

XCIV.

TORNATA DI MARTEDÌ 8 MAGGIO 1888

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1888-89 — Si approvano i primi capitoli fino al n. 22 — I deputati Passerini, Di Sant'Onofrio e Forcella fanno osservazioni e raccomandazioni, alle quali risponde il ministro — Si approvano i capitoli 23 e 24 — Il deputato Cadolini, cui risponde il ministro, parla sul capitolo 25, che è poi approvato — Sul capitolo 26 parlano i deputati Bonfadini e Cavalletto, cui rispondono il ministro ed il relatore — Si approvano i capitoli 26, 27 e 28 — Sul capitolo 29 parlano i deputati Di Sant'Onofrio e Palizzolo — Risposte del ministro e del relatore — Si approvano i capitoli dal 29 al 40 — Sul capitolo 41 parlano i deputati Favale, Lucca, Cibrario, Borgatta, Rubini e Pozzolini — Relative risposte del ministro e del relatore — Sono approvati i capitoli dal n. 41 al n. 44 — Sul capitolo 45 fanno raccomandazioni i deputati Levi e Cuccia — Risposte del ministro e del relatore — Si approvano i capitoli dal numero 45 al n. 54 — Discorso del deputato Palizzolo sul capitolo 54 e risposta del ministro — I capitoli 55, 56 e 57 sono approvati — Dopo osservazioni del deputato Lacava, membro della Commissione, si approva un ordine del giorno del deputato Mel, relativo al capitolo 58; e quindi si approvano i capitoli, dallo stesso n. 58 al 63 — Sul capitolo 64 chiede un maggiore stanziamento il deputato Bertana; e risposta negativa del ministro — Si approvano i capitoli 64 e 65 — Raccomandazioni del deputato Di Sant'Onofrio sul capitolo 66 e risposta del ministro — Approvazione dei capitoli 66 e 67 — Il deputato Mel propone una economia sul capitolo 68 — Obiezioni del ministro e del relatore — Si approvano i capitoli dal n. 68 al n. 77. = Approvazione a scrutinio segreto dei tre disegni di legge: Modificazioni alla legge 2 giugno 1887 sull'avanzamento dell'armata; alla legge 3 dicembre 1878 sul personale della regia marineria; ed alla legge 28 giugno 1885 sulla riserva navale. = Osservazioni sull'ordine del giorno dei deputati Solimbergo, Miceli e Trompeo — Dichiarazioni del presidente del Consiglio circa la non approvazione del disegno di legge sui tributi locali.*

La seduta comincia alle 2.25 pomeridiane.

Di San Giuseppe, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

Petizione.

4238. Il Consiglio comunale di Villanova Monteleone, in provincia di Sassari, chiede che la Banca Agricola Sarda sia pareggiata a quelle del

continente, dichiarandola autonoma, e comprendendola nel novero degli Istituti di emissione con un capitale di 5 milioni.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo per motivi di famiglia gli onorevoli: Righi, di giorni 8; Franchetti, di 3; Pascolato, di 8.

(Sono concessuti).

Rinnovamento della 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 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.

Presidente. Si procederà nell'ordine del giorno il quale reca: Seguito della discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1888-89.

La Camera rammenta che l'onorevole Mel presentò ieri un ordine del giorno, relativo agli aiutanti postali, accettato dall'onorevole ministro.

Ora mi pare che la sede opportuna per discutere quell'ordine del giorno sia il capitolo 58; potendo darsi che altri intendano parlare sullo stesso argomento.

Per evitare quindi una ripetizione di discussione, se la Camera ne conviene, aprirò la discussione sull'ordine del giorno presentato dall'onorevole Mel quando saremo al capitolo 58.

Voci. Sì! sì!

Presidente. Resta così stabilito.

Passiamo alla discussione dell'articolo primo del disegno di legge:

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

Darò ora lettura dello stato di previsione annesso a questo articolo del quale forma parte integrante; rimanendo inteso che si considereranno come approvati, senz'uopo di una votazione espressa, i capitoli pei quali non sorga alcuna proposta.

Titolo I. Spesa ordinaria — Categoria prima *Spese effettive.* — *Spese generali.* — **Capitolo 1.** Ministero-Personale (*Spese fisse*), lire 752,530.

Capitolo 2. Ministero, Spese d'ufficio, 63,000 lire.

Capitolo 3. Ministero-Manutenzione, riparazione, arredamento ed assicurazione dei locali, lire 28,000.

Capitolo 4. Dispacci telegrafici governativi e spese postali (*Spesa d'ordine*), lire 65,000.

Capitolo 5. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori. (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 6. Casuali per tutti i servizi dell'amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti, lire 295,000.

Spese per lavori pubblici. — Genio civile. — **Capitolo 7.** Personale, (*Spese fisse*), lire 4,508,780.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Passerini.

Passerini. Non è per fare un discorso, onorevoli colleghi, che ho domandato di parlare, ma per aggiungere alcune brevi osservazioni a quelle svolte ieri, con tanta competenza dall'onorevole Cavalletto e da altri a riguardo della organizzazione del corpo del Genio civile; dal quale corpo, se bene ordinato, il paese dovrebbe attendersi lustro e ricchezza.

Ogni qual volta vengono in discussione leggi importanti di lavori pubblici si fanno allusioni non sempre benevoli a questo Corpo, in modo da lasciar supporre che, se esso non procede troppo bene e non risponde sempre alle esigenze del servizio, ciò possa derivare da insufficienza di cognizioni teoriche e pratiche da parte del personale; il che non è.

Quale è dunque la cagione principale per cui al presente quel Corpo non rende i servizi che il paese ha il diritto di attenderne? La cagione principale è, a mio credere, la mancanza di un vero capo che lo diriga, lo personifichi e ne abbia la responsabilità.

Ed infatti chi dirige adesso questo Corpo?

Non il ministro, nè il sotto-segretario di Stato, che possono mutare e mutano difatti di tempo in tempo: non il presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici; consiglio il quale, come è oggi costituito, non è che un collegio per la consultazione in materia tecnica; non i direttori generali, che se anche tecnici, debbono nell'esercizio delle loro funzioni spogliarsi di tale qualità.

Ma se nessuno dirige, tutti però partecipano dal più al meno alla direzione e spesso indipendentemente e senza consultarsi l'un l'altro.

Quali conseguenze risultino da questa multipla ingerenza nella direzione del personale del Genio

civile non istarò ad enumerare perchè evidenti appaiono agli occhi di ognuno; come evidente si manifesta a mio credere la necessità di una direzione unica per tutti i servizi.

Si dovrà dunque, mi si domanderà, creare una nuova direzione, aumentando così le spese della amministrazione centrale, ed introducendo un nuovo organismo burocratico? Non credo che ci sia questa necessità, perchè io penso che la direzione del personale del Genio civile sarebbe più convenientemente affidata al presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici ed ai membri dello stesso Consiglio i quali, meglio che ispettori, dovrebbero chiamarsi consiglieri, e potrebbero essere ridotti soltanto a quindici. Essi dovrebbero pure risiedere nel Ministero e trattare ciascuno quel servizio che gli venisse affidato, e cioè strade ordinarie, strade ferrate, lavori idraulici, monumenti, personale e disciplina del corpo; e potrebbero anzi, e forse meglio, formarsi dei gruppi di consiglieri con incarico di studiare gli affari dei diversi rami predetti per presentare poi le loro proposte al Consiglio; così che gli affari giungerebbero al Consiglio stesso più studiati; e le direzioni generali sarebbero confortate nelle disposizioni da prendere, da voti ben ponderati che sarebbero loro di guida veramente utile ed efficace, e le risoluzioni avrebbero la loro origine nelle deliberazioni del Consiglio che ne avrebbe la intera responsabilità.

Quando questi membri del Consiglio siano, per capacità, pari all'incarico ed abbiano sufficienti facoltà e responsabilità intera non tarderebbero a vedersene buoni frutti; perchè nel personale, se bene guidato e diretto, trovansi preziosi elementi da corrispondere completamente alle esigenze tutte del servizio.

A completare però il riordinamento del servizio occorrerebbe, a mio avviso, la istituzione di un'altra classe di impiegati, voglio dire degli ispettori compartimentali di circolo residenti nei capiluoghi con ufficio e personale proprio, i quali sarebbero l'anello di congiunzione fra gli uffici provinciali e la direzione centrale, ed i primi vigili della disciplina del personale. Essi dovrebbero essere i naturali collaudatori dei lavori con l'obbligo di verificarne la esecuzione, piombando, di tanto in tanto improvvisamente addosso ai direttori locali ed agli assistenti; dovrebbero inoltre avere facoltà di risolvere localmente affari di minore importanza, dare parere alle direzioni generali su progetti di piccole somme, e di ordinaria manutenzione, nonchè sui progetti e sopra

ogni altro affare che debba essere sottoposto all'esame del Consiglio; il quale, ridotto così a trattare soltanto le cose di massima importanza, potrebbe essere composto di soli quindici membri, e sarebbe in grado di dare pareri coscienziosi e bene fondati, ciò che non può fare oggi che è chiamato a dare giudizio sopra progetti spesse volte di grandissima mole senza conoscere le condizioni della località, basandosi solo sulle carte, e sulle esposizioni che gli vengono fatte dai direttori locali, le quali se errate, come spesso avviene, e nelle condizioni di fatto e negli apprezzamenti, inducono in errore anche il Consiglio.

Nell'espone queste poche idee io non ho avuto la pretesa di formulare un programma per il riordinamento del Corpo del Genio civile, ma semplicemente di sottoporre all'esame dell'onorevole ministro dei lavori pubblici alcune idee nelle quali consentono anche alcuni miei colleghi, affinché egli possa vagliarle con le altre che il suo ingegno potrà meglio suggerirgli, nel momento in cui porrà mano a quei ritocchi della legge che egli ha promesso di fare, e che, siano pur fatti in un modo o nell'altro, sono da tutti riconosciuti necessari; perchè il Corpo a cui mi onoro di appartenere, e che è pure fornito di ottimi elementi, possa meglio rispondere alle gravi esigenze di un servizio pubblico così importante, e siano d'ora in poi evitate le sorprese a cui la Camera ed il paese sono andati soggetti.

Debbo, prima di finire, far notare che la attuazione delle proposte sopra accennate non porterebbe aumento di spesa considerevole, potendo gli ispettori di prima classe costituire il Consiglio, e quelli di seconda costituire il Corpo degli ispettori compartimentali; e che, se anche qualche aumento di spesa vi potesse essere, sarebbe, a mio credere, largamente compensato da un più regolare servizio, e da una molto più efficace vigilanza degli Uffici provinciali; la quale può oggi dirsi illusoria, inquantochè nella breve gita annuale che fanno oggi gli ispettori di Circolo essi non sono in grado di formarsi un giusto concetto dell'andamento del servizio, e non acquistano quella conoscenza del personale che loro sarebbe necessaria per giudicare della attitudine di ogni impiegato e della loro più o meno buona utilizzazione che ne viene fatta negli uffici locali.

Questo ho voluto accennare, e prego l'onorevole ministro di prenderlo in quella considerazione che gli parrà meritare, quando porrà mano alla revisione della legge sui lavori pubblici. E lo pregherei anche di sollecitare la pubblicazione del regolamento richiesto dalla legge 7 luglio 1882

per l'esercizio della legge medesima; nel quale regolamento, già discusso dal Consiglio di Stato, si trovano alcuni provvedimenti che somigliano a quelli che ho avuto l'onore di esporre.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Le idee svolte testè da un uomo così competente quale è l'onorevole Passerini sono certamente degne della maggiore considerazione. Ma, come egli diceva, si tratta di un intero programma sul quale non è possibile che io sappia esprimere un giudizio.

Dichiaro per altro che farò oggetto di studio le considerazioni svolte dall'onorevole Passerini e mi auguro di poterne fare applicazioni.

Debbo però fare un'avvertenza. Io ho espresso molte volte la opinione che alcuni ritocchi debbano farsi alla legge del 1882; ma ora le proposte dell'onorevole Passerini, permetta che io glielo dica, sono qualchecosa di più di un ritocco, esse costituiscono addirittura una completa riforma dalla parte principale della legge, quella che concerne la costituzione del Consiglio superiore e le sue attribuzioni; e quindi meritano di essere profondamente maturate.

L'onorevole Passerini concludeva il suo breve ma succoso discorso, dicendo che vi ha al Ministero, lo schema di un regolamento già approvato dal Consiglio superiore che provvederebbe, almeno in parte, agli inconvenienti che tutti lamentiamo. Or bene, questo regolamento ha formato oggetto di studi anche da parte del Ministero, ed è già stato sottoposto all'esame del Consiglio di Stato. Io spero quindi che in un tempo molto breve, questo regolamento potrà essere approvato e messo in atto.

Presidente. Dunque l'onorevole Passerini non fa nessuna proposta?

Passerini. Una semplice raccomandazione.

Presidente. Allora rimane approvato il capitolo 7. Personale (*Spese fisse*) in lire 4,508,780.

Capitolo 8. Spese d'ufficio (*Spese fisse*), lire 200,000.

Capitolo 9. Fitto di locali per uso d'ufficio (*Spese fisse*), lire 75,000.

Capitolo 10. Spese per indennità e diverse, lire 920,000.

Strade. — Capitolo 11. Manutenzione di strade e ponti nazionali - Riparazioni urgenti per ristabilire il transito, per sgombrare di nevi e di materie franate o trasportate dalle piene - Salario ai cantonieri - Manutenzione di traverse nazionali - Assegno alla Cassa cantonieri, lire 6,521,080.

Capitolo 12. Assegni, indennità di trasferte e

competenze diverse al personale straordinario addetto alla manutenzione delle strade e dei ponti nazionali, lire 100,000.

Capitolo 13. Miglioramento di strade e ponti nazionali - Lavori, lire 1,359,000.

Capitolo 14. Indennità fisse mensili al personale del Genio civile, assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale straordinario addetto alle opere del miglioramento di strade e ponti nazionali, lire 50,000.

Capitolo 15. Concorsi per sistemazioni di tronchi di strade nazionali compresi entro gli abitati ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, lire 69,362.15.

Capitolo 16. Sussidi ai comuni e consorzi per opere pubbliche ai termini dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, lire 50,000.

Acque. — Capitolo 17. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1ª categoria, lire 930,000.

Capitolo 18. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2ª categoria, lire 5,060,000.

Capitolo 19. Assegni al personale addetto alle opere idrauliche di prima categoria (*Spese fisse*), lire 182,940.

Capitolo 20. Fitti e canoni relativi alle opere idrauliche di prima categoria (*Spese fisse*), lire 28,000.

Capitolo 21. Assegni al personale addetto alle opere idrauliche di seconda categoria (*Spese fisse*), lire 938,880.

Capitolo 22. Fitti e canoni relativi alle opere idrauliche di seconda categoria (*Spese fisse*), lire 158,000.

Capitolo 23. Concorso per opere idrauliche consortili (terza categoria) giusta l'articolo 97 della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, lire 50,000.

Onorevole Di Sant'Onofrio, ha facoltà di parlare su questo capitolo 23.

Di Sant'Onofrio. Mi permetto di rivolgere una breve raccomandazione all'onorevole Saracco.

Secondo gli articoli 97 e 99 della legge sui lavori pubblici, lo Stato deve dare, in alcuni casi speciali, concorsi e sussidi alle opere di terza e quarta categoria.

Ma le formalità che si richiedono dall'amministrazione sono tali e tante da rendere quasi illusoria la disposizione della legge; abbiamo visto infatti che la somma inscritta in questo capitolo segna una progressiva e costante diminuzione.

Accennerò ad alcune delle difficoltà, che si op-

pongono ai comuni ed ai Consorzi, per la concessione del sussidio.

Se, per esempio, un Consorzio od un comune chiede il sussidio, ma comincia l'opera prima che il Ministero si sia pronunziato; ecco una ragione per negare il sussidio.

Ed ecco come, mentre questi enti fanno un atto di buona e solerte amministrazione, impedendo danni futuri e tutelando vasti territori, abitati popolosi, opere nazionali; per non avere essi ottemperato ad una formalità, non prescritta dalla legge, non hanno diritto a ripetere nè concorso, nè sussidio.

Ma questo è esorbitante, è contrario ad ogni principio di diritto e di equità.

Un'altra difficoltà che si mette avanti è questa: si pretende che i Consigli provinciali assicurino il loro concorso prima che lo Stato dia il proprio.

Ma spesse volte questi Consigli provinciali, sia perchè non hanno fondi, sia per altre ragioni, sulle quali non voglio soffermarmi, si rifiutano o non si curano di votare i sussidi, e quindi comuni e Consorzi, rimangono senza l'ausilio della provincia e dello Stato.

Non mi dilungo su questo doloroso argomento; mi fo lecito soltanto di richiamare su di esso l'attenzione dell'onorevole ministro perchè egli voglia dare le opportune istruzioni agli uffici da lui dipendenti perchè interpretino in modo più razionale la legge, e non facciano diventare un vano miraggio le benefiche disposizioni di essa.

Presidente. Onorevole Forcella, ha facoltà di parlare.

Forcella. Mi fo lecito di fare anch'io una modesta raccomandazione. I sussidi assegnati per le opere delle quali ci occupiamo sono troppo tenui, ma non chiedo certamente che sieno aumentati perchè so che la mia proposta non sarebbe accolta. Però vi è modo di dare un impulso alle arginazioni dei torrenti senza chiedere al bilancio per ora alcun aggravio.

Finora questi lavori sono stati lasciati all'iniziativa di privati. Questi lavori isolati o non resistono, o se resistono, resistono a danno della sponda opposta, e non sono rare le noje che si hanno dal Genio civile che qualche volta ritiene che le arginazioni sieno state spinte eccessivamente e le fa abbattere.

E il danno si verifica non solo naturalmente per i terreni che si perdono e che sono i migliori terreni sottratti all'agricoltura, ma anche per la viabilità, perchè, mentre un alveo potrebbe essere circoscritto tra sponde di 100 metri, invece spesso occupa qualche migliaio di metri.

Ora se i ponti di poca importanza possono essere con molta difficoltà costruiti, i ponti eccessivamente lunghi finiscono per non essere costruiti mai.

La preghiera che mi fu lecito di rivolgere all'onorevole ministro è quindi quella di provvedere in modo da rendere l'opera dei privati più facile, affidando al Genio civile l'incarico di studiare una buona volta questi alvei dei torrenti, e fissare le linee demarcatrici.

In questa maniera il privato saprebbe fin dove può giungere con le sue arginazioni, e non si esporrebbe a veder distrutte le sue opere non solo dalla furia delle acque, ma altresì dall'opera del Genio civile.

Nè si dica che il Genio civile non potrà sopportare questo lavoro, perchè ognun sa che i lavori delle strade di serie sono presso che al termine ed alcune provincie hanno assunto la costruzione delle strade di serie indicate nell'ultima legge che le riguarda.

Chiedo quindi che sia invitato il Genio a procedere allo studio degli alvei dei torrenti, cominciando da quelle provincie dove il lavoro delle strade è diminuito e specialmente dove i lavori delle strade di serie sono compiuti.

Ci vorrà del tempo perchè questi lavori si facciano: quando questo tempo sarà passato forse il bilancio dello Stato potrà darci un ajuto efficace.

Non ho altro da aggiungere.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Di Sant'Onofrio si duole, mi pare, delle soverchie formalità burocratiche, le quali frustrano spesse volte i benefizi della legge, ed ha ricordato taluni casi nei quali queste formalità sono riuscite dannose, talchè le somme iscritte per subsidiare opere idrauliche di terza e quarta categoria, anzichè accrescere, va annualmente diminuendo. Ed io potrei anche soggiungere che gli assegni degli anni precedenti non si sono mai spesi interamente; onde essi andarono quasi tutti in economia.

Ma, per verità, io credo che si debba dar lode piuttostochè biasimo all'amministrazione di aver voluto imporre a sè stessa norme precise per non compiere atti di favoritismo e di parzialità; giacchè la legge non segna alcun limite al potere esecutivo e questo potrebbe usare ed abusare della sua facoltà, senza che alcuno gliene potesse chieder conto.

Pur nondimeno in tutte le cose v'è il giusto limite: e comprendo benissimo che qualche volta

le esigenze burocratiche dell'amministrazione possano tornare di danno alla cosa pubblica e rendere illusorio il beneficio che la legge promette; ed io non ho difficoltà di riconoscere che veramente queste formalità sono soverchie.

Egli accennava pur dianzi che dal Ministero si richiede il concorso delle provincie, innanzi di concedere il sussidio. Ora, tutti sappiamo che i Consigli provinciali, di regola, non si adunano che una volta l'anno e quindi se un territorio minacciato da una corrosione deve aspettare un anno perchè si deliberi in proposito, certo dovrà aspettare un po' troppo.

Or dunque, conchiudendo su questo argomento, riconosco che alcune di queste formalità sono soverchie; e, pur volendo che si mantengano precetti ben chiari per impedire ogni sospetto di favoritismo, io provvederò del mio meglio perchè il desiderio espresso dall'onorevole Di Sant'Onofrio venga possibilmente secondato.

L'onorevole Forcella, poi, si rivolgeva al ministro dei lavori pubblici con parole molto lusinghiere, dicendo che non domandava nulla al bilancio; domandava soltanto l'intervento del corpo del Genio civile ogni qualvolta si trovi utile che esso venga in soccorso dei comuni o dei proprietari, i quali cercano di provvedere alla difesa dei loro terreni minacciati dalle acque.

Per verità, a primò aspetto, la cosa pare molto modesta, ma in fondo non è quella che pare. Prima di tutto, il corpo del Genio civile riceve bensì uno stipendio fisso sui fondi del bilancio, ma tutte le volte che un ingegnere governativo si trasferisce fuori del suo ufficio per le necessità del servizio, riceve un compenso sopra altri capitoli del bilancio. Ora l'onorevole Forcella comprenderà che nei casi da esso indicati la spesa corrispondente dovrebbe sempre ricadere sopra comuni e proprietari interessati; quando, cioè, si tratta di quelle opere di ultima categoria alle quali lo Stato non è tenuto a provvedere.

