

XCIII.

TORNATA DI LUNEDÌ 7 MAGGIO 1888

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. Osservazioni sul processo verbale del deputato Canevaro, e risposta del ministro della marina. — Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1888-89. — Il ministro dei lavori pubblici presenta i seguenti disegni di legge: 1° Maggiore spesa per completare le bonificazioni contemplate nella legge 23 luglio 1881, n. 333; 2° Provvedimenti per opere stradali nazionali e di serie; 3° Provvedimenti per opere portuali — Il deputato Di Sant'Onofrio chiede l'urgenza del secondo disegno di legge ed il deputato Palizzolo del terzo — Discorrono poscia sul bilancio dei lavori pubblici i deputati Cavalletto, Del Giudice, Filì Astolfone, Palizzolo, Panattoni, Mel, Solimbergo, Mussi ed il ministro dei lavori pubblici. — Il presidente dichiara non essersi trovato nelle urne il numero legale per deliberare sui tre disegni di legge per i quali si doveva rinnovare la votazione fatta sabato scorso. Comunica poi una interpellanza del deputato Solimbergo.

La seduta comincia alle 2,30 pomeridiane.

Di San Giuseppe, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

Canevaro. Chiedo di parlare sul processo verbale.

Presidente. Ne ha facoltà.

Canevaro. Nella discussione che avvenne sabato scorso a proposito della legge che modificava quella fondamentale per l'avanzamento dell'armata, io ebbi occasione di fare allusione ad un verbale del Consiglio superiore di marina, relativo alla soppressione del corpo di fanteria marina. Nelle risposte fatte dall'onorevole ministro, parve a molti dei colleghi di capire che egli non comprendesse in qual modo io avessi potuto avere notizia di quel documento; e malgrado le mie spiegazioni, non tutti i colleghi credo intendessero che io più volte dissi d'aver letto il documento in discorso negli archivi della Camera.

Io non avevo dato alcun peso a quest'incidente, convinto che da parte del ministro della marina non c'era intenzione di dire cosa che fosse a me poco grata. Ma sapendo che le sue parole da taluni dei colleghi non erano state perfettamente comprese nel loro vero significato, così tengo a dichiarare che il documento al quale allusi si trova negli Atti Parlamentari, e che precisamente accompagna il disegno di legge presentato dal ministro della marina il 30 aprile 1877.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

Brin, ministro della marina. Io non sapevo quale impressione avessero potuto produrre in alcuni dei nostri colleghi le parole che l'altro giorno dissi intorno a questo argomento.

L'onorevole Canevaro, parlando dell'abolizione del Corpo della fanteria marina, citava a memoria, senza indicarne la data, un verbale di una

seduta del Consiglio superiore. Fu allora che io, nel rispondergli, dichiarai che non potevo discutere questo documento che rimontava ad undici anni fa, di cui non ricordavo precisamente il tenore, e che non avevo potuto pensare a rintracciare, poichè non pensavo che si dovesse discutere la questione della fanteria di marina, in occasione di un disegno di legge che non ci aveva alcuna attinenza.

Vero è che all'onorevole Canevaro, il quale diceva di avere letto negli archivi della Camera quel documento, io risposi che la Camera non tiene documenti siffatti ne' suoi archivi. Ma poi dovrei ricordarmi che il documento citato dall'onorevole Canevaro figurava appunto negli Atti parlamentari, poichè io stesso, che anche allora avevo l'onore di essere ministro della marineria, l'avevo presentato alla Camera insieme al disegno di legge relativo al personale.

Io dunque non ho mai inteso dire che il documento citato dall'onorevole Canevaro appartenesse all'amministrazione, o avesse il minimo carattere riservato; ma soltanto che, trattandosi di un documento assai antico, non l'avevo presente alla memoria. Ed è superfluo soggiungere che era lontano dalle mie intenzioni di muovere appunto all'onorevole Canevaro per aver fatto uso di un documento che è di pubblica ragione.

Presidente. L'onorevole Canevaro è soddisfatto di queste dichiarazioni?

Canevaro. Ringrazio l'onorevole ministro, e non mi resta altro da aggiungere.

Presidente. Così è esaurito l'incidente; e non sorgendo opposizioni, si intenderà approvato il processo verbale.

(Il processo verbale è approvato).

Omaggi.

Presidente. Si dia lettura dello elenco degli omaggi pervenuti alla Camera.

Di San Giuseppe, segretario, ne dà lettura.

Dal deputato Pullé — Sue commedie (Leo di Castelnuovo), volumi quattro, una copia;

Dal Ministero della guerra — La ferrovia Massaua Saati, relazione dell'ingegnere Emilio Olivieri, copie 100;

Dal Ministero dell'istruzione pubblica — Fascicolo delle notizie degli scavi dei mesi di gennaio e febbraio 1888 ed Indici del 1887, una copia;

Dal signor Matteo Mancini da Cerignola —

Conferenza sulla questione agraria tenuta la sera del 17 febbraio del corrente anno, copie 300;

Dai signori Vincenzo Ricasoli, senatore del Regno, e Giovanni Ricasoli-Firidolfi — Lettere e documenti del barone Bettino Ricasoli, volume terzo, dal 28 aprile al 7 novembre 1859, una copia.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo per motivi di famiglia, gli onorevoli: Siacci, di giorni 3; Prinetti di 3; Anzani di 2. Per motivi di salute, l'onorevole Luigi Cucchi di giorni 10.

(Sono conceduti).

Votazione a scrutinio segreto di tre disegni di legge.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Rinnovamento della votazione a scrutinio segreto dei tre disegni di legge: Modificazione alla legge 2 giugno 1887 sull'avanzamento dell'armata; Modificazioni alla legge 3 dicembre 1878 sul riordinamento del personale della regia marina militare. — Istituzione di ufficiali del Corpo reale equipaggi; Modificazione alla legge del 28 giugno 1885 sulla riserva navale.

Si faccia la chiama.

Di San Giuseppe, segretario, fa la chiama.

Presidente. Si lasceranno aperte le urne.

Discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici e presentazione di disegni di legge.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1888-89.

Si dia lettura del disegno di legge.

Adamoli, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 50-A).

Presidente. Onorevole ministro, le chiederò a suo tempo se accetta l'articolo 2°.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Come proemio alla discussione di questo bilancio, e se non dispiace alla Camera che io lo dica, come valvola personale di sicurezza, mi onoro di pre-

sentare tre distinti disegni di legge; dei quali, se il presidente lo permette, vorrei discorrere molto brevemente.

Presidente. Ella ne ha il diritto.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Uno di questi disegni di legge reca disgraziatamente un aumento di fondi per completare le opere di bonificazione comprese nella legge 23 luglio 1881. Con esso noi vi domandiamo una maggiore spesa di 25,700,000 lire; e siccome or sono pochi mesi vi abbiamo presentato un altro disegno di legge col quale si domandava una maggiore spesa di 3 milioni e mezzo, per il bonificazione dell'Agro romano, si nota questo fatto, che, mentre nella tabella *D* annessa alla legge 23 luglio 1881, si presumeva che la spesa totale per le opere in essa indicate, doveva limitarsi a 29,072,351, la maggiore spesa che ora si tratterebbe di approvare, arriva ad una somma anche maggiore di quella, vale a dire ad altri 29 milioni e 200,000 lire.

E non basta ancora.

Per la bonifica di Cervaro e Candellaro noi vi domandiamo con questo disegno di legge una maggiore spesa di 4,000,000; ma gli uomini competenti, mentre non possono ancora indicare esattamente la maggiore spesa che richiederà quell'opera, assicurano tuttavia che occorreranno press'a poco altri 5 milioni, oltre i quattro.

Infine, per il bonificazione agricola dell'Agro romano, la Camera sa che venne stralciata una somma di 1,200,000 lire dal fondo iscritto nella tabella *D*, per essere trasferita nel bilancio del Ministero di agricoltura industria e commercio, ma sarà certamente un prodigio, se con quella somma si riuscirà a compiere il bonificazione agricola dell'Agro romano.

Chechè ne sia, noi ci troviamo presentemente innanzi a questo fatto, che tutte le opere indicate nella tabella *D*, di cui vi ho parlato, sono iniziate e che bisogna necessariamente condurle a termine, e perciò siamo costretti a domandarvi questa maggiore spesa di 25,700,000.

Però, fatta ragione delle condizioni del bilancio, le quali riflettono pur troppo le condizioni economiche del paese, noi vi proponiamo che questa spesa sia distribuita in parecchi esercizi, per modo non debba crescere l'onore annuale determinato dalla tabella *D*; e così la Camera è avvisata, e non si dovrà meravigliare, se, a nuove domande per ulteriori bonificazioni, il Ministero ricuserà di aderire.

Mi onoro pertanto di presentare questo dise-

gno di legge e di deporlo sul banco della Presidenza.

Ne viene un secondo, che ha anche esso la sua importanza.

Questo disegno di legge riguarda provvedimenti stradali. La Camera sa quante volte in quest'Aula si sia chiesto conto delle strade provinciali e nazionali, le quali furono decretate con le leggi anteriori al 1881.

Abbiamo infatti molte leggi, a cominciare da quella del 30 maggio 1862, che riguardano la viabilità della Sicilia, la legge del 1869 che decretò un numero abbastanza notevole di strade, la legge del 1875 che ne promise moltissime; una del 1883, e quella finalmente del 23 luglio 1881 che la Camera ben conosce, che assegnò un fondo assolutamente insufficiente per la esecuzione delle opere decretate.

Ora l'amministrazione dei lavori pubblici ha pensato, che convenisse farla finita con tutte queste leggi, raggrupparle, insieme e formare un elenco di tutte queste strade dipendenti da leggi diverse, e stabilire un limite di tempo dentro il quale abbiano ad essere condotte a compimento.

A ciò si è provveduto con questo disegno di legge, che mi onoro di presentare al banco della Presidenza.

Con esso vi si chiede la facoltà di spendere quanto occorre per iniziare e condurre a termine tutti indistintamente i lavori stradali fino ad oggi deliberati, con una piccola eccezione di cui vi parlerò fra breve.

Queste opere, nel parer nostro, vogliono e possono essere condotte a termine entro sei anni. Quindi abbiamo preparato una tabella in cui sono descritte tutte indistintamente queste strade, e non si meravigli la Camera se dovrò dire, che la tabella che vi presento in allegato al presente disegno di legge, contiene, se la memoria non mi tradisce, nientemeno che 118 capitoli...

Di Sant'Onofrio. È naturale.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. ... vale a dire che avremo qualche cosa di più che un centinaio di strade provinciali di serie, e poche nazionali per le quali vi domandiamo d'iscrivere in bilancio tutte le somme necessarie per portarle a compimento entro quel determinato periodo di tempo. Così operando, noi crediamo di fare atto, perdonatemi la parola, di buona amministrazione. (*Bene!*)

Del Giudice. È giusto.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Questo disegno di legge traduce in atto un mio antico pen-

siero confermato dal voto della Commissione del bilancio e della Camera.

Ho detto poco fa che bisogna fare una piccola eccezione; e, per spiegarmi, permettetemi di dire qualche parola al riguardo.

Di fronte alle leggi precedenti, le cui risultanze finanziarie furono riassunte in quella del 23 luglio 1881, le maggiori spese per queste opere (escluse quelle per le quali lo Stato deve concorrere per la metà) sarebbe di 53,069,428; ma siccome con due leggi di data recente venne già approvata la maggior spesa di lire 16,968,087, non resterebbe a provvedere che per lire 36,101,941.

Ora, possiamo noi distribuire una somma così grave sui bilanci dello Stato? Io non lo credo; le condizioni del bilancio sono tali che non possiamo spendere questi 36 milioni in pochi anni, perchè durano ancora gli altri stanziamenti previsti dalla legge del 1881. Abbiamo invece considerato che per una somma abbastanza cospicua, vale a dire per circa 25 milioni, lo Stato potrebbe benissimo, senza creare verun inconveniente, prelevare una parte degli stanziamenti già destinati alle strade provinciali di serie comprese nella legge 23 luglio 1881, e destinarli alla esecuzione delle opere che maggiormente richiedono la sollecitudine del Governo.

Non è già che noi intendiamo negare alle provincie che costruiscono direttamente, la parte del concorso che ad esse è dovuto; che anzi, con questo stesso disegno di legge, si lascia disponibile una somma cospicua, per essere distribuita alle provincie che costruiscono direttamente le loro strade.

Così pure voi troverete, che si domanda una somma considerevole che lo Stato si propone di spendere per le strade provinciali di serie, che costruisce direttamente per incarico ricevuto dalle provincie; giacchè vogliamo portare a termine anche le strade provinciali di serie che lo Stato si è assunto l'obbligo di costruire. Ma crediamo che la somma cospicua tuttavia disponibile per questo fine, che è di oltre cinquanta milioni, non sia assolutamente necessaria. Crediamo che nel giro di questi sei anni possano bastare circa ventisei milioni, e così gli altri venticinque vorremmo pigliarli e destinarli alla costruzione di quelle opere che sono di data molto più antica, e per le quali occorre un provvedimento più efficace per parte del Governo.

Abbiamo dunque da un lato un totale di cinquantatre milioni che costituisce la maggiore spesa, e d'altra parte, quella che noi vi domandiamo con

questo disegno di legge non è che una maggiore spesa di lire 11,190,171.

Come vedete, la somma è ridotta a proporzioni abbastanza ragionevoli, perchè la Camera possa esaminare il disegno di legge senza soverchie preoccupazioni dell'onere che si impone al bilancio.

In ogni modo io ho detto così alla meglio come stiano le cose, ed ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza il relativo disegno di legge che piglia nome di provvedimenti stradali.

Finalmente ne ho un terzo che riguarda l'avvenire e non il passato.

Con questo progetto il Governo vi propone di eseguire alcune opere, che chiameremo portuali.

Gli assegni stabiliti con la legge 23 luglio 1881 per siffatte opere, stanno oramai per essere esauriti: o almeno, gli stanziamenti annuali sono di gran lunga diminuiti in confronto di quelli che pesarono per lo addietro sui bilanci dello Stato.

D'altra parte è impossibile rimanere nello stato in cui ci troviamo, di fronte a tanti porti, i quali reclamano urgentemente di essere ampliati e di vedersi trattati, anch'essi, alla stregua di altri, e non sono pochi, i quali hanno ricevuto un lauto trattamento nei bilanci della nazione.

