed urgente di

riforma del genio civile lo abbiamo sentito in questi giorni, in cui dovemmo lottare pertinacemente nelle regioni idrauliche del nostro paese. Per far ciò ho dovuto sfornire non pochi uffici di provincie non idrauliche, per concentrare al più presto possibile tutto quanto aveva di meglio in ingegneri nelle provincie padane.

Io non posso che convenire in tesi generale nelle opinioni manifestate dall'onorevole Cavalletto, il quale avvisava essere impossibile che i lavori pubblici in tutto il regno possano procedere con quella unità di principii, con quella saviezza di direzione, con quella prudenza che conviene, senzachè nell'amministrazione centrale vi sia una parte dirigente, la quale abbia i necessari elementi tecnici.

Convengo con lui che l'amministrazione centrale deve avere il suo elemento tecnico come ha il suo elemento amministrativo, e che il primo non debba essere ristretto ad una ingerenza puramente consultiva, come finora è avvenuto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma debba avere anche una azione direttiva.

Ma quale poi debba essere quest'ordinamento, come debbano contemperarsi fra di loro i due elementi tecnici ed amministrativi nel seno del Ministero, è appunto ora soggetto di esame e di discussioni; e sarà mia cura, quando questi studi avranno condotto ad una pratica conclusione, di farla conoscere alla Camera unitamente alla pianta organica, che ne sarà il risultato, e che or mi richiede l'onorevole Commissione.

Per ora in materia di tanta importanza, quale è quella della riforma di un'amministrazione centrale, mi permetta la Camera di usare tutta quella riserva che conviene, finchè una decisione non sia presa. Però, come diceva l'onorevole Cavalletto, io ho sentito fin dal momento che sono entrato al Ministero, la grande necessità di riunire gli elementi amministrativi cogli elementi tecnici, e debbo ogni giorno rallegrarmi degli effetti ottenuti e del modo come le amministrazioni progrediscono per le iniziate riforme, perchè l'elemento tecnico è il più valevole sussidio che vi possa essere in una amministrazione, e nel giusto equilibrio di questo elemento con quello amministrativo consiste il desiderato di una buona amministrazione centrale dei lavori pubblici.

L'onorevole Cavalletto accennava anche di volo ad un'altra questione, la quale è molto ardua, quella della contabilità delle opere pubbliche. Non vi ha dubbio che la nostra legge di contabilità per quanto provvegga, e ben provvegga alle circostanze ordinarie, altrettanto poi si trova, dirò, quasi deficiente per ciò che ha riguardo alle opere di grande urgenza, ed appunto in quei casi, in cui i ministri necessariamente debbono prendere sopra di sè tutta la responsabilità. Ora non ci resta che di venire a rendere conto al Parlamento, come io lo farò, di molte disposizioni prese nei recenti casi delle piene, acciocchè per la lunghezza che qualche

volta derivava dalle formalità volute dalla legge di contabilità, non avesse a soffrire la speditezza dei provvedimenti. Se la contabilità per questa parte voglia o no qualche riforma non saprei dirlo per ora; quello però che debbo dire si è, che nell'occasione delle piene mi sono trovato molte volte in condizione di dubitare che qualche cosa fosse necessario di fare al di fuori della legge di contabilità; ma essendovi sopra questa legge una ragione più imperiosa, qual è il dovere di scongiurare certi pericoli, non ho esitato a provvedere sotto la mia responsabilità. Dichiaro però che porrò in discussione anche questa gravissima questione mossa dall'onorevole Cavalletto.

SEBASTIANI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Asproni ha facoltà di parlare.

ASPRONI. Debbo dire poche parole riguardo al capitolo del Genio civile...

Voci. È al capitolo 3. Aspetti che sia in discussione.

ASPRONI. Aspetterò la discussione di quel capitolo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sebastiani.

SEBASTIANI. Mi permetto di esporre nella discussione del capitolo primo del bilancio dei lavori pubblici alcune idee che avrei dichiarato, come in luogo più acconcio, nella discussione generale oggi chiusa, se avessi potuto intervenire nei due giorni che è durata.

PRESIDENTE. Si riferiscono queste sue idee al capitolo 1? Se non vi si riferiscono, non può esporle ora.

SEBASTIANI. Accennerò il concetto da cui muovono le mie parole e l'onorevole presidente giudicherà.

PRESIDENTE. Mi permetta; è lei prima di tutto che, sapendo che cosa ha da dire, ne debbe giudicare.

SEBASTIANI. Intendo richiamare l'attenzione della Camera sopra alcune espressioni d'un decreto regio e di un decreto ministeriale firmati dall'onorevole Devincenzi, che credo o lesive del nostro diritto pubblico interno, o poco proprie alla gravità di simili atti.

PRESIDENTE. Se le sue osservazioni si riferiscono a questo capitolo, parli.

Voci. Parli! parli!

SEBASTIANI. Nel regio decreto del 9 ottobre 1871 col quale s'espropriava il locale nel convento di Sant'Andrea al Quirinale dei Gesuiti e dove stava il collegio latino-americano, fra gli altri considerandi ve n'era uno espresso nei seguenti termini: « Ritenuto che il collegio latino-americano ivi residente non vi fu che provvisoriamente installato, potendo d'altronde trovarsi opportuna sede in qualche altro edificio, quindi il locale da esso occupato va soggetto ad espropriazione, non avendo alcun carattere di proprietà estera. »

Io passo sopra a quella specie di consiglio che si dava di potersi trovare un altro locale per quel collegio, quantunque creda...

PRESIDENTE. Ma, onorevole Sebastiani permetta, ciò

non ha tratto al personale dell'amministrazione centrale dei lavori pubblici. Ella può farne oggetto d'interrogazione o d'interpellanza più tardi, ma non può parlarne in questo momento, e sopra un capitolo che non vi si riferisce.

SEBASTIANI. Il decreto è stato preparato dal Ministero, d'altronde mi pare che la Camera mostri desiderio di esserne informata.

PRESIDENTE. Si riservi il diritto di fare un'interrogazione o un'interpellanza. Ne parli in altra circostanza, non ora.

SEBASTIANI. Devo fare un'interrogazione all'onorevole ministro in altro momento?

PRESIDENTE. Mi permetta; è assolutamente impossibile che ella parli di un argomento il quale ha nulla che fare col capitolo primo. Eserciti a tempo e luogo quei diritti che spettano a lei come a ciascun deputato, ma io non potrei lasciar confondere due argomenti che sono affatto distinti, altrimenti non sarebbe possibile una discussione.

SEBASTIANI. Potrebbe aver luogo in questo primo capitolo. Del resto farò un'interrogazione.

PRESIDENTE. Rileggo il capitolo 1. — Ministero (Personale), lire 675,000.

DEPRETIS, *relatore*. A questo punto la Commissione desidera di sentire se l'onorevole ministro accetta le mozioni che essa le ha indirizzate al fine della relazione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Quali sarebbero?

DEPRETIS, *relatore*. Per questa parte sarebbe la mozione in questi termini:

« La Commissione confida che, unitamente al bilancio definitivo di previsione, l'onorevole ministro presenterà alla Camera:

« 1° La pianta organica definitiva dell'amministrazione centrale, comprendendovi tutto il personale che vi è applicato e corredandola delle necessarie giustificazioni. »

Se il ministro accetta, io non ho che a prendere atto della sua accettazione.

DI SAN DONATO. Ogni anno si dice lo stesso.

DEPRETIS, *relatore*. Non si è mai detto in questi termini.

DI SAN DONATO. Così sia.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non ho difficoltà ad accettare la raccomandazione della Commissione, restando inteso per altro che, se non avessimo completato gli studi per la riorganizzazione dell'amministrazione centrale, presenteremo la pianta tal quale la dobbiamo esercitare...

DEPRETIS, *relatore*. Non ci basta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Giacchè pare che l'onorevole relatore non sia soddisfatto di questa dichiarazione...

DEPRETIS, *relatore*. Proprio niente!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... aggiungerò che, sic-

come il bilancio va presentato fra tre mesi, e siccome potrebbe darsi che questi studi non fossero completati, tanto più poi che si tratta di completare interamente tutto quello che riguarda l'amministrazione per la parte idraulica, così io non potrei al momento dire se saranno o no ultimati i medesimi. Quindi è, che io pregherei l'onorevole relatore di non volere insistere su questo proposito: presenterò la pianta attuale, e qualora possa essere riformata durante questo periodo, presenterò la nuova.

DEPRETIS, *relatore*. Il ministro ci risponde insomma che presenterà la pianta definitiva se avrà finito gli studi, e presenterà la pianta attuale se non li avrà finiti.

Io per me non posso interrogare la Commissione, nè parlare in suo nome, ma per parte mia dico che non potrei accettare l'impegno dilatorio come lo intende di assumere l'onorevole ministro.

La nostra proposta comprende, non solo il voto perchè il signor ministro componga una buona volta la pianta definitiva del suo Ministero e ne dimostri il bisogno, ma ne comprende un altro, cioè che le spese che si riferiscono ai diversi servizi siano contemplate nei capitoli dove sta iscritta la spesa dei servizi stessi.

Dunque, quanto alla prima parte, se l'onorevole ministro dice che non intende per ora presentare la pianta definitiva, noi dovremmo ritenere che quella che era definitiva l'anno scorso è divenuta provvisoria adesso.

Ora, la Camera ricorderà che l'onorevole ministro nell'anno scorso ha domandato un aumento di lire 90,000 sul personale dell'amministrazione centrale, appunto per riorganizzarne il servizio e per provvedere in modo definitivo all'ordinamento dell'amministrazione stessa. Adesso, dopo questo intervallo, pare che sia ancora diventato provvisorio. Ed è tanto diventato provvisorio che si fanno ancora dei nuovi studi, che non si sa se saranno compiuti entro tre mesi, cioè quando sarà presentato il bilancio definitivo...

MINGHETTI. (*Della Commissione*) Entro due mesi e mezzo.

DEPRETIS, *relatore*. Per me trovo eccessiva anche la dilazione domandata. Bisogna che il ministro abbia un concetto sul modo col quale deve essere organizzata la propria amministrazione.

Io credo che, se egli vuole, non è il tempo che gli manca. In due mesi si ha tempo più che sufficiente per farlo; tanto più che questi studi devono essere incominciati già da gran tempo.

Dunque finiamola una volta con questa organizzazione provvisoria che si prolunga indefinitamente, e che troviamo dappertutto.

Per me dico che le amministrazioni ordinate in questo modo non potranno mai fare ufficio utile, e mi permetta l'onorevole ministro che glielo dica, andranno sempre zoppicando.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Domando la parola. DEPRETIS, *relatore*. Vi è poi la seconda parte della proposta della Commissione circa gli impiegati comandati sulla quale io non posso assolutamente transigere, perchè le spese che sono iscritte in un capitolo, e che riguardano un tale servizio, devono iscriversi proprio in quel capitolo. Il bilancio deve essere la verità, i servizi devono essere espressi per le spese che costano; le spese devono essere intere, non devono essere sminuzzate, disperse, mascherate in modo che riesca impossibile al Parlamento di conoscere quale sia il costo dei diversi servizi dello Stato.

Io quindi, per parte mia, malgrado il dissenso, che non so se vi sia o no, da parte de' miei colleghi, insisto perchè questa mozione della Commissione sia messa ai voti, e si pronunci su di essa la Camera (Bene! *al centro sinistro*)

PRESIDENTE. In tutti i casi la Commissione deve presentare un ordine del giorno; ci vuole una proposta concreta.

DEPRETIS, *relatore*. Gliela faccio subito.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. In questi giorni ho chiamato a consiglio alcuni uomini eminenti per sapere, dopo gli ultimi avvenimenti nella valle del Po, come si possa trovar modo di organizzare nel nostro paese un buon servizio idraulico, il quale, come testè indicava in genere l'onorevole Cavalletto, bisogna che necessariamente cominci nel seno dell'amministrazione centrale.

Furono tali e tante le osservazioni e le difficoltà per stabilire questo buon ordinamento nel centro del Ministero, che non credo di poter avventurarmi a dire che questi egregi uomini da me chiamati a consiglio possano in un mese od in due compiere il loro lavoro.

Dall'altra parte parmi che l'onorevole Depretis si spaventi tanto di questo provvisorio...

DEPRETIS, *relatore*. Non mi spavento niente.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... da volere che si ponga un limite, una pietra di confine, oltre alla quale le amministrazioni non possano andare, come se fosse possibile, nelle condizioni in cui siamo, di segnare l'ultimo termine a cui convenga arrestarsi.

Veramente non so cosa voglia chiamarsi provvisorio, cosa definitivo; quello che so di certo si è che molte delle osservazioni che trovo scritte nella relazione sul capitolo 1, si riferiscono a servizi i quali necessariamente sono temporanei, e quindi necessariamente provvisori. Tutto quello, ad esempio, che si riferisce alla costruzione delle strade ferrate, naturalmente deve essere provvisorio, com'è transitorio il periodo di ogni costruzione.