Ma vi ha di più. L'intervento di un ufficiale del Genio civile darebbe luogo a credere che lo Stato voglia intervenire nella costruzione dei lavori. E questo non si deve fare, poichè l'articolo 103 della legge sui lavori pubblici limita l'azione del Governo ad una specie di alta sorveglianza, e nulla più. Ecco infatti com'è concepito l'articolo stesso:

“ A richiesta dei principali o immediati interessati, e quando sia voluto dalla gravità e dalla estensione dei danni minacciati, il Governo potrà rendere obbligatorie pei proprietari e possessori

anzidetti, come per le provincie e pei comuni, anche le opere necessarie alla difesa delle sponde dalle corrosioni. ”

Chi legge fra le linee, facilmente comprende che lo Stato, con questo articolo, ha voluto disinteressarsi completamente, quando si tratta di opere, le quali devono essere mantenute dai comuni e da privati. Quindi è che, in massima, non potrei consentire nel desiderio espresso dall'onorevole Forcella. Ma, tuttavia, si è sempre fatto, e si farà anche in avvenire, qualche cosa nei singoli casi quando si tratta di favorire importanti interessi locali; e così, se l'opera di un ufficiale del Genio civile, il quale si trovi già sopra luogo, sia invocata a beneficio di determinate località, il Governo non si è mai rifiutato, nè si rifiuterà, di concedere ai suoi dipendenti la facoltà di concorrere coll'opera personale nello studio dei provvedimenti diretti a guarentire le pubbliche e le private proprietà.

È dunque sotto questo punto di vista che io accetto pienamente la raccomandazione che mi è stata fatta dall'onorevole Forcella. Ed ogni volta che si presenteranno domande al Governo in questo senso, io dichiaro che sarò sempre disposto a consentire che gli ufficiali governativi diano consigli e si adoperino a far cosa che torni a vantaggio degli interessati, purchè lo Stato non abbia da spendere del suo.

Di più, onorevole Forcella, io non potrei promettere; perchè, se promettessi di più, prenderei impegni, la cui portata non si potrebbe valutare. Se cominciamo a fare un primo passo, si dirà che il Governo accetta di pigliare ingerenza in opere che sono d'interesse esclusivamente privato, e così, senza volerlo, ci troveremo impegnati in tali spese, delle quali nessuno potrebbe facilmente prevedere la portata.

Dunque quel poco che si può fare, si fa di buon grado; a voler fare di più, si dovrebbe ritoccare la legge, che espressamente lo vieta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio.

Di Sant'Onofrio. Come l'onorevole ministro avrà potuto accorgersi, io non chiedo punto atti di favoritismo, o che siano comunque contrari alle leggi ed alla giustizia. Lo pregavo solamente di voler rendere facile il concorso dello Stato alla difesa di vasti territori i quali ora sono abbandonati interamente, e sono distrutti dalle alluvioni che annualmente si verificano in molte parti di Italia ed eseguire così effettivamente le sagge disposizioni della legge.

Ad ogni modo, lo ringrazio delle gentili promesse che ha voluto darmi; e spero che, anziché a rendere difficile la costituzione dei consorzi, l'opera sua tenderà a favorirli.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Forcella.

Forcella. In verità non potrei dichiararmi pienamente soddisfatto dalle parole dell'onorevole ministro, dappoichè io non posso ritenere che lo Stato si debba disinteressare completamente da queste opere. In effetti, non è lo Stato che regola la condotta delle acque? Non è lo Stato che le vende a scopo agrario ed industriale?

E deve essere disinteressato lo Stato, nei casi, così frequenti, d'inondazione? No: lo Stato non può non occuparsi di qualsivoglia opera sia fatta nell'interesse pubblico.

Ad ogni modo, ringrazio il ministro per la seconda parte del suo discorso in cui ha promesso di occuparsi dei singoli casi che potranno presentarsi.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 23, con lo stanziamento di lire 50,000.

Capitolo 24. Sussidi ai comuni per opere di difesa (quarta categoria) degli abitati di città, villaggi e borgate, e ad altri corpi morali per opere poste a loro carico, giusta l'articolo 99 della legge predetta, lire 100,000.

Capitolo 25. Servizio idrografico fluviale, lire 4,000.

Cadolini. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Cadolini. L'onorevole relatore non ha mancato di ricordare, nella sua chiarissima relazione, come una Commissione, nominata nel 1873, sia stata incaricata di studiare le condizioni pel regime idraulico del Po, e suggerire i provvedimenti d'ordine tecnico atti a migliorare quel sistema di difesa.

Questa Commissione, la quale esiste già da quindici anni, ha dato segno dei suoi lavori colla pubblicazione che fu fatta dal Ministero di utili disegni relativi alla situazione presente dell'andamento del fiume. Ma finchè questo lavoro non è corredato da una relazione e dalle proposte che debbono esserne la conseguenza, il lavoro medesimo non può dare alcun frutto; e perciò le opere di difesa sono sempre regolate senza un concetto unico e senza una norma generale.

Quindi io crederei molto opportuno che l'onorevole ministro dei lavori pubblici volesse procurare di sollecitare quella Commissione, composta d'autorevoli e distintissimi idraulici, a voler far

procedere questi lavori, per modo che più oltre non tardi il paese a ricavare i frutti d'un così lungo studio; di cui si avrebbe oramai giustamente diritto di vedere un pratico risultato.

Spero che l'onorevole ministro vorrà favorirmi qualche notizia, e vorrà darmi qualche affidamento intorno al desiderio che io ho espresso.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Io non sono in grado di dare all'onorevole Cadolini quegli affidamenti che desidera; ma posso affermare che questa Commissione molte volte ha dato consigli e suggerimenti i quali furono attuati. Certo è da desiderarsi che i provvedimenti consigliati da questa Commissione siano resi di ragione pubblica. E quindi non mancherò di fare i convenienti uffici presso l'illustre persona che presiede questa Commissione, la quale ne sono certo, non mancherà di assolvere completamente il debito suo, come d'altronde mi è grato constatare che in grandissima parte l'ha compiuto, poichè furono pubblicati disegni interessantissimi sopra i quali l'attenzione pubblica, e gli uomini più competenti hanno dovuto giustamente soffermarsi. Non ho altro da aggiungere.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni o proposte, resta approvato il capitolo 25.

Capitolo 26. Casuali pel servizio delle opere idrauliche fluviali, lire 60,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonfadini.

Bonfadini. Io vorrei prendere argomento da questo capitolo per dire una parola in proposito delle sagge e veramente opportune osservazioni che il relatore della Commissione generale del bilancio ha fatte nella chiusa di questa parte: alludo alla questione del regime idraulico dei torrenti, mediante la costruzione di briglie montane. È questo un argomento che mi pare gravissimo, e nel quale io credo che si potrebbero trovare molte economie, anche di quelle che piacciono all'onorevole presidente del Consiglio.

Io appartengo ad una provincia nella quale già da moltissimi anni, per opera d'un illustre e benemerito e compianto promotore così della nazionalità italiana come del suo sviluppo economico, il fu senatore Luigi Torelli, queste briglie montane si costruiscono e si regolano con pochissima spesa e con immensa utilità. Basti dire che in quest'anno, malgrado che la provincia di Sondrio sia una delle più montuose del regno, il disastro delle nevi ha prodotto danni di non molta rilevanza, e in due soli comuni; mentre, prima, in questi stessi comuni i danni e per

valanghe e per inondazioni erano considerevolissimi.

Ora io estendo un po' più la raccomandazione fatta dalla Commissione generale del bilancio. Non è solamente al regime dei fiumi arginati che saranno utili questi regolamenti di torrenti montani; essi saranno anche e soprattutto utili alle costruzioni delle ferrovie dello Stato.

Finchè le ferrovie si limitavano alle grandi arterie e alle linee di prima importanza, esse costeggiavano quasi sempre fiumi arginati; ma dacchè ha avuto un principio d'esecuzione la legge del 1879, le ferrovie, abbandonando le grandi pianure, si sono anche inoltrate nelle valli e in mezzo ai monti.

Ora il nemico maggiore di queste ferrovie, consiste appunto nei torrenti montani, ed il modo di vincerlo non è ancora stato, secondo me, trovato dal Ministero dei lavori pubblici.

A me pare, anzi, che sia qui il caso di lamentare una delle vecchie abitudini che hanno sempre informato le nostre amministrazioni: cioè, non dirò un disaccordo, ma un non completo accordo fra i diversi Ministeri, fra i quali si suddividono i servizi dello Stato. Il Ministero dei lavori pubblici guarda dall'alto del suo tecnicismo il Ministero d'agricoltura e commercio; e questo guarda dall'alto della sua scienza il Ministero dei lavori pubblici; ma fra i due, nessuno riesce ad attuare seriamente questo servizio delle briglie montane, che sarebbe veramente di grandissima economia per l'amministrazione dello Stato.

Cito un solo esempio.

Appunto nella provincia di cui ho parlato, nella provincia di Sondrio, la ferrovia, appena terminata, fu rovinata in un tratto dall'invasione di un torrente montano, e dopo due anni finalmente si è fatto un progetto per ripararvi. Questo progetto, naturalmente (dico naturalmente perchè accade sempre così) è stato studiato dalla Società che dovrebbe fare l'opera, ed importa una spesa che lo Stato deve pagare, perchè la ferrovia è ancora a carico suo, nella cifra di oltre 900,000 lire.

Ora non c'è ingegnere in quella provincia che sia pratico di cose di montagna, il quale non asserisca che, con duecento o trecento mila lire al più, si può riparare a quel danno citato, purchè il riparo veramente s'incominci all'origine e non alla fine. Altrimenti accadrà dei nostri torrenti quello che accade del Po: che, cioè, avendo fatto le ferrovie, continueremo ad alzare verso i torrenti dei ripari contro le ferrovie; mentre invece, se

s'incominciasse dappprincipio a riparare nelle montagne, potremmo evitare tutti quei rialzi di terrapieni e nel tempo stesso provvedere acchè le ferrovie siano al sicuro dai fiumi e dalle valanghe.

Io credo che la spesa non dovrebbe essere grave, e mi conforta il fatto che la provincia di Sondrio, forse la più povera fra tutte le altre, conduce da venti anni innanzi, con un modesto concorso governativo, queste opere, e ne ritrae grandissima utilità.

Io vorrei adunque pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di darsi seriamente pensiero di questo stato di cose.

Non basta che l'ufficio del Genio civile sia adatto per le sue cognizioni a disimpegnare il servizio; bisogna che esca un po' dall'antico terreno e che si inoltri per regioni che non ha ancora toccate. Ed io non capisco come mai un progetto che deve riparare una ferrovia, debba esclusivamente vertere sopra il terreno su cui la ferrovia è basata, e non possa alzarsi a 100, a 200, o 1000 metri più in su. E se questo concetto entrasse un po' negli uffici del Genio civile come è entrato un po' nel Ministero di agricoltura e commercio, ma naturalmente v'entrasse in quella misura efficace e con quella differenza che passa fra il bilancio di agricoltura e quello dei lavori pubblici, io credo che se una spesa alquanto più larga fosse consacrata dal Ministero dei lavori pubblici a questo servizio, questa spesa si risolverebbe in una grandissima economia per il bilancio dello Stato. (*Bene!*)

Cavalletto. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà, onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Le osservazioni fatte dall'onorevole Bonfadini si riferiscono ad un desiderio che è generale per un migliore accordo di tutte le amministrazioni dello Stato.

I Ministeri agiscono troppo indipendentemente gli uni dagli altri, e forse anche nel seno stesso di uno stesso Ministero, le divisioni e le direzioni generali funzionano come amministrazioni autonome e quasi indipendenti fra loro; e ad armonizzarle s'incontrano difficoltà gravissime. Noi colla nuova legge sui Ministeri abbiamo istituita la Presidenza del Consiglio dei ministri. Questa Presidenza effettiva, corrispondente alle idee del Ricasoli che fu il primo ad attuarne il concetto e a procurare l'unità di azione fra i diversi Ministeri, questa Presidenza, dico, e questo concetto ora potranno presto essere attuati; ed allora potrà essere veramente esercitata una influenza unitaria e armonica di cooperazione tra tutte le amministrazioni dello Stato.

Il Ministero dei lavori pubblici, per esempio, ha un personale tecnico che, quanto ad ingegneri ordinari, credo sia piuttosto insufficiente che sovrabbondante, come dissi ieri. Questo personale del corpo del Genio civile dovrebbe non solo provvedere ai bisogni stradali, ordinari e ferroviari, ai lavori edilizii e delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, ma anche dovrebbe estendere la sua sorveglianza e la sua azione diretta, almeno indiretta, sulle altre opere idrauliche di terza e di quarta categoria, dovrebbe inoltre servire a tutti i Ministeri, per ogni esigenza di opere tecniche governative. Per esempio, ho accennato più all'edilizia, per la quale, in causa della mancanza di un servizio speciale edilizio e di un personale correlativo presso il Ministero dei lavori pubblici, è sorta la necessità di istituire uffici tecnici nei singoli Ministeri; al Ministero dell'interno per le carceri; a quello dell'istruzione pubblica per le fabbriche monumentali, e pei fabbricati scolastici; a quello delle finanze per le fabbriche demaniali, ecc. ecc., mentre, secondo la legge dei lavori pubblici a questi servizi tecnici dovrebbe provvedere il Genio civile. Il Ministero dell'interno, per esempio, non dovrebbe fare altro che richiedere a quello dei lavori pubblici la opera dei suoi ingegneri edili, per i lavori dei fabbricati carcerari, secondo i programmi delle nuove opere occorrenti, e il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe provvedervi col personale del Genio civile di cui dispone. Ma per provvedere a tuttociò, bisogna che abbia un servizio specializzato; quindi per le opere edilizie bisogna che esso abbia un distinto personale di buoni architetti e che li conosca e li sappia applicare. Di buoni architetti non manca il corpo del Genio civile; ma non vi è punto specializzato il loro servizio; così dicasi degli ingegneri idraulici pei lavori stradali, o marittimi, di bonifica, ecc.

Noi abbiamo non ha guari approvato una legge sui rimboschimenti, e sappiamo che in questa legge sono opportunamente prescritti i lavori delle serre o chiuse nelle valli montane, e i lavori tutti da farsi sui torrenti per frenare la discesa delle piene, ed impedire gli scoscendimenti delle falde montane.

Sono queste opere che il ministro di agricoltura e commercio può, è vero, promuovere; ma lo studio di esse dovrebbe essere fatto dal personale idraulico del Ministero dei lavori pubblici, a meno che non vogliamo presso il Ministero di agricoltura e commercio istituire un corpo speciale del Genio civile per tutti i lavori idraulici montani.

Come ho detto, questo Ministero dei lavori pub-

blici ha bisogno di riforme, e di tali riforme da poter soddisfare a tutti i vari bisogni dei lavori pubblici dello Stato; ed io ho fiducia che l'onorevole ministro Saracco, uomo che studia coscienziosamente, e che indaga i bisogni del paese, saprà trovare il modo, se non con una riforma radicale *a priori* che sarebbe troppo difficile attuare subito, ma con altri mezzi e provvedimenti parziali, saprà, dico, riformare e coordinare il servizio del Genio civile in guisa da soddisfare ai bisogni delle opere pubbliche in tutto il regno, sia che dipendano direttamente dal Ministero dei lavori pubblici, sia che dipendano amministrativamente da altri Ministeri.

Quanto alla sistemazione dei torrenti, l'onorevole Bonfadini ha opportunamente citato i lavori fatti in Valtellina. In occasione dell'ispezione fatta da una Commissione straordinaria ai fiumi Veneti dopo le piene del 1882 si è spinto lo sguardo sui bacini Alpini che sono in mano dell'Austria, nei quali noi non possiamo fare alcuna opera di difesa o di raffrenamento contro le troppo rapide e impetuose discese delle piene.

Ma trovammo corrispondenza, e corrispondenza cortese, nel vicino impero, col quale prima eravamo nemici ed adesso pare che siamo amici; ed io lo credo sinceramente, perchè gli interessi sono comuni.

Una voce. Non pare, siamo amici.

Cavalletto. Ricordiamoci del 1600, quando l'Italia mandava i suoi soldati in Austria a difendere Vienna contro la invasione ottomana; perchè può essere che noi dobbiamo mandare tutto le nostre forze in Austria ad impedire un'invasione Scita in Europa. (*Commenti — Mormorio.*)

Dunque in quell'occasione la Commissione incaricata dell'ispezione dei fiumi Veneti nominò una Sotto-commissione, la quale si portò nel Trentino ad esaminare le opere di *serre* e di rimboschimento che si fanno in quella regione Alpina; su di esse fu fatto un bello e magistrale lavoro informativo e descrittivo da un'ispettore del Genio civile, che a titolo d'onore ricordo, l'ispettore commendatore Lanciani Filippo, il qual lavoro consiste in una particolareggiata relazione tecnica che può servire di norma e quasi di programma per le opere di infrenamento dei nostri torrenti e di rinsaldamento delle falde montane nelle nostre valli alpine e dell'Apennino; e se il Lanciani avrà a sua disposizione degli ingegneri, potrà proporre e dirigere molte di quelle opere, che sono richieste dalla legge del rimboschimento e giustamente desiderate dall'onorevole Bonfadini.

Si potranno anche fare lavori per proteggere

le nostre ferrovie, le quali in molti siti sono costrette a percorrere sopra falde di valli montane, non ben sicure, perchè minate al piede dalle corrosioni dei torrenti o formate da terreni franosi. È necessario render sicure e salde quelle falde, se non vogliamo che per il loro smottamento, le nostre ferrovie franino e precipitino nei sottoposti torrenti.

Non posso quindi che raccomandare le osservazioni fatte dall'onorevole Bonfadini; e sono certo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici si affiaterà col suo collega dell'agricoltura e commercio, e che ambidue procederanno d'accordo; e se fosse insufficiente, per numero, a tante esigenze il personale tecnico dei lavori pubblici, si allarghi la categoria degli ingegneri ordinari, e si dia un utile e desiderato sfogo a quei poveri ingegneri, già straordinari, ora aiutanti del Genio civile, che si trovano, a grande disagio, nella categoria dei subalterni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Romanin-Jacur, relatore. L'onorevole Bonfadini, citando con benevoli parole la relazione della Commissione del bilancio in quel punto dove raccomanda al Governo dei provvedimenti per infrenare i torrenti nella loro parte più elevata, le ha fatto appunto di essersi limitata a trattare solamente la parte che riguardava le opere di prima e seconda categoria. Mi si permetta di osservare, che la relazione accenna, in modo sommario sì, ma alle idee svolte dall'onorevole Bonfadini; poichè vi si dice precisamente che queste opere "potrebbero giovare notevolmente sia nella parte dove i corsi classificati in 1ª e 2ª categoria, attingono poderosamente al bilancio dello Stato; sia in quella dove le acque, non sistemate ancora, scorrono più spesso a danno che a profitto dei privati."

Io consento precisamente nell'opinione dell'onorevole Bonfadini, avvalorata anche dalla pratica autorità dell'onorevole Cavalletto, che da queste briglie montane si possano ritrarre vantaggi per lo Stato, non solo in quanto si riferiscono ai fiumi arginati, ma anche per i lavori che riguardano le strade ferrate e le strade ordinarie.

E, giacchè ho chiesto di parlare per fare questa rettifica, dirò che le opere di questa specie, fatte nei posti più elevati dei corsi d'acqua che ebbi occasione di vedere tanto in Italia, quanto all'estero mi hanno convinto che esse costano, relativamente, pochissimo. Ed è facile capirne il motivo.

Esse si possono costruire e si costruiscono or-

dinariamente con pezzi di masso non cementati, senza bisogno di ricorrere ad un materiale diverso da quello che si trova dovunque, già pronto sul posto. E queste briglie rendono servizi efficacissimi.

Nel 1882, l'anno di quei terribili disastri che tutti ricordiamo, la provincia di Sondrio, quantunque dalle osservazioni metereologiche risulti che ebbe una quantità di pioggia pressochè uguale a quella caduta nella provincia di Belluno, che ne fu danneggiata enormemente, è rimasta quasi immune dai danni.

C'è un bel lavoro dell'ispettore forestale Giacomelli, pubblicato dal Ministero di agricoltura e commercio, che raccoglie i dati di fatto e confronta i danni che si ebbero in Valtellina con quelli che si ebbero nella parte superiore del Veneto, dove queste serre non sono state fatte.

In questo lavoro si ricorda anche che un comune della Valtellina, di cui non ricordo ora il nome, ha fatto, non so precisamente, ma qualche centinaio di queste opere, con una spesa che sembra ridicola poichè nel corso di 12 anni aveva speso sole 60 o 70,000 lire. E così aveva salvato da ruina un territorio vastissimo perchè queste opere di difesa fatte nelle parti superiori, impediscono lo smottamento del terreno, e mantengono il suolo in condizione da permettere lo sviluppo degli arbusti.

Per tutte queste ragioni unisco di gran cuore la mia alle raccomandazioni fatte dall'onorevole Bonfadini e dall'onorevole Cavalletto.

Ricordo poi che il Governo ha già nominata una Commissione, la quale per quanto so io, è composta di funzionari del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero di agricoltura.

Questa Commissione ha già iniziato gli studi, ma per verità, questi studi sono per loro stessa natura non facili e richiedono tempo per essere compiuti.