Intorno a questo argomento, mi sono fatto un dovere di richiamare l'attenzione degli uomini più competenti del Ministero dei lavori pubblici, ed ho desiderato di conoscere quali siano le opere strettamente urgenti che non ammettono dilazione e quale la spesa corrispondente.

In base alle informazioni che ho ricevuto dalle Commissioni tecniche, incaricate di studiare questa materia, ho preparato il disegno di legge, che ora sottopongo alla vostra approvazione.

Dichiaro però francamente, che esso non risponde ancora a tutti i bisogni del presente; imperocchè vi hanno alcuni porti, pei quali manca la classificazione, e ve ne hanno altri per i quali manca l'accordo degli enti interessati che devono concorrere nella spesa. Tuttavia si è tenuto conto anche di questi, e crediamo che si potrà più tardi provvedere a queste necessità, senza aggravare soverchiamente le condizioni del bilancio; perciocchè la spesa è stata distribuita per modo, che negli esercizi futuri si spenderà meno di quello che si spende presentemente, se la Camera crederà di adottare questi provvedimenti.

Quindi mi onoro di presentare questo disegno di legge e la Camera deciderà quello che intenda di fare.

Di Sant'Onofrio. Chiedo di parlare.

Presidente. Dò atto all'onorevole ministro dei

lavori pubblici, della presentazione di un disegno di legge relativo ad opere di bonificazione; le quali però non hanno tratto con la bonificazione dell'Agro romano, è vero, onorevole ministro?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Si tratta di una aggiunta all'altro disegno di legge che si riferisce all'Agro romano.

Presidente. Do pure atto all'onorevole ministro, della presentazione di un altro disegno di legge, relativo ad opere stradali. Intorno a questo disegno di legge, ha chiesto di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio.

Di Sant'Onofrio. Desidererei che questo disegno di legge fosse dichiarato d'urgenza, visto che risolve finalmente una grossa questione di giustizia distributiva intorno a cui credo sia bene che presto la Camera sia chiamata a dare il suo avviso.

(L'urgenza è ammessa).

Presidente. Do pure atto all'onorevole ministro, della presentazione ..

Palizzolo. Chiedo di parlare.

Presidente. A proposito di che?

Palizzolo. Del disegno di legge per opere portuali.

Presidente. Se non ne ho ancora dato atto! Aspetti un momento. *(ilarità).*

Dunque, do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di un disegno di legge relativo a provvedimenti portuali.

L'onorevole Palizzolo ha facoltà di parlare.

Palizzolo. Mi pare che le ragioni esposte dall'onorevole ministro, nel presentare questo disegno di legge, giustificano la mia domanda che sia dichiarato di massima urgenza.

Questo disegno di legge fu presentato alla Camera già da tre anni; ma il Consiglio di Stato, non so perchè, ha voluto rifare l'intero studio per la classificazione dei porti che, con tanto amore e con tanta accuratezza, aveva prima fatto il Consiglio superiore dei lavori pubblici; e finalmente, ora il ministro ce lo ripresenta. Ci sono alcuni porti che sono, da anni, abbandonati; ed ogni anno che passa, si verificano gravissimi guasti che se ora si possono riparare con poche migliaia di lire, ne richiederanno centinaia di migliaia se ancora si tarda a provvedere.

Per queste considerazioni, adunque, pregherei la Camera di voler dichiarare d'urgenza questo disegno di legge.

(L'urgenza è ammessa).

Presidente. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1888-89.

La discussione è aperta intorno a questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Io dovrei fare un lungo discorso; ma i lunghi discorsi non sono per me; ne sentirei stanchezza, e, se lo facessi, annoierei la Camera. Quindi mi limito ad alcune osservazioni che procurerò di fare in modo possibilmente laconico.

Con queste osservazioni io non intendo punto di fare censura o critica all'amministrazione dell'onorevole ministro Saracco, della cui sapienza o diligenza amministrativa egli ha dato molte prove, ed ora, con la presentazione dei disegni di legge che ha annunziato testè alla Camera, mostra come la sua diligenza e previdenza sieno tali da assicurarci ch'egli non intende di avventurare il paese in imprese di lavori eccessivamente azzardati, cioè non studiati, e che intende invece di fare un'amministrazione positiva e non poetica.

Quindi è lontano dalla mia mente ogni pensiero di critica verso l'onorevole ministro Saracco, pel quale nutro e fiducia ed affetto rispettoso. Ma il dovere m'impone d'insistere sopra raccomandazioni che io ripeto da venti anni e sempre inutilmente, sebbene la mia doverosa insistenza abbia per iscopo di ottenere che l'amministrazione dei lavori pubblici proceda nel modo migliore possibile come è richiesto dai bisogni veri del paese, per la quale cosa è necessario che si venga ad una radicale riforma di essa.

Parlando di altri bilanci e di altre amministrazioni, io ho più volte accennato che quando si è unificata l'amministrazione pubblica del nostro Stato, non si ebbe la fortuna di scegliere sempre i migliori modelli di amministrazione che vigevano nei diversi Stati precedenti all'unificazione nazionale; se si avesse avuto meno fretta nella unificazione amministrativa, e più tempo di esaminare i diversi sistemi di amministrazione dei varii rami dei pubblici servizi che vigevano precedentemente in Italia, forse a quest'ora avremmo sistemi meno complessi, meno complicati, meno difficili e molto meno dispendiosi di quelli che pur troppo abbiamo adottati, i quali affaticano noi per migliorarli e aggravano di spese grandissime il paese.

Io ho accennato, discorrendo giorni sono della sanità pubblica, ad un sistema che vigeva nella

Lombardia e nella Venezia e che nel 1866 fu abbandonato.

Ho accennato altra volta, discorrendo di argomenti affini, del sistema di amministrazione che vigeva nel Lombardo e nel Veneto e che è descritto in modo chiarissimo in un'opera del Lorenzoni Antonio edita nel 1835, la quale porta per titolo: *Istituzioni del diritto pubblico interno pel regno Lombardo-Veneto*. In quell'opera è indicato il sistema di amministrazione dei lavori pubblici, nella quale esso vi è, si può dire, codificato; e se i ministri dei lavori pubblici avessero avuto tempo di leggere e di esaminare per bene quell'opera, e di rendersi conto di quel sistema di amministrazione delle opere pubbliche in essa presentato e descritto, avrebbero veduto come ritornando ai sistemi semplici che noi avevamo ereditati dal primo regno d'Italia, si poteva e si potrebbe benissimo semplificare l'amministrazione dei lavori pubblici ed avere una amministrazione molto meno dispendiosa, che non c'ingolferebbe in progetti, opere e imprese basate su dati ipotetici, i quali poi nella pratica risultano insufficienti e ben superiori agli impegni contratti e che si contraggono; non si sarebbero fatti, nè si farebbero progetti di lavori grandiosi, per importi approssimativi, che poi in pratica risultano importare spese superiori del doppio o del triplo di quello che si era preventivato e proposto.

Nella nostra amministrazione dei lavori pubblici non è ben distinta la parte tecnica dalla parte amministrativa; ed anzi la direzione tecnica che, rispetto ai progetti e alla esecuzione effettiva dei lavori, dovrebbe avere azione prevalente e una vera responsabilità, è nel nostro sistema, subordinata, passiva e dipendente da amministratori tecnicamente incompetenti e quindi essi pure irresponsabili. Senza responsabilità di chi rispettivamente dirige, nel processo tecnico e nel freno e controllo amministrativo, le opere pubbliche, queste è vano sperare che procedano sicuramente e per bene; poichè, ripeto, ai tecnici non si può della male riuscita imputare vera responsabilità, non al Consiglio superiore dei lavori pubblici, non agli ispettori di Circolo, non agli stessi ingegneri-capi; e ciò pel modo con cui questa amministrazione funziona senza nesso, senza unità, senza una competente e responsabile mente direttiva.

Ma come si possono fare le desiderate riforme delle nostre pubbliche amministrazioni? Parlo alla Commissione generale del bilancio, la quale esige dai ministri che si facciano economie, che

si cerchi il modo di ridurre le spese, che si semplifichino le amministrazioni.

Già si è parlato anche altre volte di questi desideri della Commissione del bilancio; ma veramente con tutti i suoi studi e con tutte le sue ricerche la Commissione generale del bilancio finora a ben scarsi risultamenti è pervenuta: di economie e di riforme notevoli finora da essa proposte non ne vedo; ed in questo stesso bilancio che è così oneroso io credo che di economie importanti, stante le leggi presenti cui doversi subordinare, non se ne possano ottenere, nè in quella misura che sarebbe desiderabile; anzi io credo che nessuna vera economia si possa fare.

Ma come si potranno finalmente riformare le nostre amministrazioni? I ministri non hanno tempo, occupatissimi come sono negli affari correnti; la burocrazia è impossibile che si riformi, perchè per riformarsi dovrebbe in buona parte suicidarsi; la Camera non è competente a fare uno studio delle riforme amministrative; la Commissione del bilancio ci ha dichiarato che non si sente in grado di proporre queste riforme e queste economie nel modo desiderato da tutti, e le richiede, con circolo vizioso, dai ministri; quindi bisogna trovare il modo di venire a capo di queste riforme.

Ora, parlando io del Ministero dell'interno, ho ricordato un magistrato il quale si occupava della riforma di un dato servizio, il servizio speciale degli studi superiori. Adottiamo il sistema che si avvicini a quello di un magistrato riformatore per tutte le amministrazioni del regno, oppure di magistrati riformatori speciali per i diversi Ministeri; ma questi magistrati di riformatori non si dovrebbero comporre nè di funzionari in attività di servizio, nè di uomini parlamentari: sarebbe necessario sceglierli fra i più eminenti funzionari dello Stato, già pensionati, fra i più illustri e competenti scrittori delle cose di pubblica amministrazione, fra persone competenti, espertissime delle pubbliche amministrazioni, e per autorità meritevoli della pubblica fiducia, ed assolutamente disinteressate nell'opera loro riformatrice.

Ma queste è un desiderio inattuabile subito, che però sarà attuato col tempo quando i bisogni ci incalzeranno.

Intanto, ritornando al bilancio dei lavori pubblici, io mi limito ad esporre i desideri più modesti e più pratici, ai quali si può dare attuazione anche adesso con le leggi che regolano questa amministrazione.

Il primo desiderio è di veder rafforzato il Con-

siglio superiore dei lavori pubblici come la nuova legge sull'ordinamento del Genio civile, pubblicata, mi pare, tre anni fa, ne dà facoltà al ministro.

Io vorrei che di quel Consiglio si chiamassero a far parte uomini eminenti, assai competenti nell'idraulica, nelle costruzioni ferroviarie e nell'edilizia.

Di tali persone se ne possono trovare in Roma, senza uscirne, e senza distrarle dalle importanti occupazioni alle quali presentemente attendessero. Senza rinunciare a queste, cotesti eminenti tecnici dimoranti in Roma, potrebbero cooperare nei lavori più importanti col suaccennato alto Consesso.

So che fu aggiunto a questo qualche ingegnere, ma non nel numero, nella qualità, e nelle attribuzioni che sono veramente necessarie per dare al Consiglio superiore un vero, efficace, autorevolissimo rinforzo.

Dobbiamo pensare che il Consiglio superiore è composto di ispettori i quali sono gravati di tali e tante minuzie di lavori, che molte volte non possono acudirvi agli affari più importanti sui quali quell'alto Consesso è chiamato a deliberare ed a dare il suo parere.

Oltre a ciò vorrei che il Consiglio stesso non si limitasse ad esaminare i singoli progetti presentatigli ed a dare esclusivamente su quelli il suo parere.

Vorrei che esso, traendo occasione da cotesti esami e voti che gli si richiedono, avesse la facoltà di studiare le necessità dei provvedimenti e delle disposizioni che fossero richieste per migliorare l'indirizzo dell'amministrazione dei lavori pubblici, e ne additasse al ministro i modi di attuazione; vorrei insomma ch'esso avesse quella facoltà d'iniziativa senza cui la sua azione si fa incompleta e poco efficace.

Io appartenni per circa nove anni a quel Consiglio (dal '68 al '76) e me ne venni via sfiduciato! Perché? Perché vedeva che l'opera mia diventava inutile, e quindi per cessare da una lotta infruttuosa, preferii, non curando il mio interesse personale, liberarmene.

È necessario che quel Consiglio abbia più largo facoltà, che abbia anche qualche azione direttiva; e che questa azione direttiva non si concentri invece in chi non dovrebbe avere che una semplice direzione amministrativa. Non si debbono mai confondere le due azioni e competenze del direttore tecnico e dell'amministrativo.

Ho anche raccomandato altre volte che presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici si isti-

tuissero Comitati speciali, per i diversi speciali servizi.

Non so in che misura questi Comitati sieno stati istituiti; ma io li vorrei dipendenti dal Consiglio superiore e coordinati con esso affinché potessero dare all'amministrazione consigli e pareri sulle opere meno importanti; pareri e consigli che potrebbero essere in pochi giorni dati senza per essi, come ora avviene, aggravare di troppo la mole degli affari cui deve soddisfare il Consiglio. E vorrei che questi Comitati speciali funzionassero permanentemente per tutti i rami del servizio dei lavori pubblici, o specialmente per la edilizia; perchè duolmi vedere che mentre la legge dei lavori pubblici prescrive che tutto il servizio edilizio del regno debba esser fatto dal Corpo del Genio civile, invece, mancando un servizio speciale edilizio presso il Ministero dei lavori pubblici, il Ministero dell'interno per le carceri, il Ministero delle finanze per le fabbriche demaniali, quello dell'istruzione pubblica per le fabbriche monumentali, ricorrono ad ingegneri estranei al Corpo suddetto, e istituiscono uffici tecnici i quali sono vere superfetazioni ed importano spese gravissime; mentre che se l'amministrazione dei lavori pubblici e il Corpo del Genio civile fossero ordinati per bene e funzionassero come la legge prescrive, il Corpo suddetto potrebbe servire a tutti i bisogni, rendendo affatto inutili cotesti uffici tecnici speciali, che si sono istituiti, o si vanno istituendo presso i diversi Ministeri.

Vorrei ancora, lo ripeto, che il servizio del Genio civile fosse meglio specializzato.

Gli ingegneri oggidì non possono essere enciclopedici. Va bene ed è necessario che siano colti, che siano eruditi in tutti i diversi rami della ingegneria; ma se vogliono essere veramente utili, veramente corrispondenti ai bisogni del paese, debbono applicarsi ad un dato ramo del servizio dei lavori pubblici, devono rendersi esperti e abilissimi specialisti.