DEPRETIS, *relatore*. Tutta la parte straordinaria.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Questo servizio non può quindi far parte dell'organismo stabile dell'amministrazione centrale.

V'è pure l'ufficio della statistica stradale, il quale

deve esistere soltanto fino a che non sia impiantata questa statistica; ed una volta stabilita, cesserà l'ufficio speciale, ed alla statistica si provvederà cogli impiegati dell'amministrazione.

Io credo che le amministrazioni centrali (e forse in ciò non avrò consenziente l'onorevole Depretis ed altri distinti membri della Camera, ma avrò per me l'esperienza di quanto si fa in tutti i paesi del mondo), io credo, dico, che le amministrazioni centrali abbiano sempre qualche parte di provvisorio. Per far fronte ai bisogni sempre nuovi che sopraggiungono, si devono apprestar di volta in volta i mezzi acconci per soddisfarli. Se il provvedere a temporanee esigenze, ed il conformarvi temporaneamente alcuni organi dell'amministrazione centrale, è ciò che l'onorevole Depretis chiama provvisorio, io penso che ciò sia nella natura stessa dell'amministrazione.

Dirò di più che quando in un sistema costituzionale voi volete avere un ministro responsabile dinanzi al paese, voi non potete circoscrivere le necessità della sua amministrazione in confini impossibili a determinarsi *a priori*. Se quando chi è incaricato di eseguire le leggi vostre trova necessario alcune modificazioni perchè il servizio pubblico proceda come deve procedere, egli deve trovarsi chiuso in limiti insormontabili, pare a me che ciò si traduca in una vera limitazione della sua responsabilità. Ed una limitazione qualunque a questa responsabilità, la distrugge del tutto.

Se per stato provvisorio si intende quello in cui l'amministrazione si va poco a poco riformando, allora io dirò che in Italia, come in tutti gli altri Stati, si deve restare ancora per molto tempo nel provvisorio, in quanto che a raggiungere l'ultimo termine della perfezione, non bastano al Governo nè dei mesi nè degli anni.

Mi permetterei poi di domandare all'onorevole Depretis, se egli trovi nella legislazione francese, o prusiana od inglese qualche disposizione che limiti l'esercizio del potere esecutivo in tutto ciò che riguarda l'ordinamento delle istituzioni ausiliari che lo circondano. Il Governo deve annualmente rendere conto al Parlamento di tutte le modificazioni che si fanno non solamente nell'amministrazione centrale, ma in tutte le amministrazioni che da lui dipendono; ma non si può pretendere che *a priori* esso sia così vincolato da non poter provvedere ai bisogni o creati da nuove leggi o che sorgano per circostanze imprevedute. Quell'amministrazione che non potesse far fronte allo svolgersi della cosa pubblica, non sarebbe quasi più un'amministrazione responsabile, e forse il potere esecutivo vincolato alla immutabilità degli organici potrebbe ritenersi diminuito nella sua parte più vitale.

**SPAVENTA SILVIO.** (*Della Commissione*) È una grave questione teorica questa.

**DEPRETIS, relatore.** Ma è il ministro che la solleva.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Sarà, se si vuole, una questione teorica, ma io credo che sia una vera teorica costituzionale, perchè in un Governo costituzionale, ogni limitazione di responsabilità del potere esecutivo ferisce profondamente il principio su cui basano le istituzioni parlamentari; e si limita la responsabilità del ministro privandolo della scelta dei mezzi, di cui ha bisogno per provvedere all'esecuzione delle leggi che la Camera vuole siano eseguite. Non si trova, credo, un esempio nella storia costituzionale degli altri paesi di una legge che voglia limitare in tal modo l'azione dell'amministrazione centrale, come s'intenderebbe di fare con un ruolo che si direbbe definitivo e non più provvisorio. (*Conversazione animata al banco della Commissione*)

**VALERIO.** È ella che solleva la questione.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non so se io o gli altri.

Da ogni lato si grida, da ogni parte si muovono lamenti perchè le pubbliche amministrazioni non procedono come dovrebbero procedere, e quando, dopo maturi studi, si fanno delle riforme interne, si grida contro le medesime, quasi che si potessero migliorare le amministrazioni senza modificarle.

Da mia parte amo porre la questione netta avanti alla Camera, e dico: si vuole o no che le amministrazioni migliorino? Si vuole o no che il potere esecutivo sia responsabile? Se si vuole che sia responsabile, allora è necessario che gli si lasci tutta la larghezza di cui ha bisogno, senza perciò diminuire l'obbligo che esso ha di rendere costantemente conto dei suoi atti alla Camera.

Per queste considerazioni, io non credo che possa l'amministrazione dei lavori pubblici avere una pianta definitiva, e che questa debba essere come le colonne di Ercole, da non potersi oltrepassare.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Lacava.

**LACAVA.** La Commissione del bilancio non si è fermata soltanto a richiamare l'attenzione del ministro sulla pianta organica del Ministero dell'amministrazione centrale, ma ha fatto ancora altre due proposte, che riguardano l'elenco degli impiegati del Genio civile e degli impiegati straordinari assunti temporariamente in servizio, ed un progetto di legge per il riordinamento definitivo del Genio civile. Io sperava che questa questione ora accennata fosse stata riservata al capitolo 3, quando avremmo discorso dell'ordinamento del Genio civile; ma siccome si è qui anticipata, bisogna ora finirla, e così mi permetto di fare alcune osservazioni.

Non è soltanto una mancanza di controllo o un'irregolarità di contabilità il vedere che vi sono degli impiegati straordinari nel Genio civile senza che si sappia come sieno pagati e dove sieno presi; ma la cosa principale su cui richiamo l'attenzione della Camera è questa, che questi impiegati straordinari, tanto dell'ammini-

strazione centrale, quanto del Genio civile, sono pagati dai fondi destinati alla costruzione delle opere; e così il fondo destinato alle opere, sia idrauliche, sia stradali, viene distratto dalla propria destinazione. Infatti, non si tratta, per esempio, di 20 o 30 mila lire più o meno, delle quali non sarebbe il caso parlarne, ma al contrario se si dà una occhiata alla relazione fatta dall'onorevole Depretis, troviamo che si arriva fino a 775,000 lire; somma da non prendersi per cosa di poco momento. Quando voi distraete una tal somma dalla costruzione delle opere, voi venite non solamente a turbare la legge di contabilità, ma a variare essenzialmente e distogliere la destinazione dei fondi stessi.

E diffatti per le strade sanzionate dalla legge 27 giugno 1869, le quali hanno in bilancio il fondo complessivo di 21 milioni di lire, distribuiti in dieci anni, sapete voi quali somme sono assorbite annualmente per impiegati straordinari? Trecento sessanta mila lire all'anno!

Fate il calcolo in dieci anni, ed avrete 3,600,000 lire; e dal fondo dei 21 milioni votati dal Parlamento, togliendo 3,600,000 lire, restano 17,400,000 lire!

Passate al fondo sulle opere stradali, e da questo fondo di 6 milioni annui sapete quante se ne detraggono per impiegati straordinari? Si detrae la somma di lire 207,000 annue.

Quindi la questione accennata dall'onorevole Depretis non è mica questione di poco momento, è anzi interessantissima.

Ora, come si può riparare a questo?

Si può riparare in due modi. L'uno è quello indicato nella relazione della Commissione, cioè obbligando il ministro a presentare la pianta organica definitiva dell'amministrazione centrale e l'elenco degli impiegati del Genio civile e degli impiegati straordinari assunti temporariamente in servizio, distribuiti nei diversi uffici esistenti, con l'indicazione degli stipendi ed assegnamenti di cui sono provvisti, nonchè un progetto di legge per l'ordinamento definitivo del Genio civile.

Queste proposte fatte dalla Commissione ed attuate dal ministro ci farebbero conoscere quanto si spende e dove si spende; ma il rimedio radicale, per non distrarre i fondi delle opere, secondo me, è questo, che cioè il Parlamento deve vietare che il ministro possa prendere dal fondo delle costruzioni di esse qualunque somma per impiegarla in pagamento degli impiegati straordinari; ed invece, se il ministro lo richiede, deve accrescersi il fondo destinato tanto pel personale della pianta organica dell'amministrazione centrale, quanto per quello degli impiegati straordinari del Genio civile.

Solo in questo modo noi potremo essere sicuri che le somme da noi votate per la tale opera saranno invariabilmente destinate alla costruzione di essa, altrimenti noi avremo annualmente una sottrazione dai fondi di costruzione, la quale, come si rileva dall'e-

lenco poco fa da me letto, arriva per ogni esercizio fino a 775 mila lire.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, con una teoria nuova (mi permetta di chiamarla così), è venuto a dire che il Parlamento non possa imporre al potere esecutivo un limite negli ordinamenti organici.

Dico teoria nuova, dappoichè, quando il Parlamento viene a fissare gli ordinamenti organici, questi sono anticipatamente studiati e proposti dallo stesso Ministero, essendo il potere esecutivo quello che esamina le necessità del servizio, e viene a fare le sue proposte al Parlamento. Quindi non è che il Parlamento, discutendo quegli ordinamenti, venga a limitare od influire sulla scelta del personale che resta nelle facoltà del potere esecutivo, ma viene soltanto a fissare il numero del personale che deve essere impiegato e la spesa relativa. E l'onorevole ministro deve ricordare che, quando si tratta di spese, è il Parlamento che deve esaminare se le proposte del Ministero s'ano giuste e se siano o no superiori ai bisogni.

Quindi, se egli crede che, sottoponendo al Parlamento gli ordinamenti organici o la riforma di essi, il Parlamento venga a determinare o limitare la scelta del personale, io gli faccio osservare che il Parlamento non limita nè determina punto questa scelta, quando si fa a votare gli organici; la scelta resta tutta e sempre al potere esecutivo. Diffatti io posso citare l'esempio dello stesso onorevole presidente del Consiglio, il quale ha sentito la necessità di presentare al Parlamento gli ordinamenti organici del suo Ministero.

Ora, se spetta al Parlamento stabilire gli ordinamenti di quel personale civile, deve pure spettargli quello di stabilire gli organici del Ministero dei lavori pubblici. Egli è vero che può mutarsi sovente l'ordinamento del Genio civile e la pianta dell'amministrazione centrale, ma ciò si deve fare sempre per legge del Parlamento. E quando il ministro venisse a dire al Parlamento: io ho bisogno di aumentare o di diminuire il mio personale per bisogni accresciuti o diminuiti, certamente il Parlamento voterebbe le sue proposte.

Io quindi conchiuderò dicendo che è necessario che la Camera per lo meno voti le proposte della Commissione, poichè in questo modo i fondi stanziati nel bilancio per la costruzione delle opere non saranno distratti a pagare gli impiegati straordinari destinati a compilarne i progetti od altro. In secondo luogo non trovo giusta la teoria dell'onorevole ministro dei lavori pubblici che viene a dire che sia il potere esecutivo padrone assoluto di poter fare quello che egli crede negli ordinamenti organici tanto dell'amministrazione centrale, quanto del Genio civile.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Parmi che fra me ed alcuni onorevoli membri della Camera vi sia un malinteso.

Io non ho creduto mai che non si debba presentare una legge per il riorganamento del Genio civile, ed

anzi ho annunziato più volte alla Camera che presenterò questa legge. Ma lo stesso discorso dell'onorevole Lacava mi dà argomento di maggiormente confermarmi nell'opinione, che il voler presentare un organico generale per tutto il servizio dei lavori pubblici o è cosa impossibile, o è arduissima.

Quando l'onorevole La Cava asserisce con parole poco proprie amministrativamente...

LACAVA. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Scusi, mi lasci dire... poco proprie amministrativamente, che il ministro dei lavori pubblici distrae delle somme di alcuni capitoli prendendole dove non ha facoltà di prenderle, a me spetta il debito di osservare, che quando il Parlamento ordina la costruzione di una data opera ne autorizza di necessità la spesa relativa. Queste spese comprendono e le somme occorrenti per la redazione dei progetti, e quelle dei lavori, e le altre per la sorveglianza dei medesimi. Ora per far fronte alle spese di progetti ed a quelle di direzione e di sorveglianza non vi sono che due sistemi possibili da seguire. O bisogna prendere le occorrenti somme dai fondi stessi dell'opera, sistema che si segue per tutti i lavori pubblici d'Italia e fuori, non escluse le strade ferrate, per le quali se noi stanziamo, per esempio, cento milioni, abbiamo bisogno di quattro o cinque milioni per spese tecniche di direzione. Oppure si dovrebbe accrescere in modo il personale del Genio civile da poterne sempre avere tanto quanto occorra non solo per quella direzione, che naturalmente gli è riserbata, ma anche per la redazione materiale di tutti i progetti, e per soprintendere sui luoghi alla esatta esecuzione dei lavori, qualunque sia la possibile estensione di essi. Ora, se noi attualmente volessimo avere tanti ingegneri del Genio civile quanto ne occorrono per dirigere e sorvegliare non solo le opere che dobbiamo compiere per le leggi già votate, ma anche quelle che al Parlamento piacerà di votare, invece di accrescere di un milione la spesa del Genio civile, come ho già annunziato alla Camera, dovremmo accrescerla di quattro, o cinque, o sei milioni.