Perciò, pare a me, che fa mestieri soltanto di incoraggiare il Governo a procedere nella via nella quale si è già messo, raccomandandogli, compiuti gli studi, di vedere se non sia il caso di presentare qualche provvedimento legislativo che incoraggi lo sviluppo di questa specie di lavori molto sovente altrettanto utili quanto sono modesti.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Le cose dette testè dall'onorevole relatore mi hanno veramente rallegrato l'animo. Se noi potessimo con

poche centinaia di migliaia di lire provvedere a questa grande necessità del paese, sarebbe davvero una fortuna insperata, ed il Governo non ci avrebbe certamente buona grazia, se si rifiutasse di studiare la questione anche sotto questo aspetto, e non presentasse un disegno di legge che, con poca spesa, potesse riparare a tanta iattura. Ma io mi trovo in una condizione di fatto che mi impegna a seguire una via diversa. Come la Camera sa, il mio predecessore nominava nel dicembre del 1886 una Commissione, la quale aveva per speciale incarico di indicare i provvedimenti diretti ad infrenare i torrenti nei loro bacini di montagna. Questa Commissione cominciò senza molto indugio i suoi lavori. Ora io non posso che sollecitare l'opera di questa Commissione, composta di uomini tecnici dell'uno e dell'altro Ministero, come diceva poc'anzi l'onorevole relatore della Commissione, e questo io devo fare ed ho fatto realmente.

E dichiaro anzi che, da qualche tempo, i funzionari eletti a far parte di questa Commissione si sarebbero recati a visitare quei luoghi che specialmente richiedono uno studio profondo della materia, se la stagione lo avesse consentito. Così l'onorevole Romanin ha potuto dire nella sua relazione: " Quando la stagione lo consenta, si procederà pertanto agli studi sopra luogo, e si ravvierà il lavoro della Commissione, in sè stesso difficile ed intricato, perchè possa essere condotto innanzi in breve spazio di tempo. »

A queste parole l'onorevole Bonfadini faceva un largo e fiero commento, e diceva che nella sua provincia erano passati due anni, prima che si mettesse mano ai lavori diretti a difendere una strada ferrata che è in costruzione dalla invasione di un torrente, e che poi si erano dovute spendere 900,000 lire, mentre con 200 o 300,000 si potevano fare le opere di difesa, e liberare quella regione dalla irruenza delle acque.

Io non sono interamente digiuno di questa faccenda di cui ha parlato l'onorevole Bonfadini, ed è vero pur troppo, che mentre alcuni ingegneri credevano di poter difendere la ferrovia in costruzione con una spesa, mi pare di 30 o 40 mila lire, avvenne invece, che dopo un triplice esame fatto dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, si è dovuto adottare un progetto che importa una spesa di 900,000 lire.

Necessità non vuol legge, ed io, sebbene a malincuore, non ho potuto negare l'approvazione della spesa. Si figurì adunque l'onorevole Bonfadini e si figurì la Camera se non farò tutto quanto sta in me, per sollecitare lo studio di un argo-

mento di tanta importanza, come ben dissero l'onorevole Bonfadini, e l'onorevole relatore.

Studierò la questione con tutta l'attenzione possibile, ma naturalmente dovrò sentire il parere delle persone tecniche, poichè io tecnico non sono: e se fossi pure tecnico, io credo che quando si siede su questi banchi, non si possano esaminare le cose sotto l'aspetto tecnico solamente.

Debbo ora rispondere ad un'osservazione fatta dall'onorevole Bonfadini, cioè che i diversi Ministeri operano spesso in disaccordo fra di loro, con grave danno della cosa pubblica, siccome già avvertiva l'onorevole Cavalletto. In verità qualche volta certi disguidi avvengono senza però che i ministri ne siano colpevoli. Ma questo non è il caso. Come già vi diceva l'onorevole relatore, la Commissione nominata nel 1886 si compone di persone che appartengono all'uno ed all'altro Ministero; vale a dire che il Ministero dei lavori pubblici e quello di agricoltura e commercio si sono dati la mano sul campo della scienza e sul terreno del tecnicismo per affrontare d'accordo lo studio di una questione che interessa grandemente il paese.

Per parte mia non ho dunque altro a dire se non che mi adoprerò con tutte le forze delle quali sono capace perchè questa Commissione si trovi in grado, ed in un periodo di tempo non molto lontano, di presentare proposte al Governo il quale si farà un dovere di sottoporle al Parlamento qualora si debbano domandare i fondi occorrenti: poichè, permetta l'onorevole relatore che io con mio grande dispiacere gli dica, che tutti questi studi, che si fanno e che si devono pur fare, avranno certamente per effetto di impegnare il bilancio in una spesa abbastanza rilevante. Pure, ancor io, riconoscendo coll'onorevole Bonfadini, che lo scopo è veramente alto, e la stessa finanza dello Stato potrà sentirne notevole giovamento, non posso che ringraziare gli onorevoli preopinanti di aver sollevata una questione di tanta importanza e non mancherò di far tesoro delle loro osservazioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonfadini.

Bonfadini. Poichè siamo sul ringraziare, ringrazio anch'io cordialmente l'onorevole ministro dei lavori pubblici di avere attribuito l'importanza, che io credo abbia, alla mia raccomandazione.

Confido che quella Commissione, diretta e spinta da lui, potrà ottenere in breve il risultato che tutti desideriamo.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni

nè proposte, rimane approvato il capitolo 26, *Casuali*, per il servizio delle opere idrauliche fluviali in lire 600,000.

Bonifiche. — Capitolo 27. Personale di custodia delle bonifiche. (*Spese fisse*), lire 120,000.

Capitolo 28. Personale di custodia delle bonifiche. (*Spese variabili*), lire 3,000.

Porti, spiagge e fari. — Capitolo 29. Manutenzione e riparazioni dei porti, lire 1,752,700.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio.

Di Sant'Onofrio. Ho domandato di parlare su questo capitolo, perchè non saprei, in quale altro capitolo, poter fare la brevissima raccomandazione che mi permetto di rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici incluse, fra i porti da costruirsi, il porto di rifugio di Lipari nelle isole Eolie.

Ma in questo bilancio non vedo assegnata alcuna somma in proposito.

A nessuno sfuggirà l'importanza di quel porto, che è il rifugio naturale di tutte le navi che, dal golfo di Lione e dalla Sardegna muovono verso l'Oriente per lo stretto di Messina.

Ricordo che, una volta, colta da una fiera bufera, la nostra squadra non ha trovato altro rifugio che la rada di Lipari, e fu ventura per essa di potersi mettere per ben cinque giorni al riparo di quell'isola.

Faccio anche notare che, sulla costa settentrionale della Sicilia, non vi è alcun porto di rifugio, tranne Palermo, Milazzo e Messina.

Io quindi mi permetto di raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che voglia insistere affinché anchè il porto di Lipari venga compreso nel disegno di legge che egli ha ieri presentato alla Camera.

È questa la raccomandazione che mi permetto di rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Presidente. La quale avrebbe trovato il suo posto nella parte straordinaria del bilancio.

Di Sant'Onofrio. Onorevole presidente, mi permetta di farle osservare che, nella parte straordinaria, non c'è un capitolo speciale sui porti in genere.

Presidente. Comunque, è sempre una spesa straordinaria.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Palizzolo.

Palizzolo. L'anno scorso nei primi giorni in cui l'onorevole Saracco sedette a quel posto, io gli

rivolsi una interrogazione per conoscere gli intendimenti del Governo intorno all'applicazione della legge sulla classificazione dei porti.

Allora io lo pregai di volersi occupare delle condizioni infelicissime del porto di Termini Imerese, il quale, non essendosi ancora fatta la classificazione dei porti, era stato completamente abbandonato, e, per la sabbia dei vicini fiumi, veniva ogni giorno più ad interrarsi.

Inoltre io invocava dal ministro che si fossero posti dei gavitelli in quel porto per rendere ai grossi bastimenti possibile l'ancoraggio.

La risposta, che ebbi allora dall'onorevole Saracco, fu la più cortese, la più soddisfacente. Ed invero, dopo le inaudite lungherie, che ieri dissi che debbonsi assolutamente attribuire al Consiglio di Stato, il quale per proprio conto ha voluto rifare l'improbabile lavoro eseguito per il porto con tanta diligenza dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il porto di Termini fu promosso alla seconda classe, seconda categoria, e l'onorevole Saracco, memore degli impegni meco assunti l'anno scorso, riconoscendo giuste le mie raccomandazioni in questo bilancio, ha proposta una cifra di lire 12,000 per la collocazione di due gavitelli in quel porto, ed altra di lire 20,000 per certe opere urgenti.

Ma, onorevole Saracco, siccome quello è un porto di seconda categoria, così, a tenore della legge, la provincia ed il comune di Termini dovrebbero concorrere nella spesa, credo, nella proporzione del 40 per cento; ond'è che io la prego di volermi dire se sia fatto il progetto di tutte le opere che devono costruirsi in quel porto, e a quanto ascende la spesa; e, ad ogni modo, se si sia fatto conoscere alla provincia di Palermo e al comune di Termini la rata che debbono stanziare nei propri bilanci, perchè non avvenga ulteriore ritardo, che sarebbe fatale per quel povero porto, ed in tal modo non si offrirà ragione ad un certo disinteressato sollecitatore ora ben noto all'onorevole Saracco, di ritornare a muovere accusa contro il Governo, che non provvede opportunamente, e contro i tre deputati del Collegio, ma più specialmente contro me, per avere trasandati interessi così vitali della patriottica città di Termini.

Ed Ella, onorevole ministro, potè giudicare quanto sia stata a mio riguardo ingenerosa ed ingiusta l'anno scorso una tale accusa.

Passo ora ad altra raccomandazione.

Nella discussione dei bilanci dei precedenti anni, dell'interno e dei lavori pubblici, io richiamai più volte l'attenzione del Governo sui non

pochi bisogni della povera ed abbandonata isola d'Ustica.

Fu una nobilissima gara fra l'onorevole Depretis e l'onorevole Genala a soddisfare tutti quei bisogni. Dico male: non tutti; ne resta ancora uno quasichè quei due egregi uomini avessero voluto riserbare a lei, onorevole ministro, il modo di poter contribuire ad un'opera di nobilissima carità cittadina.

In quell'isola, che è uno scoglio a picco, non ci sono bassifondi, quindi è impossibile che vi si possa costruire un porto, un ancoraggio qualsiasi. Che cosa ne viene? Che le barche di tutti quei numerosi poveri marinai vengon tratte a secco, sulla spiaggia; ma, quando la tempesta imperversa, e ciò accade così sovente, le onde ghermiscono quelle barche e le trascinano nei loro vortici.

Quali sinistri effetti debba ciò produrre in una popolazione così miserabile, voi tutti lo comprendete.

E quelli isolani hanno supplicato il Governo a venire in loro aiuto, ed il ministro dei lavori pubblici ha fatto elaborare un progettino con cui si creerebbe un sicuro rifugio alle barche sulla riva, progettino che verrebbe a costare una spesa di 5000 lire. Ma, non appena il ministro seppe che doveva spendersi una tale somma, si ricordò che il comune avrebbe dovuto contribuire nella spesa. Chiamare il comune di Ustica ad una qualsiasi contribuzione, è lo stesso che rimandare alle calende greche quel provvedimento che si impone per la sua utilità.

Onorevole Saracco, si tratta di sole 5000 lire; faccia anche lei qualche cosa per la povera isola di Ustica; quella spesa, creda a me, non sarà rimpianta da alcuno dei miei colleghi. E qui io chiedo alla cortesia del presidente della Camera, che mi risparmi il rimprovero che ha fatto al mio egregio collega Di Sant'Onofrio...

Presidente. Non è un rimprovero.

Palizzolo. Io dovrei richiamare la attenzione del ministro su di una questione un pochino delicata. Troverebbe il suo posto nella parte straordinaria che riguarda i porti; ma se mi consente di parlare ora, risparmierei alla Camera il fastidio di sentirmi discorrere una seconda volta.

Presidente. Parli pure.

Palizzolo. Negli ultimi mesi del 1887, se non sono male informato, l'onorevole Saracco ha fatto una convenzione con una Società estera, la Società Zehokke e Terrier, per la costruzione di un bacino nel porto di Genova. Niuno più di me desidera che Genova abbia tutto ciò che l'arte, la

scienza, la meccanica e il progresso consigliano, perchè possa reggere in tanta e così spietata lotta di concorrenza coi primi porti del mondo.

Genova è e deve essere il più grande emporio commerciale del regno, faccia dunque, onorevole Saracco, e molto per Genova, ed avrà sempre il mio modesto voto. So che un'altra convenzione è sotto studio, per dotare la città di Napoli di un bacino. Aiuti pure la bella e patriottica Napoli, ne ha tanto diritto, ed a lei non mancheranno i miei applausi.

Ricordo, però, che trattandosi di bacini, da parecchi anni, il Governo aveva assunto l'impegno, o per lo meno aveva promesso di non dimenticare Palermo, che ha un porto di 1ª classe; porto che avrebbe diritto di non essere più oltre la Cenerentola dei porti d'Italia.

Non è in questo anno che io avrei censura a rivolgere all'onorevole ministro, il quale ha stanziato una rilevante cifra, per provvedere ai più imperiosi bisogni di quel porto, specialmente per estirpare la roccia subacquea, causa di continui, anzi di quotidiani disastri; ma lo esorto a non voler dimenticare che un impegno c'è, e data da parecchi anni; e mi contenterei che si facesse per ora gli studi pel bacino di Palermo.

Torno al mio argomento.

E, pregherei l'onorevole Bonfadini, a lasciare un pochino in pace il ministro perchè possa sentire la preghiera che sono per rivolgergli.

I bacini non sono solamente un potente aiuto della marina mercantile in pace, ma sono un potentissimo aiuto per la marina militare in guerra, ed assumono una speciale importanza attualmente in Italia, perchè la Camera purtroppo sa che, colla trasformazione del nostro materiale navale, e con quei colossi, veri prodigi d'architettura navale su cui il paese fa tanto assegnamento e che in completo armamento ed in pieno carico, non trovano nel regno un solo bacino in cui potersi asilare, od essere riparati, i nuovi bacini che si fanno a Genova dovrebbero costruirsi in modo da poter soddisfare, non solo a tutti i bisogni della marina mercantile, ma ancora a quelli sempre crescenti della marina da guerra.

Se non sono male informato, quella convenzione porterebbe la spesa di 11 milioni; 8 milioni saranno pagati in buona moneta del regno, 3 milioni saranno scontati con 35 anni di esercizio.

Io, onorevole Saracco, certamente non oserò di censurare i suoi atti, ma ricordo a me stesso che trattandosi di affidare gli esercizi di bacini dei quali potrebbe aver tanto bisogno la nostra

marina da guerra, avrei prescelto sempre e solamente un industriale italiano. Ricordo che basterebbe lo scoppio d'una granata dentro una pompa per rendere inutile un bacino, forse per tutta la durata della guerra e quindi nella impossibilità di dare il minimo aiuto al nostro naviglio militare.

Io credo che l'onorevole Saracco, nel prescegliere l'industriante estero, abbia fatto tesoro della di lui pratica, esperienza ed abilità nota a tutti.

Non credo però che potrebbe addurmi un solo argomento per provarmi che questa ditta la quale ha assunto la costruzione di quei bacini, sia in grado di poterli esercitare bene, perchè quella ditta è nuova completamente a questo genere di servizio.

Nè qui temo che mi si faccia comparire anche per un momento il solito fantasma del monopolio che da qualche tempo è il favorito argomento di taluni.

Noi abbiamo i Bombrini a Genova, i fratelli Orlando a Livorno, il Coppy a Napoli e quell'egregio Miglioretti piemontese, che io con piacere ricordo a titolo d'onore, ed il quale, avendo ricostruito il bacino di Messina ne ha regolato con tanto accorgimento ed intelligenza lo esercizio, che quel bacino può oggi far fronte non solamente ai molti bisogni della nostra marina mercantile, ma anche a quelli della marina di guerra. Tanto è vero che in questo momento in quel bacino trovansi due corazzate: l'Etna e la Maria Pia.

Dunque, onorevole Saracco, ella ha fatto una convenzione con una ditta estera, una casa Francese, ed ha concesso alla medesima la costruzione e l'esercizio dei nuovi cantieri di carenaggio di Genova ed io piego la fronte rassegnato e non ho nulla a dire.

Ma so che sotto studio c'è un'altra convenzione pel bacino da costruire in Napoli. Ora io son certo di essere interprete del desiderio di tutti i miei colleghi, ed anche del paese, pregandola a fare in modo che almeno l'esercizio dei nuovi bacini sia riservato all'industria italiana.

Non faccio però proposte; dopo le nobili e leali dichiarazioni da lei fatte ieri, temerei di sfondare una porta aperta. Signor ministro, nutro fiducia però che Ella riconoscerà che la questione da me sollevata riflette interessi vitali del paese. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Parpaglia.

Parpaglia. Mi riservo di parlare sulla parte straordinaria.

Presidente. Sta bene. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Mi preme di rispondere immediatamente alle ultime parole pronunziate testè dall'onorevole Palizzolo. Egli ha sollevato una questione, direi quasi, di dignità nazionale ed a me preme di dare a lui ed alla Camera le opportune spiegazioni.

Non sono io, onorevole Palizzolo, che, di proprio arbitrio, di propria autorità, abbia voluto stipulare la convenzione relativa ai bacini di carenaggio di Genova.

Quando sono venuto al Ministero, ho trovato bandito un concorso per la costruzione di questi bacini che erano stati decretati per legge: di modo che i fondi erano disponibili, e si trattava unicamente di vedere come questo denaro si avesse a spendere.

Bandito questo concorso, il mio antecessore volle (e fece egregiamente) che la cosa fosse bene e diligentemente esaminata da persone competenti: e precisamente nei giorni in cui io venni al Governo, una Commissione composta di persone rispettabilissime stava per recarsi in Francia per vedere come funzionasse il nuovo sistema; quello, voglio dire, che aveva ottenuto o stava per ottenere in quei giorni la sanzione della Commissione incaricata di pronunciare il giudizio fra i diversi concorrenti.

La Commissione di cui parlo, composta interamente di uomini tecnici, acquistò di fatti il convincimento, che a questo sistema si convenisse dare la preferenza, e si pronunciò favorevole alla proposta della casa costruttrice, la quale si era profferta di assumere l'esercizio dei bacini sotto certe e determinate condizioni.

È in questo senso che la convenzione fu fatta e dietro parere conforme del Consiglio di Stato fu la medesima approvata. Ma fu da me approvata, lo ripeto, in seguito a precedenti, ai quali io sono straniero; precedenti, però, che io son ben lontano dallo sconfessare.

Se la Commissione tecnica ha creduto conveniente, davanti ad un sistema nuovo come questo che è stato adottato, che il costruttore dovesse assumere la responsabilità dell'esercizio, ne avevo, non una, ma cento ragioni; l'ha fatto non solo per diminuire il carico dello Stato, che invece di spendere 7 o 8, avrebbe dovuto spendere 10 o 12, ma l'ha fatto per avere la migliore garanzia che si potesse avere della bontà del sistema e della esecuzione del lavoro.

Quindi, sotto questo rispetto, questioni di dignità nazionale non ve ne sono affatto: nazionali

e stranieri furono chiamati a concorrere, ed una Commissione di uomini tecnici si è pronunziata in favore del sistema che, a suo giudizio, meritava di essere preferito.

Ma l'onorevole Palizzolo ha detto, che io intendo ripetere altrove l'applicazione di questo sistema.

L'onorevole Palizzolo si è affrettato troppo a giudicare le mie intenzioni. Io mi sono semplicemente deciso a domandare i fondi necessari per costruire un bacino di carenaggio a Napoli.

Ecco tutto quello che ho fatto e credo d'aver fatto bene, perchè l'Italia sente il difetto di bacini di carenaggio, e coloro che più se ne intendono mi hanno detto che conviene dar la precedenza al porto di Napoli.

Frattanto i nuovi bacini si stanno costruendo a Genova ed è ben naturale, che io cerchi di sapere, come procedono i lavori in quel porto. E non è neanche strano, che la stessa Casa si adopera per assumere la costruzione di altri bacini. Io lascio fare, ma il Governo non s'impegna affatto, e siccome deve poi intervenire il giudizio del Parlamento chiamato a concedere i fondi, verrà allora il momento di vedere le cose come stanno. E stia certo l'onorevole Palizzolo, che io sono geloso quanto altri mai dell'onore, e della dignità nazionale. So benissimo che, intorno ad un disgraziato progettino di legge, del quale l'onorevole Palizzolo è assai bene informato, si è fatto tanto rumore quasichè si trattasse di un *misfatto*, quasichè il Ministero fosse andato a cercare gli stranieri per far danno all'industria nazionale. Ma via, egli lo sa, quanto lo so io, che queste accuse sono così fuori di luogo, che non vale proprio la pena di occuparsene. Lasciamo adunque questo argomento e veniamo alla parte sostanziale. L'onorevole Palizzolo ha detto: costruitemi un bacino anche a Palermo, questa Cenerentola, parmi abbia detto, dei porti italiani.

Palizzolo. Almeno uno studio!

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Ebbene, onorevole Palizzolo, tanto è vero il suo asserto, che il porto di Palermo sia la Cenerentola dei porti d'Italia, che nel disegno di legge che pende davanti al Parlamento si è proposta una spesa di lire 6,150,000 per opere di miglioramento di quel porto, in relazione eziandio ad una convenzione che si deve stipulare col municipio di quella città. Io credo che l'opera nonchè utile, sia necessaria, e sebbene questi non siano i momenti per spendere dei milioni, cionondimeno, siccome la spesa sarà distribuita fra parecchi esercizi, senza aggravar troppo il bilancio, io credo che il Parlamento non

mancherà di dare il suo voto favorevole alla proposta del Governo.

Comunque sia, l'onorevole Palizzolo vede che noi non consideriamo il porto di Palermo come la Cenerentola dei porti d'Italia, tanto più che, come avvertiva egli stesso, precisamente nel bilancio di quest'anno abbiamo un fondo abbastanza discreto per migliorare le condizioni di quel porto. Ma ciò non vuole ancora dire, che contemporaneamente a quello proposto per Napoli, si abbia da costruire un bacino di carenaggio anche a Palermo.

La cosa può essere esaminata: si può studiare, se anche a Palermo occorra un bacino di carenaggio, sebbene a non grande distanza ve ne sieno altri. Ma l'amministrazione non può prendere impegni, ed io mi limito a dire, che essa terrà nel debito conto le raccomandazioni dell'onorevole preopinante. E poichè ho preso a rispondere alle osservazioni dell'onorevole Palizzolo, io gli dirò qualche cosa ancora intorno ad altre domande che egli mi ha indirizzate.