L'ingegnere ferroviario deve tener dietro a tutti i progressi delle ferrovie; l'ingegnere idraulico deve tener dietro a tutti i problemi, che si riferiscono al regime dei fiumi e alle opere idrauliche di navigazione, di irrigazione, di bonifica e portuali, e via via discorrendo rispetto agli altri non meno importanti rami speciali delle opere pubbliche. Se volete avere uomini competenti in questi diversi rami, è necessario che specializzate, che dividiate la vostra amministrazione tecnica in corrispondenza a questi diversi servizi speciali.

Dovete fare in modo che in ogni ufficio del Genio civile ci siano sezioni per le strade ordinarie, per i lavori idraulici, per i lavori edilizi, e dovete scegliere e applicarvi ingegneri idonei, che abbiano speciale attitudine per questi speciali servizi. Se ciò si facesse non si sentirebbe continuamente il lamento che, specialmente per l'edilizia, manchino valenti e dotti architetti. I tecnici valenti ci sono, basta conoscerli, basta sceglierli, basta applicarli ai servizi a cui sono più adatti.

I tecnici ci sono, e ci sono, ripeto, valenti e quali richiede la progredita scienza dell'ingegnere. È falsa l'accusa che si fa al Genio civile, di non conoscere l'edilizia, gli stili architettonici, di non sapere nè restaurare per bene, nè erigere nuove fabbriche di ottimo gusto e di buono stile; nel Genio civile sonovi ingegneri architetti che saprebbero e potrebbero costruire fabbriche, da rivaleggiare in bellezza con quelle dei nostri vecchi e grandi architetti.

Non vi sono degli uomini capaci? Non è vero; basta sceglierli.

Un'altra raccomandazione riguarda il servizio degli ispettori di circolo. Questi ispettori sono aggravati di molto lavoro, ma dei loro circoli poco possono occuparsi; invece essi dovrebbero essere i veri direttori tecnici dei loro circoli, degli Uffici che sono ad essi subordinati. Nessun progetto di lavoro stradale o idraulico dovrebbe venire al Ministero, senza essere prima stato concordato col rispettivo ispettore del circolo.

Allora l'ispettore potrebbe rendere conto, nel Consiglio superiore dei lavori pubblici, della necessità di quel lavoro, e non si avrebbe l'inconveniente, che spesso vengano rimandati, tre o quattro volte, i progetti per riforme spesso inopportune, perchè i relatori presi a caso e che ne riferiscono al Consiglio superiore non sono gli ispettori dei circoli, cui i progetti appartengono. Spesso i relatori hanno idee discrepanti dall'Ufficio proponente, non conoscendo essi le condizioni speciali dei luoghi, pei quali quei lavori sono richiesti. Io mi ricordo che per caso mi trovai in una seduta, nella quale si discuteva degli ordinari lavori di restaurazione e manutenzioni delle opere di verde a difesa delle fronti e dei piedi interni delle arginature dell'Adige. Il relatore proponeva addirittura l'abbandono di quelle opere supponendo che fossero inutili, che si potessero limitare le difese a quando la corrosione fosse venuta a piedi degli argini. Io dimostrai che egli era in grandissimo errore, che non conosceva le condizioni di quel fiume pericolosis-

simo, che se si fossero abbandonate quelle opere di difesa del piede degli argini, avremmo, ogni anno, lamentato squarciamenti e rotte delle arginature, inondazioni e devastazioni dei territori, che quel sistema di difese era stato sviluppato e vivamente raccomandato dall'illustre Pietro Paleocopa, idraulico valentissimo. Insomma se io non fossi stato presente a quella seduta, le opere di verde dell'Adige, che costarono enorme quantità di lavoro e lunghi studii, sarebbero forse state abbandonate.

Questo dimostra la necessità che gli ispettori di circolo siano i veri direttori tecnici degli uffici ad essi subordinati. Nè vale il dire che essi possono ispezionare i loro circoli annualmente. Ma come? Credete che, in un mese, essi possano conoscere i bisogni di tre o quattro o cinque provincie? È necessario che essi siano ogni giorno e continuamente in corrispondenza cogli ingegneri capi dipendenti, e che conoscano tutti i veri bisogni del loro circolo.

E se gli ispettori avranno questa vera direzione tecnica, non dovremo più lamentare che le spese dei lavori superino di tre o quattro volte le somme preventivate. E questa è la causa per la quale furono tanto fallaci i preventivi delle strade ordinarie e ferroviarie votate con le leggi *omnibus*.

Nessuno conosceva quanto quelle opere avrebbero costato.

Lo sappiamo soltanto adesso che dobbiamo riparare agli errori passati e soddisfare agli impegni gravissimi contratti.

Questi ispettori poi dovrebbero conoscere intimamente le attitudini e l'operosità, dei diversi ingegneri da essi dipendenti. Si eliminerebbero così i pericoli di favoritismo ed altro che avvengono nella amministrazione centrale, dove la direzione che invigila e fa ordinariamente le proposte sulla disposizione del personale tecnico è affidata ad un funzionario amministrativo che di lavori pubblici non conosce nulla e del valore effettivo del personale tecnico sa poco o niente.

I documenti che ha questo direttore amministrativo del personale tecnico sono insufficienti per conoscerlo e giustamente valutarlo.

Sarebbe necessario che, ogni anno, gli ispettori di circolo richiamassero dai diversi ingegneri capi, loro subordinati, il quadro dell'operosità dei singoli ingegneri e ne facessero, alla loro volta, particolareggiati rapporti informativi al ministro, affinchè questi rapporti e i prospetti relativi fossero consegnati alla divisione del personale. Allora, nella scelta degli ingegneri per le diverse

loro destinazioni e per le loro promozioni, si avrebbero attendibili documenti per apprezzare, con equità e giustizia, il merito o demerito dei vari ingegneri da assegnarsi agli uffici e ai servizi speciali o da promuoversi. Ciò non si fa. Io aveva attuato questo sistema, ma il mio troppo zelo finì con mettermi in disaccordo con chi teneva incompetentemente la direzione del personale. E fu questa pure una, non la principale, delle cause per cui abbandonai l'amministrazione centrale del Ministero dei lavori pubblici.

Andiamo avanti. Altra raccomandazione che devo fare è questa: che non si affaticino troppo gli uffici con le richieste di continui prospetti bimensili, semestrali, annuali, mentre gli ispettori di circolo, quando sieno alla conoscenza di tutti i particolari dei diversi servizi degli uffici dei loro circoli possono dare informazioni, senza distrarre gl'ingegneri in queste compilazioni di prospetti di quadri e che so io.

Un'altra raccomandazione che devo fare si riferisce alla direzione delle sezioni stradali, idrauliche ed edilizie. Con l'ordinamento ultimo del Genio civile noi abbiamo ciecamente, proprio ciecamente, perchè non avevamo statistiche, votato delle piante del personale tecnico superiore, ordinario e subalterno. Quelle piante del personale tecnico portarono a sproporzioni e conseguenze dannose. Non parlo degli ispettori e degli ingegneri capi che, nel loro numero, sono sufficienti al bisogno, ma vengo al personale tecnico ordinario e subalterno. Gli ingegneri di prima, seconda e terza classe sommano a 365 che, con 51 ingegneri allievi, fanno la somma complessiva di 416. Questi sono gli ingegneri che dovrebbero accudire allo studio e alla compilazione dei progetti, alla esecuzione dei lavori, alla direzione esecutiva di questi, e quanto agli ingegneri novizi o meno provetti, il loro compito sarebbe di occuparsi dei servizi tecnici interni degli uffici, e di collaborare cogli ingegneri di sezione più gravati, o ad essere applicati a lavori speciali, per meglio impraticirvisi. Il personale degli ingegneri ordinari e allievi non è esuberante. Lo è bensì quello subalterno della categoria degli aiutanti del Genio civile, che si divide in tre classi, e le cui piante sonosi, sproporzionatamente al bisogno, allargate.

Mentre si hanno in pianta 416 ingegneri, la categoria degli aiutanti divisi nelle classi 1ª, 2ª e 3ª ci dà una somma di 790 persone, alle quali se aggiungiamo 196 aiutanti allievi, si ha l'esagerata somma di 986 ufficiali tecnici subalterni,

la quale non sta punto in proporzione con quella suindicata degli ingegneri.

La metà degli aiutanti potrebbe essere, non dico licenziata, perchè sarebbe una misura draconiana, ed io non amo che gli impiegati siano, senza loro colpa, abbandonati e buttati sul lastrico, ma certamente potrebb'essere destinata ad altri uffici.

Quello, adunque, che io raccomando all'onorevole ministro si è di fare in modo che le sezioni dei diversi uffici siano dirette esclusivamente da ingegneri ordinari, e che, per le sezioni più importanti, questi ingegneri ordinari siano assistiti da aiutanti, bene inteso che l'aiutante non deve mai sostituire l'ingegnere nello studio, nella compilazione dei progetti, e nella direzione esecutiva dei lavori, delle quali incombenze il solo ingegnere di sezione deve essere responsabile.

Non ammetto che un aiutante, un tecnico subalterno possa dirigere le sezioni, mettendosi quasi a parità d'importanza, se non di grado, con l'ingegnere ordinario.

Io so che, in parecchi uffici, aiutanti del Genio civile dirigono sezioni, mentre, negli stessi uffici, degli ingegneri ordinari, che attendono al servizio generale, sono quasi ridotti alle funzioni di ufficiali d'ordine; questo cagiona un vero scoraggiamento ed una demoralizzazione nel personale tecnico superiore degli ingegneri ordinari, così postposti.

Panattoni. Domando di parlare.

Cavalletto. Fra questi aiutanti vi sono però valenti ingegneri, che servivano in qualità di straordinari nelle costruzioni delle strade ordinarie provinciali di serie, e delle strade comunali obbligatorie e nelle costruzioni ferroviarie, e che, nel nuovo ordinamento del Genio civile non essendo abbastanza larghe le piante delle tre classi degli ingegneri ordinari, furono confinati nella categoria del personale tecnico subalterno, e non tutti nella classe prima, anzi i più nella classe seconda degli aiutanti.

Questi ingegneri, dei quali non pochi, come ho detto, sono assai valenti, si trovano a disagio considerati, quali si trovano, come subalterni.

È necessario proporzionare meglio la categoria degli ingegneri ordinari, allargandola di alquanto, diminuendo, contemporaneamente e in correlazione quella degli ingegneri aiutanti.

Ma io vorrei che i ministri dei lavori pubblici e delle finanze si mettessero d'accordo, per utilizzare meglio cotesti ingegneri aiutanti.

Noi stiamo adesso per imprendere un'opera

grande, colossale, quella del ricensimento di tutto il territorio del regno. Fra gli ingegneri aiutanti (e sono circa 300) noi abbiamo tecnici esperti nelle operazioni geodetiche e geometriche, nelle stime, nelle operazioni catastali richieste per le espropriazioni dei terreni; ora mi pare che si potrebbero fra questi scegliere i più idonei, assoggettandoli anche, se vogliasi, ad un esperimento di idoneità e di buona attitudine per utilizzarli, ed utilizzarli nella più larga misura possibile, nelle operazioni del nuovo catasto del regno. Si rialzerebbe, così, la loro dignità, sarebbe appagato il legittimo loro amor proprio, e il servizio del catasto procederebbe con più sicurezza.

Questa raccomandazione ho anche fatto a proposito del bilancio dell'interno all'onorevole presidente del Consiglio dei ministri e la ripeto adesso in occasione di questo bilancio al ministro dei lavori pubblici.

Si metta d'accordo col ministro delle finanze, e ceda a lui i migliori ingegneri aiutanti che ha nel suo Ministero, i quali trovansi, ripeto, in condizioni disagiate, in una situazione morale ed economica avvilitiva.

Passo ad un altro argomento, quello dei pagamenti delle opere pubbliche appaltate.

Col vecchio sistema, che ho accennato precedentemente, i pagamenti si facevano con molta semplicità e speditezza e senza che avvenisse mai un caso di malversazione. Quando si appaltava un lavoro, e se ne faceva la consegna all'impresario, l'amministrazione disponeva sulla Cassa di finanza, ora tesoreria provinciale, della provincia, dove il lavoro dovevasi eseguire, tutte le somme richieste per la sua esecuzione, corrispondenti alle rate di pagamento stabilite dal contratto, tranne però la somma dell'ultima rata di collaudo, riservata alla superiore approvazione del collaudo e della liquidazione finale del lavoro. Di mano in mano che il lavoro procedeva, l'ingegnere direttore emetteva il certificato per la rata di pagamento, secondo era stato stabilito dal contratto. Emesso questo certificato di pagamento della rata maturata, ed indicato in cotesto certificato il grado di avanzamento del lavoro, veniva esso certificato vidimato, accertato dall'ingegnere capo, sotto la sua responsabilità, e trasmesso immediatamente al capo governativo della provincia il quale ordinava il pagamento della rata e lo rilasciava all'impresario, dandone preventivamente avviso alla contabilità di Stato (Corte dei conti) per la sua registrazione.

Senz'altro l'impresario creditore, con questo certificato, che era un vero mandato di pagamento

andava alla Cassa, ed era pagato. Al più tardi s'impiegavano due o tre giorni dalla emissione del certificato di rata al suo pagamento.

Oggidi quando ogni cosa procede regolarmente ci vogliono almeno tre mesi per effettuare il pagamento di una rata.

Nè basta, ci vuole anche l'apparenza d'una perizia che dimostri per quantità e gradi che la entità di lavoro eseguito corrisponde alla rata da pagarsi.

I certificati colle relative parziali perizie vanno al Ministero dei lavori pubblici, il quale li manda all'ufficio di revisione tecnico-contabile, alla ragioneria del Ministero stesso, alla Corte dei conti, e se vi è errore, sia pure di 10 centesimi, non lo si corregge, si rimandano indietro le carte, e così passano altri tre mesi. Quindi, qualche volta, questi impresari hanno il pagamento d'una rata dopo sei mesi ed anche otto mesi. Ma come volete avere buoni impresari con questo sistema?

La legge di contabilità deve essere riveduta, deve essere semplificata. Se farete questa revisione razionale, diminuirete certo d'una metà gli impiegati che attendono a questo giro di carte, giro ozioso che non vi assicura meglio di quello che si potrebbe fare con tutta semplicità circa all'esattezza, alla realtà dei pagamenti.