Questi sono due sistemi diversi, pei quali o dovrete accrescere il personale del genio civile inutilmente, perchè col cessare dei lavori nuovi che avete decretati cessa il bisogno della speciale sorveglianza e delle speciali assistenze; o dovrete provvedere, come usano i privati, affidando secondo i bisogni ad ingegneri straordinari il disimpegno di straordinarie attribuzioni; o non si farà nulla di nulla, e ridurrete l'amministrazione nell'impossibilità di eseguire le leggi. Se oggi, a cagion d'esempio, mi si dicesse con un ordine della Camera di licenziare il personale straordinario impiegato sulle ferrovie liguri, il quale costituisce i quattro quinti del totale di quegli impiegati, io dovrei a mia volta ordinare di sospendere tutti i lavori.

Dunque, come concilierebbe l'onorevole Lacava l'ob-

bligo del ministro di fare eseguire i lavori, ed il divieto di cavare dai fondi delle opere i mezzi per provvedere al personale ausiliario indispensabile per la loro esecuzione?

Veramente io non so orizzontarmi in questa discussione. Da una parte, l'onorevole Lacava mi dice che fu distratto, e sto distraendo per il personale tecnico delle somme che sono destinate per le opere; dall'altra mi si dichiara che l'amministrazione centrale ed il genio civile debbono avere una pianta organica, che il potere esecutivo non può modificare in veruna guisa; finalmente da ogni lato giustamente si insiste perchè le opere si eseguiscano.

In questa divergenza, io mi permetto di restare nell'avviso che in casi straordinari bisogna ricorrere a mezzi straordinari, e di pensare che la Camera nella sua saviezza non vorrà nè costringere il ministro ad accrescere infinitamente ed inutilmente il corpo del genio civile, nè metterci in condizione di non eseguire le leggi.

Questa è la ragione per cui noi siamo ancora nel provvisorio, e ci staremo lungamente; e ci sarà forza l'adottare temperamenti ed espedienti transitorii ogniqualvolta vi sarà una legge straordinaria, che imporrà al potere esecutivo la necessità di ricorrere a dei mezzi straordinari.

E questo è il motivo per cui io dicevo cosa impossibile poter stabilire, nelle condizioni in cui siamo, fra due mesi il limite, oltre il quale non si possa più andarè.

Io chiedo a tutti gli onorevoli deputati, i quali hanno veduto che cosa ultimamente avvenne nella valle del Po, se noi possiamo dire tra due mesi o 50 giorni: il nostro bisogno è questo e non si deve oltrepassarlo.

A dire il vero, io non saprei consigliare questo sistema. Dalle relazioni che ricevo, dai risultati degli studi che ho ordinati, vedo che vi sono degli immensi lavori da eseguire per ogni dove, ma quali siano effettivamente questi lavori non lo sappiamo. Io ho provocato dei consigli da tutti gli uomini dell'arte, ma sorgono sempre dei dubbi, delle incertezze, occorrono studi più dettagliati, ed è assolutamente impossibile *a priori* poter dire se nella valle del Po dobbiamo spendere venti, trenta o quaranta milioni; è impossibile di poter dire *a priori* quali saranno le opere da farsi. In modo che se in questo momento mi si volesse dire: stabilite quello che fra due mesi vi è necessario, ma badate che dovrete stare in quei limiti, io francamente vi dico che non sarei più disposto ad accettare tanta e così grave responsabilità.

PRESIDENTE. L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

CAVALLETTO. Mi pare che la questione si allarghi troppo e devii da quella semplicità nella quale poteva essere contenuta.

La proposta della Commissione in che consiste?



Nell'invitare il Ministero a presentare la pianta organica definitiva dell'amministrazione centrale e del personale che dovrebbe esservi applicato, corredandola delle necessarie giustificazioni. Questa proposta per me è insufficiente, inquantochè io desiderava che colla pianta organica si presentasse una riforma vera dell'amministrazione centrale. Potrà il signor ministro presentare questa riforma col bilancio di definitiva previsione? Se sì, niente di meglio; se no, io non vorrei che si lasciasse passare il novembre di quest'anno senza presentare una pianta radicalmente riformata. Colonne d'Ercole non vi sono per alcuno. Colonne d'Ercole vi possono essere per quelli che ammettono l'assoluto, l'infallibilità, ma non per corpi legislativi, per uomini ragionevoli. Nulla c'è di dogmatico e d'immutabile a questo mondo; tutto è perfettibile. Si presenti oggi una pianta; domani, se vi si scorgerà un difetto, si correggerà. Quindi pregherei l'onorevole ministro ad accettare senz'altro la proposta della Commissione.

GIANI. L'onorevole ministro disse di avere facoltà sufficienti per far fronte a tutti i bisogni, a tutte le eventualità che possono presentarsi. Egli può quindi provvedere alla deficienza degl'ingegneri provinciali e del personale subalterno delle provincie che furono danneggiate.

PRESIDENTE. Può riservarsi di parlare sul capitolo 3. Così si farà minore confusione.

GIANI. Vorrei parlare sull'amministrazione centrale.

L'onorevole ministro ed altri hanno parlato della difficoltà di organizzare un sistema di amministrazione dei lavori pubblici.

Credo che in ciò bisogna ben distinguere (e mi pare che sia su questa via l'onorevole ministro) quello che è passeggero, come è appunto la costruzione delle strade ferrate, dai lavori idraulici. Finchè ci saranno fiumi, credo che questi lavori saranno presso a poco eguali e che questa organizzazione si possa fare con molta più facilità; e, se si farà quest'organizzazione, io lo pregherei di avere in mente quanto diceva, di ben distinguere le regioni idrauliche, perchè io ritengo che la pratica in questo servizio sia la prima maestra. Il signor ministro diceva essere difficile trovare due ingegneri che si unissero nella stessa opinione per fare un lavoro, per cui egli era in dubbio se si potesse fare una cosa o l'altra. Ma io osservo che ciò nasce dalla mancanza di pratica che hanno questi signori.

Io ho visto, per esempio, attualmente riguardo al Po, che si sono abbandonati i vecchi sistemi nostri di opere e che se ne è adottato uno nuovo inventato da un ingegnere idraulico il quale ha rinunciato all'italianità per farsi austriaco. E ciò perchè? Perchè gl'ingegneri non erano pratici dei lavori che si facevano in quel sito.

Concludo dunque (non tema il signor ministro, chè non parlerò molto) col dire che è necessario di fare

una direzione per il bacino del Po, perchè in essa si preparino gl'ingegneri, si rendano pratici gl'ingegneri in capo e gli stessi ispettori siano in grado di acquistare un patrimonio di cognizioni da farli capaci di giudicare gli altri.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Lacava.

LACAVA. Non ho che a fare due sole osservazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Pare che la difficoltà massima da lui posta a quanto io diceva, sia questa, cioè che non possa stabilirsi la pianta organica definitiva tanto dell'amministrazione centrale quanto dell'ordinamento del genio civile, poichè noi abbiamo continuamente dei bisogni urgenti e straordinari. Prima di tutto io potrei rispondere all'onorevole ministro dei lavori pubblici che niente a questo mondo è eterno, e che a misura che questi bisogni sorgessero egli potrebbe proporre le modificazioni delle piante sopradette.

Ma lascio da parte questo argomento, e le manifesto che ci sono dei lavori ordinari e dei lavori straordinari, e quindi egli potrebbe proporre una pianta organica definitiva basandola sulla parte ordinaria, ed un'altra straordinaria secondo i bisogni della quale darebbe l'elenco annualmente al Parlamento, come è richiesto nella seconda proposta della Commissione; ma non potrà egli mai venire a dire che non si possano formare degli organici definitivi, dacchè sorgono dei bisogni straordinari. Quando voi avete bisogni straordinari, accrescete pure questo personale per questi bisogni, ma fate che gli ordinamenti e le piante organiche siano una volta definitive, e non andiamo più di provvisorio in provvisorio.

Ma anzitutto poi vi è una parte a cui il ministro non ha risposto, ed è quella che il ministro distrae i fondi, non mica che li distrae mettendoli nella sua borsa (*Risa al banco de' ministri*), ma bensì prende dai fondi delle costruzioni delle opere stabiliti per leggi una parte di essi per pagare il personale straordinario.

Ma il ministro soggiunge: come, non volete prendere dei fondi dall'opera per il servizio dell'assistenza? Onorevole ministro, diversa è la spesa dell'assistenza da quella per pagare il personale straordinario del genio civile.

L'assistenza è la parte bassa del servizio, e la spesa per questa può anche se si voglia prendersi dai fondi destinati in bilancio per la costruzione delle opere, ma non bisogna confondere la spesa di assistenza con quella del personale per la formazione dei progetti e per la direzione dei lavori che è l'assorbente.

Ma vede dove ci porta l'onorevole ministro, colla sua teorica? Invece di votare 21 milioni per la costruzione delle strade della legge 27 giugno, ne abbiamo votato 17 e 400 mila lire, poichè 3 milioni e 600 mila lire saranno destinati per spesa di personale e tolti da quella di costruzione.

Lo stesso va detto per i lavori idraulici, per la costruzione delle strade nazionali ordinarie, ecc.

Invece di prendere dal fondo delle opere le spese necessarie per il personale straordinario, l'onorevole ministro può venire a chiedere alla Camera un fondo speciale per questo personale. È su questo punto che io richiamo la sua attenzione e quella della Camera; poichè, se noi andiamo di questo passo, avremo annualmente una buona parte dei fondi destinati per la costruzione delle opere distolti da queste e destinati al pagamento del personale straordinario; personale che è pure necessario, ma che noi non conosciamo nè sappiamo dove sia preso e come sia composto, e solo ci tocca vedere annualmente diminuita la cifra destinata per la costruzione delle opere ora di 750,000 lire, ora di più ancora, e così, invece che costruire opere, non abbiamo che distrazione di fondi.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Cadolini ha facoltà di parlare.

**CADOLINI.** La questione sollevata dall'onorevole Lacava avrebbe trovato meglio la sua sede altrove; tuttavia, dacchè è stata portata sopra il capitolo 1 del bilancio, credo che convenga fare ora qualche osservazione in risposta a quanto l'onorevole preopinante ebbe a dire.

È verissimo, non si potrebbe prendere dai capitoli delle opere i fondi necessari per retribuire il personale straordinario, ma il fatto è che si è sempre operato così: e si è sempre operato così, perchè questa spesa pure si doveva fare, questa spesa pure era relativa a quelle tali opere. Dunque sarebbe più una questione di contabilità che di legalità. Si potrebbe dividere il fondo per ciascuna opera in due capitoli, l'uno per il personale straordinario dedicato a tale opera e l'altro per le spese relative alle costruzioni. Questo si potrebbe fare, e noi saremmo a tempo di farlo sin d'ora: soltanto osservo che il Ministero si troverebbe forse nella necessità di proporre stanziamenti maggiori, perchè, allorchando non ha la facoltà di valersi del fondo complessivo, sia per le opere che pel personale, naturalmente gli occorre un margine sufficiente onde poter abbondare da una parte o dall'altra, secondochè si verificano i bisogni.

L'onorevole Lacava sa benissimo che, se le costruzioni stradali nelle provincie meridionali hanno ricevuto e vanno ricevendo ogni giorno un maggiore sviluppo, questo è dovuto a che cosa? Alla spinta che si diede alla compilazione dei progetti di tutte le linee nel 1870, i quali furono per la maggior parte compiuti in un anno.

**LACAVA.** Questo è vero, ma è diversa la quistione.

**CADOLINI.** Con ciò si ottenne di poter sollecitare l'esecuzione delle opere. Poichè, se non si preparano i progetti, è impossibile poi di fare in tempo gli appalti; onde vengano spesi i fondi stanziati in quote annuali successive, nella misura fissata dalla legge.

Tutti sanno come le strade della Sicilia e della Sardegna siano state costruite più lentamente, e non mai, almeno negli anni precedenti, in ragione dei fondi stanziati, appunto perchè non si è provveduto in tempo a compilarne i progetti.

**ASPRONI.** Perchè si lavorava per i comuni.

**CADOLINI.** L'onorevole Lacava deve riconoscere che, se si è potuto per le strade del Mezzogiorno ottenere ben altri risultati, è appunto perchè il fondo stanziato per le opere ha potuto essere in larga misura impiegato nel retribuire il personale incaricato di compilare i progetti; tutto ciò si è ottenuto perchè abbiamo mantenuto in un capitolo solo le somme occorrenti per quelle opere.