Egli vorrebbe che lo Stato si assumesse di spendere del suo le 5 mila lire che occorrono per migliorare le condizioni di approdo ad Ustica; ma, intendiamoci bene, se quella rada non è di quelle, che in tutto o in parte sono a carico dello Stato, evidentemente non possiamo far ciò che la legge non ci permette di fare. Quando non si tratta di porti o di rade classificate, spetta sempre ed esclusivamente agli enti interessati di provvedere direttamente alla spesa, e lo Stato deve limitarsi a portare il suo concorso nella spesa in una misura più o meno larga, secondochè le opere sono di maggiore o minore importanza, ed in relazione alle condizioni più o meno prospere degli enti interessati.

Ad ogni modo trattandosi di una povera isola come questa di Ustica, non si mancherà di venirle in soccorso come meglio si potrà, se colle proprie forze non sapesse riescire.

L'onorevole Palizzolo ha pure parlato di Termini Imerese, ed ha detto che dal momento che quel porto è stato classificato, occorrerebbe che si facessero gli studi necessari per migliorarne le condizioni. La stessa domanda mi aveva già rivolto in passato, amo dirlo, (Palizzolo ed io ci intendiamo) affinchè persone estranee non vengano a farsi belle del sol di luglio.

Ebbene io dico che per il porto di Termini Imerese, come per tutti i porti, si sono date le opportune istruzioni perchè gli ingegneri del Governo facciano le loro proposte intorno alle opere di assoluta urgenza che convenisse intraprendere per

la conservazione ed il miglioramento dei porti medesimi. Se pertanto, d'appresso a questi studi, venisse a risultare che questa urgenza ci sia per il porto di Termini Imerese, non mancherò di provvedere; ma se urgenza non ci fosse, badi che le condizioni delle nostre finanze non ci consentono di largheggiare più del dovere, e di promettere più di quello che lealmente ed onestamente non si possa concedere.

Dunque studii al riguardo saranno fatti, ma quanto al pigliare impegni e fare dichiarazioni che conducano ad aumentare i carichi del bilancio dello Stato, permetta che io vada molto a rilento a farle, e credo che anche l'onorevole Palizzolo, nella sua equità si troverà di accordo con me.

Dovrei dire adesso ancora qualche parola all'onorevole Di Sant'Onofrio.

Egli ha parlato del porto di Lipari; io però non sono in grado di dargli una risposta soddisfacente.

Se egli si darà cura di leggere ciò che sta scritto nella relazione della Commissione, a pagina 15, troverà che riguardo al porto di Lipari pende ancora la questione circa la sua classificazione; e la cosa presentemente è deferita al Consiglio di Stato il quale, in un tempo certamente breve, darà il suo avviso in proposito. Se, a giudizio del Governo, Lipari dovrà essere considerato come porto di rifugio, nessun dubbio che il Governo dovrà provvedere; ma se per mala sorte, dico per Lipari, avvenisse altrimenti, l'onorevole Di Sant'Onofrio comprenderà che non potrei prendere impegni, perchè, in questo caso, il porto sarebbe interamente lasciato alla cura, e mantenuto a spese dei privati e dei comuni interessati.

Io non so se a tutto quello che è stato detto dall'onorevole Di Sant'Onofrio e dagli altri oratori io abbia risposto, desidero tuttavia di aver parlato in modo di averli soddisfatti.

Palizzolo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Palizzolo. L'onorevole Saracco ha una tal maniera di rispondere che, quando anche dice di no, non può far a meno di riscuotere i ringraziamenti dei deputati. Ma io sento davvero il bisogno di ringraziarlo per tutto quello che mi ha risposto.

Per Termini mi ha detto: non posso prendere nessun impegno, ma se vi saranno opere urgenti a farsi, io provvederò. E siccome in quel porto sono necessarie opere della maggiore urgenza che altrimenti la sabbia dei vicini torrenti lo interirebbe, così debbo ringraziarlo perchè sono sicuro che quelle opere saran fatte, ed io e con me

il buon popolo di Termini sgomberanno dall'animo ogni timore di vedere correre a rovina un porto in cui tante centinaia di migliaia di lire furono spese e tante speranze esso ha riposte.

Per l'isola d'Ustica mi ha detto che darà un sussidio; io lo prego però a cancellare quella parte in cui si fissa fin d'ora la cifra.

E siccome si parla di un'isola in cui c'è una colonia di 600 coatti, io vorrei richiamare su di essa l'attenzione paterna dell'onorevole ministro dell'interno, che ho la fortuna di vedere al suo posto; poichè se un'altra volta per impedire che quella povera popolazione morisse di sete l'onorevole ministro dell'interno, onorevole Depretis, fu largo di aiuti e fece costruire un immenso cisternone, che costò circa lire 30,000; e se il ministro dei lavori pubblici, onorevole Genala, rese l'approdo del piroscalo da quindicinale, settimanale, ciò che ha aggravato il bilancio dello Stato di altre lire 12,000 annue; e se il Governo non si è negato di concorrere allo stipendio d'un medico condotto, d'un farmacista e di altri svariati bisogni dell'isola, senza invocare le leggi e i decreti che ciò proibiscono, prego l'onorevole ministro Crispi a voler dal suo bilancio prelevare di buon animo il restante della cifra per compire quelle 5000 lire, che non sono più di tanto, per rendere possibile la esecuzione di quelle opere da quei buoni isolani tanto desiderate.

Finalmente, in quanto alla parte più delicata, quella cioè che riguarda i bacini, l'onorevole Saracco ricorderà benissimo le parole da me dette testè. Per ciò che riguarda Genova, io dissi, piego il capo rassegnato; le mie vive raccomandazioni avevano di mira le nuove convenzioni ancora non fatte, ancora sotto studio; e miravano specialmente alla convenzione che riflette il bacino che dovrà farsi a Napoli. Onorevole Saracco, Ella non per quel che afferma, ma per quello che tace, mi rende sicuro che il ministro dei lavori pubblici guarderà gli interessi d'ogni genere, ma specialmente gli interessi nazionali e questa sicurezza son certo che sarà divisa dalla Camera tutta.

Un ultima parola per ciò che riguarda il porto di Palermo. Ancora una volta io lo ringrazio per la cifra che ha stanziato in questo bilancio, per le opere veramente portuali di Palermo, cioè per l'estirpazione delle rocce.

Mi dice l'onorevole ministro che presenterà un disegno di legge...

Saracco, ministro dei lavori pubblici. È già stato presentato.

Palizzolo. ...nel quale per 5 o 6 milioni si correrà alla spesa per il porto di Palermo. Io so invece che quei 5 o 6 milioni che saranno anticipati dal municipio di Palermo serviranno per farvi sorgere una dogana; e quella dogana che prima dava annualmente 300,000 lire, ora dà 5 o 6 milioni; dunque indirettamente è il *do ut des*. Non voglio impegni, onorevole ministro, ma in nome di quella giustizia distributiva che qui sento spesso invocare da tutti, credo che Ella non farebbe male a promettere, che un qualche studio si farà, per dotare il porto di Palermo, in epoca non lontanissima, di un bacino. Pensi, onorevole ministro, che quel porto di prima classe sarebbe il solo in tutto il Regno senza bacino!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio.

Di Sant'Onofrio. Ringrazio l'onorevole ministro delle dichiarazioni fatte; solamente mi permetto di fargli osservare che io lo aveva precipuamente pregato di sollecitare dal Consiglio di Stato il parere dalla legge richiesto.

Colgo inoltre questa occasione per osservare che il Consiglio veramente tecnico, quello cioè dei lavori pubblici, ha già dato avviso favorevole per la costruzione del porto di Lipari; la cui importanza marittima, e me ne appello a tutti quanti sono marini in questa Camera, è fuori di dubbio. Questo inverno, la mancanza d'un rifugio ha fatto perdere gran numero di bastimenti, i quali, appunto, in quella rada di Lipari, avevano cercato un rifugio. È proprio un punto della massima importanza; ed io non vorrei che considerazioni secondarie potessero impedire questo beneficio diretto, non tanto all'interesse dell'isole stesse, quanto a quello della navigazione generale.

Romanin Jacur, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Romanin Jacur, relatore. Io tengo a dire una sola parola per completare le notizie, date dall'onorevole ministro in risposta all'onorevole Palizzolo.

Nel bilancio, che stiamo esaminando, il porto di Termini Imerese non è trascurato affatto, e nel capitolo 29 è compresa la spesa per due lavori di cui sono pronti i progetti, di lire 12,000 e di lire, 20,300 e per di più nel capitolo 31, che riguarda l'escavazioni, sono stanziati 449,000 lire per tutti i porti della Sicilia.

L'onorevole Palizzolo può rimanere dunque tranquillo poichè, per il porto di Termini Imerese, pare a me, che si sia provveduto come si

conviene per i bisogni che faranno capo nel prossimo esercizio 1888-89.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni nè proposte, rimane approvato il capitolo 29: Manutenzione e riparazione dei porti, 1,752,700 lire.

Capitolo 30. Escavazione ordinaria dei porti, lire 3,270,000.

Capitolo 31. Personale subalterno per il servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 71,706.30.

Capitolo 32. Personale subalterno per il servizio dei porti (*Spese variabili*), lire 6,717.

Capitolo 33. Pigionii per il servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 1,600.

Capitolo 34. Manutenzione ed illuminazione dei fari, lire 780,000.

Capitolo 35. Personale per il servizio dei fari, (*Spese fisse*), lire 280,000.

Capitolo 36. Personale per il servizio dei fari (*Spese variabili*), lire 50,000.

Capitolo 37. Sussidi per opere ai porti di 4ª classe e per conservazione di spiagge (Articoli 198 e 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F), lire 200,000.

Capitolo 38. Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4ª classe della 2ª categoria (Articolo 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095), lire 150,000.

Capitolo 39. Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (*Spesa d'ordine*), lire 10,000.

Strade ferrate. — Capitolo 40. Personale di ruolo dell'Ispettorato (*Spese fisse*), lire 863,736.66.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Favale.

Favale. L'onorevole relatore, prendendo occasione dal capitolo, che riguarda l'Ispettorato delle ferrovie, raccomandava al ministro di presentare una legge sulle tramvie.

Fino a qui possiamo essere d'accordo.

Noi abbiamo una grande passione di legiferare e regolare tutto. Ebbene, può anche ammettersi una legge sulle tramvie, la quale serva a stabilire i termini per garantire la sicurezza pubblica, e garantire anche le tramvie nei loro diritti che hanno verso le ferrovie e verso i Corpi morali. Però mi pare che, nelle motivazioni che fa la Commissione, per sollecitare questa legge, si contengano alcune affermazioni che possono far temere che invece di una legge a favore, si faccia

una legge contro le *tramvie*. Difatti nella relazione si leggono queste parole:

“ Dall'un lato, c'è l'arbitrio completo o quasi completo nei Consigli provinciali e comunali, che dispongono a loro talento e senza altro criterio che quello derivante dalla maggioranza dei votanti, delle strade ordinarie: „

Ora non so come si abbia tanto a lamentare che i Consigli provinciali dispongano, a loro talento, per maggioranza intorno alle *tramvie*. Ma nelle assemblee sono le maggioranze che deliberano, e noi stessi non abbiamo altro modo, che mediante la maggioranza di approvare o disapprovare le leggi. Quindi mi pare che sia un poco spinta questa affermazione. Del resto io credo che i Consigli provinciali e comunali dispongono delle loro strade, e mi pare che abbiano interesse a che queste strade si conservino bene per la viabilità ordinaria, mentre possono servire anche alle *tramvie*.

Nella relazione si soggiunge: “ dall'altro non si rispettano o si rispettano assai male le discipline che il Governo impone all'atto delle concessioni a tutela della sicurezza delle persone e delle cose. „

Ma se il Governo, nei limiti delle sue facoltà, può imporre queste concessioni, può stabilirne le cautele, non so cosa di meglio potrà fare una legge; perchè se non si osserva un regolamento che è fatto legalmente, non si osserverà neppure la legge. Dunque anche questa non mi pare una ragione per circoscrivere lo sviluppo delle *tramvie*.

Infine si dice nella relazione: “ Inoltre si veggono percorse, o meglio invase, le strade ordinarie da vere strade ferrate le quali non differenziano dalle prime che nella forma della locomotiva e nel nome. „

Ma io trovo che, quando si stabilisce una tramvia sopra una strada, non si fa altro che aumentare la potenzialità di essa. Infatti se prima dava un servizio come 10, con la tramvia darà un servizio come 20. Una grande parte del movimento che prima passava per la strada sarà assorbito dalla tramvia.

Quindi minor passaggio di veicoli ordinari e la strada se ne avvantaggia.

Io non so poi perchè si debba lamentare che le *tramvie* facciano quasi un servizio come le ferrovie.

Queste *tramvie* sono molto apprezzate dalle popolazioni per il servizio che fanno e non hanno costato un centesimo allo Stato. Può essere che lo scandalo sia qui!

Ma io so che rendono grandissimo servizio in date condizioni, cioè per le piccole distanze, per il commercio tra paese e paese, e perchè portano viaggiatori e merci vicino alle abitazioni di chi se ne serve, potendo esse disporre di otto o dieci convogli, al giorno, mentre una ferrovia ordinaria non ne ha che due o tre.

Vorrei quindi raccomandare all'onorevole ministro, e spero, anzi sono persuaso, che questa raccomandazione sarà esaudita, di far sì che la legge sulle *tramvie* sia ispirata a quei larghi e liberali principii di cui, con sì elevate espressioni, si è fatto interprete ieri, quando ha parlato delle strade provinciali e comunali, l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucca.

Lucca. Alle raccomandazioni testè fatte dall'onorevole Favale vorrei aggiungerne un'altra ricordando all'onorevole ministro dei lavori pubblici che, nella tornata del 26 giugno 1883 fu approvato quest'ordine del giorno:

“ La Camera invita il Governo del Re a studiare un disegno di legge per collegare alla rete telegrafica tutti i capoluoghi di mandamento ed a provvedere acchè le strade percorse da *tramvie* a vapore siano fornite di un filo telegrafico. „

Con la legge del 28 giugno 1885 si dava esecuzione alla prima parte dell'ordine del giorno, poichè ora i capoluoghi di mandamento sono obbligati ad avere il filo telegrafico in un quinquennio; ma alla seconda parte non mi consta che sia stato in alcun modo provveduto per legge.

Sta di fatto che amministrativamente questa questione già è quasi risolta, perchè, in più casi, si è consigliato e credo anzi che sia imposto alle Società delle *tramvie* di mettere una linea telegrafica lungo le strade percorse dal tramvia.

Ma questa disposizione fu applicata in un modo che praticamente riesce, si può dire, inutile, perchè le Società delle *tramvie* hanno creduto di eseguire l'obbligo della legge ponendo il filo lungo la strada e mettendo le macchine di comunicazione solamente ai due capi linea.

La Camera, approvando l'ordine del giorno da me citato ha voluto stabilire che il servizio telegrafico fosse fatto in modo che, se avveniva un disastro lungo la linea, ci fosse mezzo di poter domandare soccorsi ai capi linea, dove ci sono materiali e persone. Ma limitandosi a collegare soltanto i due capi linea si fa, secondo me, un lavoro completamente inutile e quindi lo scopo di quel-

l'ordine del giorno votato dalla Camera rimane frustrato.

Io quindi pregherei l'onorevole ministro, quando compilerà la legge che deve regolare il servizio delle tramvie, di tenere a mente questo desiderio che credo corrisponda realmente ad un vero bisogno. E ciò servirà anche a facilitare di molto l'applicazione dell'altra parte dell'ordine del giorno, quella che si riferisce ai telegrafi per capoluogo di mandamento, perchè si potrà utilizzare le stesse linee telegrafiche fatte dalle Società delle tramvie per collegare fra di loro i capoluoghi di mandamento col capoluogo di circondario.

Ma intanto, se non si potesse obbligare queste Società delle tramvie (che sono obbligate a fare l'impianto delle linee), a fare delle stazioni intermedie, io credo che, per non rendere frustraneo lo scopo della deliberazione della Camera, bisognerebbe per lo meno obbligare tutte le Società delle tramvie ad avere, in ciascun convoglio, delle macchine mobili da potersi impiantare in qualunque punto si presentasse la necessità di dover chiedere soccorso.

Raccomando all'onorevole ministro di tenere conto di questa modesta preghiera, e spero che sarà soddisfatta nella prossima legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Romanin-Jacur, relatore. Se l'onorevole Favale, leggendo le parole scritte nella relazione, si è formato il concetto che io sia un avversario o nemico dello sviluppo delle tramvie, s'inganna a partito. Ma può darsi che io non abbia espresso chiaramente il mio pensiero; e se questo è, ringrazio l'onorevole Favale che mi offre l'occasione di chiarirlo.

La conclusione stessa e le premesse del periodo che egli ha letto dimostrano che io per molta parte sono già d'accordo con l'onorevole Favale. Conchiudo: raccomandando perchè il servizio delle tramvie possa svilupparsi, e perchè questi nuovi mezzi di locomozione possano recare al pubblico quei vantaggi che esso ha diritto di attendersene, che sia posto riparo agli ostacoli che le grosse compagnie, esercenti le ferrovie, pongono loro di fronte. E premetto, che io non credo che tutte le materie debbano essere ristrette fra i confini di una legge ma che penso del pari, che le tramvie non possano sottrarsi alla necessità di essere regolate da una legge.

Certamente, se si esaminano da sole alcune parti del periodo potrà anche giustificarsi il dubbio espresso dall'onorevole Favale; ma ad ogni

modo i fatti ai quali ho voluto alludere sono seguenti:

Si sono dati dei casi, nei quali le maggioranze dei corpi, chiamati a deliberare sulla concessione di una tramvia, non erano in accordo con le minoranze: ci sono stati cioè dei consiglieri provinciali e dei consiglieri comunali, i quali credevano che una strada non avesse le dimensioni necessarie per permettere che sopra di essa, scorresse un tramvia; ma la maggioranza ha opinato in senso contrario e il tramvia ha corso su quella strada, senza che l'autorità superiore intervenisse per decidere, se avessero ragione o torto coloro, che sostenevano che la viabilità ordinaria non poteva abbinarsi con la costruzione del tramvia.

Se l'onorevole Favale non conosce delle tramvie, le quali sono delle vere ferrovie e che non hanno di diverso che il nome, consenta che altri le conoscano.

Io posso citare esempi di vagoni, che corrono sulle strade ordinarie e che hanno 15 metri di lunghezza, cioè una dimensione superiore a quella dei vagoni delle strade ferrate ordinarie.

Non credo che l'affetto, che ha l'onorevole Favale, per le tramvie, possa arrivare fino a consentire che sopra strade, nelle quali, in tutti i modi, debbono pur camminare contemporaneamente altri veicoli, debbano transitare le tramvie in modo che le stesse siano quasi completamente sottratte all'uso dei veicoli ordinari.

Quanto poi alle condizioni, che sono imposte dal Ministero dei lavori pubblici, l'onorevole Favale dice: se l'autorità ha la facoltà di imporle, tanto le impone col regolamento, quanto con la legge.

Ma io rispondo che il regolamento è cosa diversa dalla legge. Il regolamento è fatto dall'autorità del ministro soltanto e senza discussione pubblica; mentre, in una legge che fosse presentata al Parlamento, potremmo anche noi discutere quali sono le norme, che si devono porre a garanzia dei comuni e della sicurezza pubblica.

Ad esempio. Si impone che davanti alle tramvie, quando attraversano l'abitato, debba camminare un uomo con la bandiera in mano od altri segnali per dare l'allarme.

Ma non c'è sanzione legislativa che condanni il conduttore del tramvia, se, tutte le volte, non osserva questa prescrizione.

Ci sono dei tramvia che corrono a 50, o poco più, centimetri di distanza dalle case. Ora, io domando se una distanza di 50 centimetri dalle case possa ritenersi sufficiente alla sicurezza sia

delle persone che sono nel tramvia, sia di quelle che abitano le stesse case.

Adunque riconoscendo che le tramvie stanno per assumere in Italia un grande sviluppo e che è bene che si diffondino, ho raccomandato dall'una parte che si tolgano gli ostacoli che possono nuocere allo sviluppo stesso — e dall'altro si provenga a correggere alcuni inconvenienti a cui il loro esercizio può dar luogo.

Pare a me, che la materia sia di tale importanza e sia così complessa, che non possa sfuggire alla precisazione che risulta da una legge speciale. In questo ordine di idee è già stato il Ministero, il quale, da tre anni, ha nominato una Commissione che ha fatto dei volumi d'interrogatorii; e questa Commissione sta già per compiere i suoi studi. Io non ho fatto altro che esprimere un desiderio, che è stato condiviso dalla Commissione del bilancio; ed è quello che presto si presenti un disegno di legge su questa materia.

Le parole scritte nella relazione non sono certamente la legge.

Quando il disegno di legge sarà concretato, allora l'onorevole Favale lo farà oggetto dei suoi studi, e lo discuterà; e sarà molto probabile, che in quella occasione, l'onorevole Favale ed io ci possiamo trovare d'accordo.

Cibrario. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cibrario.

Cibrario. Giacchè si è sollevata oggi la discussione sulle condizioni, che una nuova legge dovrebbe fare alle tramvie, permetta la Camera, che dica brevissimamente, su questo proposito, il mio pensiero.

Anch'io son d'avviso che sia assolutamente necessaria una legge sulle tramvie; ma son venuto in questo avviso, per ragioni diametralmente opposte a quelle, che hanno mosso l'onorevole relatore della Commissione del bilancio.

Io credo che se si è potuto dotare l'Italia d'una rete tramviaria, che oramai arriva vicino ai 4000 chilometri, ciò siasi ottenuto perchè non vi erano molti regolamenti, anzi non ve n'era nessuno.