Noi, con questo sistema di ritardare i pagamenti, abbiamo perduto i veri impresari. Con questo sistema avviene che i lavori sono assunti da banchieri, o dai loro rappresentanti o sovvenuti da banchieri, da gente che più che altro specula sull'interpretazione dei capitoli di appalto, sulle eventualità di addizionali o di varianti dei lavori, per tormentare il Ministero colle liti.

Mi auguro quindi che, rispetto a quest'argomento importantissimo dei pagamenti, su cui ho più volte parlato, non sia questa volta la mia, *vox clamantis in deserto*.

Io raccomando alla Commissione del bilancio di occuparsi della riforma della legge di contabilità, e se essa vorrà mettersi con ferma volontà e deliberato proposito, potrà proporre alla Camera modificazioni e semplificazioni utilissime che risparmierebbero allo Stato spese non lievi.

Vengo agli appalti. Gli appalti, specialmente pei lavori arginali, se non sono fatti in tempo opportuno, tornano a danno dell'amministrazione e a pericolo di territori che si devono difendere.

Nella Valle del Pò i danni alle arginature succedono dopo le piene fluviali di autunno: è necessario che, subito dopo le piene autunnali, gli uffici facciano le proposte per la riparazione dei danni avvenuti nelle arginature; ed è pur necessario che, dentro l'annata, cioè prima della fine di

dicembre, quei progetti siano approvati, e ne sia ordinato l'appalto affinchè siano eseguiti nell'inverno quando non c'è la concorrenza dei lavori campestri. Se ritardate di troppo, vengono le piene di primavera, i danni aumentano e una riparazione che si poteva fare con 10 costerà 100, e il territorio correrà un nuovo pericolo.

È questa una raccomandazione, una massima anzi, che il Ministero dovrebbe adottare: cioè appaltare in tempo opportuno e utile i lavori, e specialmente gli arginali.

Altri lavori di difesa delle arginature sono quelli delle opere di verde: se non approvate i preventivi nel dicembre, non potete fare in tempo utile le riparazioni; se le fate quando già la stagione è avanzata, queste opere di verde invece di attecchire si disseccano, ed avrete perduto la difesa, gettata la spesa e non provveduto alla sicurezza arginale. Perciò è necessario che anche per queste opere si adotti la massima che gli uffici mandino in tempo le loro perizie e che il Consiglio superiore, sentito il parere degli ispettori di circolo, le approvi in tempo, e in tempo ne sia dal Ministero ordinata l'esecuzione.

Io potrei citarvi opere di verde costosissime che, non essendo state restaurate in tempo, riuscirono inutili e rovinarono con pericolo dell'arginature che dovevano frontalmente proteggere e difendere.

Passiamo ad altro, al riordinamento del servizio idraulico subalterno di polizia fluviale, di custodia e di difesa delle arginature.

Da tre anni, forse più, mi pare, non ricordo con precisione la data, ad ogni modo, da non meno di tre anni fu nominata dal Ministero dei lavori pubblici una Commissione per compilare un nuovo regolamento del servizio dei custodi idraulici per la custodia, e difesa delle arginature.

La Commissione ha già compiuto il suo lavoro e fatto le sue proposte, sulle quali non so se sia stato deliberato.

Intanto tutto questo personale subalterno aspetta il suo riordinamento, conseguente a quello già fatto del Corpo del Genio civile e aspetta che sia decisa la sua sorte e migliorata e resa sicura la sua condizione.

Illogicamente si è voluto tener distinto il personale idraulico subalterno, dal personale superiore degli ingegneri e dal subalterno tecnico degli aiutanti; quindi i custodi idraulici si videro messi fuori ruolo, come non appartenenti al Genio civile, mentre è un personale che può stare, in un grado inferiore, sì, ma sempre affine alla categoria degli aiutanti.

Se non si provvede a riordinare questo personale, essendo già stati tolti parecchi dei migliori custodi, noi avremo un servizio difettoso. È urgente che a ciò si provveda ed il provvedere è di molto interesse, perchè, se in tempo di piena, non abbiamo custodi idraulici molto esperti e zelanti, avremo dei disastri, delle rotture d'argini, che porteranno la desolazione su vasti territori. Spesse volte lo zelo degli impiegati, che sono posti alla difesa degli argini, salva i territori da gravissimi disastri; e se la difesa è fiacca, se non è fatta con tutto il cuore, riesce spesso inefficace.

Ve ne parla uno che ne fu testimone.

Passiamo ad un altro argomento; alle regie poste, di cui pure ho anche parlato più volte.

Non vi dirò nulla dei continui articoli che la categoria degli aiutanti postali va stampando su quasi tutti i giornali del regno, perchè non approvo tutte queste rimostranze di una classe d'impiegati, ma d'altra parte soggiungo: vediamo se c'è qualche cosa da fare; ed io credo che ci sia molto da fare.

Io di ciò ho parlato anche l'anno scorso in occasione appunto di questo bilancio ed ho accennato il modo, col quale intenderei che questa categoria di aiutanti fosse ordinata.

Non c'è alcuna ragione di pagare gli aiutanti in modo e proporzioni assai diverse secondo che riseggono o a Roma e a Bologna, o a Napoli, oppure in capoluoghi di circondario, giacchè il servizio degli straordinari è gravato dovunque per il grande aumento che si è verificato nei servizi postali. Oramai l'aiutante di Conegliano e di Abbiategrasso ha un servizio eguale a quello dell'aiutante di Roma e non v'è alcuna ragione che debba esser pagato, pel fatto solo della sua residenza, colla metà dello stipendio che percepisce l'aiutante residente nella Capitale.

Io vorrei che una buona volta a questo personale fosse tolta la inamovibilità, che è un errore. Da principio si concorre ai posti disponibili, ma quando i nuovi aiutanti sono nominati e si vedono pagati male, si trovano a disagio e lamentano di non essere nella Capitale o in residenza nella quale avrebbero uno stipendio maggiore.

Fatene, ho detto più volte, tre classi che siano progressive, talchè quelli della terza possano aspirare alla seconda classe e quelli della seconda alla prima. Così vi sarebbe un progresso di classi appartenendo, alla terza classe, sempre gli ultimi nominati e venendo man mano a salire essi col tempo, ciò che avviene anche per tutto il personale d'ordine e degli scrivani locali del Ministero della guerra e degli altri Ministeri. Se farete

questo, ecciterete anche la emulazione ed avrete impiegati che faranno del loro meglio pur di ottenere la promozione.

Ma c'è un'altra anomalia gravissima, che è anche una vera ingiustizia: quella della limitazione dell'età. Noi, per assicurare all'esercito dei buoni sottufficiali, abbiamo promesso che quando abbiano servito nell'esercito dodici anni con fedeltà ed onore, congedati che siano, sia loro assicurata l'ammissione in un impiego civile. Ebbene aspirano di essere aiutanti, e vengono nominati, ma quando hanno sorpassata l'età di 35 anni, non possono più progredire ed andare alla classe superiore, non possono più diventare ufficiali postali e capi d'ufficio. E perchè non volete loro computare i dodici anni, che hanno fatto, di servizio militare, che è un servizio molto più interessante, molto più valutabile del servizio civile?

Ma questa è un'ingiustizia, onorevole ministro, ed il regolamento che determina questo limite, è un regolamento vecchio ormai, e noi bisogna che ci riportiamo ai regolamenti corrispondenti alle condizioni presenti del nostro esercito, e del paese, e quindi, per quelli che hanno servito nell'esercito, noi non dobbiamo mettere a loro carico l'eccesso d'età, cioè il numero d'anni che hanno servito nell'esercito, mettendo la loro persona e la loro vita a disposizione e a difesa della patria pronti a versare per questa il loro sangue; tolga questo limite, onorevole ministro, e farà una vera ingiustizia, corregga questo regolamento, oramai in ciò vecchio, delle promozioni.

Quello che dico per gli aiutanti che possono e che devono, quando capaci e meritevoli, avanzare ai posti superiori nell'amministrazione postale, lo dico anche per i subalterni, per gli inservienti. Questi sono tutti ex militari, non pochi hanno servito nell'esercito per otto, dieci, e anche undici anni, ed ebbero gradi nella bassa forza.

Non raggiunsero questi i dodici anni di servizio militare per aspirare a posti civili migliori, ma hanno titoli ad essere assunti in servizio in ragione dell'anzianità ottenuta di perduranza sotto le armi e dei gradi meritativi, e hanno diritto che, anche per essi, non sia fissato il limite dell'età per escluderli dall'ammissione o dalle possibili loro promozioni ad aiutanti postali.

Ma santo Dio! un uomo all'età di 32, 34 o 35 anni non è un decrepito, non sarà molto valido per la bassa forza nell'esercito, ma per un servizio subalterno di posta, per portare lettere, per servire nell'interno degli uffici, per la manipolazione dei pacchi postali ed altro, a 35 anni di età è un uomo validissimo, e questo limite d'età,

per escludere la sua ammissione o promozione è un'assurdità, e ripeto per quelli che hanno servito la patria sotto armi, è una vera ingiustizia.

Io dovrei dire parecchie altre cose, ma ho parlato troppo a lungo.

Non domando alcuna risposta all'onorevole ministro; gli domando soltanto che prenda in benévola considerazione i desideri che gli ho fiduciosamente espressi. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Giudice.

Del Giudice. Esaminando il presente bilancio dei lavori pubblici possiamo dispensarci dal fare un'ampia discussione sui più gravi argomenti che vi sono compresi. Le più gravi questioni ne sono state, per così dire, stralciate, e formano oggetto di speciali disegni di legge. Mi pare quindi più conveniente di rimandare ogni discussione sulle medesime all'esame dei detti disegni di legge. Piuttosto gioverebbe rivolgere l'attenzione sull'ordinamento dei servizi dei lavori pubblici, o meglio, sulla semplificazione di essi, ed infatti l'onorevole Cavalletto, con l'autorevole sua parola, se ne è largamente occupato.

Ma poichè l'onorevole ministro si occupa di questo grave argomento con studio speciale, come risulta dalla relazione della Commissione, io aspetterò ch'egli, che ha per divisa, direi, *festina lente*, ci presenti il risultato dei suoi studi.

Fedele a questo concetto, mi limiterò ad esporre brevi osservazioni, meritevoli, mi pare, di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro.

Le brevi osservazioni che mi propongo di fare hanno per iscopo principale il miglioramento di taluni servizi. Però potrebbero, applicate, produrre anche qualche economia. Modeste economie beninteso, di alcune migliaia di lire, che io non perirei davvero di proporre, mentre i milioni danzano intorno a noi una ridda fantastica, (*Si ride*) se non mi affidasse il pensiero di rivolgermi a un uomo, come l'attuale ministro dei lavori pubblici, il quale ha portato, nell'amministrazione cui presiede, la severa, esemplare sobrietà della sua vita domestica.

Infatti, egli, per esempio, ha unificato il Gabinetto, riducendolo, dirò così, ai minimi termini tanto che tra lui ed il sottosegretario di Stato, credo che abbiano ai loro ordini un minor numero d'impiegati, che taluni degli stessi capi di servizio loro dipendenti.

Io quindi, pur parlando della economia di poche migliaia di lire, confido che le mie parole, rivolte all'onorevole Saracco non saranno spreccate. (*Segni di assenso del ministro*).

Io mi proponeva, esaminando questo bilancio di cominciare il mio discorso col felicitarmi di trovarci una volta fra mani un bilancio, nel quale non si riscontrasse aumento di spesa, di fronte a quello dell'esercizio precedente. Parrebbe che i disegni di legge, presentati in questa tornata dall'onorevole ministro, dovessero distruggere questa mia soddisfazione.

Non è così. Di tutti gli aumenti di spesa che si introducono in un bilancio con lo scopo di sopprimere ai veri bisogni del paese io mai mi dolgo poichè sono spese produttive. Io fo invece le mie riserve per gli aumenti annuali che si propongono nei bilanci per miglioramento, sia dei servizi pubblici, sia delle condizioni dei funzionari, aumenti che, nelle presenti condizioni finanziarie del pubblico erario, potrebbero, a mio avviso, essere rimandati a tempi migliori, senza iattura della cosa pubblica.

Sono molti anni che i bilanci si vanno gonfiando sempre più; tanto che prendendo, per esempio, i bilanci di dieci anni fa per punto di partenza, e raffrontandoli con quelli di oggi, vi è da restare atterriti.

Il bilancio dei lavori pubblici ha seguito la legge comune.

Ne porterò un esempio.

L'onorevole Saracco è sempre stato il più tenace, il più severo, il più temuto, dirò così, sindacatore dei bilanci dei diversi Ministeri. Ebbene, pare a me che, venuto al potere, abbia dovuto riconoscere la giustezza dell'antico proverbio che, fra il dire e il fare, c'è di mezzo il mare. (*Sì ride*).

Infatti, nel bilancio dell'esercizio precedente, l'onorevole Saracco fu costretto di inscrivere, nella parte ordinaria, una somma molto cospicua, di circa tre milioni, somma in gran parte destinata al miglioramento del servizio postale e telegrafico, ma che in parte era diretta a migliorare le condizioni del personale.

Quando la Commissione, per mezzo del suo zelante relatore, l'onorevole Romanin-Jacur che riferì anche sul bilancio dello scorso esercizio, insistette reiteratamente presso l'onorevole ministro affinché volesse consentire qualche economia sui capitoli relativi, l'onorevole ministro rifiutò con la sua abituale tenacia di accondiscendere al desiderio manifestato dalla Commissione.

Io conosco le pressioni insistenti, che suole esercitare sui ministri la burocrazia; e di questo non le faccio un torto, poichè, in sostanza, si vengono a legittimare ragioni, che hanno la loro spiegazione nelle esigenze dei pubblici servizi.

Venendo ad un esame più speciale, mi piace far notare un curioso fenomeno.

Accade non di rado, che più taluni servizi si semplificano, e più cresce il personale che vi è addetto; procedendo le due cose quasi in ragione inversa.

E ne addurrò un esempio.

Andate in vigore le Convenzioni, l'amministrazione centrale del Ministero dei lavori pubblici evidentemente dovette essere scaricata di una notevole parte del suo compito. Infatti la direzione generale delle strade ferrate aveva un complesso di servizi che l'ispettorato delle strade ferrate non ha più.

Pareva quindi logico, che, avvenuta questa mutazione, il personale dovesse esser ridotto.