L'onorevole Lacava fa poi un'altra osservazione giusta, ma alla quale mi è facile rispondere. Egli dice: se, allorchando saremo arrivati all'ultimo anno dello stanziamento di fondi per quelle opere, i lavori non saranno finiti, come provvederemo al compimento delle medesime? Faremo una nuova legge, ecco la risposta; poichè, quando il Parlamento ha preso impegno di costruire una data opera, se la somma presunta e stabilita non è sufficiente, il Parlamento stesso non può a meno di votare i fondi necessari per compierla. Perciò, mentre riconosco che l'onorevole Lacava teoricamente ed a rigore di logica ha ragione, credo che in pratica sia meglio non discostarsi dal sistema seguito sinora.

D'altronde, quando noi abbiamo il mezzo d'invitare il ministro a presentare annualmente delle relazioni, come il ministro ha fatto fino ad ora, intorno all'impiego dei fondi; relazioni dalle quali si può rilevare qual parte del fondo stanziato sia impiegata nella spesa del personale, noi siamo abbastanza illuminati per giudicare se le somme sieno saviamente amministrare.

Ora, dacchè ho la parola, amo ricordare, riguardo al capitolo primo, come la Commissione del bilancio abbia creduto di fare alcuni commenti intorno alla esistenza di due direzioni delle strade ferrate. In verità questo sistema delle due direzioni non sembra il più logico nè il più efficace. V'è una direzione generale e v'è una direzione speciale.

Ora l'esistenza di questa direzione speciale, la quale è retta da un direttore speciale, pare che non abbia un'esistenza legittima, secondo la legislazione vigente e che non sia giustificata da alcun precedente, nè nel Ministero dei lavori pubblici, nè in verun altro Ministero. Il personale di tutti i Ministeri è costituito da quelle diverse categorie d'impiegati cui sono attribuite certe funzioni e certe responsabilità. Ora noi sappiamo che in tutti i Ministeri, dopo il ministro, seguono nell'ordine gerarchico i segretari generali ed i direttori generali. Questi sono capi dei dicasteri e firmano pel ministro. Ora, domando io, il direttore speciale è egli pareggiato ai direttori generali ed ai segretari generali, o è pareggiato ai capi di divisione? Ha egli la

firma *pel ministro*? Quanto allo stipendio, pare che non sia pareggiato nè agli uni nè agli altri.

Il decreto del 1853, il quale, se non erro, regola ancora questo ordinamento gerarchico degli uffici, non contiene, nella classificazione del personale, questa categoria dei direttori speciali, con simili assegni. E in verità, non so persuadermi che ci fosse la necessità di creare un ufficio che ha un carattere così eccezionale, così anormale. Ma poi, ripeto, firma questo per il ministro, o no? Se questo non firma per il ministro e dipende dal direttore generale della ferrovie, allora non doveva essere che un capo di divisione.

Io spero che l'onorevole ministro potrà darmi a questo riguardo alcune spiegazioni. Ad ogni modo tutto il servizio delle ferrovie bisogna che dipenda da un capo solo. Non spenderò parole per dimostrarlo, ma credo che sia evidente, perchè tutte le parti dei servizi ferroviari si concatenano, tutte hanno relazione l'una coll'altra; le costruzioni colle nuove concessioni, le manutenzioni colla sorveglianza; e per questo è facile comprendere che tutto il servizio delle ferrovie non potrà mai camminare regolarmente, quando non sia governato da una mente sola.

**PRESIDENTE** La parola spetta al signor ministro dei lavori pubblici.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Comincerò col rispondere all'onorevole Cadolini.

L'onorevole Cadolini mi domanda perchè io abbia nominato nel mio Ministero un impiegato con grado che giustamente egli ha chiamato eccezionale. Ed io ripeterò: è un ufficio eccezionale, non un impiegato eccezionale, che ho istituito.

**DEPRETIS, relatore.** Dunque è provvisorio.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Scusi: tutto è provvisorio al mondo.

**DEPRETIS, relatore.** Domando la parola.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Convengo coll'onorevole deputato Cadolini che, se si potesse organizzare tutta l'amministrazione delle strade ferrate con una unità assoluta, ciò sarebbe l'ottimo e sarebbe anche secondo il mio desiderio. Spero però che, quando la Camera avrà sentite le ragioni che mi hanno spinto a creare un ufficio che seguirò a chiamare eccezionale, vorrà riconoscere che lo stato dell'amministrazione era tale da renderne necessaria l'istituzione.

La parte più ardua dell'amministrazione che tiene il ministro dei lavori pubblici è, a non dubitarne, quella delle strade ferrate. Quando vi diceva l'onorevole Gabelli che si spendono 124 milioni, e l'onorevole Depretis vi portava a maggior somma la spesa per questo pubblico servizio, certamente non dicevano che il vero.

Ma non fu tanto la difficoltà e l'importanza del servizio ordinario delle ferrovie, che mi persuasero a ripartirne le attribuzioni fra due direzioni, quanto le condizioni particolari nelle quali ora trovasi questa parte dell'amministrazione.

Ma prima d'ogni altra cosa ricorderò all'onorevole Cadolini, che un'unità vera di servizio non v'è stata quasi mai nell'amministrazione delle strade ferrate dal 1860 in poi; perchè, quando la direzione delle strade ferrate, nei primi anni del regno d'Italia, attendeva alle strade ferrate dello Stato, v'erano altri uffici fuori della direzione generale che coadiuvavano il ministro, e da lui direttamente dipendevano per quanto si riferiva alle concessioni ed alle costruzioni affidate alla industria privata.

Ora, costituendo una direzione generale di strade ferrate, altra cosa non mi son proposto che provvedere per mezzo di essa alla parte esecutiva delle leggi e delle concessioni. La direzione speciale fu invece istituita perchè coadiuvasse il ministro in tutta quella parte che egli deve riservare alla sua più diretta responsabilità.

A questo ufficio era quindi naturale che fosse riservato lo studio delle concessioni delle strade ferrate, specialmente perchè attualmente vediamo in Italia che all'azione del Governo va in larga scala corrispondendo la iniziativa privata per la costruzione delle ferrovie.

Così pure alla direzione speciale io demandava lo studio preliminare, e, direi in certo modo nel rispetto tecnico, degli affari contenziosi in materia ferroviaria, importando non solo che su di essi eserciti il ministro la sua immediata azione, ma che vengano per essi preparati ed ordinati gli elementi della difesa da un ufficio che ne può conoscere tutte le fasi e gli avvolgimenti.

Se poi poniamo mente agli interessi gravissimi, che dipendono dai patti delle convenzioni, e se consideriamo le conseguenze che ha il sistema delle nostre garanzie, e le complicazioni che da esse nascono continuamente, dobbiamo riconoscere che il ministro, per tutelare, più che se stesso, gl'interessi del paese, doveva provvedere, come ha fatto.

Ma ciò non è tutto, ed io prego la Camera a compiacersi di ascoltare quanto sono per esporre.

Nell'amministrazione delle ferrovie, oltre alle contabilità presenti, rimangono sempre da liquidare quelle passate. Il dicastero dei lavori pubblici era costituito in modo che sorvegliava le costruzioni e l'esercizio delle ferrovie, ma non poteva portare un sindacato efficace sulla parte finanziaria. Noi abbiamo pagate e paghiamo garanzie sommantesi a molti milioni senza aver premesse le più esatte cautele amministrative. Il fatto avvenuto in Italia accadde presso tutti gli altri Stati. Le ferrovie sono istituzioni che si possono ancora dir nuove; la loro amministrazione è difficilissima, la contabilità molto intricata, e non vi è Stato in Europa, in cui, dopo molti anni, non si sia ritornato ad esaminare le cose passate per trarre vantaggio dell'esperienza acquistata, per correggere i difetti e procurare di evitarli in avvenire.

Molte e gravi sono state le difficoltà che si dovettero superare per attuare il normale riscontro della contabi-

lità delle società sovvenzionate o garantite dallo Stato; ed il ministro delle finanze e quello dei lavori pubblici, che ha l'onore di parlare alla Camera, si sono trovati sin nella necessità di dichiarare che non si sarebbero più pagate le garanzie, se i conti prima non fossero liquidati ed accertati.

Per rendere poi efficace l'azione della direzione speciale presso la società dell'Alta Italia si sono stabiliti, durante l'attuale amministrazione, due uffici governativi per il controllo, uno per riscontrare le spese, l'altro per gli introiti, e la società presentemente rende ogni cinque giorni i conti che sono verificati subito, poichè sarebbe impossibile di accertarli dopo un lasso di tempo.

Lo stesso sistema si sta impiantando presso tutte le altre società.

Sarebbe vano il dire, ne converrà l'onorevole Cadolini, qual è il numero dei conti che debbono ancora essere liquidati.

Io presenterò alla Camera il rendiconto di queste liquidazioni e di tutti gli altri provvedimenti che sta adottando l'amministrazione per raddrizzare questa parte importante del pubblico servizio.

Queste sono le ragioni principali che m'indussero alla istituzione della direzione speciale; ora dirò in che questa istituzione possa ritenersi una misura eccezionale.

Dopo aver scandagliato in tutta la sua estensione il presente ed il passato di questa parte del pubblico servizio, e dopo aver ponderati i diversi partiti possibili, mi sembrò che nominando un solo direttore generale, esso non avrebbe potuto attendere a tutte le parti del servizio delle ferrovie, perchè l'amministrazione ne è così vasta che non gli sarebbe stato possibile di curare con impegno quello che per me è importantissimo, il controllo finanziario.

Allora giudicai che convenisse di lasciare alla direzione generale l'amministrazione ordinaria, di affidare alla direzione speciale anche tutto ciò che si riferisce al sindacato dei conti. Così io spero che una buona volta il ministro dei lavori pubblici non abbia più a trovarsi nella dolorosa condizione o di accettare un conto di cui non si sia prima reso ragione, o di rifiutare i pagamenti, mettendo le società in gravissimi imbarazzi.

Questo è stato il motivo principale che mi ha indotto a creare presso di me ed alla mia immediata dipendenza una direzione speciale, poichè senza di essa non avrei creduto di poter assumere la responsabilità di questo stato di cose.

Convengo che verrà giorno in cui i conti verranno resi più chiaramente, e sarà quindi più facile il sindacarli; allora solamente si potrà forse adottare l'unità di servizio desiderata, la quale a me sembrava attualmente pericolosa, e che perciò non ho potuto ammettere.

DEPRETIS, *relatore*. A me pare che la prima cosa a farsi sia di ricondurre la questione sul suo vero terreno e di rimetterla nella sua semplicità. La Commissione del bilancio deve ricordare alla Camera che l'anno scorso in occasione del bilancio definitivo il ministro dei lavori pubblici ha chiesto un aumento per la spesa dell'amministrazione centrale di lire 90 mila, ma non aveva approvata la pianta organica del suo Ministero.

Quest'approvazione venne nel mese di settembre passato; la Commissione dovette esaminare il nuovo organico sancito per decreto reale, e dovette persuadersi che quest'organamento lasciava qualche cosa a desiderare. Prima di tutto, dovendosi fare la discussione di un organico, non si può ragionevolmente pretendere nè dalla Commissione del bilancio, nè dalla Camera che si aumenti di una somma così cospicua una spesa che appartiene alla parte ordinaria del bilancio, e che quindi è indefinitamente duratura, senza una qualche dimostrazione.

Ora, qual'è la dimostrazione che si deve dare quando si tratta di un aumento dell'importanza di quello richiesto ed attuato dall'onorevole ministro? Sicuramente bisogna che l'onorevole ministro si compiaccia di dimostrare, colla statistica degli affari del suo Ministero alla mano, il bisogno dell'aumento che egli ha richiesto; egli deve pure, sempre in base a questa statistica, dimostrare come debbano essere distribuiti i diversi uffici del suo Ministero nelle sue varie competenze.

Questo non è stato fatto finora dall'onorevole ministro, e questo è necessario che si faccia. Inoltre io non dissimulo che alcune parti dell'impianto, come quella che venne indicata dall'onorevole Cadolini, non parvero ammissibili alla Commissione. Per quanto l'onorevole ministro s'appoggi al bisogno di un lavoro straordinario per l'impianto di un ufficio speciale, potremo difficilmente convincerci che per liquidare la contabilità arretrata delle diverse compagnie, occorra inscrivere nel bilancio ordinario del Ministero dei lavori pubblici una spesa per una direzione speciale, la quale sarebbe incaricata d'un lavoro necessariamente transitorio e straordinario.

Questo è tanto vero, che per la liquidazione dei conti arretrati della compagnia dell'Alta Italia, alla quale appunto accennava l'onorevole ministro, la Commissione ha dovuto l'anno scorso trasportare nella parte straordinaria del bilancio una spesa di lire 30,000 che l'onorevole ministro, certamente per errore, aveva l'anno scorso proposto d'inscrivere nella parte ordinaria.