Ma tuttavia la necessità di regolamentare, che le popolazioni risentono in scarsissima misura, l'amministrazione l'ha anche rispetto ai tramvia sentita molto vivamente, e se non vi è stato finora un regolamento generale applicabile a questo proposito a tutte le provincie d'Italia, vi è stato, a mio avviso, qualche cosa di peggio, e che ha in molta parte paralizzato lo sviluppo dello svolgimento tramviario.

Io ricordo molto bene, e potrei citarle alla Ca-

mera, alcune pretese degli ufficiali del Genio civile circa l'impianto, e l'esercizio dei tramvia, le quali erano gravissime, e che variavano da una provincia all'altra con una facilità non sempre giustificabile, e sicuramente non molto vantaggiosa all'esercizio tramviario.

Non voglio svolgere questa tesi, la quale dovrebbe, per essere autorevolmente svolta, essere trattata da chi avesse maggior competenza di me, e confortata con dei dati di fatto precisi.

Voglio soltanto pregare l'onorevole ministro affinché tenga conto di un fatto economico vero e deplorabile, ed è che l'industria tramviaria in Italia, appunto per questo cumulo di pretese extra regolamentari, non sempre necessarie alla sicurezza del traffico e delle persone, e per le condizioni poi speciali del suo esercizio, per la tenuità delle tariffe, che le sono imposte dagli enti concedenti, si trova in condizioni deplorabili. Si può dire ormai che, sa dieci imprese tramviarie, in Italia ce ne sono per lo meno nove che fanno male gli affari loro, che stentano assai a tenersi ritte.

Esse sono esposte a tali esigenze di polizia, le quali si traducono poi in spese continue e giornaliere, a tali obblighi per il rinnovamento del materiale fisso e del materiale rotabile, che è prossimo il giorno in cui una parte di queste ferrovie popolari, che non hanno costato nulla allo Stato e che sono di tanto giovamento alle nostre popolazioni suburbane e rurali, una parte di queste imprese modeste ma utili dovrà cessare di esistere.

Io non chiedo naturalmente a nessuno che intervenga ad impedire quello che sarà un fatto economico doloroso, ma inelutabile: io raccomando solamente all'onorevole ministro che, nel compilare questo disegno di legge, tenga conto di questa circostanza essenziale: che le tramvie non sono una miniera d'oro, per quelli che le esercitano, che ormai si reggono a stecchetto, e che voler moltiplicare le esigenze sarebbe un affrettare e sovente un determinare quella rovina economica, che è molto bene ritardare ed evitare se è possibile.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Borgatta.

Borgatta. A proposito di questa legge sulle tramvie, che l'onorevole ministro ha promesso alla Camera, io mi permetterò di richiamare l'attenzione sua su di un altro argomento abbastanza importante per le tramvie.

Vorrei che l'onorevole ministro considerasse in questa occasione, se non sia il caso di estendere alle costruzioni delle tramvie la facoltà di valersi della legge sull'espropriazione per causa d'utilità pubblica.

A quanto io so, per parere del Consiglio di Stato è ritenuto che alla costruzione delle tramvie non sia applicabile l'espropriazione per causa di pubblica utilità.

Io veramente con tutto il rispetto che sento per questo insigne Corpo, non ho potuto mai rendermi ragione di questo suo giudizio, poichè mentre si ammette l'espropriazione a causa di pubblica utilità per costruire anche la più meschina strada carrettiera, non comprendo come si possa negare questa facoltà per la costruzione delle tramvie che interessano numerose popolazioni, il che è pur causa di non pochi imbarazzi per le Società che ne assumono la costruzione, o di gravi sacrifici, poichè il malvolere di un solo individuo può obbligare talvolta, come è già avvenuto, a fare dei giri viziosi nello stabilire il tracciato, per evitare appunto le opposizioni o la caparbia di chi si oppone all'esecuzione del tracciato migliore.

Parmi che questo sia un argomento abbastanza importante, perchè l'onorevole ministro studiando una legge sulla materia debba e possa portarvi sopra la sua attenzione e cercare il modo di provvedere legislativamente.

Rubini. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Rubini. Io credo che la discussione testè avvenuta abbia pienamente dimostrato come fosse opportuno l'accenno fatto dall'onorevole relatore su quest'interessante argomento delle tramvie nella sua relazione.

Veramente gli oratori che ne hanno tratto partito per esporre le loro idee, hanno interpretato quest'accenno in senso poco benevolo per le tramvie anzichè in senso benevolo. Di ciò però lo stesso onorevole relatore ha dato le spiegazioni opportune. Io l'ho considerato come un accenno in merito.

L'onorevole relatore indicava i limiti entro i quali è opportuno che si svolga l'azione delle tramvie.

Io mi fermo specialmente su questa parte delle sue considerazioni, giacchè io credo utilissimo questo mezzo di viabilità specialmente per quel pubblico al quale ha accennato l'onorevole Cibrario. Ed anche per la ragione che, senza avere costato un centesimo allo Stato, rende un grandissimo servizio.

Ma non si renderanno veramente utili come dice l'onorevole relatore, questi nuovi mezzi di viabilità, che sono il portato del progresso e della scienza, se i loro rapporti colle ferrovie non vengono definitivamente regolarizzati. Come, e più ancora succede la medesima cosa di un altro ar-

gomento importantissimo, più importante ancora ed affine a quello di cui si tratta: intendo parlare delle ferrovie ordinarie private.

Molte linee di ferrovie sono costituite da Società private, sia col concorso, sia senza il concorso del Governo, ma sollevando certamente il bilancio dello Stato da sacrifici che altrimenti avrebbe dovuto sostenere. Ora a me pare che anche a riguardo di queste Società non si proceda con tutta quella benevolenza ed ampiezza di criterio che pur sarebbe necessaria, perchè i sacrifici delle Società, delle provincie, dei consorzi e dei comuni, che hanno concorso a costruire le ferrovie in questione, avessero un adeguato compenso.

Nel capitolato e nel contratto di esercizio del 1885 sono accennati diversi obblighi fatti alle Società esercenti per quanto riguarda il collegamento delle stazioni alle quali si innestano queste ferrovie private. Ora questi obblighi non si può dire siano sollecitamente adempiuti dalle Società esercenti. Io anzi so di qualche caso particolare dal quale risulterebbe che le Società anzichè affrettare cercano di allontanare il momento della congiunzione delle linee principali con le secondarie.

Cosicchè tanti sacrifici non vengono ad essere utilizzati completamente.

Al medesimo argomento si connette quello del servizio cumulativo fra le grandi reti e le ferrovie di cui si tratta, che pure si trova osteggiato dalle stesse difficoltà. So che esso ha dato luogo ad ampie discussioni, quando furono dalla Camera esaminate le convenzioni ferroviarie del 1885; ed anzi ci fu una votazione solenne per la quale non fu ammesso che le merci fossero stradate per la via più breve e colle tariffe competenti al relativo percorso.

Tuttavia per il servizio cumulativo furono imposte certe modalità ristrettive e queste almeno si avrebbe diritto di vederle osservate ed attuate. Ed anche a questo riguardo io non vedo che si proceda così sollecitamente come si dovrebbe. Ci sono allacciamenti di stazioni che non furono ancora fatti; ci sono servizi cumulativi da molto tempo e con molta insistenza reclamati da coloro che sono interessati, Corpi morali e Società esercenti che non sono ancora accordati.

Io non citerò esempi perchè essi ricorrono troppo frequenti in diverse parti d'Italia, ma raccomando all'onorevole ministro di vedere se egli non crede di poter provvedere in modo più rispondente agli impegni assunti.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Risponderò subito all'onorevole Rubini. La questione che ha svolto è questione gravissima, e come egli ben diceva, nella discussione avvenuta avanti a questa Camera quando si esaminavano le convenzioni approvate poi con legge 27 aprile 1885, questo tema è stato sviluppato così ampiamente che a discorrerne adesso un'altra volta, sarebbe cosa soverchia.

Io mi trovo adesso in presenza delle difficoltà create dalle convenzioni, poichè vi sono strade che chiameremo secondarie, costruite, come l'onorevole Rubini diceva, col danaro dei comuni e delle provincie senza che lo Stato ci sia intervenuto nè punto nè poco, le quali domandano, e giustamente, di essere collegate colle reti principali.

Se la questione si dovesse dibattere unicamente fra i proprietari di queste strade secondarie e lo Stato, naturalmente lo Stato cercherebbe di corrispondere con ogni possibile maggior benevolenza, ma noi ci troviamo di fronte a Società esercenti le quali hanno pure i loro diritti da far valere, e noi non ci dobbiamo meravigliare se cercano di farli valere nel proprio interesse che collima in parte con quello della finanza.

In sostanza lo Stato si trova in una condizione che non può risolvere da sè talune di queste questioni, che sono spesso gravissime, ma nel conflitto fra le Società, deve lasciare che le contese che sorgono siano deferite, al giudizio degli arbitri che volta a volta devono essere nominati secondo i termini e nei modi indicati dalla legge.

Il Ministero cerca possibilmente di conciliare gli interessi degli uni con quelli degli altri, ma spesse volte non riesce, ed allora deve scegliere il solo mezzo che gli rimane, ed insistere, perchè le questione sieno portate davanti gli arbitri. Talvolta però le Società esercenti si rifiutarono alla nomina di questi arbitri, e lo Stato ha preso direttamente in mano la cosa, e si è rivolto ai tribunali per sollecitare questa nomina di arbitri che pensino a risolvere codeste contese.

Altra volta è avvenuto anche peggio. Una delle società esercenti oppose rifiuti anche più gravi, e lo Stato ha dovuto intervenire d'ufficio ed ha ordinato di propria autorità la contrastata congiunzione.

Dunque, quando lo Stato deve intervenire, si persuade l'onorevole Rubini, lo fa e cerca di farlo con quella benevolenza di cui egli mi pare abbia mostrato di dubitare. Noti però che io intendo parlare di quella benevolenza che si può esercitare rimanendo nella cerchia dei propri diritti. Ma

quando una Società viene avanti a voi e vi dice: noi abbiamo dei diritti definiti da una convenzione ed approvati per legge; nell'esercizio di questi diritti noi ci crediamo altrettanto forti quanto è forte il Governo; ebbene, io dico che le Società hanno ragione e che non è il Governo che deve decidere, ma sono i tribunali. Quindi è che sotto questo punto di vista, per quanto si cerchi di usare la maggiore benevolenza possibile, per quanto io abbia cercato di entrare come arbitro nella questione e qualche volta vi sia riuscito, pur non è dato sempre al Governo di far prendere o di poter prendere quelle risoluzioni che sono gradite alle popolazioni ed alle Società interessate.

Mi si permetta però di aggiungere, dopo aver detto, come mantengo, che lo Stato può e deve usare la maggiore benevolenza possibile e secondare le aspirazioni delle popolazioni che concorsero a costruire le strade secondarie, che parecchie di queste linee fanno un'aspra concorrenza alle linee dello Stato; e perciò si comprende assai bene come vi sia una lotta fra le Società che esercitano la rete principale e le società private. Naturalmente queste questioni un giorno o l'altro si risolveranno con reciproco vantaggio; ma è impossibile impedire che nascano conflitti, e qualche volta anche degli scandali che non si possono evitare.

Questa lotta delle strade secondarie, con quelle che formano parte delle reti principali dello Stato, non si limita alla sola Italia, ma si estende a tutti i paesi nei quali si sono costruite strade senza un concetto ben chiaro e ben definito; cosicchè qualche volta avviene (mi scusino gli onorevoli oratori che hanno detto tanto bene delle tramvie, ed io in molte parti mi accosto a loro), molte volte avviene che un tramvia costruito con modesti intendimenti, esercita una influenza disastrosa sui prodotti delle strade che furono costruite dallo Stato. Allora si comprende che lo Stato, essendo proprietario di queste linee, e le Società avendo diritto di esercitarle nel proprio interesse, nascono conflitti che non si possono facilmente comporre. Dal canto mio, ho sempre dimostrato, e, come ragion vuole, dimostrerò sempre la maggior diligenza per attutire questi dissidii, i quali non sono pochi nè rari; ma in pari tempo non posso dire che il Governo abbia il diritto di decidere, e di far costantemente prevalere la propria opinione.

Se le Società si rifiutano di aderire io cerco che la questione sia risolta per mezzo d'arbitri nominati dalle parti; e se le parti non li vogliono nominare, intendo fare, come ho fatto al-

tre volte, che la nomina di questi arbitri sia lasciata ai tribunali.

Dette queste cose, io rispondo all'onorevole Rubini, il quale di questa materia è intendentissimo, poche cose al riguardo delle tramvie. Se io avrò l'onore di dar seguito alle promesse del mio egregio antecessore l'onorevole Genala, se avverrà, cioè, che io sia chiamato a presentare al Parlamento un complesso di norme regolamentari nella materia che riguarda la costruzione, la concessione e l'esercizio delle tramvie, possono star sicuri gli onorevoli Cibrario e Favale che nessuno più di me è disposto ad entrare nell'ordine di idee che essi hanno manifestate nei loro discorsi.

So perfettamente che non tutti coloro, i quali costruirono tramvie, hanno fatto buoni affari; che anzi vi sono stati molti, che ne hanno fatti dei cattivi. E nell'Alta Italia vi furono persino molti disastri.

Non sarò dunque io, che presentando al Parlamento un disegno di legge, diretto a regolare questa materia, possa aver in mente di creare ostacoli all'azione ed alla iniziativa dell'industria privata, e vedrò principalmente di tener fermo il principio del discentramento amministrativo e di fare in modo, che siano rispettate le ragioni dei comuni e delle provincie.

Io ho l'onore di sedere da poco tempo su questo banco, ma sono 40 anni che appartengo all'amministrazione comunale e provinciale, e per quanto sta in me, cercherò sempre di fare in modo che le libertà comunali e provinciali, che sono il fondamento del nostro diritto pubblico, abbiano sempre ad essere scrupolosamente rispettate.

L'onorevole Borgatta ha accennato ad un'altra questione.

Quando il disegno di legge, a cui egli accennava, sarà presentato, e lo sarà certamente in tempo non lontano, poichè la Commissione incaricata di questi studi sta compiendo i suoi lavori, vedrà l'onorevole Borgatta che la questione, da esso deliberata, sarà trattata e risolta così come egli desidera.

Certo è necessario, che, siccome per le ferrovie, anche per le tramvie sia ammesso il principio che la relativa concessione porta con sè la facoltà dell'espropriazione per mezzo di pubblica utilità. Epperò io accetto il consiglio dell'onorevole Borgatta e nel disegno di legge, che sarà presentato alla Camera, se ne terrà il debito conto.

Ha parlato eziandio su questa materia, ed anche esso con molta competenza, l'onorevole deputato Lucca.

Egli ha detto che un ordine del giorno, vo-

tato dalla Camera, perchè le tramvie sieno munite degli apparecchi telegrafici, era, sino ad ora, rimasto, o presso a poco, lettera morta.

Io sono d'accordo con lui che anche questa questione debba essere trattata e risolta legislativamente, ma io lo prego di considerare che, fino da oggi, si provvede in conformità delle raccomandazioni della Camera.

Non si danno mai concessioni di tramvie, se non a condizione che queste siano munite del filo telegrafico da un punto all'altro.

Ma secondo l'onorevole Lucca non basta che i due capi di una linea siano legati con un filo telegrafico; conviene eziandio che sia assicurata la corrispondenza intermedia. Certo, il desiderio è molto ragionevole, ed io gli dichiaro che nelle concessioni che ancora si facessero, terrò gran conto di questa sua raccomandazione, però dentro limiti determinati, e non oltre. Imperciocchè egli deve sapere che vi sono ancora alcune strade ferrate secondarie, le quali hanno stazioni che non sono provvedute di telegrafo, e dove assolutamente non franca la spesa di mantenere un ufficio telegrafico. Quindi è che se nelle strade secondarie abbiamo questo difetto, possiamo anche tollerare che nelle tramvie non dappertutto funzioni quest'istrumento di civiltà, e basterà che l'obbligo sia ristretto alle stazioni principali. Sotto questo punto di vista dunque io mi accordo interamente con lui, e mentre riconosco che nel disegno di legge si dovrà necessariamente trattare questa materia, gli dichiaro che amministrativamente già si provvede, e si provvederà meglio nell'avvenire, esigendo che, almeno le stazioni principali sieno collegate per mezzo del filo telegrafico.

Dette queste cose, io credo di poter anche aggiungere una promessa, alla quale del resto ho già accennato, cioè che non andrà guari che la Camera avrà da occuparsi di questo argomento, mercè apposito disegno di legge, e spero allora di poter dimostrare col fatto come io sappia mantenere le assicurazioni che oggi ho fatto alla Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Favale.

Favale. Da un vecchio liberale, quale è l'onorevole ministro dei lavori pubblici, io non poteva aspettarmi diversa risposta di quella che ha dato, e me ne dichiaro completamente soddisfatto. Sono poi dolente di essermi forse troppo adombrato delle parole contenute nella relazione dell'onorevole Romanin-Jacur.

Le parole dell'onorevole relatore mi tranquil-

lizzano completamente. Ma siccome io so che le tramvie hanno nemici potentissimi, che hanno interesse ad opprimerle e renderle inefficaci, io ho creduto di fare quell'appunto, affinchè non fosse usata in un documento ufficiale qualche parola, che potesse poi essere interpretata in un modo troppo restrittivo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

Rubini. L'onorevole ministro ha voluto finire le cortesi parole indirizzate con una frase anche più cortese, attribuendomi cioè una competenza che in realtà dichiaro di non possedere. Gli inconvenienti ai quali ho accennato sono alla portata di tutti; non occorre nessuna speciale competenza per accorgersi che per esempio essendovi una data ferrovia dal luogo A al luogo B non si possa farla percorrere da merci se non passando per un punto C il quale si trova a volte assai distante dai due punti accennati. Ora vi sono di queste ferrovie le quali non rappresentano soltanto un'impresa privata, ma rappresentano imprese fatte col sussidio del Governo, o riscattate col danaro interamente del Governo alle quali quindi parrebbe che dovrebbero essere applicate le norme comuni.

Ci sono ferrovie riscattate dal Governo per le quali l'esercizio procede come ho indicato; ce ne sono altre costruite in parte col danaro del Governo e concesse dal Governo per le quali si procede ancora nel modo che ho indicato, perchè non vi sono ancora i tronchi di allacciamento e perchè si ritarda di accordarli onde non sottostare agli obblighi anche di quel ristretto servizio cumulativo al quale accennavo.

Se non rispondessero ad un bisogno di utilità pubblica il Governo avrebbe chiara e netta la via da seguire, e sarebbe quella di proibirne la costruzione.

Ma una volta che sia riconosciuto che possono dare un beneficio pubblico e questo risulta dal fatto stesso della concessione, oh, perchè volete dare dei limiti a questo beneficio? Perchè volete dire che appunto essendo ferrovie costruite senza sacrificio dello Stato debbano essere trattate peggio di quelle per le quali abbiamo fatto e facciamo tanti sacrifici? Io ho domandato questo all'onorevole ministro: non ho punto preteso dal ministro che distrugga certi patti che non si possono più togliere dalle nostre spalle; ma io ho raccomandato al Governo che voglia esaminare la questione con quella benevolenza di cui l'onorevole ministro mi ha assicurato di essere compreso, e di voler porre tutta la sua autorità perchè

venga appunto la questione stessa risolta nel miglior modo e colla maggiore sollecitudine possibile.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pozzolini.

Pozzolini. È sopra un altro argomento, che io vorrei rivolgere una domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Vorrei domandargli se egli si è mai accorto di una deficienza del nostro organismo burocratico, sulla quale io crederei opportuno d'intrattenerlo.

Egli ha, come corpi consulenti, il Consiglio dell'Ispettorato e il Consiglio superiore dei lavori pubblici. L'uno e l'altro sono due corpi eminentemente tecnici, che aiutano e confortano il ministro nelle sue decisioni per ciò che riguarda il tecnicismo delle strade ferrate.

A me pare che le ferrovie risolvano una serie di problemi più vasta dei soli problemi tecnici. Risolvono delle questioni commerciali, politiche, sociali, militari, ecc.

Per conseguenza, a me parrebbe conveniente che al Ministero dei lavori pubblici ci fosse un corpo consulente qualsiasi, che facesse la sintesi di questi problemi che le ferrovie sono chiamate a risolvere. In realtà, prima questo corpo consulente esisteva. Ora non esiste più. È morto senza che nessuno gli facesse l'orazione funebre. Io non dico che soddisfacesse assolutamente allo scopo che lo aveva fatto istituire. Credo però sempre che anche oggi sarebbe, non solo opportuno, ma indispensabile di avere alla dipendenza ed agli ordini del ministro dei lavori pubblici un corpo consulente che esaminasse il tracciato, la costruzione, l'esercizio delle strade ferrate in un modo più sintetico e tenendo conto di queste considerazioni che ho svolte. È evidente che di questo potrebbe benissimo, anzi, dovrebbe far parte, qualcheduno delegato dalle Società ferroviarie, un delegato del Ministero del commercio per ciò che riguarda gli affari commerciali, uno dal Ministero delle finanze. E, in quel modo ricostituendolo presso a poco con le norme, con le quali prima era costituito, potrebbe essere un utile consigliere del ministro dei lavori pubblici, e si avrebbe anche il vantaggio, non spregevole, che non costerebbe un soldo all'amministrazione dello Stato.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Non ho che una semplice dichiarazione da fare.

Il Consiglio delle strade ferrate è stato sostituito dal Comitato delle strade ferrate, il quale ha,

non solamente quegli incarichi che aveva il Consiglio delle strade ferrate, ma anche molti altri. Poi, l'onorevole preopinante ricorderà che con l'articolo 8 della legge sulle Convenzioni ferroviarie, è stato istituito un Consiglio per l'esame delle tariffe ferroviarie e delle modificazioni, che si credesse utile d'introdurvi; che il regolamento relativo a questo Consiglio delle tariffe venne approvato per decreto reale, con obbligo di presentarlo al Parlamento, per essere convertito in legge; che infine questo decreto è stato presentato alla Camera da parecchio tempo, con alcune modificazioni suggerite dallo stesso Consiglio.