Invece è accaduto il contrario. E non solo il personale è aumentato, ma i locali del Ministero non sono stati più ritenuti sufficienti a contenerlo tutto.

Si sono presi infatti dei locali lontani dal Ministero e vi sono stati collocati due degli uffici dell'amministrazione.

Io ricordo che un tempo, mediante opportuni adattamenti al palazzo di San Silvestro, tutti i diversi uffici del Ministero vi erano stati concentrati, perfino l'ufficio di revisione, il quale si trova ora in un locale diverso. Orbene oggi non solo l'ufficio di revisione è tornato ad andar fuori, ma ciò ch'è più degno di nota, gli ha tenuto compagnia la ragioneria. Ad un così esperto amministratore quale è l'onorevole Saracco, io non ho bisogno di far notare le difficoltà, la lentezza a cui dovevano andar soggetti i lavori dell'amministrazione centrale, tenendo l'ufficio di ragioneria fuori della residenza del ministero.

Io quindi pregherei l'onorevole ministro di dirmi se egli non abbia creduto meritevole dei suoi studi anche la questione or ora accennata: se egli cioè non possa trovar modo, semplificando i servizi, e riducendo il personale, di concentrare nella sede del Ministero tutti gli uffici che ne dipendono strettamente.

Passando all'argomento delle costruzioni stradali, comincerò col dire che non posso rendere abbastanza lodi all'onorevole ministro per il disegno di legge che ha presentato nell'odierna tornata. Specialmente la divisione delle somme per capitoli non solo risponde ad una grande esigenza di servizi, ma consacra una giustizia lungamente attesa. Così nell'avvenire non avremo più a dolerci che una provincia la quale ha un solo lavoro contemplato nella legge delle strade di serie, poniamo per due o tre milioni, se lo veggia ap-

paltato e costruito, e invece provincie le quali si trovano in condizioni di viabilità incomparabilmente più insufficienti, avendo 10, 12, 15 strade per due, trecentomila lire ciascuna, non ne vengono appaltate pur una!

Però mi permetterei di richiamare l'attenzione del ministro sopra un argomento speciale. Egli, nelle poche parole che pronunciò presentando oggi i disegni di legge alla Camera, ha accennato agli stanziamenti che già esistono in bilancio per la legge del 1881 e precedenti. Di questi stanziamenti sono, parmi, assegnate alla provincia di Cosenza, che è certo in fatto di viabilità una delle più disgraziate, 700,000 lire. Sono informato che, nella paralisi generale che ha colpito le costruzioni, di cui sono esagerate le conseguenze, queste 700 mila lire sono giacenti: non se n'è speso un centesimo nè in continuazione di lavoro, nè in complemento di studi, nè in pagamento di debiti già liquidati. Da ciò segue, ch'essendo prossimi alla fine dell'anno finanziario, per quella disgraziata provincia, le 700,000 lire andranno perdute e serviranno ad impinguare un altro fondo qualunque. Prego l'onorevole ministro di vedere come stanno le cose, e, occorrendo, provvedere.

Sullo stesso argomento mi occorrerebbe anche uno schiarimento dal ministro.

Egli ha detto oggi che per diminuire la mole delle somme che avrebbe dovuto iscrivere nel bilancio per queste strade di serie, aveva escogitato di sottrarre le somme devolute alle strade delle quali avessero la costruzione diretta le provincie.

E poi, facendo il computo di queste somme, rispetto alla legge del 1881, ne traeva le sue deduzioni. Lo pregherei di dirmi: il disegno di legge che egli ha presentato oggi, riguarda anche gli stanziamenti della legge del 1881, almeno per quelle provincie per le quali le costruzioni sono sottoposte alla direzione del genio civile, o, avendo accennato alle leggi anteriori ed alle costruzioni più remote, la legge presentata oggi lascia completamente fuori i lavori attinenti alla legge del 1881?

Avrei anch'io voluto dire qualche parola in favore degli aiutanti postali di seconda e di terza categoria; ma non andrò per le lunghe, poichè lo ha fatto, con maggiore autorità, l'onorevole Cavalletto. Io mi contenterò di dir questo. La legge del 1865 determina il modesto compito di questi funzionari. Ad essi è sottratto assolutamente il maneggio di denaro, di raccomandate, di assicurate. Considerati come semplici ufficiali d'ordine,

non hanno altro compito che quello di attendere al disbrigo delle corrispondenze. In seguito, per le cresciute esigenze del servizio, con circolari, con ordinanze, con lettere, il loro compito è stato molto aumentato; di guisa che oggi fanno nè più nè meno di quanto fanno gli aiutanti di prima categoria. Io invito l'onorevole ministro a considerare se sia giusto che questi funzionari abbiano lavoro e responsabilità come quelli di una categoria superiore e retribuzione inferiore.

Il capitolo 66 del bilancio, che riguarda il servizio postale e commerciale marittimo, mi offre argomento ad altre osservazioni. Per primo pregherei l'onorevole relatore ed il ministro di darmi una spiegazione, che invano ho cercato nelle relazioni dell'uno e dell'altro.

Nell'esercizio 1886-87 la somma stanziata in bilancio per questo servizio, era di 8,998,636 lire. Nell'esercizio dell'anno scorso fu portata a lire 9,010,636, e la ragione, addotta per questo aumento, fu la necessità d'iscrivere in bilancio 12 mila lire, per l'ispezione quinquennale al materiale della Società di navigazione generale; ispezione che ricadeva (diceva la relazione) appunto l'anno scorso.

Ore vedo che, nel bilancio 1888-89, è mantenuta la stessa somma di 9,010,636 lire. Domando io: l'ispezione fu fatta l'anno scorso? E allora le 12,000 lire dovettero essere spese, quindi non andrebbero ripetute per l'anno seguente; oppure, l'ispezione non fu fatta, e si deve fare quest'anno? E allora che cosa è avvenuto delle 12,000 lire dell'anno scorso?

Forse l'ispezione, da quinquennale, è divenuta annuale?

Io gradirei, a questo proposito, qualche schiarimento, perchè non nascondo che una dolorosa esperienza mi fa sorgere il sospetto che, quando, in un bilancio, si è accresciuta una cifra, a ridurla ci vuole la mano di Dio!

La seconda domanda che questo capitolo mi spinge a fare all'onorevole ministro è questa: se egli abbia intenzione di ripresentare la legge per una convenzione con la Società generale di navigazione per un servizio nel Mar Rosso; Suez-Aden, con scali a Suakim, Massaua, Assab.

L'onorevole ministro presentò questo progetto nella sessione precedente, ne fu relatore l'onorevole Solimbergo, il quale, con l'accuratezza, che tutti gli riconosciamo, fece un lavoro dal quale si deduceva la importanza di quel servizio, e, nel tempo stesso, il poco aggravio che ne veniva alla finanza del paese.

Però quel disegno di legge non fu discusso.

Solimbergo. Chiedo di parlare.

Del Giudice. Nella sessione attuale, se ben ricordo, l'onorevole Solimbergo, molto zelante degli argomenti ai quali ha collaborato, invitò l'onorevole ministro a voler ripresentare il disegno di legge medesimo.

E, giacchè ho sentito che egli ha chiesto di parlare, confido che vorrà, con la sua autorità, confermare quanto io dico.

Il ministro gli rispose che, nelle condizioni di allora tra l'Italia e l'Abissinia, era bene aspettare che si potessero determinare tali condizioni di movimento nel Mar Rosso, da rendere opportuna la presentazione di quel disegno di legge.

Ora pare a me che la situazione sia tanto mutata da essersi reso molto più urgente tale provvedimento. Non si tratta più semplicemente del movimento commerciale; ma delle comunicazioni postali tra la madre patria ed i nostri concittadini che stanno a Massaua. Finora c'era il servizio fatto tra l'Italia e Massaua, dalla Navigazione generale; e con quello si sopprimeva alle esigenze postali; oggi che esso è soppresso, dobbiamo servirci della navigazione inglese. E ciò porta un doppio inconveniente: prima di tutto il ritardo nelle comunicazioni postali; in secondo luogo l'aggravio dell'amministrazione dei lavori pubblici, ossia della direzione generale delle poste.

Poichè il Ministero della marina continuerà a pagare quel che pagava per lo innanzi; invece, il Ministero dei lavori pubblici, ossia la direzione generale delle poste, pagherà un onere assai maggiore, e, ripeto, sempre col ritardo di parecchi giorni nel servizio postale. Difatti, servendosi della navigazione inglese, come l'onorevole ministro sa, la posta paga, per la corrispondenza postale, 15 lire a chilogramma; mentre che, se fosse approvato il disegno di legge al quale ho accennato non pagherebbe che 2 lire a chilogramma, quanto occorre, cioè, per la spesa dell'importo, attraverso l'Egitto, tra Alessandria e Suez. Io, quindi, confido che l'onorevole ministro vorrà rispondere esser pronto a presentare il disegno di legge al quale alludo.

Questo capitolo del bilancio mi indurrebbe a trattare un altro grave argomento di ben maggiore importanza; però, siccome è anch'esso argomento d'uno speciale disegno di legge, fedele a quello che ho promesso nel cominciare il mio discorso, mi riservo di parlarne quando sarà discusso.

Però voglio cogliere l'occasione che mi si pre-

senta per rivolgere una viva preghiera all'onorevole presidente.

Alludo al disegno di legge concernente la convenzione colla Peninsulare pei servizi dell'Adriatico.

Fo calda preghiera dunque all'onorevole presidente, perchè voglia interporre i suoi autorevoli uffici presso la Commissione onde affretti i suoi lavori, e presenti alla Camera la relazione, acciocchè il Parlamento possa col suo voto risolvere comechessia la questione, e far cessare uno stato di cose, che mi contenterò di qualificare anormale.

Passando all'argomento delle costruzioni ferroviarie, non ho bisogno di ripetere che la Camera, dovendo essere chiamata a trattare a fondo questa, più che importante, vitale questione, torna ora inutile soffermarsi.

Però, poichè se Dio vuole, ci siamo finalmente messi sulla via dell'inizio di lavori lungamente attesi, io credo conveniente di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra una condizione di cose, che potrebbe prepararci delle nuove delusioni.

E qui dichiaro francamente che essendo stato io uno di coloro che più vivamente si sono doluti dell'indugio con il quale i procedimenti dell'amministrazione si svolgevano, sento, per debito di lealtà, il dovere di felicitare il ministro del successo, che egli ha avuto nel primo passo che ha dato, successo che legittima la speranza di uguali risultati nelle opere ulteriori.

Ma appaltare non è costruire. Io non farò l'onore alle voci che corrono di raccoglierne l'eco qui dentro; però la dolorosa esperienza del passato nella storia della costruzione ferroviaria mi impongono il dovere di essere vigile e di stare con gli occhi aperti.

Avendo io felicitato il ministro del successo che ha avuto nel passo dato, ne viene di conseguenza la completa fiducia, ch'io ho, nella serietà di quel che si è fatto.

Nè ho difficoltà di aggiungere che le persone che vi sono mischiate meritano la più alta considerazione. Siccome però fidarsi è bene, non fidarsi è meglio, prego l'onorevole ministro di voler nell'esecuzione degli impegni assunti di fronte al Governo, specie nei primi passi, essere vigile, rigoroso, inesorabile, togliendo il pericolo che noi, invece di veder progredire vere costruzioni, non ci trovassimo innanzi a delle fantasmagorie di movimenti di terra, e al sorgere d'imbarazzi, per provvedere ai quali occorrono sacrifici, di cui i

poveri contribuenti non avrebbero davvero a rallegrarsi.

Concludo pregando l'onorevole ministro a volermi fare una dichiarazione.

Da più tempo voci insistenti farebbero credere che si cerchi di venire ad un compromesso circa il valico del Sempione.

Io non mi permetterò di entrare menomamente nel merito di questa grave questione, sulla quale ci sarebbe tanto da dire in un modo o nell'altro.

Io mi preoccupo solo di una pregiudiziale, alla quale mi dà l'addentellato l'onorevole ministro colle parole, che testè pronunciava presentando i suoi disegni di legge.

Non mi pare che il momento sia opportuno per imbarcarci in nuove spese rilevanti.

Io prego quindi l'onorevole Saracco di volermi dire con quella rigida franchezza, che è nella sua abitudine: ha egli aperto trattative pel valico del Sempione? Qualore gliene fosse fatto invito, ha egli intenzione d'accettarlo?

Preme a me, e con questo credo di rendere un servizio al mio paese, che la franca dichiarazione dell'onorevole ministro tagli corto alle dicerie, che vanno spargendosi; e con questo ho finito. (*Bene!*)

Presidente. L'onorevole Del Giudice ha rivolto alla Presidenza la raccomandazione di sollecitare il compimento della relazione sulla convenzione colla Società Peninsulare.

È certo che questa relazione è da molto tempo in ritardo ed anche io non posso non desiderare che sia sollecitata la presentazione di essa, anzi questo mio desiderio io ebbi occasione di esprimerlo ripetutamente. Non so se sia presente il presidente della Commissione.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Se mi permette, darò alcune spiegazioni al riguardo per abbreviare la discussione.

Pochi giorni addietro, cinque o sei giorni or sono, c'è stata una riunione della Commissione, la quale ha chiesto alcuni schiarimenti al ministro; il ministro si è mostrato dispostissimo a darli, ma, naturalmente, per poter fornire questi schiarimenti, ha dovuto rivolgersi altrove. Io spero che fra pochi giorni avrò una risposta, che mi farà premura di comunicare immediatamente alla Commissione. Ma debbo far rilevare

che non è che da pochissimi giorni che mi trovo in questa condizione di fatto.

Fili-Astolfone. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Fili-Astolfone. Facendo parte della Commissione per la convenzione con la Peninsulare alla quale ha alluso testè l'onorevole Del Giudice, dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro, debbo aggiungere solo che non credo che si possa fare alcuno appunto perchè non si è mancato di continuare nel nostro lavoro con sollecitudine e premura speciale e la remora non viene dalla Commissione.

Palizzolo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Palizzolo. Dopo gli schiarimenti dell'onorevole presidente, siccome io sono l'umilissimo segretario della Commissione alla quale si è alluso, voleva dire al mio amico l'onorevole Del Giudice, che non comprendo la premura colla quale egli domanda la relazione. Il servizio della Peninsulare attualmente non è certo sospeso; essa continua a fare i suoi viaggi tra Venezia, Ancona e Brindisi. Quindi se egli vuole che sia presentata la relazione alla Camera e che sia discussa, egli è nel suo pieno diritto e, non appena saranno venuti i documenti richiesti al ministro, la Commissione si affretterà a presentarla; ma se egli ha parlato nell'interesse del servizio, ripeto che questo non ha subito alcuna interruzione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Giudice.