Ma v'ha qualche cosa di più che ci ha decisi a non ritenere come definitivo quest'impianto, ed è che non ostante i voti replicati della Commissione del bilancio, non ostante le osservazioni che sorsero nella Camera, l'onorevole ministro continua a portare in questo ca-

pitolo alcune spese di personale che realmente a questo capitolo non appartengono, cosicchè mentre apparentemente l'aumento richiesto dall'onorevole ministro sulla spesa di 510,000 lire che era inserita nei bilanci precedenti, non sarebbe che di 90,000 lire, si avrebbe in un altro capitolo un altro aumento per gli stipendi d'un'altra categoria d'impiegati. Il capitolo attuale non presenta soltanto un aumento di 90,000 lire, ma bensì di circa 143 mila lire.

In verità, questo stato di cose che è una vera dissimulazione delle spese che s'iscrivono nel bilancio, questa confusione la Commissione non poteva assolutamente tollerarla, ed è in questo senso, e, sempre con termini moderatissimi, che la Commissione ha insistito perchè in occasione del bilancio di definitiva previsione il Ministero presentasse quella pianta organica che crede poter essere definitiva, e questa pianta definitiva, permetta l'onorevole ministro che glielo dica, la Commissione non è poi così scempia da credere che dovesse essere una colonna d'Ercole, che il signor ministro non dovesse oltrepassare. La Commissione intende che debba essere presentata come definitiva ed esaminata la pianta organica sulla quale la Camera debba portare il suo esame e sulla quale debba essere, dopo il suo giudizio, stanziata la spesa in bilancio.

Del resto, quanto all'altra questione, se cioè gli organici debbano o no essere approvati con legge, e quanto al viaggio che il ministro mi ha consigliato di fare in Francia e in Inghilterra per vedere quali siano i limiti della responsabilità ministeriale, senza viaggiar lontano, signor ministro, io non ho che andare alla biblioteca della Camera oppure farmi portar qui il decreto-legge del 28 giugno 1866, nel quale, notisi che è una legge, è stato affidato al potere esecutivo di fare come provvedimento legislativo appunto l'impianto organico di tutti i Ministeri e delle amministrazioni immediatamente dipendenti.

Dunque questa questione in qualsiasi modo siasi risolta altrove, per noi è stata risolta da una legge nel senso che può benissimo l'organico di un'amministrazione essere sanzionato per legge. Ma la Commissione è rimasta sopra un terreno molto più moderato e molto più riservato; essa si è limitata a dichiarare che confidava nel ministro che vorrebbe mettere termine a questo che è pure un provvisorio ed ovviare ai diversi inconvenienti che la Commissione non ha mancato di esporre esaminando l'organico che egli ci ha presentato, e farà sì che almeno in occasione del bilancio definitivo, questo esame possa essere fatto e la pianta organica del suo Ministero possa essere approvata dalla Camera.

È in questo senso e non in altro che io debbo porre la questione e in questo senso, io credo, che la Commissione del bilancio è unanime nel persistere a proporre alla Camera una risoluzione anche quando l'onorevole ministro non aderisca alla sua proposta.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Dopo le parole dell'onorevole relatore, colle quali egli ha nettamente spiegata la questione, dico che farò quello che già ho fatto pel passato, vale a dire che presenterò la pianta organica alla Commissione come, mi permetta l'onorevole relatore di ripeterlo, l'ho presentata anche in passato.

**DEPRETIS, relatore.** Ha presentato un progetto!

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Prima di domandare un aumento degli stanziamenti per il personale io mi recai presso la Commissione, e le presentai i relativi organici; la Commissione annuì ad iscrivere nel bilancio la maggior somma, e nei limiti della maggior somma accordata feci approvare l'organico con decreto reale.

**DEPRETIS, relatore.** Non si è discusso!

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ripeto che quando si tratti di presentare la pianta organica del Ministero, io la presenterò col bilancio definitivo.

Questa pianta, come dice l'onorevole Depretis, non sarà certo eterna, sarà una pianta secondo i bisogni attuali dell'amministrazione, e, finchè questi non si muteranno, non si muterà la pianta; ma amerei che si distinguesse bene una cosa, e pregherei che la Camera m'intendesse bene in questa parte.

Finchè si tratta della pianta ordinaria, certo sarà sempre o la stessa, od occorreranno poche modificazioni; ma ci sono certi bisogni straordinari, ai quali si deve provvedere con personale straordinario o, come lo chiama l'onorevole relatore, coi comandati. Infatti questi comandati, che sono ora addetti agli uffici del Ministero, attendono ai servizi della costruzione e dell'esercizio delle strade ferrate...

**DEPRETIS, relatore.** Non importa, sono nell'amministrazione centrale.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Sono chiamati appunto nel Ministero degli'impiegati tecnici per le strade ferrate, perchè, come già dissi, la costruzione di queste è un fatto transitorio, che non può durare così a lungo da richiedere la creazione di posti appositi nel personale dell'amministrazione centrale.

Quando si sarà potuto stabilire un personale di sorveglianza definitivo, si toglieranno questi comandati.

D'altra parte ammetterà l'onorevole relatore, che bene spesso occorra il chiamare ingegneri a cui affidare particolari incarichi di studi e di progetti, e che devono talvolta trattenersi presso il Ministero a studiare due, quattro, sei mesi, a seconda della importanza della cosa. Nè credo positivamente che di queste eccezionali missioni si debba tener conto nella compilazione della pianta organica.

Ripeterò dunque che presenterò la pianta, come la presentai negli anni passati, ma con maggiori particolarità. Quanto ai comandati, certo saranno ristretti secondo i bisogni; ma, è naturale, l'onorevole relatore e la Camera lo consentiranno, che ai bisogni devono corrispondere i mezzi per soddisfarli; se i bisogni

saranno istantanei, come quelli delle piene, allora chiamerò ingegneri del Genio civile e quanto personale occorra presso il Ministero. Ma quando non vi sarà necessità alcuna, certo io provvederò al servizio ordinario col personale ordinario dell'amministrazione.

Ad ogni modo io aderisco alla domanda dell'onorevole relatore.

DEPRETIS, *relatore*. Prego il presidente di dar lettura della proposta della Commissione per vedere se il signor ministro l'accetta.

PRESIDENTE. La Commissione ha presentato questo ordine del giorno:

« La Camera, confidando che unitamente al bilancio di definitiva previsione l'onorevole ministro dei lavori pubblici presenterà la pianta organica definitiva dell'amministrazione centrale, comprendendovi tutto il personale che vi è applicato, e corredandola delle necessarie giustificazioni, passa all'ordine del giorno. »

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Va bene, dopo quelle spiegazioni, l'accetto.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la risoluzione testè letta. (È approvata.)

Non essendovi contestazione, rimane perciò approvato lo stanziamento del capitolo 1 in lire 675,000.

Capitolo 2. Ministero (Materiale), lire 46,000.

Il Ministero accetta la riduzione proposta dalla Commissione?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sì, l'accetto.

PRESIDENTE. Dunque s'intende approvato il capitolo 2 in lire 46,000.

Capitolo 3. Lavori pubblici. Reale corpo del Genio civile (Personale), lire 1,883,700.

L'onorevole Asproni ha facoltà di parlare.

ASPRONI. Io, non potendo fare di meglio, dichiaro che negherò il voto a questo capitolo.

La Camera sa che io, con una perseveranza che non mi abbandonerà finchè resterò in Parlamento, ho domandato la soppressione del corpo del Genio. Anticamente io aveva molti soci in quest'opinione. Di questo avviso, se non m'inganno, era anche l'onorevole mio amico personale Cadolini, lo era eziandio il mio carissimo amico l'onorevole Valerio. Potrei anche citare l'autorità più rispettabile dello stesso onorevole ministro, che in altri tempi, credo, inclinasse verso questa mia opinione. Cicerone, che era uomo molto esercitato nelle versatilità politiche, scriveva a Publio Lentulo: *Nunquam praestantibus in republica gubernanda viris laudata est in una sententia permansio.*

Essi hanno mutato; io serbo l'antico convincimento e rinnovo le mie proposizioni. Non potendo persuadere gli altri, io nego il mio voto.

Sussidiariamente accetterò l'ordine del giorno della Commissione, la quale fa istanza, ed il ministro dichiara di aderirvi, che si presenti una legge di riordinamento del corpo del genio civile.

Questa legge è da tanti anni promessa; ma mai si venne al fatto: il corpo del genio è sempre com'era prima. Fu modificato con decreti reali, però è sempre un mantello per coprire tutti gli abusi nelle opere pubbliche.

L'onorevole ministro ci ha parlato della responsabilità che egli vuole intiera, ed io gliela do tutta intiera. Disgraziatamente questa responsabilità finora è una lettera morta dello Statuto, non vi esiste nessuna legge che la faccia una realtà; ma io l'accetto com'è: ho fede nella onorabilità e nella probità del signor ministro, e quindi accetto la sua responsabilità. Ma appunto perchè accetto la responsabilità sua, io voglio soppressi il corpo del genio, ed il Consiglio permanente.

Ma si dirà: come? Voi dunque non volete gl'ingegneri? Dio mio! io metto a disposizione del signor ministro tutti gli ingegneri che vuole, gli lascio la più larga facoltà di ricorrere agli uomini più eminenti, a quelli che stima più idonei a compiere quelle opere che crederà opportune; ma il corpo del genio non lo voglio.

Vuol vedere il signor ministro le conseguenze di un corpo così stabilito? Dichiaro che non ho in animo nessuna personalità, rispetto tutti gli individui che possono appartenere a questo corpo, e parlo del solo vizio della istituzione.

Voi avete sentito le doglianze di oratori non sospetti per le loro opinioni politiche, e per la parte in cui si edono e per i voti che emettono in questa Camera. Voi, o signori, udiste l'onorevole Boselli sopra i danni e i vizi della ferrovia della Riviera di Liguria, udiste pure un altro oratore della parte medesima sulle cause dei malanni per lo straripamento del Po. Io non amo tediarvi ripetendovi storie antiche sopra le opere pubbliche eseguite e collaudate in Sardegna.

Mi fermo un momento sopra le osservazioni che l'onorevole Lacava vi ha fatto, ed alle quali coi cenni assentivano parecchi amici miei. Egli vi ha detto, ed ha detto bene: ma, questo è un distrarre i fondi che sono destinati alle opere pubbliche per applicarli al personale del genio: è una detrazione dei benefizi che le leggi decretano ordinando per i popoli le opere pubbliche.

Ora io aggiungo che può essere tante volte un mezzo per coprire il favoritismo, sottraendolo alle osservazioni ed alla censura dei deputati della nazione.

Ma c'è ancora un'altra dissipazione, che non è stata punto rivelata. Le spese che si fanno per riparare le opere mal collaudate, donde le prendono? Da questi fondi destinati per le opere pubbliche, e

*Quidquid delirant reges, plectuntur Achivi.*

Dei colpevoli mai si è fatta giustizia.

E poi si dice che spendiamo troppo per le opere pubbliche. È vero, si spende troppo; ma è perchè dobbiamo pagare i difetti e le colpe del genio civile.

L'onorevole Cadolini diceva che, se si era andato troppo a rilento nell'esecuzione delle opere in Sardegna, ciò era avvenuto perchè non si erano fatti in tempo gli studi preparatorii.

Ma l'onorevole Cadolini sa meglio di me che si procedette con tanta lentezza appunto perchè gl'ingegneri, che dovevano preparare gli studi, consacravano il loro tempo alla speculazione privata, e mentre percepivano lo stipendio dal Governo, utilizzavano l'opera loro a lucri estranei, ed il servizio pubblico intanto restava pregiudicato.

Ed ecco un'altra ragione per cui questo corpo del genio non può stare. Esso sfugge l'azione del Governo.

Ora farò breve cenno del consiglio permanente: è un laberinto. Citerò un solo fatto. Per la traversata della strada in variazione del primo tracciato, entro un grosso borgo del collegio che ho l'onore di rappresentare in questa Camera, è richiesto il parere di questo ufficio, e per quanti eccitamenti io abbia fatto al Governo, non si è potuto ottenere ancora!

Aggiungete il rispetto di cui questi corpi si circondano, per cui diventano invulnerabili.

I ministri usano loro il massimo riguardo, obbligati tante volte per politica o per convenienza di non indispettarli, e anche di vezzeggiarli. Insomma è una organizzazione sbagliata, uno stromento di deferenze e di abusi grandi con detrimento della cosa pubblica.

Io credo poi che questo vizio è esteso in molti dicasteri. Noi abbiamo un Consiglio di Stato, corpo consulente che non obbliga nè vincola il Ministero. Noi abbiamo un Consiglio d'istruzione pubblica che serve a coprire tutti gli arbitrii del ministro d'istruzione pubblica. Noi abbiamo un Consiglio di ponti e strade, un corpo d'ingegneri, il quale serve a coprire l'arbitrio del ministro e a commettere gli abusi che vuole.