Quando esso verrà in discussione, la questione accennata dall'onorevole Pozzolini potrà essere più ampiamente trattata e potrà ricevere la sua soluzione.

Presidente. L'onorevole Pozzolini ha facoltà di parlare.

Pozzolini. Ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici e mi riservo di risollevar questa questione, quando verrà in discussione davanti alla Camera il disegno di legge al quale egli ha accennato.

Presidente. Non essendovi altri oratori iscritti, si intende approvato il capitolo 41 con lo stanziamento di lire 863,736. 66.

Capitolo 42. Indennità di trasferimento, di viaggio e di soggiorno al personale di ruolo dell'Ispettorato ed ai membri del Consiglio delle tariffe (*Spese variabili*), lire 200,000.

Capitolo 43. Spese d'ufficio per l'amministrazione centrale dell'Ispettorato generale e per gli uffici di Circolo dipendenti, lire 50,000.

Capitolo 44. Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª (*Spesa obbligatoria*), lire 40,000.

Domando all'onorevole ministro se accetta lo stanziamento proposto dalla Commissione.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. L'accetto. È concordato.

Presidente. Rimane approvato lo stanziamento di lire 40,000.

Spese per telegrafi. — Capitolo 45. — Personale dell'amministrazione centrale dei telegrafi (*Spese fisse*).

Ha facoltà di parlare su questo capitolo l'onorevole Levi.

Levi Ulderico. Mi permetto di sottoporre all'onorevole ministro dei lavori pubblici una modestissima proposta, che credo non inutile e che si

potrebbe accogliere senza apportare onere alcuno al bilancio, ottenendo forse anzi qualche lieve vantaggio. Tratterebbesi d'introdurre il franco-bollo telegrafico già in uso, con piena soddisfazione presso altri Stati. Oltre ad altri vantaggi presenta quello di una benefica semplificazione a favore del pubblico e degli impiegati.

Oso quindi sperare che l'onorevole Saracco non vorrà sdegnare di prendere in considerazione tale proposta per farne oggetto d'esame e vedere se possa essere attuata.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cuccia.

Cuccia. Questo capitolo riguardante la spesa pel personale telegrafico mi dà occasione di esprimere al Governo ed allo stesso relatore della Commissione generale del bilancio, alcune idee circa quella parte del personale telegrafico che è compreso nelle sezioni femminili. Ricordiamo tutti che, nel 1874, se non erro, furono dal Governo istituite le sezioni femminili negli uffici telegrafici; ed il programma con cui si annunciò al paese questa istituzione era così concepito:

“ Il Governo, nell'intento di migliorare, per sua parte, le sorti della donna nella società nostra, pur giovando agli interessi dei contribuenti, ha ammesso le donne negli uffici di 3ª categoria, come incaricate, e poi in quelli di 2ª, come aiutanti, ed in quelli di 1ª, come ausiliarie. E così, mentre ha accresciuto i modi che hanno le donne di civil condizione, per trarre dal lavoro mezzo onesto di sostentamento, ha potuto retribuire l'opera della quale abbisognava, in misura insieme modica e sufficiente. Nè da ciò è venuto nocimento agli impiegati dell'altro sesso, verso i quali l'Amministrazione aveva contratto impegni, ecc. ”

Con questo programma, con cui si apriva una carriera civile, un modo onesto di sostentamento alle donne di civil condizione, vennero aperti i concorsi; e il personale delle sezioni femminili allora istituite fu subito completato.

Però è da avvertire che appunto per avere un maggior concorso, ed un miglior personale, il Governo ebbe a dichiarare formalmente che le sezioni femminili si sarebbero tenute separate dalle sezioni maschili, per tutti quei riguardi di delicatezza che si osservano in ogni altro esercizio pubblico, e quasi anche, direi, nelle famiglie dei privati, di tener separate le stanze dove abitano le donne da quelle dove abitano i maschi.

Però da qualche tempo a questa parte pare che nell'amministrazione (dico pare, perchè non sono sicuro delle intenzioni), pare che spiri un'aura

sfavorevole alle sezioni femminili: noto i seguenti fatti:

Da poco tempo si è disposto che la separazione degli impiegati dei due sessi avesse a cessare, che nel riparto dove lavorano le signorine ausiliarie, vengano a lavorare anche gli uomini, e viceversa che nelle stanze dove stanno alle macchine impiegati, avessero ad essere ammesse anche le donne.

Questo miscuglio di personale, a che tacerlo? onorevole ministro, ha fatto, in generale, nel paese una cattiva impressione. Io non ne dirò le ragioni ma dico che in generale non piace, e toglie a qualche donna di civil condizione, che vorrebbe intraprendere questa carriera, il pensiero di mettersi.

Capisco che non saranno avvenuti inconvenienti fino a quest'ora; comprendo che qualche bisogno urgente di servizio ha potuto reclamare che fosse rotta questa clausura che fino ad oggi si era mantenuta; ma questo mi par chiaro, che così non si accresce prestigio alle sezioni femminili.

Aggiungasi a questo un altro fatto. Nelle sezioni femminili manca un gran numero d'impiegate; molti posti di ausiliaria sono vuoti, e non si pensa di aprire concorsi: per tirare avanti si nominano delle giornalieri, le quali non possono prestare il servizio delle ausiliarie riuscite per concorso.

Questo provvedimento, aggiunto all'altro di cui ho parlato, accredita la voce che queste sezioni femminili si vogliano far sparire.

Non so perchè, mentre in altri paesi, di noi più civili, non solamente in uffici telegrafici, ma in altri uffici governativi è adibita la donna e regolarmente remunerata: anche nelle case commerciali si vede che contribuisce largamente il lavoro della donna.

Quindi non saprei darmi ragione di questo cambiamento d'indirizzo, nè saprei approvarlo.

La cosa non si fermerà qui perchè, in fin dei conti, se fosse nella mente dell'amministrazione di sopprimere la sezione femminile, da parte mia non potrei che dare un voto in contrario.

Ma però, volendole mantenere, credo che non sia giusto (non voglio dir cortese e cavalleresco, perchè non c'entrano affatto questi sentimenti nel momento in cui si discute un bilancio) di tenere le impiegate delle sezioni femminili in una condizione molto diversa da quella in cui son tenuti gl'impiegati della sezione maschile.

Che siano remunerate di meno le donne, lo comprendo: fu questo uno dei criteri con cui si è istituita la sezione femminile; ma che ci siano

delle patenti ingiustizie, ecco quello che non so ammettere.

Porterò un esempio che raccomando all'attenzione e ai sentimenti di benevolenza, di cortesia del ministro.

L'esempio è questo:

Quando un ufficiale telegrafico fa passaggio al posto di commesso (cioè di direttore d'un ufficio di seconda categoria) se per avventura egli trovasi ad avere conseguito nei lunghi anni di servizio uno stipendio maggiore di 1800 lire, prescrivono i regolamenti che il passaggio al posto di commesso non potrà portare all'impiegato telegrafico maschio, la perdita del soldo che ha raggiunto di 1800 lire.

Se in una delle sezioni femminili, un'ausiliaria, una vice-direttrice, un'assistente, come la chiamano, che ha raggiunto lo stipendio di 1800 lire o anche di 2000 o di 2500, faccia passaggio alla direzione di un ufficio telegrafico di seconda categoria, vada cioè ad esercitare le funzioni di commesso, è prescritto che, quasi in odio al sesso, abbia a perdere il maggior stipendio e rassegnarsi ad aver una remunerazione di lire 1200.

Ora io comprendo che, migliorando la residenza di un impiegato, si possa, quando il servizio non v'è molto interessato, stentare a fare la promozione; comprendo che si possa negare la promozione ai commessi; ma se l'accordate agli ufficiali telegrafici del sesso forte, conservando loro gli stipendi, io non capisco perchè agli ufficiali del sesso debole si abbia ad imporre questa condizione che a me pare una sevizia, la condizione cioè di farle passare a commesse con la perdita della metà del loro stipendio.

Tutte queste cose riunite, ripeto, non fanno bene all'istituzione delle sezioni femminili. Se queste sezioni s'intende abolirle, lo si dica francamente e non se ne parli più, ma se si devono mantenere, io credo che l'amministrazione deve fare in modo che coloro che vi aspirano, non abbiano a trovarvi un motivo per volgere altrove le loro mire, o, per dir meglio, un motivo per rassegnarsi a condurre una vita travagliata dai bisogni.

Io non posso credere che tanto l'onorevole ministro, quanto l'onorevole relatore abbiano idee ostili per quest'istituzione; ritengo, anzi, ed in quanto al relatore del bilancio lo so di certa scienza, quanto all'onorevole ministro lo presumo, ritengo che i sentimenti dell'animo loro mite e, lasciatemelo dire, cavalleresco, non potranno mai condurli a conclusioni tali che equivalgano ad abolire un'istituzione così utile.

Io non sono il successore del compianto onorevole Morelli, io non sono l'emancipatore della donna; io non vado all'esagerazioni sopra questo argomento, ma sono però convinto che nei tempi in cui viviamo la donna possa essere utilmente per lei, utilmente per la famiglia ed utilmente per la Società, occupata nei pubblici uffici, che si confanno maggiormente alla sua costituzione ed alle sue abitudini. Ora io credo che, se c'è impiego confacente alle donne sia precisamente quello di ufficiale telegrafico o postale. E quindi io credo che questa sezione debba essere riguardata dal Governo e dall'amministrazione con occhio di favore anzichè presa di mira con disposizioni e provvedimenti che accennino a pentimento di quello che è stato fatto prima d'oggi.

Romanin-Jacur, relatore. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Romanin-Jacur, relatore. Poichè l'onorevole Cuccia ha fatto appello anche al relatore, io risponderò brevemente alle osservazioni da lui fatte a proposito di questa parte del servizio telegrafico.

Anche a me era giunta notizia che da qualche tempo a questa parte in alcuni degli uffici telegrafici, dove sono le sezioni femminili, fosse stato modificato il servizio in modo da permettere che entrassero in queste sezioni anche delle persone di sesso diverso e fosse tolta, dirò così, quella specie di clausura, la quale aveva durato finora. Io ho domandate delle informazioni, e queste m'hanno confermato che veramente non in tutti gli uffici, ma negli uffici di Roma, Firenze, Palermo, Venezia e Genova, dove le esigenze del servizio non erano contrastate dalle difficoltà provenienti dai locali in cui il servizio medesimo è collocato, si è da qualche tempo a questa parte introdotta una certa larghezza nel permettere che gli uomini abbiano ingresso nelle sezioni femminili. Ma questa larghezza non va intesa nel senso accennato dall'onorevole Cuccia, ha delle limitazioni. L'ingresso del personale di sesso maschile nelle sezioni femminili si limita ai capi-servizio, ed a quegli ufficiali e meccanici che è necessario entrino in quei locali per il servizio richiesto dai nuovi apparati più celeri i quali apparati, la pratica ha dimostrato, che non possono essere serviti, per ora, così bene come gli antichi, dalle donne.

La direzione dei telegrafi non ha introdotto una propria e vera comunanza di servizio fra impiegati di sesso diverso, mentre ancora una parte dell'ufficio è riservata agli apparati serviti dalle donne e l'altra a quelli serviti dagli uomini.

Ma questa separazione non può osservarsi in

talune sale, come quella destinata per gli apparecchi Wheatstone, dove è necessario avere numerosi impiegati ascritti alla traduzione delle zone. A questo speciale servizio si è trovato necessario di chiamare di preferenza le donne perchè più confacente alle speciali loro attitudini.

Le donne continuano però ad essere esonerate dal servizio di notte e l'amministrazione afferma che queste modificazioni introdotte non hanno finora dato luogo ad inconveniente alcuno.

Quanto all'avversione che l'onorevole Cuccia vorrebbe vedere in queste nuove disposizioni, da parte della Direzione dei telegrafi, io dirò che la Commissione del bilancio se ne è occupata già da qualche anno, ed ha rivolto parecchie volte delle interrogazioni al riguardo, e l'amministrazione ha sempre dichiarato che il servizio procedeva lodevolmente, e che non era sua intenzione di voler restringerlo in nessun modo.

Al di là di queste spiegazioni, io veramente non potrei andare perchè per quanto riguarda la differenza di stipendio si tratta del regolamento il quale potrà essere anche mutato, ma oggi è quello che è.

Questo trattamento diverso esiste dalla istituzione delle sezioni femminili e si può desiderare che l'amministrazione possa trovare il modo di parificare le donne agli uomini nel metodo da seguirsi per le promozioni.

Ed a questo proposito io non posso che associarmi alla raccomandazione fatta dall'onorevole Cuccia in quanto che anch'io sono di accordo con lui nel ritenere che, a questo servizio dei telegrafi, possono essere ammesse, senza nessun danno anzi con vantaggio del pubblico, anche le donne, con utile loro e delle loro famiglie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Una parola all'onorevole Levi, il quale raccomanda l'uso dei francobolli telegrafici. Veramente, dal momento che è autorizzato per i telegrammi l'uso dei francobolli postali, pare che la cosa non sia più meritevole di grande considerazione, come egli suppone. D'altronde si tratta di introdurre un sistema il quale potrebbe complicare alquanto la contabilità delle carte-valori. Pur nondimeno la sua parola è tanto autorevole che io non mancherò di pigliare in esame le sue considerazioni e, se ci sarà qualche cosa da fare, mi farò premura di attuare la sua proposta.

Dovrei rispondere molte cose all'onorevole Cuccia, ma dal momento che l'onorevole relatore ha detto quale è il pensiero del Governo, e che

le cose da esso esposte corrispondono alle informazioni che ha ricevuto direttamente dal Governo, il mio compito si è di molto ristretto.

Tuttavia, sebbene in sede di bilancio non sia fuor di luogo l'espressione di sentimenti cavallereschi, siccome egli diceva, io mi affretto ad assicurarlo non essere punto vero che presso l'amministrazione centrale dei lavori pubblici e nemmeno presso la direzione generale dei telegrafi regnino sentimenti ostili al bel sesso, che presta servizio negli uffici telegrafici dello Stato.

Ma, come diceva pochi momenti fa l'onorevole relatore, bisogna andare a rilento ad introdurre cose nuove nei regolamenti i quali risalgono ad epoca antica e sono pur sempre in vigore: ciò che dimostra per lo meno, che nulla è intervenuto ad alterare lo stato precedente delle cose. Se tuttavia qualche cosa si ha da fare, io non ricaso di esaminare, se qualche articolo del regolamento voglia essere corretto.

Non prometto cosa alcuna, ho anch'io le mie opinioni le quali non sono interamente conformi a quelle dell'onorevole preopinante, siccome non credo che gli atti dell'amministrazione abbiano potuto ingenerare del malumore in queste signorine che sono adette al servizio telegrafico, ed a produrre in esse una specie di riluttanza, ad entrare in questo personale. Io non so davvero dove abbiano trovato la ragione di ciò. Se esami non furono banditi, gli è perchè presentemente non se ne ha bisogno; e se non ce n'è bisogno, non c'è ragione perchè si debbano bandire dei nuovi esami.

Del resto quante alla separazione dei due sessi dirò che nulla sta scritto nel regolamento che stabilisca questa massima, ma una separazione di fatto, fra le sezioni femminili e maschili si è mantenuta sempre e si mantiene tutto giorno. Se tuttavia qualche volta avviene che qualche impiegato maschio debba entrare nei locali dove prestano servizio le donne, non v'è da farne meraviglia, poichè le necessità del servizio richiedono bene spesso la presenza di chi deve dirigere, sorvegliare e provvedere.

Se poi, come diceva l'onorevole relatore, questo fatto si è prodotto negli ultimi tempi con maggiore frequenza, egli è, perchè presso alcune direzioni compartimentali, si è trovato opportuno di chiamare le donne ad un servizio di traduzione, siccome più adatto alle loro attitudini, e da ciò avvenne, che si è dovuto accomunare un poco più di quello che si faceva prima, il sesso maschile col sesso femminile. Ma inconvenienti non ne sono sorti, e spero che non ne avver-

ranno mai, perchè l'amministrazione usa tutte le cautele che ritiene necessarie.

Concludendo pertanto su questo argomento dichiarato, che nell'amministrazione dei lavori pubblici non è penetrato alcun sentimento ostile all'ammissione del bel sesso che desidera far parte del personale telegrafico; che nulla si è fatto per cambiare lo stato persistente delle cose; e che i lamenti prodotti non hanno in conseguenza un legittimo fondamento.

Presidente. Onorevole Cuccia, ha facoltà di parlare.

Cuccia. Ringrazio l'onorevole ministro delle spiegazioni datemi, e, cominciando di là, dove egli terminava, cioè dalla dichiarazione formale che avrebbe accolto con piacere, quando il servizio lo reclamasse, l'opera delle donne negli uffici telegrafici, io mi permetto di ripetergli la preghiera formale di non permettere che siano vacanti molti posti di ausiliarie, che attualmente sono vacanti.

E vero che l'onorevole ministro ha detto: ma c'è tutto il personale, reclamato dal servizio; ma l'onorevole ministro deve tener presente l'osservazione mia, di un momento fa, che cioè si provvede con giornaliera e le giornaliera non sono nominate, non hanno una posizione stabile e definitiva, secondo quanto stabilisce la legge ed il regolamento.

Dunque, come prima prova dei sentimenti benevoli, che il ministro ha verso il sesso gentile, io gli raccomando di fare aprire i concorsi per coprire i posti di ausiliarie vacanti.

L'onorevole ministro poi, rimettendosi alla risposta dell'onorevole relatore, mi ha implicitamente detto, per quanto si riferisce all'inconveniente, da me lamentato, che gli stipendi delle ausiliarie sono stabiliti dai regolamenti.

È vero; ma io richiamo l'attenzione del ministro sulla contraddizione, che c'è tra il regolamento del 1875, che riguarda gli stipendi degli ufficiali telegrafici, e il decreto del 1885, che riguarda precisamente gli stipendi e le promozioni delle donne impiegate agli uffici telegrafici.

La contraddizione è questa: per i maschi è permesso il trasferimento a commessi, conservando lo stipendio che hanno guadagnato dopo 20 o più anni di servizio; per le donne invece è permesso il trasferimento, è permessa la nomina a commesse, previa la degradazione dello stipendio, cioè da 2000 a 1200.

Questa a me pare una anomalia, a me pare una ingiustizia, perchè comprendo che si possa stabilire uno stipendio minore per la donna, che

ha minori bisogni dell'uomo, ma non intendo che in questo rapporto di proporzionalità si abbia ad adottare un criterio diverso.

Sia lo stipendio della donna la metà di quello che si dà all'impiegato ordinario, ma la carriera, ma le promozioni seguano le stesse norme, che quando si è arrivati a guadagnare una posizione, non si debba perdere più. Ma questo obbligare le donne a perdere la promozione che hanno guadagnata lavorando nei migliori anni della loro vita, non mi pare giusto.

Non è naturalmente qui che il ministro può risolvere la questione. La potrà risolvere quando crederà di esaminare le disposizioni del decreto del 1885. Intendiamoci, signor ministro, io non voglio avere l'aria di fare una critica all'amministrazione, nè voglio neppur aver l'aria di dare dei consigli ad un'amministrazione che ha delle regole tecniche alle quali io sono estraneo. Io semplicemente ho inteso di formulare una preghiera, una raccomandazione all'amministrazione, preghiera e raccomandazione che serviranno, ripeto, a far sì che nel nostro paese come già da parecchi anni le donne continuino a trovar un mezzo onesto di sostentamento nei pubblici uffici.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Delle due raccomandazioni che mi ha fatto testè l'onorevole Cuccia, io posso accettarne una, ma non l'altra. Accetto quella che riguarda il regolamento.

Come egli saviamente diceva, non è d'un tratto che si possono mutare le disposizioni di un regolamento. Tuttavia in questa parte io accetto la sua raccomandazione, avvertendolo però che quando si parla della donna che passa al grado di commesso, bisogna tener conto di questo fatto, che essa entra in carriera, ed acquista diritto a pensione, mentre prima non aveva nè l'una cosa nè l'altra.

Quindi è che di questa circostanza egli nella sua equità converrà che si debba tener molto conto nel riguardo dello stipendio annesso alla carica.

Ho detto dell'altra raccomandazione che non posso accettare. L'onorevole Cuccia diceva: date prova di questa benevolenza che voi dimostrate di avere verso il bel sesso: aprite gli esami.

Onorevole Cuccia, io non li posso aprire questi esami, perchè abbiamo ancora un gran numero di ausiliarie, che furono riconosciute e dichiarate idonee in precedenti esami, e queste le ammettiamo volta a volta che si offrono e ci sono posti disponibili.

Cuccia. Collocatele: avete le giornalieri!

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Domando scusa, queste giornalieri sono altrettante ausiliarie in soprannumero che prestano servizio per esercitarsi nell'adempimento del proprio ufficio. Dunque, se noi abbiamo ancora un numero cospicuo di queste signorine le quali non possono ancora essere collocate a posto ma che furono dichiarate idonee, l'onorevole precipitante comprenderà che prima di tutto bisogna che pensiamo a collocar queste, e penseremo dopo ad aprire gli esami per ammettere le altre. Quindi se non accetto la raccomandazione, l'onorevole Cuccia ne comprende subito e deve apprezzarne la ragione.

Presidente. Onorevole ministro, accetta lo stanziamento della Commissione?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Sì.

Presidente. Allora resta approvato il capitolo 45.

Capitolo 45 bis. Personale dell'amministrazione provinciale dei telegrafi (*Spese fisse*), lire 6,371,200.

Capitolo 46. Retribuzioni agli incaricati degli uffici di 3ª categoria ed ai fattorini in ragione di telegrammi (*Spesa d'ordine*), lire 1,955,000.

Capitolo 47. Crediti di amministrazione estere per telegrammi internazionali (*Spesa d'ordine*), lire 700,000.