Del Giudice. Ringrazio prima di tutto l'onorevole presidente, il ministro ed i membri della Commissione delle dichiarazioni fattemi.

Tengo a scagionarmi col mio amico Fili-Astolfone e colla Giunta in genere, perchè io non ho inteso di fare loro alcun appunto. Io ho richiamata l'attenzione della Camera sulla gravità della cosa, e sulla convenienza di risolverla sollecitamente.

Il mio amico Palizzolo ha perfettamente fraintese le mie parole. È proprio il rovescio di quanto egli crede, ciò che mi ha spinto a fare l'osservazione, che ho fatto. So purtroppo che la Peninsulare fa il servizio; ma mi permetta di domandare: quale è la legge che a ciò l'autorizza? Ecco perchè credo che il Parlamento debba col suo voto troncargli questo stato di cose e non agguaglio altro sul riguardo. (*Bravo!*)

Presidente. Onorevole Panattoni, ha facoltà di parlare.

Panattoni. L'onorevole Cavalletto mi ha prevenuto. Io sono lieto di potere associare i miei voti ai voti dell'antico patriota, uso a portare

sempre in quest'Aula la espressione di sentimenti ispirati alla più elevata giustizia.

Al pari di lui, io raccomando all'onorevole ministro la sorte degli aiutanti e dei commessi postali.

Al pari di lui, io ricordo al ministro la necessità di emendare, come egli in altra occasione promise, la legge del Genio civile; provvedendo con posizione stabile ai molti che in posizione precaria, come straordinari, cooperano all'andamento di quel dicastero.

È tutta una moltitudine di gente avventizia; fatta incerta del proprio avvenire, alla quale tuttavia ogni giorno che passa reca occasione nuova di aggravio, e di responsabilità.

Noi dovremo fra giorni pronunziarci su di una legge (ne discuteremo a suo tempo i concetti) per la quale gli uffici postali saranno per modo di attribuzioni affatto nuove aggravati talmente da vederli mutati in altrettante agenzie bancarie, e persino in agenzie giornalistiche. Ebbene, onorevole ministro, è omai tempo che ai lavoratori la gratitudine del paese assicuri adeguata corresponsività di compensi.

Io ho fede in Lei, che presentando oggi tre progetti di legge che si riferiscono a opere stradali, a opere portuali, a opere di bonifiche, che i predecessori suoi non hanno compiuto, addimostro come Ella almeno sappia con occhio sereno riguardare l'eredità del passato.

Missione nostra è soddisfare gli impegni che il passato lasciò all'avvenire. Ho fede che alle sue promesse rispondano i fatti.

Presidente. Onorevole Mel?

Mel. Come coronamento e suggello ai voti, con tanta autorevolezza espressi dagli onorevoli Cavalletto, Del Giudice e Panattoni, strenui ed antichi propugnatori dei miglioramenti da apportarsi alla carriera degli aiutanti postali, i quali fiduciosi si rivolgono alla Camera per ottenere quei ragionevoli vantaggi di carriera, ai quali pressochè 200 di noi ci siamo chiariti favorevoli, io, convinto per una parte che sia giusto ed equo provvedere a questa numerosa e benemerita classe d'impiegati, facendone cessare il disagio e lo scontento; e persuaso dall'altra che nelle presenti strettezze finanziarie e nella sede attuale di bilancio non sia possibile provvedere, ho l'onore, anche a nome di parecchi amici, di presentare alla Camera il seguente ordine del giorno, che raccomando all'onorevole ministro di voler accettare:

“ La Camera, confidando che l'onorevole mi-

nistro dei lavori pubblici vorrà nel bilancio di assestamento presentare gli opportuni provvedimenti intesi a migliorare le condizioni degli aiutanti postali, passa all'ordine del giorno.

Mel, Fili-Astolfone, Silvestri, Lazzaro, Elia, Palizzolo, Sola, Salaris, Panattoni, Bertana, De Blasio Luigi, Levi Ulderico, Dobelli, Chiaradia, Narducci, Mascilli, Righi, Valle, Andolfato, Calciati, Rizzardi, Forcella, Rubini, Poli Antonio, Carcano, Papadopoli, Carcani.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Solimbergo.

Solimbergo. Io debbo ringraziare l'onorevole Del Giudice di aver richiamato novellamente la attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra una legge molto utile, intesa a riordinare stabilmente il servizio postale e commerciale nel Mar Rosso, della quale io fui relatore.

E in pari tempo non posso che confermare quanto l'onorevole Del Giudice ha detto sulle penose fasi, che il disegno di legge ha dovuto traversare. Esso cadde colla chiusura della passata Sessione; appena riaperta questa seconda io mi sono fatto premura di interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè volesse ripresentare quella legge.

L'onorevole ministro mi rispose che in quel momento di guerra non si poteva attendere alle arti della pace; che intanto il servizio postale veniva fatto dai trasporti militari; che del resto riconosceva il vantaggio e l'importanza di quella legge e che l'avrebbe ripresentata non appena l'impresa militare avesse avuto il suo compimento.

L'onorevole Del Giudice sa che mercoledì comincia lo sviluppo delle interpellanze sull'Africa, e l'onorevole ministro dei lavori pubblici sarebbe ancora coerente a sè stesso se rispondesse all'onorevole Del Giudice, che gli conviene di aspettare l'esito di quella discussione.

Io però, nella fede sicura che non sarà approvata la mozione del richiamo, del ritiro e dell'abbandono, mi unisco all'onorevole Del Giudice nell'esortare l'onorevole ministro affinché presenti il disegno di legge non appena, data tregua alle armi e alle parole, sia per incominciare, per la nostra colonia, la terza fase, quella dell'opera veramente seria.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fili-Astolfone.

Fili-Astolfone. Firmatario dell'ordine del giorno presentato dall'onorevole Mel, io unisco anche la mia voce a quella più autorevole dei miei colleghi per quanto ha tratto alla condizione degli impiegati postali, condizione infelice che richiede pronti ed equi provvedimenti; e quindi sopra a questo argomento non aggiungerò altre parole.

Ho chiesto poi di parlare per rivolgere alla benevolenza dell'onorevole ministro alcune brevi raccomandazioni; e l'ho fatto nella discussione generale per non essere poi costretto a trattenermi sopra i singoli capitoli.

Debbo anzitutto ricordare all'onorevole ministro che per la legge del 20 luglio 1881 fu preveduta, fra le opere da costruirsi, quella di un ponte sul fiume Imera Salso lungo la strada tra Riesi e Ravanusa, destinata a congiungere la provincia di Caltanissetta con quella di Girgenti.

Nel 1884 l'onorevole Di Pisa, deputato del collegio di Caltanissetta, fece vive sollecitazioni a che se ne fosse accelerata la costruzione.

La Commissione del bilancio di quell'anno, relatore l'onorevole Lacava, riconobbe la giustizia di quelle sollecitazioni, ed il ministro d'allora aggiunse che sarebbe stata sua speciale cura di soddisfare la legittima aspettazione di quelle popolazioni.

L'anno scorso l'onorevole Di Pisa tornò sull'argomento, e dal canto mio tenni ad associarmi alle sue raccomandazioni; e l'onorevole ministro Genala disse che riteneva giuste le premure nostre, e che avrebbe fatto tutto il possibile, perchè quell'opera si fosse messa tra quelle di maggiore urgenza, per le quali il Governo aveva allo studio speciali provvedimenti.

Siamo al 1888, e tuttavia non trovo alcuna traccia, negli stanziamenti speciali del bilancio di quest'anno, che si riferisca a quell'opera importante.

È da notare, onorevole ministro, che malgrado che la siccità affligga tuttavia la Sicilia, in questo inverno non sono mancate vittime pel pericoloso passaggio di quel fiume e per la mancanza di quest'opera, alla quale del resto contribuisce la provincia di Caltanissetta per una metà della spesa in lire venticinque mila; e la provincia stessa è stata sollecitata a stanziare i fondi, ed a mettersi in regola.

Ora io mi permetto di ripetere la mia raccomandazione all'onorevole ministro, perchè vegga come uscire da questo dannoso stato provvisorio, già troppo a lungo durato. E intorno a questo punto ho finito.

Intorno ad un altro argomento mi preme richia-

mare l'attenzione dell'onorevole ministro, tanto più che ho dovuto quasi quotidianamente intrattenerlo di tale questione. Alludo alla costruzione del porto di Licata. Non ne ripeterò la storia, che è troppo nota all'onorevole ministro. So che tuttavia pende un giudizio, so che i lavori procedono, non come sarebbe desiderabile nell'interesse di quelle industrie popolazioni e di quel commercio; ma tuttavia so che per quanto ha dipeso da lui l'opera, sebbene lentamente, ha progredito.

Ed ora un'ultima ed efficace raccomandazione. Io debbo pure richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro intorno ad una necessità, che si è fatta più intensa dopo che si è provveduto all'allacciamento delle varie isole adiacenti alla Sicilia, con i cavi sottomarini telegrafici.

Tra tutte le isole la più modesta, la più lontana, la meno che possa fruire delle comunicazioni con la Sicilia, è Lampedusa. Ora il bisogno di poter mettere in comunicazione quest'isola con quella maggiore, epperò col continente è vivamente sentito. Io potrei qui dimostrare come la posizione nella quale è collocata Lampedusa nel Mediterraneo, nelle condizioni politiche attuali per la vicinanza con Tunisi sia di speciale importanza; essa infatti è l'avanguardia dell'Italia in quel mare, ed è anche così vicina con Malta, che può riuscire molto utile in qualunque eventualità per avere degli avvisi.

Credo che meriti perciò tutta la considerazione del Governo e della Camera una proposta, che tende a favorire questa povera isola; la quale è pure sede di numerosi coatti.

Credo perciò che la mia raccomandazione, senz'altro, possa bastare per richiamarvi l'attenzione del ministro e per ottenere che ai suoi bisogni, in qualche modo, si provveda.

Io mi attendo qualche risposta non solo, ma qualche promessa precisa che dia speranza di vedere presto realizzato il desiderio che ho espresso con questa raccomandazione.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Procurerò di rispondere poche parole agli oratori, che presero parte alla presente discussione, poichè potrebbe avvenire che nella discussione dei capitoli si dovesse ritornare sugli argomenti, che sono stati ora toccati maestrevolmente dagli onorevoli preopinanti.

Comincerò dall'onorevole Cavalletto.

Egli è stato con me molto cortese e molto affettuoso, ed io, cordialmente, ne lo ringrazio. Egli è stato di più molto discreto, perchè disse

di non voler risposte dal ministro, ma che si sarebbe contentato, se il ministro avesse dichiarato di prendere in benevola considerazione i suoi desideri.

Io potrei accettare questa sua cortese profferta, ma per dargli prova della grande stima che gli professo, dirò qualche cosa intorno ad alcuni punti che egli ha toccato.

L'onorevole Cavalletto ha esordito dicendo che converrebbe fare una riforma radicale dell'amministrazione dei lavori pubblici. Francamente io non mi sento da tanto, da affrontare un problema di questa natura. Io credo invece che miglior consiglio sia quello di procedere a gradi nel miglioramento dell'amministrazione quale oggi è costituita. Quindi è ch'io accettando interamente il suo pensiero, e quello svolto, mi pare, dall'onorevole Del Giudice, che si debba principalmente trovar modo di semplificare l'amministrazione, ho fatto e farò sempre del mio meglio, perchè questo principio riceva nei fatti la sua applicazione.

Così mi è parso di dover impartire istruzioni speciali, perchè il servizio delle strade provinciali di serie rimanesse possibilmente presso le provincie, anzichè farne carico allo Stato, imperciocchè non comprendo che si possa parlare ogni giorno di decentramento amministrativo, e poi, quando abbiamo una legge che assegna alle provincie un determinato concorso per la costruzione delle sue strade, lo Stato prenda l'impegno di costruire queste strade che hanno carattere strettamente provinciale.

Anche nelle strade comunali obbligatorie, mi è parso che fosse eccessiva l'ingerenza del Governo quando vuol spingere i comuni a costruire strade che ad essi non paiono necessarie, e quando oppongono ragioni economiche o finanziarie, delle quali mi par bene, che anche essi possano essere considerati giudici competenti. Quindi è che anche in questa parte ho creduto di fare opera savia, semplificando possibilmente l'amministrazione, e mantenendo fede al principio, che i comuni e le provincie debbano essere considerati i veri giudici, i veri arbitri delle cose loro, e che il Governo debba ingerirsene il meno che può farlo senza pregiudizio degli interessi generali.

L'onorevole Cavalletto ha parlato lungamente e con quel grande amore che porta a quell'istituto del quale era ornamento, della necessità di introdurre molte modificazioni, e diciamo pure, molti miglioramenti nell'ordinamento del Corpo del genio civile, segnatamente poi nel Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Io sono pienamente d'accordo con lui che qualche cosa non solo, ma molto si debba fare per migliorare questo ramo di servizio. Ma non posso proprio dividero le speranze dell'onorevole Cavalletto, che si possano trovare facilmente uomini di grande valore i quali siano disposti ad entrare nel Corpo del genio civile così magramento retribuito.

Credo invece opportuno che si pensi a diminuire il personale subalterno che mi sembra sovrabbondante al bisogno, se si tien conto principalmente della necessità di rafforzare l'elemento che appartiene al personale superiore. Ed a provare che così l'intendo, basterà sapere che non ho nominato un solo aiutante, perchè il numero stabilito nella legge del 1882 mi pare eccessivo. Quindi è che oggi noi abbiamo vacanti i posti di centodieci aiutanti, se non erro, sopra i 900 che figurano in pianta. A questa maniera l'amministrazione si troverà più libera nei suoi movimenti, e sarà più facile raggiungere quanto è nel desiderio dell'onorevole Cavalletto. Ed io, occupandomi di ciò che si deve fare a tale riguardo, terrò grandemente presenti le sue raccomandazioni.

L'onorevole Cavalletto ha parlato lungamente degli ispettori di 1ª e 2ª classe che compongono il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ha parlato degli ispettori dei circoli, i quali non possono convenientemente adempiere una doppia missione, ed ha soggiunto tante altre cose che non credo conveniente ripetere, perchè egli le ha dette così bene che io, ripetendole, rischierei di dirlo male. Mi permetto tuttavia di fare una semplice avvertenza.