Io quindi, come ho votato contro tutti questi corpi consultivi e continuerò a votare sempre, così proporrò finchè avrò fiato la soppressione del corpo del genio civile costituito dal Governo.

VALERIO. Il mio amico l'onorevole Asproni mi ha voluto trarre pei capelli in questa discussione in un momento in cui le mie condizioni fisiche non mi permettono quella libertà che dovrei avere per trattare una questione così importante.

Veramente avrei desiderato che egli ci avesse pensato un momento prima di dire che io abbia mutato le mie opinioni. Le mie opinioni non solamente io le ho enunciate in Parlamento colle parole, ma le ho scritte in una apposita relazione del bilancio dei lavori pubblici, credo sia quella del 1867, e appunto per determinarla più precisamente, l'ho intitolata seconda parte, per distinguerla dalla prima che riguarda unicamente le cifre. La mia opinione è fondata sopra ad un fatto, che mi compiacchio molto di vedere confermato da vari oratori, in questa stessa discussione. Io ho tentato più

volte, prima di fare quella relazione, di persuadere il corpo del genio civile a volere adottare una riforma che gli avrebbe permesso di essere al livello dei tempi, cioè di introdurre nel suo personale la specializzazione dei servizi; imperocchè è impossibile, ai tempi attuali, di poter pretendere da un ingegnere che egli sia uomo superiore e di valore nella sua scienza, quando questa debb'essere così estesa in uno Stato sì diverso e sì grande come è l'Italia.

È impossibile che l'ingegnere idraulico della valle del Po sia lo stesso ingegnere che è destinato a condurre le opere marittime, o i lavori stradali, o tanti altri di diversa natura.

Quando io mi sono convinto che il corpo del Genio civile, per una fatale tradizione, pensando più a se stesso, e ciascheduno dei membri, alla propria posizione, piuttosto che al suo grande mandato, era assolutamente in opposizione a questa riforma necessaria; allora ho detto: se esso persiste in questa idea, vuole la sua propria distruzione; ed io parlerò contro la sua istituzione; ma contro la sua istituzione come ingegneri enciclopedici. E fu per me una grande soddisfazione quando in questa discussione l'onorevole Mangilli sorgeva a segnalare, a nome della tanto tribolata valle del Po, il bisogno di buoni ingegneri idraulici, il bisogno della specializzazione dei servizi, la quale solo si ottiene da questo fatto che l'uomo nell'entrare nel corpo, non veda il vantaggio della sua carriera nell'anzianità dei vari posti che si fanno. Non si debbe oggi servire in montagna, domani nel basso dove scorrono i fiumi; oggi appartenere ad una direzione marittima domani ad un'altra che ha attribuzioni affatto opposte, ma si richiede che l'ingegnere sia applicato dove i suoi lumi, la sua attitudine, i suoi studi speciali possano migliorarsi, e dare buon frutto; allora ritornerà quell'epoca in cui i grandi ingegneri italiani insegnavano a tutti la scienza idraulica.

*Una voce.* Oh! oh!

VALERIO. Chi ha fatto esclamazioni permetta che gli dica che la scienza idraulica è una scienza specialmente italiana, perchè ha avuto la sua origine dagli studi, e lavori sul Po, e segnatamente nella Repubblica veneta.

I Governi della bassa valle del Po furono quelli che mantennero in alto onore e conservarono per lunga pezza questa scienza.

Questa è e sarà sempre la mia opinione.

GIANI. Non ripeterò quello che hanno detto l'onorevole Valerio ed altri sulla necessità della divisione del lavoro, perchè io credo di averne discorso abbastanza; adesso parlerò unicamente riguardo agli uffici del reale corpo del Genio civile e specialmente dell'ufficio provinciale.

Io chiederò all'onorevole ministro, se intanto che studia intorno a quest'organico, non crede necessario di aumentare gli uffici provinciali di qualche ingegnere,

come altresì di metterci degli allievi, ma pagati e non come è detto qui nella relazione del bilancio, perchè su questi ingegneri se avete il risparmio di mille lire all'anno, io credo che avrete poco.

La necessità degli allievi negli uffici idraulici è troppo riconosciuta perchè per dimostrarla non occorra un lungo discorso.

Il fatto è, o signori, che se nella valle del Po, nella provincia mantovana avete avuti gli allievi, se avete avuto il numero degli ingegneri necessario a sorvegliare quegli argini, forse non avreste avute le disgrazie alle quali siamo ancora soggetti. È un fatto, signori, che la rotta dei Ronchi si deve a difetto di sorveglianza, perchè se voi avevate mancato nel non rialzare quegli argini a tempo opportuno, se avete avuto la vigilanza necessaria, avreste richiesto a tempo debito, come vi imponeva la legge, l'autorizzazione di fare i lavori necessari. Lo stesso si potrebbe dire di altri siti.

Ma questo io non lo dico nè per recriminare, nè per gettare il discredito sugli ingegneri che erano sul sito, chè questo non è il mio pensiero; io ricordo quello che è successo unicamente per illuminarvi e per determinarvi a portare il personale di direzione e di sorveglianza di quegli argini al numero necessario prima che sopraggiungano altre piene, perchè dopo quelle che sono avvenute, quegli argini sono ancora più soggetti ad essere distrutti.

Voi sapete, o signori, se avete un po' di conoscenza di argini, che dopo una lunga piena essi, se sono di quelli che si chiamano di frodo, hanno bisogno di maggiore sorveglianza, perchè più facilmente possono essere distrutti.

Io quindi, non volendo tediare la Camera, mi riasumo chiedendo all'onorevole ministro, se intende aumentare il numero degli ingegneri in quelle provincie, se intende di mettervi degli ingegneri stipendiati o degli allievi ingegneri, e se intende di portare il personale di sorveglianza lungo gli argini a quel numero che è necessario, perchè essi siano veramente sorvegliati.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io ho detto testè, che abbiamo cercato di completare, per quanto ci è stato possibile, e dirò anzi che abbiamo completato i diversi uffici del Genio civile nelle provincie poste nella vallata del Po.

Adesso mi piace di aggiungere alla raccomandazione che mi fa l'onorevole deputato Giani, che riconoscendo la grande importanza di un servizio adeguato per i casi di piena, ed essendosi studiato nell'amministrazione da gran tempo un nuovo e più razionale riparto delle arginature, il regolamento e l'organico di custodi e delle guardie, così è stata mia premura nei passati mesi di affrettare il non facile compimento di questi lavori. Ed io ho già firmato questo nuovo riparto di argini, e tutto il nuovo organico del personale

subalterno, che è di tanta importanza nel servizio delle piene, e che si attuerà colla massima sollecitudine, per provvedere, per quanto sia possibile, acciò non ritornino quelle sciagure che tanto ci afflissero.

**CAVALLETTO.** Prima di tutto, io devo ringraziare l'onorevole Asproni di avere smesso un po' di quella severità che usava altre volte, quando parlava del corpo reale del Genio civile.

**ASPRONI.** Domando la parola per un fatto personale.

**CAVALLETTO.** Io però non posso ammettere la sua idea di sopprimere questo corpo, perchè si renderebbe un cattivo servizio allo Stato.

Egli deve sapere che abbiamo dei lavori pubblici permanenti, e quindi, se si sopprimessero gli uffici tecnici che a questi lavori soprantendono, si perderebbe la tradizione e quella specialità di ingegneri tanto desiderata dall'onorevole Valerio, e giustamente desiderata.

Io credo però che per riordinare il corpo del Genio civile sia necessario riordinare prima l'amministrazione centrale, perchè se nell'amministrazione centrale s'introduurranno le direzioni tecniche speciali, si avrà il necessario impulso ed indirizzo per l'armonica azione degli uffici locali, destinati a condurre i lavori nelle provincie; e questo indirizzo è tanto più necessario per i lavori e servizi tecnici speciali, e per le grandi opere che si eseguono nelle diverse parti del regno.

Io mi accordo pienamente colla Commissione del bilancio nel raccomandare al ministro che sia presentato quest'elenco degli impiegati del Genio civile e degli impiegati straordinari assunti temporariamente in servizio, distribuito nei diversi uffici esistenti, con indicazione dello stipendio e delle retribuzioni di cui sono provvisti.

È necessario che anche la norma degli stipendi e delle retribuzioni sia ben determinata, e che cessino quindi innanzi certe anomalie che in fine demoralizzano quasi il corpo degli ingegneri governativi.

Noi vediamo alcuni ingegneri, che pur appartengono al corpo del Genio civile, comandati per lavori o servizi speciali, straordinari, i quali percepiscono indennità straordinarie e servono al pari degli altri lo Stato, e spesse volte, anzi il più delle volte, senza quella straordinarietà di prestazioni, assiduità ed ansia di operosità e senza quelle angosce che frequentemente toccano agli ingegneri del Genio civile addetti al servizio generale, e specialmente al servizio idraulico. È necessario che in ciò la giustizia distributiva sia osservata.

Io non faccio appunto al signor ministro di commettere ingiustizie, ma gli faccio solo raccomandazione di esaminare bene questa partita delle retribuzioni, perchè ha una grande influenza sullo spirito degli ingegneri che attendono ai servizi pubblici.

Debbo poi fare un'altra raccomandazione, ed è questa.



Gli uffici erano e sono in difetto di personale tecnico, e questo difetto difficilmente si può togliere se non si attirano nel corpo del Genio civile dei valenti giovani ingegneri. Ma valenti giovani ingegneri, mentre vi sono tanti lavori condotti da società, da imprese, che largamente retribuiscono i loro ingegneri, noi non li potremo avere se non li paghiamo. Almeno si dia loro durante il tirocinio una qualche retribuzione e non si pretenda che lavorino gratuitamente. E quindi io mi accordo coll'onorevole Giani nel raccomandare che agli ingegneri allievi sieno date convenienti retribuzioni; raccomando però che non si ammettano nel corpo del Genio civile se non se giovani ingegneri eccellenti, giovani che siano i migliori allievi delle scuole di applicazione degli ingegneri delle migliori nostre Università degli studi. In questo modo noi potremo rinsanguare il corpo.

Debbo poi fare un'altra raccomandazione, e questa a favore di una classe d'impiegati del corpo del Genio civile malamente retribuita; classe d'impiegati laboriosi, onesti, ma che sono troppo poveri, e inadeguatamente retribuiti rispetto alle loro funzioni molto gelose. Questi sono gli impiegati d'ordine. Noi abbiamo questi impiegati d'ordine retribuiti con mille lire all'anno. Questi sono speditori, archivisti, hanno la conservazione degli atti, hanno il segreto degli uffici, e noi li retribuiamo con mille lire all'anno soltanto, senz'altro che questi impiegati abbiano la prospettiva di migliorare il loro avvenire, perchè sono senza carriera.

Io domando che di questi impiegati d'ordine siano fatte tre classi, che la classe minima abbia almeno lo stipendio annuo di lire 1200, la media di lire 1400 e la superiore di lire 1600. Domanda più modesta io non potrei fare in questi tempi, in cui il vivere è carissimo dappertutto. Io sono certo che il ministro ci provvederà e posso fare testimonianza che la sua attenzione è diretta a migliorare in generale il servizio e l'ordinamento dell'amministrazione, ma io raccomando che non si prolunghi di troppo lo studio, perchè urge, è necessario di venire all'atto.

ASPRONI. L'onorevole Cavalletto nel rispondermi ha detto di congratularsi meco per avere io rimesso alquanto dell'antica mia acerbità riguardo al corpo del Genio civile.

Comincio dal pregarlo di ritirare la parola *acerbità* perchè nel calore dell'orazione posso avere usato di una certa vivacità di espressione, ma non ho dimostrato mai un animo acerbo e molto meno intenzione di offendere chichessia.

Ciò premesso, mi permettano l'onorevole mio amico Valerio e l'onorevole Cavalletto, di dire loro e di dire alla Camera che le ragioni da essi addotte mi persuadono sempre più essere vantaggioso allo Stato che il corpo del Genio civile sia soppresso. Se vi è bisogno d'ingegneri speciali, credete voi che non se ne possano trovare fra i liberi esercenti? Ammetto con piacere

che nel corpo del Genio civile ci sono uomini rispettabili e celebri, ma ciò non toglie che fuori di questo corpo si possano trovare uomini altrettanto valenti ed anche uomini di merito superiore agli aggregati al corpo ufficiale. Anzi chi si sente più forte per valore di mente e di studi, più difficilmente si sottomette alla dipendenza e a ricevere il salario, invero scarso, del Governo.