Capitolo 48. Crediti della Società *Eastern Telegraph* per telegrammi internazionali riguardanti gli uffici del Mar Rosso (*Spesa d'ordine*), lire 400,000.

Capitolo 49. Indennità diverse, lire 236,000.

Capitolo 50. Pigion ed assegnamenti per le spese di scrittoio e per le pernottazioni negli uffici (*Spese fisse*), lire 509,000.

Capitolo 51. Spese d'esercizio e di manutenzione, lire 1,523,170.

Capitolo 52. Annualità alla Compagnia *Eastern Telegraph* per l'esercizio in Perim della nuova linea telegrafica Massaua-Assab-Perim (Legge 13 febbraio 1887, n. 4319), lire 15,000.

Capitolo 53. Spese telegrafiche per conto di diversi (*Spesa d'ordine*), lire 300,000.

Capitolo 54. Annualità per l'immersione e manutenzione di cordoni elettrici sottomarini, lire 378,894.

Capitolo 55. Annualità alla Ditta Pirelli per l'immersione e la manutenzione di due nuovi cavi sottomarini destinati a collegare alla rete telegrafica Massaua ed Assab (Legge 13 febbraio 1887, n. 4319), lire 240,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Palizzolo.

Palizzolo. Fino a pochi anni addietro la Sar-

degnata e la Sicilia e tutte quelle isole che sono sparse nei mari italiani, spesso, e specialmente nella stagione invernale, vedevano rotta ogni comunicazione col continente e trovavansi completamente segregate da ogni umano consorzio.

Altra volta dissi alla Camera come gli augusti sovrani andati a Palermo, per 24 ore alla capitale non si ebbe di loro alcuna notizia. E per diversi anni io richiamai l'attenzione del Governo e provai come fosse necessario di allacciare con cavi sottomarini tutte quelle isole, facendo sorgere in Italia un'industria che ci avesse anche in ciò emancipati dallo straniero, e il ministro Genala promise di studiare. Mantenne la promessa e presentò la convenzione con la Casa Pirelli di Milano; e quella Casa giorni or sono ha adempiuto a tutti i patti contrattuali. I cavi costruiti alla Spezia sono di tale e tanta bontà da non temere il confronto dei migliori cavi del mondo. Il modo come fu posto il cavo tra Napoli ed Ustica (è un cavo della percorrenza di 130 miglia) nel cuore dell'inverno e quando imperveravano tali tempeste che quel cavo si rompe a 2000 metri di profondità e il Pirelli con la massima facilità lo ripescò e lo pose a posto, tutto ciò vi prova che quella Ditta, sebbene sorta da pochi giorni, ha acquistato tale vitalità da poter far fronte ai bisogni più urgenti del paese e ci ha vittoriosamente emancipati indirettamente da quel tributo sempre crescente che noi pagavamo all'*Eastern Telegraph*.

Quando io presso il Governo patrocinava la istituzione in Italia di questa industria e di una rete di cavi sottomarini, non mi preoccupavo solamente dei traffici e dei commerci nazionali ma mi preoccupavo anche di venire indirettamente in aiuto alla difesa costiera, perchè non vi è difesa costiera possibile fra noi senza un perfetto sistema d'informazioni e di avvisi; e di questo perfetto sistema d'informazioni e di avvisi la parte precipua è riservata ai cavi sottomarini. Ora la Sardegna e la Sicilia, come nei più antichi tempi, sono le basi di operazione, sono le sentinelle avanzate della nostra difesa costiera.

La Sardegna può essere minacciata o da Tolone o dalla Corsica; la Sicilia da Biserta. La flotta italiana non può avere il dono dell'ubiquità; e la Camera certamente ricorderà quanto poco sin oggi si è pensato alla difesa di quelle due isole: da ciò la necessità di mettere in diretta comunicazione la Sicilia e la Sardegna, per mezzo di quel cavo diretto da me patrocinato Palermo-Ustica-Cagliari.

Il ministro Genala due anni or sono disse che

si riserbava, fra qualche tempo, di proporre anche questo cavo. Certamente in quest'anno, in cui il Governo italiano ha speso tanto e la modesta dotazione per i cavi sottomarini ora ha raggiunto la cifra di circa 400,000 lire, non ho il coraggio di chiedere all'onorevole Saracco di accrescerla immediatamente.

E poi quale sarebbe la spesa occorrente a realizzare la mia raccomandazione?

Mi limito quindi a pregare l'onorevole ministro che voglia degnarsi di fare studiare il progetto del prolungamento del cavo Ustica-Cagliari, perchè la Sardegna e la Sicilia siano unite direttamente, e in questo modo, non solamente si renderà un grande servizio ai traffici, che non sono pochi, fra quelle due isole che sono le maggiori del Mediterraneo; ma si contribuirà efficacemente a quella difesa costiera, che finora, mi perdoni, non esiste che in carta, e che pare sia arrivato il tempo di mettere in pratica, per vedere il modo con cui funziona. Le prime prove di esso non possono nè debbono farsi di fronte ad un nemico che assale o che invade. Signori, ricordiamoci: *si vis pacem para bellum*. Prepariamoci finchè ne abbiamo il tempo, ed il poter mettere le popolazioni italiane in grado di potersi reciprocamente sostenere e difendere, è già una gran parte della difesa nazionale. (*Bene!*)

Presidente. Dichiaro chiuse le votazioni.

Invito i segretari a procedere alla numerazione dei voti.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. La domanda dell'onorevole Palizzolo è così onesta, e modesta, che non avrei buona grazia, se dicessi che non la voglio accettare.

Farò, quindi, studiare la questione e la farò studiare congiuntamente a quella, di cui parlava ieri l'onorevole Fili-Astolfone.

È sempre questione di danaro. Se la cosa si potrà fare, senza aggravare soverchiamente il bilancio, sarò lieto di poter presentare una proposta concreta; ma non posso pigliare impegni al di là di questo, che la questione sarà studiata.

Palizzolo. Ringrazio il ministro e prendo nota della sua risposta.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 55, con lo stanziamento di lire 240,000.

Capitolo 56. Restituzione di tasse, spese di espresso, ecc. (*Spesa d'ordine*), lire 20,000.

Capitolo 57. Costruzione urgente di linee te-

legrafiche nell'interesse del Governo e specialmente della pubblica sicurezza, lire 30,000.

Spese per le poste. — Capitolo 58. Personale dell'amministrazione centrale delle poste (*Spese fisse*).

Qui trova la sua sede l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Mel, che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dichiarato di accettare.

Ne do lettura.

« La Camera, confidando che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà, nel bilancio di assestamento, presentare gli opportuni provvedimenti, intesi a migliorare la condizione degli aiutanti postali, passa all'ordine del giorno.

« Mel, Fili-Astolfone, Silvestri, Lazzarini, Palizzolo, Salaris, Dobelli, Calciati, Elia, Sola, Chiaradia, Levi Ul., Rizzardi, Panattoni, Bertana, Di Blasio Luigi, Valle, Forcella, Carcano, Carcani, Paroncilli, Armirotti, Narducci, Mascilli, Righi, Rubini, Andolfato, Poli, Papadopoli. »

La Commissione accetta questo ordine del giorno?

Lacava. (*Della Commissione*). La questione degli aiutanti postali si può dire una *vecata quaestio*. Ogni volta che è venuta alla Commissione del bilancio, la Commissione se n'è occupata; ma, trattandosi di un aumento di spesa, ha creduto sempre che la iniziativa spettasse al Governo. Ora, l'onorevole ministro ha accettato un ordine del giorno in proposito, ed ha promesso che farà, nel bilancio d'assestamento, delle economie, per proporre qualche vantaggio per gli aiutanti postali; perciò, quando egli che è ritenuto uno dei rigidi nelle spese, presenterà un provvedimento che concili queste due esigenze, la Commissione esaminerà tale provvedimento, e dirà il suo parere.

Attualmente, i commissari presenti sono così pochi, che io non posso parlare a nome della Giunta, e dichiarare se essa accetti o no, questo ordine del giorno. Ad ogni modo, come io diceva, la Commissione esaminerà secondo coscienza quel provvedimento che l'onorevole ministro vorrà proporre, quando si discuterà il bilancio di assestamento.

Presidente. La Commissione, dunque, non si oppone all'ordine del giorno che è stato presentata dall'onorevole Mel, e che è stato accettato dal ministro.

Pongo a partito questo ordine del giorno.

(*È approvato*).

Onorevole ministro, accetta le variazioni di cifra, proposte nei seguenti capitoli?

Saracco, *ministro dei lavori pubblici.* Sì; sono tutte concordate.

Spese per le poste. — Capitolo 58. Personale dell'amministrazione centrale delle poste (*Spese fisse*), lire 1,730,000.

Capitolo 58 bis. Personale dell'amministrazione provinciale delle poste (*Spese fisse*), lire 6,715,000.

Capitolo 59. Personale degli uffici postali di 2ª classe (*Spese fisse*), lire 4,035,000.

Capitolo 60. Personale dei corrieri, messaggeri, portalettere e serventi (*Spese fisse*), lire 3,440,000.

Capitolo 61. Assegnamenti al personale degli uffici postali italiani all'estero (*Spese fisse*), lire 25,500.

Capitolo 62. Pigioni ed indennità per le spese inerenti al servizio (*Spese fisse*), lire 1,000,000.

Capitolo 63. Canoni ai mastri di posta (*Spese fisse*), lire 10,000.

Capitolo 64. Retribuzioni ai procacci ed agli agenti rurali, lire 6,250,000.

Bertana. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Bertana ha facoltà di parlare.

Bertana. Ieri l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha fatto elogi all'amministrazione generale delle poste, ed io sono perfettamente dello stesso parere: però io non vorrei che con questo l'onorevole ministro credesse che niente resti da fare in questa amministrazione.

Io credo che molte cose rimangono a farsi, specialmente per quanto riguarda le poste dei comuni rurali.

L'onorevole ministro ha pure soggiunto ieri che egli aveva litigato coll'amministrazione delle poste e si era opposto ad un aumento di somma sopra quest'articolo. Io pregherei vivamente il ministro di vedere se non fosse il caso d'aumentare d'alcun che questa cifra. A me risulta che vi sono molti comuni i quali mancano affatto di questo servizio, e per essere questi comuni piccoli, io credo che veramente non sia il caso che il Governo debba affatto disinteressarsene. Vi sono comuni che, sebbene non situati lontano da ferrovie, pure non possono avere le corrispondenze nella stessa giornata, ma le hanno nella giornata successiva.

Io crederei che con una maggiore spesa di 100,000 lire si potrebbe, per lo meno, avviare assai meglio questo servizio. Quindi pregherei l'onorevole ministro di vedere se non fosse il caso di fare quest'aumento.

Ad ogni modo, quando l'onorevole ministro non

volesse accogliere questa mia proposta, io gli chiederei formalmente se egli crede che con questa somma impostata nel bilancio in 6,250,000 lire vi sia modo di migliorare d'alcun che il servizio dei comuni rurali.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Sono perfettamente dell'avviso dell'onorevole mio amico Bertana che molto ancora rimane da fare nell'amministrazione delle poste, ed è per questo che ho sempre dichiarato alla Commissione che non mi era lecito di consentire qualsiasi diminuzione di spesa, giacchè quello che oggi spendiamo non risponde affatto alle esigenze di questo pubblico ed interessantissimo servizio.

Ma per altra parte a me non è dato di accettare veruna proposta per aumento di spesa; il momento attuale non è propizio per questi aumenti, e d'altronde questo capitolo del bilancio concede una certa larghezza che permetterà all'amministrazione di portare alcuni miglioramenti nel servizio rurale.

Diceva benissimo l'onorevole preopinante che troppo spesso teniamo conto delle esigenze delle grandi città, e non ci occupiamo abbastanza dei bisogni dei piccoli paesi.

Questo è verissimo, ma pel momento non possiamo dare un passo più in là; sebbene io riconosca che il servizio rurale lascia molto a desiderare, e che quando le condizioni della finanza sieno divenute migliori si debba pensare più di proposito a ciò. Laonde nel momento attuale non mi è possibile accettare la proposta dell'onorevole Bertana, e lo prego quindi a ritirarla, perchè il rigetto di esso potrebbe per avventura compromettere la sorte dei provvedimenti che a tempo opportuno si potranno proporre con maggiore successo.

Presidente. L'onorevole Bertana ha facoltà di parlare.

Bertana. Io ero stato mosso a far la mia osservazione dal fatto che l'anno decorso e anche quest'anno a molti comuni che chiedevano legittimamente il miglioramento del servizio postale fu risposto che non si poteva accogliere la domanda perchè in bilancio mancavano i fondi necessari.

Però dal momento che l'onorevole ministro mi dice che nella cifra proposta c'è un certo margine per cui si può migliorare il servizio di taluno di questi comuni, io non faccio proposte, e prendo atto della benevola disposizione dell'onorevole ministro.

Presidente. Rimane dunque approvato il capitolo 64 nella cifra di lire 6,250,000.

Capitolo 65. Spese variabili pel trasporto delle corrispondenze, lire 910,000.

Capitolo 66. Servizio postale e commerciale marittimo, lire 9,010,636.

Ha facoltà di parlare su questi capitoli l'onorevole Di Sant'Onofrio.

Di Sant'Onofrio. Come sa la Camera, col 1° semestre dell'anno 1891 viene a cessare la convenzione con la Società di navigazione generale.

Il tempo stringe ed è urgente che si studi per preparare la nuova Convenzione, molto più che i criteri a cui è informata l'antica non sono più in armonia coi bisogni presenti.

Per esempio, secondo le antiche Convenzioni la velocità dei piroscafi è fissata a 8, 9, 10 nodi all'ora. Ora comprenderete che una simile velocità non è più ammissibile. Lo stesso dicasi per la portata dei vapori. Così noi abbiamo attualmente una quantità di servizi che si dovrebbero sopprimere e che sarebbe bene sostituire con altri, perchè nostra principal cura deve essere di far sventolare la nostra bandiera nei paesi più lontani, dove certamente potremo aprire nuovi campi alla nostra attività economica.

Io so che al Ministero dei lavori pubblici, credo dal predecessore dell'onorevole Saracco, è stata istituita una Commissione per preparare gli studi occorrenti; vorrei sapere a qual punto sono questi studi, perchè, ripeto, il tempo stringe e non ne abbiamo di troppo davanti a noi, se vogliamo degnamente risolvere questo grave problema. Inoltre, se si vorrà concludere qualche nuovo accordo con l'attuale Società, potremmo fin da ora chiedere ed ottenere vantaggi: se poi alla benemerita Compagnia di navigazione se ne vorrà sostituire altra o bandire concorsi, bisogna dar il tempo necessario perchè si possa preparare il nuovo materiale.

Giacchè ho la facoltà di parlare mi permetto inoltre di fare una brevissima raccomandazione all'onorevole ministro, circa il servizio postale marittimo delle isole Eolie.

Attualmente questo servizio è bisettimanale tra Messina, Lipari e Salina, quindicinale il prolungamento fino alle isole di Panaria e di Stromboli. Ora è desiderio di quegli isolani che questo servizio quindicinale sia convertito in settimanale sopprimendo anche se occorre il servizio bisettimanale di barca a vela che esiste per quelle due isole.

Con ciò si avrebbe è vero un piccolo aumento di spesa, ma sarebbe cosa di poco momento, perchè

il dispendio maggiore pel vapore, verrebbe in gran parte compensato dalla soppressione del servizio della barca a vela.

Devo ricordare inoltre all'onorevole ministro che vi sono due altre isole quelle di Alicuri e Filicuri, le quali danno un numero rilevante di buoni marinai all'armata ed alla marina mercantile, che sono assolutamente prive di qualsiasi comunicazione postale. Colà vi sono migliaia di italiani i quali si trovano assolutamente tagliati fuori dalla civiltà mondiale, e i disgraziati marinai che navigano in America o sulle coste Oceaniche, non hanno nemmeno modo di far pervenire alle loro famiglie, nè una lettera, nè un vaglia postale.

Quest'è un inconveniente di lesa civiltà, sul quale mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro, certo che egli vorrà fare in modo che anche quei disgraziati abbiano un mezzo qualunque di comunicazione.

Finalmente fra breve dovrà aprirsi il 1°, 2° e 3° tronco della ferrovia Messina-Cerda, che tocca il porto di Milazzo, il quale dista da Lipari circa un'ora di navigazione. Sarebbe pertanto da studiare un servizio giornaliero di navigazione come è ora fra Piombino e l'isola D'Elba. Si potrebbe in quest'occasione sopprimere qualcuno dei servizi settimanali ed invertire la spesa in quello giornaliero speciale fra Lipari e Salina da una parte e Milazzo dall'altra, tanto più che le isole Eolie hanno un commercio estesissimo ed anche una grossa e numerosa colonia di coatti. Ma naturalmente questa è questione da rimandarsi alle nuove convenzioni, ed io ho voluto solamente sollevarla ora perchè l'onorevole ministro voglia sottoporla allo studio di quella Commissione che deve preparare il lavoro per le nuove convenzioni.

Io quindi riassumo le mie brevissime osservazioni e raccomandazioni: prima, convertire in settimanale il viaggio quindicinale a Stromboli, sopprimendo anche se occorre il servizio di barca a vela, e questo si potrebbe fare senza grave dispendio e senza inconvenienti; secondo, pensare a dare un servizio postale alle isole di Alicuri e Filicuri che sono prive di comunicazioni col mondo civile; in terzo luogo, studiare in occasione di nuovi accordi postali il modo di comporre il servizio postale delle isole Eolie con la Sicilia in guisa da avere un servizio giornaliero fra Lipari, Salina e la stazione ferroviaria di Milazzo, che è sperabile sia aperta al pubblico fra 12 o 15 mesi al più, stando alle licitazioni che sono state ordinate dal ministro dei lavori pubblici. (*Benissimo!*)

Presidente. Onorevole Di Camporeale, ha facoltà di parlare.

Di Camporeale. Rinunzio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole Di Sant'Onofrio risponderò con brevi e semplici parole. Io terrò gran conto delle sue raccomandazioni. Egli ha parlato di lesa civiltà, e civili come vogliamo essere, e siamo, non possiamo rimaner sordi innanzi a cotali domande. Egli ha parlato altresì di certi servizi che con poca spesa si potrebbero sostituire agli attuali, ed ha anche detto che per talune delle sue proposte dovrebbe essere sentita la Commissione chiamata a riferire sul riordinamento dei servizi marittimi e postali.

Io mi farò un dovere di esaminare le sue proposte ed a momento opportuno raccoglierò il parere della Commissione, la quale deciderà sul da farsi.

Rimarrebbe che io dicessi qualche cosa intorno agli atti di questa Commissione istituita dal mio egregio predecessore che deve riferire sul grave argomento.

A questo riguardo io non posso dir altro, se non che un primo volume delle risposte al questionario della Commissione venne già fatto di pubblica ragione, e che un secondo volume verrà certamente pubblicato fra pochissimi giorni, credo fra una settimana. Questi due volumi contengono le risposte a moltissimi ed importanti quesiti che vennero rivolti alle pubbliche amministrazioni, alle Camere di commercio, ed a tanti altri corpi morali che adesso sarebbe inutile enumerare, e questo secondo volume lo ripeto, verrà distribuito fra breve.

A me risulta altresì che appena fatta questa pubblicazione la Commissione intende radunarsi, e si radunerà indubbiamente in questo od in principio del mese venturo. Io poi non dubito che la Commissione adempierà lodevolmente il suo compito senza che occorran sollecitazioni per parte del Governo, poichè urge che la questione venga davanti al Parlamento in tempo utile, cosichè le determinazioni che dovrà prendere sieno il frutto di ponderate e mature discussioni. Mi limito quindi a soggiungere, che per parte mia cercherò di fare quanto sta in me, perchè il desiderio manifestato più volte in questa Camera venga pienamente soddisfatto.

Di Sant'Onofrio. La ringrazio.

Presidente. Rimane approvato il capitolo 66. Servizio postale e commerciale marittimo, lire 9,010,636.

Capitolo 67. Indennità per missioni, traslocazioni e visite d'ispezione, per servizio di notte e di stazione, lire 647,000.

Capitolo 68. Spese d'ufficio, lire 935,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mel.

Mel. Dopo le efficaci raccomandazioni che sull'argomento delle economie vennero rivolte all'onorevole ministro dall'onorevole Del Giudice, il quale appellavasi alle austere abitudini che informano la vita privata dell'onorevole Saracco, e che rispondono tanto degnamente a quelle della sua vita pubblica, sarebbe per lo meno superfluo che io su quest'argomento delle economie venissi a spendere ulteriori raccomandazioni; ma poichè è possibile che l'onorevole ministro, assorto come è nello studio di ardui ed importanti problemi del Dicastero, cui presiede, non abbia potuto trovare il tempo di portare la sua attenzione sui dettagli delle spese d'ufficio delle varie amministrazioni da lui dipendenti, così io mi permetto di richiamarlo a considerare se non sia possibile di introdurre qualche economia sulle spese portate dalla pubblicazione delle relazioni statistiche postali annuali.

Io non so veramente se la somma stanziata in questo capitolo 68 per le spese d'Ufficio rappresenti anche la spesa importata dalle pubblicazioni di cui parlo; o se queste rientrino negli stanziamenti del bilancio di agricoltura e commercio; ma, sia che cadano in questo, od in altro capitolo di questo o di altro bilancio, egli è certo che le mie raccomandazioni non hanno meno ragione di essere, dipendendo dall'onorevole ministro Saracco che le pubblicazioni di cui parlo si facciano, oppure non si facciano.

Le statistiche sono certamente una bella ed una santa cosa specialmente quando dicono e possono dire la verità. E Dio mi guardi dal pronunciare parole meno che riverenti all'indirizzo di queste discipline e dei cultori, per quanto appassionati, delle medesime. Ricordo però che giorni sono l'onorevole ministro, rispondendo all'onorevole Gabelli (e da questo traggo incoraggiamento nelle mie modeste raccomandazioni) si professava poco disposto a approfondire danari in queste pubblicazioni, osservando che spesse volte le cifre non rispecchiano la realtà delle cose; e soggiungendo anche che alle cifre si può far dire quel che si vuole, come vi si può leggere quello che meglio talenta al lettore.