Finchè noi non avremo risolto il grande problema delle costruzioni ferroviarie, è impossibile che si venga a capo di una risoluzione definitiva intorno all'ordinamento del Genio civile. Noi dobbiamo parimenti tener conto dello straordinario sviluppo che si è dato, e che si vuol dare alla costruzione delle strade, in relazione al disegno di legge che venne presentato oggi stesso, e regolare gli atti secondo le attuali esigenze del servizio. Io credo dunque che c'è da fare e da fare parecchio; ma siccome bisogna far bene, così io non trovo nulla a ridire all'affermazione dell'onorevole deputato Del Giudice, che la mia divisa sia quella del *festina lente*. Davvero che se sapessi di far bene, io non avrei nessuna difficoltà di inalberare questa divisa. Il difficile sta nel far bene, ed io cercherò di far quello che posso, riconoscendo che molto c'è da fare e procurando soprattutto di arrivare a conseguire dei buoni risultati.

L'onorevole Cavalletto ha parlato ancora del modo col quale si procede nei pagamenti; ed egli ha toccato un tasto giusto. Molti sono gl'impresari i quali si lagnano, e si lagnano con ragione, di non esser pagati a tempo, e così ne vien danno a loro e sovente alla cosa pubblica. Ma siccome un disegno di legge che accenna a modificazioni da introdursi nella contabilità dello Stato si trova precisamente davanti alla Camera, sarà il caso di parlarne allora, e credo che si farà opera savia quando si cercherà di semplificare in questa parte l'attuale legge di contabilità.

Io non posso lasciare l'onorevole Cavalletto senza dire qualche cosa a lui, intorno alla materia *vevata*, diciamolo pure, degli aiutanti postali, materia della quale hanno anche discorso parecchi oratori, l'onorevole del Giudice, l'onorevole Filli-Astolfone, l'onorevole Mel con molto calore, l'onorevole Panattoni. Anzi l'onorevole Mel ha presentato addirittura un ordine del giorno, che tende a mettere in più chiara luce questa questione, perchè si possa prendere una risoluzione.

Rispondendo all'onorevole Cavalletto, penso dunque, e mi propongo di rispondere a tutti gli oratori che hanno trattato questo argomento.

La Camera certamente non ignora che il mio egregio predecessore nominava una Commissione con incarico di studiare questa questione, non solo in relazione alla condizione degli aiutanti postali, ma eziandio nell'interesse, anch'esso rispettabile, del personale di servizio.

Io ho fatto istanza più volte a questa Commissione perchè volesse porre fine al suo lavoro e presentarmi le sue proposte.

Ora sono in grado di annunziare alla Camera che la Commissione ha compiuto il suo lavoro. Non ha peranco presentato al ministro la sua relazione, ma mi ha fatto conoscere le proposte, che essa intende di farmi.

La Commissione, in sostanza, non crede attuabile il concetto di aumentare puramente e semplicemente lo stipendio agli aiutanti postali, e di aumentare anche lo stipendio al personale di servizio. Essa crede che un provvedimento di questa natura non sarebbe che un palliativo, dopo del quale si verrebbe di nuovo all'assalto perchè, quando si dice che non bastano 1,200, o 1,400 lire all'anno, se noi daremo questi stipendi, di qui a qualche anno si vorrà che se ne diano 1,500 o 1,800, e forse più.

Oltre a ciò, il numero degli aiutanti postali è oggi di tremila; di qui ad un anno potrebbe salire a 3200, e di qui a dieci anni io non starei garante che non abbiano a diventare 6000. Ora,

se la maggior spesa fosse oggi di 400 o 500 mila lire l'anno, possiamo esser sicuri che, di qui ad alcuni anni, questo mezzo milione diventerà almeno un milione.

La Commissione crede che si possa migliorare la sorte degli aiutanti postali e del personale di servizio, adottando un diverso sistema, creando cioè due categorie distinte di personale, per modo che gli aiutanti postali, i quali ricevono uno stipendio che può variare da 1000 lire a 2800 al *maximum*, possano aspirare ad uno stipendio massimo di 3600 lire con un minimo di 1200.

Io dichiaro che, in massima, così su questo, come sopra altri punti, convengo nella opinione che ha spiegato la Commissione.

Non accetto adunque la teoria che basti introdurre nel bilancio una somma determinata per aumentare lo stipendio degli aiutanti postali. Oltre che ne verrebbe un grave onere al bilancio dello Stato, non si farebbe neanche giustizia al personale di servizio, che pure ha anche esso i suoi diritti. Accetto e mi accosto alla seconda proposizione; la quale, però, debbo annunziarla sin d'ora alla Camera, porterà con sè un aggravio di bilancio, che potrà essere maggiore o minore, secondo i criteri che si adotteranno nella formazione delle categorie in cui si dividerà il personale; la inferiore, cioè, e la superiore.

Ora, io ho piena fiducia negli uomini che compongono questa Commissione; ma vorrei vederli dentro ancor io, qualche po', per conoscere se, per avventura, non si possa ancora fare qualche altra economia, specialmente nella parte che riguarda il personale superiore. Non affermo ma riservo su ciò il mio giudizio.

In questa condizione di fatto, io riconosco un'altra volta che questa questione vuole essere risolta, e definitivamente risolta, migliorando la sorte, non solo degli aiutanti postali, ma eziandio del personale di servizio, e però accetto di buon grado l'ordine del giorno che venne presentato dall'onorevole Mel, ed assumo l'impegno di presentare in sede di assestamento del presente bilancio, le proposte concrete sopra le quali la Camera potrà, con piena cognizione di cose, pigliare le sue definitive risoluzioni.

Detto ciò, risponderò qualche parola all'onorevole deputato Del Giudice, che ringrazio delle sue cortesi parole; tanto più, dopo che ha riconosciuto egli stesso, che vivacemente (io potrei anche dire: molto vivacemente) si è occupato altrove di me, scorrendo delle costruzioni ferroviarie.

Egli, dopo aver detto che la mia divisa è

quella del *festina lente*, ha soggiunto che io vecchio e temuto, come egli disse, sindacatore dei bilanci, arrivato a questo posto, ho visto e dovuto vedere, che dal dire al fare vi sta di mezzo il mare.

Però, dopo aver detto queste cose, egli ha avuto la cortesia di aggiungere che in fondo non aveva che poche osservazioni da fare di piccola importanza, le quali però intendeva sottomettere al mio giudizio perchè delle cose anche piccole io sono uso ad occuparmi con molta cura, e con lo stesso spirito di economia che porto nella vita domestica.

Io lo ringrazio cordialmente di aver toccato questi punti minori, perchè io son sempre d'avviso che in tutte le amministrazioni bisogna guardare per il sottile, e si deve dare l'esempio delle economie nelle piccole cose, se si vogliono conservare i mezzi necessari per fare le grandi.

Si, onorevole Del Giudice, io la intendo così, e sono ben lieto che Ella divida queste mie opinioni.

Vediamo intanto come reggano, non dirò i suoi rimproveri, ma le sue osservazioni.

Egli si è meravigliato particolarmente, che mentre le mansioni dell'amministrazione centrale sono diminuite, si sono cercati e presi in affitto altri locali, dove furono trasferiti alcuni uffici del Ministero dei lavori pubblici cagionando una spesa nuova, e creando gravi inconvenienti nel servizio.

Soggiunse poi che bisogna guardarsi bene dalla burocrazia, perchè la burocrazia spesso arriva a far vedere le cose attraverso a quel prisma che più le conviene, cosicchè in sostanza e per dire tutta la verità, io avrei ceduto davanti alle consuete esigenze della burocrazia.

Ebbene, onorevole Del Giudice, io le farò questa semplice risposta, che per tre giorni di seguito mi son dato la pena di visitare personalmente tutti i locali del Ministero, per vedere se fossero giusti e fondati i reclami circa la loro insufficienza: li ho esaminati ad uno ad uno, e ho trovato che molte delle camere del Ministero sono occupate da quattro, da cinque impiegati che vi stanno a disagio; ho visto che non c'era più modo di collocare a posto le carte del Ministero, ed ho potuto riconoscere l'assoluta necessità, se non si voleva che molti documenti veramente importanti rimanessero accatastati nei corridoi, di cercare altri locali dove poterli convenientemente collocare.

Ho detto convenientemente, e forse ho detto male, perchè gli uffici del Ministero non sono nemmeno oggi collocati a dovere.

E se un giorno verrà, e credo debba venire nel quale la statistica ferroviaria, di cui parlava ieri l'altro l'onorevole Gabelli, sia per avere tutto il suo sviluppo, i locali attuali non basteranno certamente, siccome non basteranno i due o tre impiegati straordinari e l'unico di ruolo, se non erro, che sovrintende a questo servizio.

Quindi creda a me l'onorevole Del Giudice: io non mi sono lasciato condurre (la frase è un po' volgare) pel naso dalla burocrazia: ma io stesso ho voluto vedere cogli occhi miei e mi sono persuaso di questa dolorosa necessità. Convegno anch'io, e riconosco quanto ogni altro che degli inconvenienti ci sono; ma in fin dei conti un locale si doveva trovare, questo locale lo si è trovato, ed a molti inconvenienti si è potuto provvedere.

Entrando a discutere di qualche altra piccola economia, l'onorevole Del Giudice ha riconosciuto nella sua equità che il bilancio dell'anno corrente non ha creato spese superiori a quelle dell'anno scorso.

Io lo pregherei a considerare che il bilancio di quest'anno rappresenta anzi una economia sopra il bilancio di previsione dell'anno scorso; poichè il bilancio del 1888-89 mantiene nel capitolo di miglioramento delle strade, l'economia di un milione introdotta già nel bilancio di assestamento.

Credo in ciò di aver fatto bene, perchè sotto il titolo di miglioramento si costruivano opere costose e tali che superavano perfino le 500,000 lire.

Ora io penso che, tutte le volte che si tratta di opere di tanta importanza, debba intervenire un voto di Parlamento; però mi pare di non aver mancato al debito mio di introdurre e mantenere economie dov'era possibile farle, senza danno del servizio.

Ma sulle poste, diceva l'onorevole preopinante, sulle poste il relatore della Commissione vi ha pur chiesto più volte delle economie nel personale, e voi non le avete volute, anzi, avete dichiarato che il servizio ne avrebbe sofferto, e però non avete voluto concederle. Ma sicuro, onorevole Del Giudice, che ho fatto così. Quando io vedo che si tratta di un servizio, come quello delle poste, in cui abbiamo un aumento d'introiti annuali di circa due milioni, ciò che vuol dire che i servizi necessariamente devono richiedere un aumento di personale, posso io consentire a riduzioni che credo contrarie alla buona finanza, ed allo sviluppo di questa importantissima azienda? Ma no, onorevole Del Giudice, che io non farò mai questo, e certo non lo farebbe neppur lei.

Eppure l'anno scorso io ho consentito ad una

riduzione nella spesa del personale postale, se non sbaglio, di 180 mila lire, e nel bilancio d'assestamento ho portato una riduzione nella spesa, se la memoria non mi tradisce, di centomila lire. Ella vede dunque che dove è possibile introdurre delle economie, ho sempre cercato di farlo senza esserne richiesto.

Anzi, poichè egli ha parlato del servizio postale gli dirò che sono molti e molti giorni che mi trovo in lotta col direttore generale delle poste, persona egregia e molto rispettabile, alla quale sono lieto di poter qui portare ampio tributo di lode.

Ebbene, saranno 10 o 12 giorni ch'egli batte sempre su questo chiodo: che non è possibile tirare avanti con lo stanziamento del bilancio 1888-1889. Malgrado ciò, io faccio il sordo, e sebbene io non sia sicuro del domani, mi sono rifiutato a domandare un aumento su questo bilancio, appunto perchè credo che volendo essere severi, molto severi in tutto, si possano ottenere alcuni di quei risparmi i quali esercitano la loro benefica influenza su tutto l'andamento dell'amministrazione.

L'onorevole Del Giudice ha preso quest'occasione per parlare di cose che riflettono la sua provincia, Cosenza: ed ha detto d'aver veduto come una somma di 700,000 mila lire destinata a quella provincia, per opere stradali, non sia stata spesa.

Io veramente non sarei in grado di dargli una risposta chiara e sicura, ma credo di potergli dire e quasi affermare che le cose non gli furono riferite esattamente. Prima di tutto, guardi, sopra un fondo che era di 14 milioni per le strade provinciali e che fu portato a 18 con legge recente, io vedo che si sono già spese a tutto aprile nientemeno che lire 14,245,000. Come vede adunque non si sta colle mani alla cintola, e part troppo si spende, si spende allegramente. Io dunque, non posso credere che per Cosenza ci troviamo nelle condizioni lamentate o supposte. Ad ogni modo io mi farò un dovere di esaminare le cose, e può star certo l'onorevole Del Giudice che, se vi fosse il timore che quelle 700,000 lire destinate ad opere della provincia di Cosenza dovessero andare perdute, io provvederei perchè il fatto non si avverì.

L'onorevole Del Giudice poi, anticipando la discussione sul disegno di legge che ho presentato oggi, ed anche di questo lo ringrazio, ha detto: il ministro ci ha fatto sapere che vi sono alcune opere contemplate dalla legge 23 luglio 1881 per le quali il progetto presentato non provvede. Dia

spiegazioni il ministro, perchè si sappia come stanno realmente le cose.

Ora io sono lieto di poter rispondere, che tutte le opere, delle quali le provincie hanno affidata la costruzione al Governo, tutte quelle opere sono contemplate nel disegno di legge da me oggi presentato al Parlamento; e con ciò rispondo anche ad una domanda che mi rivolgeva pur dianzi l'onorevole Fili-Astolfone, il quale domandava se una determinata opera fosse, o no, compresa in questa legge. Io rispondo che tutte le strade contemplate dalle leggi precedenti e quelle strade, delle quali le provincie hanno affidata la costruzione allo Stato, si trovano tutte comprese nel disegno di legge di cui ho fatto parola. Se invece si parla di strade, che le provincie costruiscono direttamente e per le quali lo Stato deve dare il suo concorso fino a metà delle spese, rispondo che anche per queste opere il progetto di legge assegna un fondo, se ben mi sovvegno, di 14 in 15 milioni, perchè le provincie possano ricevere quella parte di concorso al quale esse hanno diritto per legge.