Dobbiamo pure considerare la questione dal punto di vista finanziario e calcolare quanto ci costa il corpo del Genio civile per la varietà del personale e per le pensioni. Si deve calcolare quanto danno arreca la permanenza di questo corpo adoperato a dirigere e collaudare le opere pubbliche. Ha forse questo corpo alcuna responsabilità? Si è mai visto alcuno dei suoi membri condannato a rifare i danni arrecati per imperizia o per una collaudazione fatta dopo un lauto pranzo? Ciò non ho visto ancora. Finchè vi sarà un corpo ufficiale del Genio non si avrà mai, se non in qualche rara occasione, l'esempio di punire un vero colpevole, tranne che la fatalità non colpisca qualche disgraziato che non abbia l'accorgimento di raccomandarsi in tempo ai protettori naturali, e di rifuggirsi sotto le ali della incolumità. Mantenendo un corpo forte ed organizzato come questo del Genio, il Governo fomenta una grande ingiustizia, e muove allo svolgimento della intelligenza degli italiani in questo importante ramo di civiltà. L'ente costituito sotto il favore del potere fa sempre guerra al genio libero che dà prove di superiorità nei concetti e negli ardui. E infine uccide la emulazione madre di nuove creazioni e di opere migliori.

Per queste ragioni, insisto con tenacità che il ministro assuma egli tutta la responsabilità ed abolisca i corpi permanenti che stanno dietro le spalle per salvaguardia delle colpe e degli abusi del potere. Ripeto che si serva di tutti gli ingegneri che vuole e adoperi i più abili ingegneri idraulici per i lavori del Po, o perchè infine adoperi quegli ingegneri che si mostrano più capaci nell'esercizio delle loro funzioni secondo le necessità.

Per queste ragioni, nell'interesse stesso dello Stato, io persisto nell'idea che questo corpo debba essere soppresso. Io ho detto.

PRESIDENTE. La Commissione, nell'occasione in cui si discute su questo capitolo 3, oltre la risoluzione che venne poc'anzi dalla Camera votata, ne propone un'altra che è così concepita:

« La Camera, confidando che unitamente al bilancio di definitiva previsione l'onorevole ministro presenterà:

« 1° L'elenco degli impiegati del Genio civile e degli impiegati straordinari assunti temporariamente in servizio, distribuiti nei diversi uffici esistenti, colla indicazione degli stipendi ed assegnamenti di cui sono provvisti;

« 2° Un progetto di legge per l'ordinamento defini-

tivo del corpo del Genio civile, passa all'ordine del giorno. »

L'onorevole ministro la accetta?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** L'accetto.

**PRESIDENTE.** Il deputato Cadolini ha facoltà di parlare.

**CADOLINI.** (*Della Commissione*) Io devo fare una riserva personale, dichiarando che, come membro della Commissione del bilancio, non ho preso parte alla compilazione di quest'ordine del giorno. Facendo parte di una Commissione governativa incaricata appunto di studiare un progetto di legge relativo all'ordinamento del genio civile, e sapendo che i lavori della medesima sono a tal punto da non poter avere formolate le sue proposte per l'epoca in cui si dovrà presentare il bilancio di definitiva previsione, così mi credo in debito di dichiarare che voterò contro questa parte dell'ordine del giorno.

Se occorrerà, dichiarerò per quali ragioni i lavori di quella Commissione non sono ancora ultimati.

*Voci.* Le dica ora!

**CADOLINI.** Se vogliono, le dico fin d'ora, ed è che gli uffici del Ministero non hanno ancora preparati tutti quegli studi preliminari che erano indispensabili a dare compimento ai lavori della Commissione.

Questa è la dichiarazione che io dovevo fare, perchè, come membro di quella Commissione, non voleva essere accusato di contraddizione o d'incoerenza, appoggiando la proposta deliberazione, mentre mi è noto lo stato delle cose, il quale è con essa inconciliabile.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Quando io ho accettato di presentare un progetto di legge intorno al genio civile, confidava grandemente, come confido, che l'onorevole Commissione, che da alcuni anni...

*Voci a sinistra.* Anni! anni!

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI...** si sta occupando di quest'argomento volesse continuarmi la sua cooperazione; e sono sicuro che non mi verrà meno.

Farò osservare all'onorevole Cadolini che tutte quelle informazioni ch'egli domandava non mi sembrano veramente di tale e tanta necessità, che senza di esse non possa venirsi alla compilazione di un progetto di legge pel genio civile. Un progetto di legge altro non è che il modo di soddisfare ad alcuni bisogni. Noi dobbiamo vedere quali sono i bisogni nel regno d'Italia; i bisogni principali certamente tutti li conosciamo; e secondo queste necessità noi dobbiamo formare l'ordinamento del corpo del genio civile.

La Commissione intendeva, prima di mettersi definitivamente agli studi, di conoscere quello che si facesse in tutti gli altri Stati d'Europa. Molte di queste informazioni le abbiamo, molte altre non possiamo averle, perchè sonvi alcuni Stati in cui non esistono leggi generali, ed un ordinamento e regolamenti unici per il personale che attende alle opere pubbliche. Io ho ri-

cevuto, per esempio, dalla Germania degli importantissimi lavori, ma nel tempo stesso il direttore delle opere pubbliche mi dichiarava che vi sono molte cose ancora indeterminate che si stavano studiando od sperimentando, di guisa che non sono ancora in grado di esporvi come sia ordinato in quello Stato il genio civile.

D'altra parte il nostro genio civile ha funzioni pressochè identiche al francese, ed io non credo che vi sia alcuna nazione in cui si abbia tanta esperienza per questo servizio pubblico quanto in Francia.

Quindi, concludendo, dico che son sicuro che l'onorevole Commissione, a cui appartiene l'onorevole Cadolini, vorrà prestarmi il valido suo aiuto, e che potrà quindi presentare questo progetto di legge al Parlamento.

**LAZZARO.** Io ho ascoltato con molta attenzione le osservazioni che si sono fatte, tanto sul primo ordine del giorno già votato dalla Camera quanto intorno a quest'ultimo.

Profano in questa materia, mi preme il dichiararlo, io non ho potuto che fare le più alte meraviglie di tutto ciò che hanno detto testè in una specie di conversazione, di dialogo, l'onorevole Cadolini e l'onorevole ministro dei lavori pubblici. D'altra parte la Commissione si trova così arrendevole nell'abbondare in voti di fiducia che io domando alla Camera se sia serio per essa il votare un altro ordine del giorno. Noi diamo un voto di fiducia al ministro, ed egli accetta dicendo che la Commissione farà, quando essa, per organo dell'onorevole Cadolini, dice che non farà. Dio mio! domando novellamente, è serio questo modo di procedere in tutta la discussione d'oggi?

*Una voce a destra.* È seriissimo!

**LAZZARO.** Io credo di no.

Io non voterò questa risoluzione che venne dalla Commissione proposta. Non la voterò, primieramente perchè non ho fiducia che il ministro faccia quello che la Commissione dice; in secondo luogo non ho fiducia, e l'esperienza me ne ammaestra, negli ordini del giorno: essi non valgono punto presso il potere esecutivo del regno d'Italia.

Ho creduto debito mio, quasi per un sentimento di dignità solidale, di fare queste osservazioni. Io pregherei l'onorevole Commissione a domandare seriamente al ministro dei lavori pubblici se egli, indipendentemente da quella Giunta a cui accennò il deputato Cadolini, s'impegni di presentare un progetto di legge pel riordinamento di cui si tratta; allora la Commissione del bilancio sarà logica nel mantenere quest'ordine del giorno. Ma, se invece l'onorevole ministro dei lavori pubblici si rimette a quanto farà la Giunta governativa, allora io la pregherei a volere ritirare la sua proposta, e, quando ne sia il caso, chiamare il ministro responsabile delle conseguenze di un cattivo sistema che i vostri voti di fiducia e gli ordini del

giorno della Camera non verranno a diminuire e molto meno ad estirpare.

**CADOLINI.** Domando la parola.

**DEPRETIS, relatore.** Forse all'onorevole Lazzaro non piace la forma con cui la Commissione generale del bilancio ha formolata la sua proposta.

La Commissione non ha creduto di usare una forma, dirò così, di opposizione, ed invitare il ministro a presentare una legge, esprimendogli nel tempo stesso che non aveva alcuna fiducia nella sua parola.

Nondimeno la Commissione ha creduto di presentare un ordine del giorno con una forma abbastanza efficace. E non è molto frequente il caso in cui una Commissione del bilancio presenta degli ordini del giorno chiari, precisi, perentorii, indicando l'oggetto al quale si riferiscono, prefiggendo il termine entro il quale un dato progetto od un dato documento debba essere presentato. Se dunque è la forma quella che spiace all'onorevole Lazzaro, io non so che farci; ma, diversamente, io credo che non c'è nulla nella proposta della Commissione che non possa essere creduto perfettamente serio.

**LAZZARO.** Domando la parola.

**DEPRETIS, relatore.** Riguardo poi alla cosa in se stessa, io prego la Camera e l'onorevole Cadolini a riflettere che è da otto anni che noi aspettiamo la legge sull'ordinamento del Genio civile.

Prego di considerare che tutti gli anni, e qualche volta due volte all'anno, dacchè c'è la nuova legge di contabilità, la Commissione del bilancio, unanime, domanda al ministro la presentazione di questa legge.

E dico di più che i ministri precedenti si sono sempre formalmente impegnati a presentarla.

L'onorevole Cadolini fa qualche difficoltà, credendo che non siansi ancora raccolti i documenti e gli schiarimenti che la Commissione ha richiesti. Egli pensa che i soli due mesi che ci stanno dinanzi non bastino per poter compilare questo progetto. Ebbene, si faccia coraggio l'onorevole Cadolini, io credo che, se la Commissione vuol mettersi di proposito al lavoro, il tempo basterà, perchè si tratta di una materia sicuramente difficile, ma per altro abbastanza conosciuta. Lo ripeto: si tratta di una legge che è aspettata già da otto anni, di una legge che gli stessi ufficiali del genio civile credono urgente. Io quindi credo che, la Commissione generale del bilancio non può prescindere dallo insistere nell'ordine del giorno che ha proposto. Tutto è nel provvisorio, dopo la legge del 1865 in cui è rimasto in sospenso l'ordinamento del genio civile: non si è mai venuti ad una risoluzione concreta dell'ordinamento del corpo. Bisogna uscirne. Se il ministro adempirà ai suoi impegni, naturalmente sarà allora il caso in cui il Parlamento debba provvedere. Del resto io non debbo occuparmi di ciò che possa o non possa fare la Commissione; io vedo dinanzi alla Camera il ministro, egli assume l'impegno di presentare la legge...

(*Interruzione non intesa*) esso accetta l'ordine del giorno, e ciò vuol dire che assume l'impegno; io non posso interpretare diversamente l'accettazione di un ordine del giorno fatta chiaramente, espressamente dall'onorevole ministro, e credo quindi che la Camera possa passare senz'altro alla votazione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Cadolini ha facoltà di parlare.

**CADOLINI.** Io voleva soltanto osservare che l'ordine del giorno proposto contiene diverse questioni. Quanto ai quadri organici, non c'è difficoltà, e credo che il ministro li presenterà...

*Una voce.* È stato votato.

**CADOLINI.** Quello che fu votato riguardava l'amministrazione centrale; riguardo ai quadri organici del genio civile non si è votato ancora. E per questa parte è a ritenersi che il Ministero potrà soddisfare all'invito della Camera; ma per l'altra parte non lo potrà fare, e credo che gli si dovrebbe accordare tutto l'anno per la compilazione di questo progetto di legge. È una buona ragione il dire: sono molti anni che questo progetto lo desideriamo; ma se il ministro non ha raccolto prima d'ora gli elementi necessari a fare questi studi, dovete riconoscere che il tempo che volete accordargli per la compilazione di questo lavoro non è sufficiente, non essendo che di due mesi. Ora, perchè volete che una legge così importante sia studiata in tanta fretta, mentre poi urgenza assoluta non c'è?...

**DEPRETIS.** Sono otto anni!

**CADOLINI.** D'altronde è utile osservare che le condizioni...

**DEPRETIS.** Domando la parola.

**CADOLINI...** in cui si trova l'ordinamento del genio civile oggi non sono quelle in cui si trovava otto anni sono, perchè, dopo i primi voti che furono pronunciati intorno ai provvedimenti necessari per l'ordinamento del genio civile, furono promulgati dei decreti reali e dei regolamenti, i quali hanno fatto sparire molti di quei gravi inconvenienti che si lamentavano precedentemente; ed il più grave degli inconvenienti si era quello che gl'ingegneri del genio civile erano nominati senza regolare concorso, e quando avevano tutto al più presentato un diploma di laurea erano sopra la firma di un direttore generale ammessi nel corpo del genio civile.

Essi facevano la carriera in quel corpo in virtù soltanto del decreto di un direttore generale, senza subire alcuna prova e senza controllo di sorta. Invece ora le cose vanno molto diversamente; quando i posti sono vacanti, si aprono i concorsi, e i giovani ingegneri non sono ammessi al concorso se non presentano certe condizioni di età e di studi fatti; e non sono poi nominati se non riescono felicemente nella prova. Ora questi fatti dovete tenerli in conto per riconoscere che le condizioni odierne sono ben differenti da quelle anteriori al decreto del 1869.