Ma, prescindendo da ciò, io sono convinto che i contribuenti italiani non sentono troppo vivo il bisogno di queste ponderose relazioni, le quali devono rappresentare certamente una somma non

indifferente, e per la loro mole, e per il lusso dei tipi e per quello della carta e delle tabelle grafiche dimostrative di cui vanno corredate.

Esse sono certamente lavori pregevolissimi, che attestano del grande amore per le ricerche statistiche e dello studio minuzioso delle cose postali per parte dei funzionari che vi accudiscono; ma dell'utilità pratica generale di siffatte pubblicazioni è permesso di dubitare, anche dal punto di vista che già si sa che l'amministrazione delle poste in Italia è fra le altre dello Stato una di quelle che meglio funzionano. Queste statistiche possono contenere e contengono delle preziose indicazioni e dati ad insegnamento e norma di coloro che sono preposti all'andamento delle cose postali, i quali devono sì farne tesoro e trarne ammaestramento per migliorare sempre più questo importante ramo di pubblico servizio a cui si collegano tanti interessi economici del paese, ma non è a mio credere, assolutamente indispensabile che si dia loro uno sviluppo ed una estensione soverchia.

In ogni caso, io penso che nelle nostre strettezze finanziarie non sia opportuno di sostenere per esse un così rilevante dispendio.

In questi grossi volumi ci stanno delle tavole bellissime, colorate, accuratissime, lavoro egregio di valenti disegnatori; tavole, le quali, come tante canne dell'organo di Trento, vi presentano a colpo d'occhio il movimento ascendente e discendente, comparativo, e di più annate dei vaglia postali, delle cartoline, delle lettere assicurate, delle lettere raccomandate, dei pacchi e di tutto quanto altro entra nel dominio dell'amministrazione delle poste.

Vi sono delle carte geografiche variopinte, a colori simpatici, le quali dimostrano per ogni provincia del regno, la media delle lettere, dei vaglia, delle cartoline, delle raccomandate, ecc., ricevute e spedite da ciascun abitante delle 69 provincie del bel paese

che Appennin parte, il mar circonda e l'Alpe.

Ma quale utilità pratica può derivare dal sapere che un abitante, putacaso, di Caltanissetta o di Campobasso ecc., ha spedito 9 o 10 cartoline postali all'anno mentre quello della mia Treviso ne ha invece spedito o ricevuto 12 o 13?

Quale utilità pratica c'è per il pubblico italiano di sapere (cito un solo dei dati raccolti e presentati alla pubblica curiosità) che l'amministrazione postale in un anno ha fatto la spedizione nientemeno che di 162,976,598 di lettere? molto più quando si sappia, come so io e come lo sanno gli stessi impiegati postali, che queste cifre sono gettate là così alla buona e all'ingrosso, senza il

controllo della numerazione effettiva, numerazione che generalmente non avviene e che non è neanche possibile che avvenga; perchè nella ressa come procede e deve esser fatto il servizio postale, è impossibile che gli impiegati, alti e bassi, abbiano tempo e voglia di incaricarsi, specialmente negli uffici delle grandi città, di questa numerazione; e quando si sappia che l'indice approssimativo delle lettere in partenza è tratto dalla vendita effettuata nell'anno dei francobolli; indice inesatto e fallace, perchè vi sono le lettere non affrancate, e quelle non sufficientemente affrancate e quelle a doppia e tripla tassa, le raccomandate, le assicurate, ecc., ecc.? Quindi è manifesta la imprecisione di quei dati, che qui con tanto lusso sono forniti e dai quali si traggono poi dei corollari naturalmente fallaci od inesatti.

Io quindi crederei che fosse il caso di fare qualche economia, anche in questo ramo di servizio, senza sopprimere, se così vuolsi, totalmente queste investigazioni statistiche, le quali, per lo meno, dovrebbero limitarsi a semplici prospetti per uso e comodo e norma dei preposti all'amministrazione postale, senza che occorra di dar mano a queste grosse pubblicazioni di lusso, che, distribuite a deputati, senatori, Camere di commercio, dicasteri, direzioni e uffici postali, assorbono migliaia e migliaia di lire che potrebbero più utilmente impiegarsi con soddisfazione dei contribuenti. E quanto ho detto delle statistiche postali, potrei estenderlo a tutte le altre statistiche, che escono dall'officina, diretta da quel valentuomo dell'onorevole Bodio, le cui pubblicazioni allagano il regno d'Italia. Io non ho avuto la fortuna di ricevere queste statistiche, ma alcuni onorevoli miei colleghi, che per ragioni di ufficio, o d'incarichi hanno avuto occasione di vedere e ricevere tutti questi prodotti, mi assicurano che la esagerazione di tali lavori non conosce più limiti, ed è tale da impensierire davvero.

Io, o signori, non faccio alcuna proposta; io raccomando al rigido sindacatore dei bilanci, come fu chiamato da un nostro collega, l'onorevole Saracco, di portare la sua attenzione anche su questa modesta parte del servizio, da lui dipendente.

Tutti questi lavori possono arricchire gli editori, i tipografi, i cartolai, i legatori, ma la loro utilità generale pel retto e severo andamento delle nostre amministrazioni è oramai messa in dubbio da molti, i quali preferirebbero meno libri, tabelle, carte, ruoli, stati, prospetti, rendiconti,

relazioni ecc., ecc., e più severa economia nel maneggio del pubblico denaro.

Questi lavori finiscono o per ingombrare stanze e scaffali nei dicasteri, o per incoraggiare la industria di macellai, di tabaccai, o salumai.

Prego l'onorevole ministro di prendere in considerazione queste mie brevi osservazioni, o di vedere se e fin dove meritino di essere assecondate nell'interesse della finanza e senza che ne sia pregiudicato il servizio.

Romanin-Jacur, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Romanin-Jacur, relatore. La questione generale sollevata dall'onorevole Mel, relativa alla pubblicazione delle statistiche, troverà la sua sede nella discussione del bilancio di agricoltura, nella cui relazione la Commissione del bilancio ha largamente trattato tutta la questione, relativa al servizio della statistica.

Quanto al capitolo, di cui adesso imprendiamo l'esame, io mi permetto di far osservare all'onorevole Mel, che se il capitolo figura per una egregia somma, è perchè precisamente a questo capitolo fanno capo moltissime spese, che non hanno per ora altra denominazione che quella generica di spese di ufficio.

Cito ad esempio fra le altre 200,000 lire le quali sono pagate dalla Cassa dei depositi e prestiti per il servizio delle Casse di risparmio postali, e la spesa per l'aumento delle carrozze postali che viaggiano coi treni delle ferrovie, per le quali anche quest'anno sono calcolate 200,000 lire.

Ora se dal capitolo, già ridotto questo anno di 15,000 dall'onorevole ministro, egli leva queste 400,000 lire, troverà che la somma non è esuberante di certo per tutto il resto del servizio esteso e diffuso quanto egli sa al pari di me.

Nè ho altro da aggiungere, perchè, ripeto, quella parte, relativa alle statistiche, troverà la sua sede nel bilancio di agricoltura.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Poche cose risponderò anch'io all'onorevole Mel. Siccome questa spesa non riflette affatto il bilancio che attualmente ci occupa, ma quello del commercio, così non parmi questa la sede opportuna per trattare questo argomento. Pur nondimeno devo dire, che mi trovo in una condizione un po' singolare. Ier l'altro l'onorevole Gabelli si lamentava perchè non si pubblicano notizie statistiche, oggi l'onorevole Mel si lagna che se ne pubblicano troppe.

Ora io la prego considerare, onorevole Mel, che questa relazione annua deve essere pubblicata perchè lo vuole la legge. Quindi è in osservanza alla legge che questa relazione viene presentata annualmente e distribuita ai due rami del Parlamento.

Di più io le dirò che in massima non sono molto tenero di queste grandi pubblicazioni statistiche, ma le notizie che vengono date nella relazione postale sono interessantissime, siccome quelle, che riflettono le vere e proprie condizioni economiche del paese.

Ed io credo che sia bene che queste notizie si diano e che siano messe alla portata del pubblico.

Comprendo anch'io che si potrebbe fare a meno di ripetere tutti gli anni certi elenchi, i quali si riproducono unicamente a beneficio, come diceva l'onorevole Mel, dello stampatore, o del cartolaio.

A questo riguardo sono perfettamente del suo avviso, e credo che anche fin da quest'anno una economia si farà nella stampa di questa relazione, e non solo nella stampa di questa, ma nella stampa di molte altre del Ministero dei lavori pubblici. Per esempio se prendete in mano la relazione sul servizio delle strade comunali obbligatorie, troverete un grosso volume che tutti gli anni riproduce le cose già dette, e non fa altro se non che ripetere notizie degli anni antecedenti, aggiunte alle poche dell'anno corrente.

Ora io ho date le opportune istruzioni, perchè sieno preparate queste relazioni, con maggiore sobrietà di dati, che poco monta sieno fatti di pubblica ragione. Ma, ripeto, in quanto alla relazione postale io credo, e mi rincresce di non essere di accordo coll'onorevole Mel, che si tratti di una relazione che contiene dettagli interessantissimi, e dal numero delle lettere che si scrivono qua e colà, e dal montare specialmente dei risparmi che fanno capo alle Casse postali si possono dedurre le notizie le più preziose che rendono ragione del movimento e della vita del paese.

Quindi è che se v'è relazione che conviene rendere pubblica, è questa, e non solo conviene; ma è la legge che lo impone.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mel.

Mel. Aveva già premesso che dubitava non essere questa la sede più opportuna per trattare l'argomento, soggiungendo però che, in ogni caso, l'onorevole ministro avrebbe potuto moderare il lusso di siffatte pubblicazioni, le quante volte egli

fosse per dividere il mio avviso. Osservo poi all'onorevole relatore non essere esatto che io abbia affermato essere esuberante lo stanziamento di questo capitolo per le spese d'ufficio, mio intendimento essendo stato sol quello di raccomandare una economia nella spesa per la pubblicazione delle relazioni statistiche ove lo stanziamento del capitolo 68 abbracciasse coteste pubblicazioni. (*Rumori*).

Presidente. Rimane così approvato il capitolo 68.

Capitolo 69. Spese di mantenimento dei locali delle direzioni e degli uffici postali, lire 150,000.

Capitolo 70. Tasse da pagarsi alle amministrazioni delle ferrovie ed alle Società di navigazione per il trasporto delle corrispondenze, dei pacchi, e delle provviste di stampe e di materiale per il servizio; per il trasporto della valigia delle Indie e per il nolo di vetture ferroviarie ridotte ad uso postale, lire 1,895,000.

Capitolo 71. Premio per la vendita dei francobolli e delle cartoline postali spettante agli uffici di 2ª classe, alle collettorie di 1ª classe ed ai rivenditori patentati - Regio decreto 19 giugno 1887, n. 4641 (*Spesa d'ordine*), lire 344,000.

Capitolo 72. Aggió ai consoli sulle tasse di valigia emessi (*Spesa d'ordine*), lire 14,000.

Capitolo 73. Rimborsi alle amministrazioni postali estere (*Spesa d'ordine*), lire 100,000.

Capitolo 74. Rimborsi per le corrispondenze e per i pacchi rinviati, detassati e rifiutati, per i pacchi ricomposti e per i francobolli relativi alla francatura dei telegrammi (*Spesa d'ordine*), lire 200,000.

Capitolo 75. Rimborso del valore dei francobolli accettati come deposito di risparmio dagli uffici postali ed altri istituti - Reali decreti 18 febbraio 1883, n. 1216 e 25 novembre detto anno, n. 1698 (*Spesa d'ordine*), lire 430,000.

Capitolo 76. Rimborsi eventuali (*Spesa d'ordine*), lire 50,000.

Così è esaurita la parte ordinaria del bilancio.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Io aveva pregato la Commissione a voler introdurre in questo bilancio un capitolo nuovo per far luogo ad una spesa che troverà riscontro nel bilancio dell'entrata. Siccome ci possono essere difficoltà amministrative che impediscano l'attuazione di questo mio desiderio; così io dichiaro che mi riservo di presentare la proposta in sede di bilancio di assestamento.

Romanin-Jacur, relatore. Sta bene.

Presidente. Comunico alla Camera il risulta-

mento della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Modificazione alla legge 2 giugno 1887 sull'avanzamento dell'armata di mare.

Presenti e votanti	186
Maggioranza	94
Voti favorevoli	161
Voti contrari	26

(La Camera approva).

Modificazioni alla legge 3 dicembre 1878 sul riordinamento del personale della regia marina militare. Istituzione di ufficiali del Corpo reale equipaggi.

Presenti e votanti	186
Maggioranza	94
Voti favorevoli	163
Voti contrari	23

(La Camera approva).

Modificazione alla legge 28 giugno 1885 sulla riserva navale.

Presenti e votanti	186
Maggioranza	94
Voti favorevoli	162
Voti contrari	24

(La Camera approva).

Osservazioni sull'ordine del giorno.

L'onorevole Solimbergo ha facoltà di parlare.

Solimbergo. L'onorevole nostro presidente sa e la Camera ricorda, che io ieri ho presentato un'interpellanza diretta al ministro delle finanze.

Ora, siccome è detto nel regolamento che il ministro al quale è rivolta una interpellanza è tenuto a dichiarare non più tardi della tornata successiva, se e quando intenda rispondere, non vedendo al banco dei ministri l'onorevole Magliani, io mi rivolgo all'onorevole presidente del Consiglio per sapere se e quando il ministro delle finanze è disposto ad accettare lo svolgimento della mia interpellanza.

Presidente. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

Crispi, presidente del Consiglio. Il ministro delle finanze accetterà volentieri l'interpellanza dell'onorevole Solimbergo. Ma poichè egli me ne ha data l'occasione, io devo, nell'interesse del mio collega, rivolgere una preghiera alla Camera e al nostro presidente. (*Segni di attenzione*).

La preghiera mia al nostro presidente è questa, che immediatamente dopo il bilancio dei lavori pubblici sia messa nell'ordine del giorno la discus-

sione del bilancio delle finanze. Alla Camera, la quale naturalmente non si opporrà a quello che ho chiesto, dirò poche parole.

La Camera rigettò il disegno di legge sui tributi locali. A mio modo di vedere, quel rigetto non poteva, ne' suoi effetti costituzionali, essere ritenuto, nè quale un voto politico, nè quale un voto parlamentare. Non era un voto politico, perchè il disegno di legge, quale uscì dalla discussione era stato completamente mutato e non era più il disegno di legge che il ministro aveva presentato. Quindi la Camera, se respinse, respinse il progetto suo, non quello del Governo.

Voci. È giusto! (*Benissimo!*)

Crispi, presidente del Consiglio. Non è parlamentare per un'altra ragione: nei Governi parlamentari, i voti favorevoli o contrari, non hanno importanza quando sono segreti. (*Benissimo! — È giusto!*)

E vi dirò la ragione: nelle vostre deliberazioni, bisogna che si conoscano coloro che furono favorevoli, o furono contrari al Ministero, e soprattutto quelli che furono contrari. (*È vero!*)

Quando una legge è rigettata a scrutinio segreto, se mai un ministro credesse di ritenere quel voto come parlamentare, non conoscendo i suoi avversarii, non saprebbe come regolarsi, e quindi non potrebbe ritirarsi. (*Benissimo!*)

Bisogna che il voto sia palese, affinchè la Corona conosca quali sono i deputati che vogliono cacciato dal suo posto il ministro.

Voci. È giustissimo!

Crispi, presidente del Consiglio. In un voto segreto, come volete che la Corona si regoli per la scelta del successore? Non ha un indizio, non una regola sicura.

Nulladimeno non posso nascondervi che quel voto (*Segni di attenzione*) non ha potuto essere gradito al mio collega. (*Si ride*).

Lo dico francamente: poichè la migliore politica è quella della lealtà e della franchezza, signori miei!

Quindi è che egli desidera ed ha diritto di domandarvi...

Miceli. Chiedo di parlare.

Crispi, presidente del Consiglio. ...che una discussione sia fatta ampia e completa sul suo indirizzo finanziario; (*Benissimo!*) discussione che si potrà benissimo fare in occasione del bilancio.

Intendiamoci, o signori: in occasione del bilancio, si fa la discussione generale, la quale può chiudersi con un ordine del giorno, dalla votazione del quale risulterà se la Camera intenda,

o no, continuare la sua fiducia al ministro. (*Benissimo!*)

Dico dalla votazione sull'ordine del giorno, perchè io, quanto ai bilanci, mantengo le mie antiche opinioni, cioè, che i bilanci non possano e non debbano rigettarsi.

Voi potete dire, prima che si passi alla votazione dei capitoli del bilancio, che voterete il bilancio, ma non avete fiducia nel ministro, il cui bilancio si discute. Ma non potete rigettarlo: perchè il bilancio non si vota per il ministro, si vota per il Governo. (*Commenti*).

E, se mai accadesse la stranezza che, in una sessione, il bilancio fosse rigettato; siccome una legge, nella sessione medesima, non può essere ripresentata, ne verrebbe lo inconveniente che colui il quale deve succedere al ministro contro il quale voi avete dato il voto, non avrebbe bilancio e non potrebbe governare; sarebbe proprio il disordine!

Questa è la ragione per la quale io vi dissi: si può uscire da questa condizione, la quale è un po' anormale, discutendo sulla politica finanziaria del ministro, in occasione del suo bilancio, e votando un ordine del giorno che indichi a questo ministro se debba o no stare al suo posto. (*Benissimo!*) Ed è questo il motivo per cui io ho pregato il presidente e prego la Camera di voler mettere all'ordine del giorno, immediatamente dopo il bilancio dei lavori pubblici, la discussione del bilancio delle finanze.

In questo modo, potremo intenderci; e tanto la Camera, quanto noi, potremo regolarci sulla condotta da tenere. (*Benissimo! Bravo! — Vive approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Trompeo.

Trompeo. Avevo chiesto di parlare sull'ordine del giorno. Se altri vogliono parlare sull'incidente, io parlerò dopo.

Presidente. Onorevole Solimbergo, ha udito? Per ora, Ella non insiste, perchè in principio la sua interpellanza è accettata.

Solimbergo. Poichè l'onorevole presidente del Consiglio mi assicura che l'onorevole ministro delle finanze tornerà, io lo aspetterò. (*ilarità*).

Crispi, presidente del Consiglio. Se è ministro! (*Si ride*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Miceli.

Miceli. Ho chiesto di parlare per associarmi alla proposta dell'onorevole presidente del Consiglio. Il voto dato in occasione della legge di

riordinamento dei tributi locali non può riguardarsi come rivolto contro il ministro, precisamente per le ragioni addotte dall'onorevole Crispi. E, giacchè egli propone di fare un'ampia discussione finanziaria, in occasione del bilancio delle finanze, che sarà quanto prima portato innanzi alla Camera, credo che allora, e solo allora, la Camera potrà ampiamente valutare quale sia stata l'azione dell'onorevole Magliani nei dieci anni in cui ha diretto le finanze dello Stato; solo allora potrà dare un voto chiaro ed esplicito, un voto che non sia soggetto nè ad equivoci, nè a commenti; e solo allora si vedrà se l'onorevole ministro delle finanze goda, o no, la fiducia della maggioranza di questa Camera.

Dunque, io non faccio altro che appoggiare la proposta dell'onorevole Crispi. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Trompeo.

Trompeo. Non essendosi potuto compiere oggi l'esame del bilancio dei lavori pubblici, e sembrandomi conveniente di non interromperne la discussione, anche per poter mandarlo il più sollecitamente possibile all'altro ramo del Parlamento, io oserei proporre che la discussione di questo bilancio continuasse domani, e che la discussione delle varie mozioni sulla spedizione africana fosse rinviata a dopo domani, giovedì, poichè molto probabilmente, anzi certamente, domani l'esame del bilancio dei lavori pubblici sarà finito.

Presidente. Allora l'onorevole Trompeo modificherebbe la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio, il quale aveva proposto che dopo la discussione del bilancio dei lavori pubblici fosse iscritta quella del bilancio delle finanze.

Voci. No, no! (*Rumori*).

Presidente. Secondo l'onorevole Trompeo domani si continuerebbe la discussione del bilancio dei lavori pubblici, poi verrebbe la discussione sulle mozioni relative alla spedizione africana, e dopo quella sul bilancio delle finanze.

Crispi, presidente del Consiglio. Accetto la proposta dell'onorevole Trompeo, anzi aggiungo una cosa.

Io spero che la parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici non occuperà tutta la seduta di domani, di guisa che si potrebbe immediatamente dopo cominciare lo svolgimento delle mozioni per la questione africana.

Presidente. E poi il bilancio del Ministero delle finanze.

Crispi, presidente del Consiglio. Precisamente.

Presidente. La proposta adunque è questa: che

domani si continui la discussione del bilancio dei lavori pubblici, che, ultimato questo, s'intraprenda quella delle mozioni sulla questione africana, e dopo si venga a quella sul bilancio del Ministero delle finanze.

Chi è d'avviso di approvare questa proposta, si alzi.

(È approvata).

La seduta termina alle 6.55.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

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

2. Discussione delle mozioni dei deputati Baccharini e Mussi intorno alla questione africana.

Discussione dei disegni di legge:

3. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1888-1889. (45)

4. Modificazioni alle leggi postali. (87)

5. Acquisto di un terreno per la costruzione di un palazzo a Pechinó per la regia legazione in Cina. (117)

6. Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio, per l'esercizio finanziario 1888-89. (53)

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)

3. Facoltà al Governo di pubblicare il nuovo Codice penale per il regno d'Italia. (28)

10. Deferimento alla Cassazione di Roma della cognizione di tutti gli affari penali del Regno. (147)

11. Modificazioni alla legge 16 dicembre 1878, concernente il Monte delle pensioni per gli insegnanti nelle scuole elementari. (8)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

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