Quindi io credo, o almeno spero, di aver dissipato i suoi dubbi ed i timori che egli ha manifestato.

L'onorevole Del Giudice si è rallegrato col Ministero del successo che ha ottenuto negli ultimi appalti di alcuni tronchi della linea Eboli-Reggio, e veramente se io gli dicessi che questo successo non mi abbia grandemente rallegrato, direi cosa non vera. Ne fui grandemente lieto, non per vanità personale, ma perchè mi è cresciuto nell'animo la speranza che si potrà realmente attuare il pensiero di costruire la linea Eboli-Reggio entro quel determinato periodo di tempo che fu stabilito con la legge del 24 luglio 1887; ed io spero, e mi auguro, che lo stesso risultato si ottenga nella licitazione degli altri tronchi, che avrà luogo fra breve. Intanto stia sicuro l'onorevole Del Giudice che, per quanto sta in me, procurerò che non sia una fantasmagoria costosa delle licitazioni, ma che alla licitazione tenga dietro l'esecuzione delle opere entro quel preciso termine che rimane stabilito per contratto.

Io ho poi una speciale ragione di credere che questi contratti avranno la loro piena esecuzione, perchè indipendentemente dalla larga responsabilità delle persone che presero l'appalto, abbiamo tale una cauzione di deposito, che garantisce largamente l'amministrazione.

L'onorevole Del Giudice ha parlato di un progetto di legge che non è stato portato più in discussione, il progetto di legge che riguarda l'or-

dinamento dei servizi postali nel Mar Rosso: del che ha parlato anche con molta competenza l'onorevole Solimbergo. Io potrei rispondere, come già annunziava, e presumeva l'onorevole Solimbergo, ma voglio anche essere più esplicito, e prescelgo dichiarare, che furono già impartite le opportune istruzioni, perchè questo disegno di legge sia un'altra volta sottoposto al giudizio del Parlamento, appena l'altra parte accenni a darle il proprio consenso.

Ora che la questione capitale accenna ad una soluzione, qualunque essa sia, il Governo sarà in dovere di ripresentare un progetto di legge il quale permetta qualche economia e qualche maggiore agevolezza nel servizio postale.

Veramente non credo che in questa parte il Governo ci abbia gran colpa, imperciocchè questo progetto di legge, che fu presentato al Parlamento l'anno scorso, fu lungamente discusso in seno alla Commissione, e ricordo che molte volte il Governo ha dovuto rivolgersi alla Compagnia, con la quale stava contrattando, per sentire se essa accettava le modificazioni suggerite dalla Commissione; ed è ora appunto per ciò, che il Governo desidera sapere se le ultime conclusioni, nelle quali è venuta la Commissione, sieno per essere accettate dalla Società con la quale abbiamo contrattato. Se essa dichiarerà di accettarle, presenterò immediatamente il progetto di legge e sarò grato agli onorevoli proponenti di avermi ricondotto su quel sentiero sul quale io già mi era incamminato.

Per ultimo l'onorevole deputato Del Giudice ha parlato di certe dicerie corse intorno a compromessi fatti per venire a patti con talune Società, non so se del paese od estere, ed obbligare lo Stato a concorrere nelle spese per il valico del Sempione.

Di queste dicerie io mi dichiaro assolutamente inconsapevole per quella benedetta ragione che incautamente ho fatto sapere alla Camera, che io non leggo giornali. (*Si ride.*)

Mussi. Chiedo di parlare.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Però voglio dire tutta intera la verità.

Io credo che vi siano dei pubblicisti (chiamiamoli così) i quali sappiano che i giornali io non li leggo, perchè di quando in quando ricevo dei plichi di giornali chiusi dentro lettere, nella supposizione che io, aprendo le lettere, mi trovi di fronte ai loro articoli. (*ilarità.*)

Ora mi è avvenuto, non so se due o tre volte, di ricevere alcuni di questi foglietti in forma di lettere. Arrivati, li apro, e siccome l'occhio cade

sopra il foglio stampato, ne trovo e ne leggo spesso delle belle sul conto mio. Ho imparato, per esempio, che trattavo la cessione dei tronchi della Eboli-Reggio ad una persona, che non ho più visto da lunghi mesi; che io me la intendevo con essa, e che me la intendevo con altri stranieri, i quali volevano venire a rubare il pane a quelli del nostro paese.

Ebbene, o signori, di questi stranieri non se n'è visto pur uno alle aste che abbiamo bandite. Fortunatamente, sono quelli del paese che sono accorsi, ed io debbo grandemente ringraziarli. Questo vi prova come io me la intendessi con quei signori, che venivano indicati nei foglietti a stampa che mi erano inviati.

In uno di questi foglietti era anche detto, che io era continuamente in trattative (è inutile che dica i nomi) che io era in trattative con gente venuta dalla Svizzera per trattare del valico del Sempione, e che gli impegni si erano presi. Ora io dichiaro nettamente, che tutte queste sono menzogne; che non c'è nulla di vero, tranne quello che sto per dire.

Comunicazioni officiose furono fatte al Governo, furono fatte al ministro degli esteri, come a quello dei lavori pubblici, per sapere se il Governo del Re intendeva entrare in trattative a questo riguardo.

Noi, in forza del trattato commerciale con la Svizzera, eravamo chiamati ad esaminare benevolmente questa questione del valico del Sempione. Quindi, per parte mia, non ho mancato di sentire officiosamente le proposte che ci venivano indirizzate. Il Governo non ha mancato, dichiarando sempre che non intendeva prendere impegno di sorta, non ha mancato di esaminare i piani tecnici sia pel valico del Sempione, sia per quel che riguarda la costruzione dei tronchi di strada, attraverso il nostro territorio, che menano al Sempione; non ha mancato di far questo, sempre però in via officiosa; e dicendo che non intendeva assumere verun impegno al riguardo.

Ho fatto di più, onorevole Del Giudice. E poichè Ella mi ha fatto l'onore di dire che parlo schietto, sempre schietto, forse troppo schietto, io le dirò che a questi signori ho anche risposto che il momento di trattare questa questione non era venuto, che avevamo sul collo una questione ferroviaria (*Bravo!*) la quale interessa tutte le parti del paese. (*Bene!*)

Ho detto che prima di tutto bisogna sciogliere questa, e, poi, se sarà il caso, studiare e risolvere l'altra; dico se sarà il caso, perchè credo che non si possa *a priori* escludere l'idea di

nuovi valichi alpini. Questo o quell'altro si dovrà vedere più tardi.

Ma, lo ripeto, prima di tutto è necessario che risolviamo il problema ferroviario più acuto, e poi penseremo al resto (*Bene!*) se ce ne rimarrà e se ci converrà di farlo (*Bene!*). Vedremo allora a quali condizioni ed in quali limiti debba intervenire l'azione dello Stato.

Ecco quello che io penso a questo riguardo, ecco quello che ho fatto.

E davvero io non mi dolgo di quello che ho fatto, e spero di avere la Camera consenziente.

Voci. Sì! sì! Bravo! Bene!

Saracco, *ministro dei lavori pubblici*. Qualche parola debbo in risposta all'onorevole Fili-Astolfone.

Mi pare già di aver risposto ad una parte delle sue osservazioni, riguardanti la costruzione di una data opera, in un punto, del quale non ricordo il nome, dicendogli che quest'opera deve essere compresa nel disegno di legge da me presentato, se veramente lo Stato ha accettato di costruirla direttamente; se invece l'opera dovesse essere costruita dalla provincia, lo Stato darà la sua metà del concorso, perchè, a termini di legge, è obbligato a darlo.

Dirò di più, che i fondi si trovano appunto stanziati nel ricordato disegno di legge.

Sicchè, a questo riguardo, io credo che egli possa rimanere tranquillo, ma, a momento opportuno gli potrò anche dare una risposta più adeguata, quando io abbia preso cognizione del fatto.

Egli ha parlato eziandio del porto di Licata.

Purtroppo conosco anche io le condizioni di quel porto, e so di certe liti, che si credevano una buona volta finite, ma che invece sono risorte e risorte con la peggio del Governo.

Naturalmente lo Stato è obbligato ad eseguire le decisioni dei tribunali, ma io posso soggiungere che queste decisioni non tolgono per nulla, che i lavori possano e debbano procedere regolarmente. Mi risulta, anzi, che le opere procedono con sufficiente regolarità e sollecitudine.

Egli ha anche parlato della convenienza di stabilire una comunicazione telegrafica fra l'isola di Lampedusa e la Sicilia, anche per motivi strategici che a me non spetta di apprezzare. Io non metto in dubbio l'utilità dell'opera, e se, rimanendo nei limiti del bilancio, la cosa sia possibile, se cioè coi fondi disponibili l'opera si possa eseguire procurerò di soddisfare il suo desiderio che trovo legittimo. Se poi i fondi mancassero, mi farò un dovere di esaminare la cosa anche in riguardo alla spesa, e se questa sarà leggera, il Par-

lamento provvederà secondo giustizia, perchè in fin dei conti queste piccole isole hanno anche esse diritto ad un trattamento di equità e giustizia.

All'onorevole Panattoni io non saprei più che altro dire, dopo che ho già toccato la questione degli aiutanti postali, e l'altra dell'ordinamento del Genio civile. Conchiuderò ringraziandolo delle buone cose che ha detto a riguardo mio, e cercherò di corrispondere possibilmente al suo desiderio.

Se io avessi tralasciato di rispondere agli oratori che hanno parlato sopra qualche punto speciale, dichiaro che sono pronto a rispondere più ampiamente quando verrà la discussione dei capitoli.

Presidente. Prego gli onorevoli deputati che non avessero ancora votato, di affrettarsi a deporre il loro voto nell'urna.

Saracco, *ministro dei lavori pubblici*. Desidero finalmente far sapere una cosa all'onorevole Del Giudice. Egli aveva trovato, e giustamente, che una somma di 12,000 lire, iscritta nel bilancio dell'anno corrente, si è riprodotta nel bilancio dell'anno venturo, sebbene la ragione dello stanziamento sia venuta meno. Egli ha avvertito il fatto ed ha fatto bene. Ma neanche il Ministero ha torto. Imperocchè giova sapere, che la visita dei piroscafi postali annunciata per l'anno corrente, per la quale si era ottenuto uno stanziamento di lire 12,000, fu sospesa appunto per le contingenze dell'Africa, e quindi quella somma di 12,000 lire richiesta col bilancio 1887-88 cadrà in economia. Conveniva quindi ristabilirle nel bilancio 1888-89, perchè la visita già iniziata possa essere condotta a compimento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mussi.

Mussi. Io ho udito con molta attenzione le dichiarazioni in merito al valico del Sempione che l'onorevole ministro si è compiaciuto di fare.

Io credo che la difesa delle finanze dello Stato, non possa scompagnarsi da quella anche più elevata dei supremi interessi economici della nazione.

Oggi che noi siamo minacciati di vederci oppressi dalla pleora dei nostri prodotti, oggi in cui tutti i grandi economisti i quali s'interessano dell'avvenire del nostro paese, si occupano vivamente nel trovar modo di animare le nostre esportazioni, io credo che una questione di tanta importanza quale è quella del valico del Sempione non debba essere in alcuna guisa pregiudicata. Io ho preso quindi a parlare perchè quanto è stato esposto da un precedente oratore non abbia

in nessuna guisa a pregiudicare un problema così grave.

Non è un interesse che riguarda una sola regione, ma è un interesse che tocca più o meno direttamente tutta la penisola.

Io non verrò ad esaminare i contratti e le combinazioni finanziarie che sono state proposte: disse benissimo l'onorevole ministro che su questo egli intende di non prendere alcun impegno e di riservare interamente la questione. Accetto di gran cuore questo partito, e mi auguro che dopo uno studio profondo egli abbia a trovare quell'ottima soluzione che concili la difesa delle finanze italiane cogli interessi economici più alti della nostra penisola.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mel.

Mel. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e lo ringrazio vivamente di avere accettato il mio ordine del giorno. Lo ringrazio anche per parte degli aiutanti postali, i quali, sicuri che in epoca prossima questi benevoli sentimenti dell'onorevole ministro saranno tradotti in atto, spero vorranno smettere ogni ulteriore agitazione, e, dedicandosi con maggiore attività al lavoro, aspettare fiduciosi l'adempimento delle promesse del Governo:

Presidente. Dichiaro dunque chiusa la discussione generale.

Dichiaro chiusa pure la votazione sui disegni di legge.

Invito i signori segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(I segretari numerano i voti).

Non essendosi raggiunto il numero legale, dichiaro nulle le votazioni per i tre disegni di legge, approvati per alzata e seduta ieri l'altro.

Domani si rinnoveranno queste votazioni.

Comunicasi una domanda d'interpellanza del deputato Solimbergo.

Presidente. Comunico una domanda d'interpellanza rivolta al ministro delle finanze, dall'onorevole Solimbergo.

“ Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro delle finanze sui provvedimenti che intende prendere, affinchè non si ripetano dalle guardie di finanza fatti deplorabili, come quelli

avvenuti la notte dal 27 al 28 aprile prossimo passato nel territorio di Cividale del Friuli. ”

Prego l'onorevole presidente del Consiglio di comunicare al ministro delle finanze questa domanda d'interpellanza.

Crispi, presidente del Consiglio. Adempirò volentieri a questo incarico.

Presidente. Domani sono convocati gli Uffici 1° e 3° per elezione di commissari.

La seduta termina alle 6,5.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Rinnovamento della votazione a scrutinio segreto dei tre disegni di legge: Modificazione alla legge 2 giugno 1887 sull'avanzamento dell'armata di mare; Modificazioni alla legge 3 dicembre 1878 sul riordinamento del personale della regia marina militare. — Istituzione di ufficiali del Corpo reale equipaggi; Modificazione alla legge 28 giugno 1885 sulla riserva navale.

2. Seguito della discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1888-89. (50)

Discussione sui disegni di legge:

3. Modificazioni alle leggi postali (37)
4. Acquisto di un terreno per la costruzione di un palazzo a Pechino per la regia legazione in Cina. (117).
5. Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio, per l'esercizio finanziario 1888-89. (53)
6. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1888-89. (45)
7. Riforma sulla legge di pubblica sicurezza — Istituzione delle guardie di città. (86)
8. Concessione della naturalità italiana a Luigi Teodoro e Francesco di Kossuth. (120)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1888. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).