Ora non ho altro da aggiungere. Per me voterò contro la seconda parte dell'ordine del giorno della Commissione, perchè credo che il signor ministro sarebbe nell'impossibilità di presentare il progetto di legge, sia che lo aspetti da quella Commissione a cui ha accennato, sia che egli lo voglia altrimenti compilare; e voterò invece la prima parte perchè credo che egli possa eseguirla.

**LAZZARO.** Quando io ho detto che non mi pareva serio il procedere della Commissione del bilancio, dopo il dialogo avvenuto tra l'onorevole Cadolini ed il signor ministro dei lavori pubblici, mi sembra che, spiegando il mio concetto, ho asserito che davanti a noi non ci doveva essere che il ministro; e che, se egli accettava di prendere gli impegni a cui lo invitava la Commissione del bilancio, in tal caso essa si sarebbe posta sopra un terreno logico e serio.

Per conseguenza la Commissione governativa davanti a noi, come diceva, non esiste; ed in questo io ho preceduto l'opinione dell'onorevole Depretis; solamente aggiungo che, se l'onorevole ministro dei lavori pubblici accetta formalmente gli impegni a cui lo invita la Commissione del bilancio, per me è indifferente che si adotti l'ordine del giorno da essa proposto; ma, se egli discarica la sua responsabilità sulla Commissione, il che è una delle conseguenze delle ultime di lui parole, allora il ministro dopo due mesi vi dirà: la Giunta non ha finito i suoi lavori, e voi rimarrete, dopo un atto di fede, con un atto di contrizione. (*ilarità* — Bene! a sinistra)

Ecco quello che intendeva dire quando qualificava di poca serietà il terreno su cui si era posta la Commissione colla presentazione del suo ordine del giorno, e quando vi si manteneva nonostante le parole dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Mangilli.

**MANGILLI.** Io ho domandato la parola per indirizzare una domanda all'onorevole Commissione del bilancio.

Essa ha presentato un ordine del giorno col quale invita il signor ministro a presentare, quando si discuterà il bilancio di definitiva previsione, un piano...

*Una voce.* Un progetto di legge.

**MANGILLI.** Io domanderei alla Commissione se intende che questo progetto di legge per il riordinamento definitivo del corpo del genio civile abbia ad avere riguardo anche a quel concetto che è stato accennato in questa discussione e che pare abbia trovato buona fortuna, vale a dire che vi siano delle direzioni generali idrauliche.

In tale ipotesi mi permetterei di osservare alla Commissione che questa proposta involgerebbe una riforma un po' vasta, e che il termine prefisso dalla Commissione e accettato dal signor ministro sarebbe insufficiente a consegnare ed introdurre così serio sistema.

E, poichè ho la parola, non credo di potermi dispen-

sare, e la Camera me lo permetta, di rispondere a qualche appunto che mi è stato fatto dall'onorevole Cavalletto.

Io non gli ho voluto rispondere per un fatto personale, perchè è tanta la stima che sento per l'onorevole Cavalletto che non ho potuto neanche da lontano supporre che egli volesse in qualche modo toccare quella giusta suscettibilità che è in me, come deve essere in tutti.

Parmi però che i suoi appunti meritino di essere rilevati.

L'onorevole Cavalletto me ne ha fatto tre di questi appunti, e uno fu grave veramente. Nel primo mi ha accusato di esagerazione; *meno male*, ma pure non l'accetto; prego anzi l'onorevole Cavalletto a dire dove sia esagerato, perchè in questo caso mi riprometto di provargli che sono stato al di qua di quel confine che avrei dovuto sorpassare.

In secondo luogo l'onorevole Cavalletto dice che io ho fatto delle insinuazioni. Ho fatto delle insinuazioni quando ho qualificato di miracoli quello che fanno...

*Voci.* È fuori della questione.

**MANGILLI.** Mi permettano.

Io dichiaro che non ho avuto intenzione di fare nessuna insinuazione, e che ho detto *miracoli* solamente perchè, quando gli uomini fanno il loro dovere con loro gran danno, sono degni di ammirazione.

In terzo luogo sono stato accusato di aver affermato che ci sono dei lavori male eseguiti...

**PRESIDENTE.** Onorevole Mangilli, ora la discussione è ristretta all'ordine del giorno presentato dalla Commissione.

**MANGILLI.** Io ho dichiarato che approfittava dell'occasione in cui aveva la parola per rispondere agli appunti che mi erano stati fatti. Se non posso rispondere adesso, mi riservo di domandare la parola per un fatto personale.

*Voci.* Finisca adesso!

**MANGILLI.** Dunque io ritorno al mio argomento e domando alla Commissione se col suo ordine del giorno intende che il Ministero sia pure invitato a stabilire delle direzioni idrauliche per i fiumi.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Se attualmente volessimo stabilire che cosa si debba includere in questa legge, noi verremmo a discutere ora la legge stessa. È dunque impossibile entrare in questa via; epperò prego l'onorevole Mangilli di ritirare la sua domanda. È naturale che essa non è esclusa e che la prenderemo in considerazione, ma attualmente non possiamo dichiararci su di essa.

In quanto poi a quello che diceva l'onorevole Lazzaro, io credo di avere risposto nettamente alla Commissione che io accettava il suo ordine del giorno, e non mi resta che di ripetere di nuovo che lo accetto.

**MANGILLI.** Io desidererei muovere una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, profittando

della occasione che mi dà la presente discussione, e subordinatamente alla condizione se, facendosi una nuova pianta organica degli impiegati del corpo del Genio civile, dovessero questi impiegati essere in maggior numero: in questo caso pregherei l'onorevole ministro di rammentare come per la legge del 1865, quando cioè furono separati gli uffici tecnici governativi dagli uffici provinciali, molti ingegneri governativi furono obbligati di passare alle provincie, anzi ve ne furono di quelli che, credendo di migliorare la loro posizione, chiesero di passare alla provincia...

*Voci.* Questo non è sull'ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Dica pure, onorevole Mascilli.

**MASCILLI..** e le provincie furono obbligate a subire impiegati che forse non volevano; ma la necessità così volle.

Ora molti di questi ingegneri, che per la riduzione del personale furono obbligati, ma non volevano passare alle provincie, non trovandosi contenti, hanno domandato di essere messi in disponibilità; e molti anche in ritiro con aggravio dell'erario e delle provincie, perchè il Governo deve dare ad essi la pensione in ragione del servizio che hanno prestato al Governo, e le provincie per il tempo che hanno servito ad esse; ora io diceva che, se si deve allargare la pianta degli impiegati, se si abbisogna di personale, di tener presenti questi ingegneri, i quali allora furono obbligati di subire quella nuova posizione, e che adesso vorrebbero ritornare ad essere impiegati governativi. Ecco quale è la mia preghiera.

**PRESIDENTE.** Rileggo l'ordine del giorno proposto dalla Commissione:

« La Camera, confidando che unitamente al bilancio di definitiva previsione l'onorevole ministro dei lavori pubblici presenterà:

« 1° L'elenco degli impiegati del genio civile e degli impiegati straordinari assunti temporariamente in servizio, distribuito nei diversi uffici esistenti, colle indicazioni degli stipendi ed assegnamenti di cui sono provvisti;

« 2° Un progetto di legge per l'ordinamento definitivo del corpo del genio civile, passa all'ordine del giorno. »

Lo metto ai voti.

(È approvato.)

Il capitolo 3 resta dunque approvato in 1,883,700 lire.

Capitolo 4. Spese d'ufficio, lire 168,900.

Capitolo 5. Spese d'indennità di trasferte e diverse, lire 580,000.

Capitolo 6. Manutenzione e riparazione di strade...

*Molte voci.* A domani! a domani!

**PRESIDENTE.** Si rimanderà a domani la continuazione della discussione di questo bilancio.

Il ministro di agricoltura e commercio ha facoltà di parlare.

#### PRESENTAZIONE DI UNO SCHEMA DI LEGGE.

**CASTAGNOLA, ministro per l'agricoltura e commercio.** Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge per l'affrancamento dei boschi demaniali inalienabili dalle servitù, dalle quali sono gravati. (*V. Stampato, n° 170.*)

**PRESIDENTE.** La Camera dà atto all'onorevole ministro della presentazione di questo progetto di legge, che verrà stampato e distribuito.

**ARRIVABENE.** Essendo stata distribuita la relazione sulla legge relativa alla sospensione del pagamento delle imposte dirette nei comuni più gravemente danneggiati dagli ultimi disastri, io pregherei la Camera a voler intervertire, finita che sia la discussione del bilancio dei lavori pubblici, l'ordine del giorno, deliberando che questa legge sulla quale il Ministero e Commissione sono d'accordo, vista l'importanza e l'urgenza di essa, venga subito discussa.

**PRESIDENTE.** Onorevole Arrivabene, la Camera avendo preso la deliberazione di non interrompere la discussione del bilancio, non si potrebbe ora invertire l'ordine del giorno; ove ciò si facesse, si aprirebbe anche l'adito ad altre simili proposte.

Però, debbo informare la Camera che l'onorevole ministro della marina ha fatto conoscere essere sua intenzione di chiedere alla Camera che quanto prima si metta in discussione il progetto di legge per la leva marittima, il quale è di grande urgenza, ed in questa circostanza l'onorevole Arrivabene potrà fare la sua mozione.

Debbo annunciare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che è stata presentata una domanda di interrogazione dall'onorevole deputato Sebastiani del tenore seguente:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici sul regio decreto 9 ottobre 1871 e sul decreto ministeriale del 1° ottobre 1871. »

Non dice su quali argomenti. Domando al signor ministro se e quando intenda rispondere.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Potrò rispondere dopo il bilancio del mio dicastero.

**PRESIDENTE.** È presente l'onorevole Sebastiani?

*Voci.* Non è presente.

**PRESIDENTE.** Dunque domani ne darò nuovamente lettura, e l'onorevole Sebastiani farà conoscere a che cosa hanno tratto questi decreti.

La seduta è levata alle ore 5 e 55.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

- 1° Seguito della discussione dello stato di prima previsione pel 1873, del Ministero dei lavori pubblici
- 2° Del Ministero della pubblica istruzione;
- 3° Del Ministero della marina.

Svolgimenti di proposte:

4° Del deputato Macchi ed altri per modificare l'articolo 299 del Codice di procedura penale; del deputato Arrigossi ed altri pel passaggio di alcuni comuni della provincia di Padova a quella di Vicenza; del deputato Righi relativamente ai termini in cui proporre le rinvocazioni delle sentenze dei conciliatori e delle Corti d'appello; del deputato Catucci per disposizioni relative all'esecuzione delle sentenze dei conciliatori; del deputato Mazzoleni per disposizioni relative alla celebrazione dei matrimoni; del deputato Bove per la commutazione delle disposizioni per monacaggio in disposizioni di maritaggio; del deputato D'Ayala per un'inchiesta sopra lo stabilimento metallurgico di Montegiana;

5° Interpellanza dei deputati Crispi e Oiva al ministro dell'interno intorno alle condizioni ed all'amministrazione della pubblica sicurezza nello Stato.

Discussione dei progetti di legge:

6° Ordinamento dell'esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra;

7° Circostrizione militare territoriale del regno;

8° Applicazione delle multe per inesatte dichiarazioni nelle imposte dirette;

9° Proposte della Commissione d'inchiesta sopra la tassa di macinazione dei cereali;

10. Abolizione della tassa *di palatico* nella provincia di Mantova;

11. Convenzione fra il Ministero delle finanze ed il Banco di Sicilia;

12. Spesa per la formazione e verificaione del catasto sui fabbricati;

13. Costruzione di un tronco di ferrovia fra la linea aretina e la centrale toscana;

14. Modificazione alla legge postale;

15. Riordinamento dell'amministrazione centrale dello Stato; e riforma della legge comunale e provinciale;

16. Convenzione postale colla Russia;

17. Costruzione di un secondo bacino di carenaggio nell'arsenale militare marittimo di Venezia;

18. Affrancamento delle decime feudali nelle provincie napoletane e siciliane;

19. Discussione delle modificazioni da introdursi nel regolamento della Camera;

20. Spesa per la costruzione di un arsenale marittimo a Taranto;

21. Leva marittima sulla classe del 1852;

22. Accordo colla Repubblica Argentina;

23. Sospensione del pagamento delle imposte dirette nei comuni danneggiati dalle ultime inondazioni;

24. Riordinamento del personale addetto alla custodia delle carceri;

25. Collocazione di un cordone sottomarino fra Brindisi e l'Egitto;

26. Convenzione colla contessa Guidi per l'estrazione del sale da acque da essa possedute nel territorio di Volterra;

27. Spesa per l'esecuzione delle opere necessarie all'isolamento dei palmenti destinati alla macinazione esclusiva del granturco e della segala;

28. Disposizioni relative alla pesca.