

TORNATA DEL 18 FEBBRAIO 1863

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MIGLIETTI.

SOMMARIO. *Atti diversi.* — *Schiarimenti del deputato Macchi circa il progetto di legge di privativa dei tabacchi.* — *Congedi.* — *Domanda sospensiva del deputato Capone, ritirata.* — *Seguito della discussione del bilancio del dicastero dei lavori pubblici pel 1863.* — *Istanza e proposta del deputato Macchi sul capitolo 31, circa il servizio sul lago Maggiore* — *Risposte e opposizioni del ministro Menabrea, e del deputato Colombani* — *Domanda del deputato Mandoj-Albanese, e spiegazioni del ministro* — *La proposta del deputato Macchi è rigettata* — *Appunti del deputato Capone sul capitolo 33, Manutenzione del materiale mobile delle strade ferrate* — *Risposte dei deputati Susani, Valerio, Colombani, e del ministro* — *Proposta sospensiva* — *Proposizione del deputato Minervini, rigettata* — *Appunti ed istanze del deputato De Boni sul capitolo 35, relativo alle ferrovie nel Napoletano* — *Osservazione d'ordine del deputato Saracco sul capitolo 39-bis* — *Parlano i ministri, ed i deputati Colombani, Possenti e Valerio* — *Si forma il 33-bis* — *Domanda del deputato Mellana sul personale del capitolo 41, e spiegazioni del ministro* — *I capitoli 42 e 43 sono rinviati* — *Sollecitazioni dei deputati San Donato e Scalini sul capitolo 44 riguardante il servizio telegrafico* — *Spiegazioni del deputato Depretis e del ministro* — *Proposizione dei deputati Nisco e Susani sul capitolo 49, Personale del servizio postale* — *Considerazioni e adesioni del ministro* — *Proposta del deputato Scalini* — *I deputati Nisco e Susani ritirano la loro.*

La seduta è aperta all'una e mezzo pomeridiane.

NEGROTTO, segretario, legge il verbale della precedente tornata, che è approvato.

GIGLIUCCI, segretario, dà lettura del seguente sunto di petizioni:

8819. Quarantacinque cittadini esercenti l'arte veterinaria, di cui alcuni muniti di patente provvisoria, altri senza titoli, invocano provvedimenti legislativi per essere considerati come definitivamente patentati.

8820. Ceon Giuseppe, da San Martino d'Albaro, presso Genova, già aiutante di piazza della marina, collocato a riposo per soppressione d'impiego, chiede di venir richiamato in servizio.

8821. Il presidente della Camera di commercio ed arti della provincia di Napoli, trasmette una deliberazione di quel Consesso tendente ad ottenere alcune modificazioni allo schema di legge sul riordinamento della mediazione.

ATTI DIVERSI.

MACCHI. Domando la parola sul processo verbale.

PRESIDENTE. Parli.

MACCHI. L'altro giorno il signor ministro per le finanze, nel suo elaborato discorso intorno alle condizioni del nostro erario, accennò ad alcuni mezzi per rifornire le pubbliche casse, e, fra gli altri, ha detto sperare un maggior introito di 5 milioni dalla legge

che estenderà anche alle isole di Capraia e di Sicilia le privative del sale e del tabacco.

Come relatore della Commissione incaricata dell'esame di quella legge, sento l'obbligo di dare alla Camera, o a quella parte di Camera che ha creduto di far atto di presenza quest'oggi, alcune spiegazioni.

Innanzi tutto convien sapere che in seno della Commissione erano molto varii i giudizi intorno alla proposta della legge stessa.

Erano in seno della Commissione alcuni dei nostri colleghi i quali propugnavano strenuamente il principio della libertà di coltivazione del tabacco e credevano che invece di estendere la privativa alla Sicilia giovasse applicare la libertà della coltivazione anche alle rimanenti provincie d'Italia.

Siccome, per altro, nel frattempo la Camera ha deciso in favore della privativa dei tabacchi (benchè a debolissima maggioranza), anche la Commissione ha dovuto rassegnarsi alla necessità di estendere alla Sicilia questa privativa. Ma si osservò che nella Sicilia vi sono delle ragioni peculiari che rendono meno opportuna questa legge. Vi sono, per esempio, degl'impegni contratti cogli attuali coltivatori, impegni legali che lo Stato dovrà rispettare per amore o per forza; si sono eretti costosi fabbricati che lo Stato dovrà rilevare; vi sono commissioni che i Siciliani hanno fatto all'estero di foglie di tabacco, per cui bisognerà dare conveniente indennizzo. Insomma si è visto che questa legge, oltre ad destare in Sicilia malcontenti forse invincibili, non

TORNATA DEL 18 FEBBRAIO

potrà dare all'erario nazionale la risorsa che il ministro se ne ripromette.

Si è aggiunta poi quest'altra considerazione, che nel mentre la Commissione, malgrado questa indecisione, si preparava a venire alla Camera per fare conoscere il frutto dei suoi studi e lasciare che essa pronunciasse il supremo suo voto, venne a sapere che già il Governo borbonico aveva altre volte tentato di estendere anche alla Sicilia la privativa dei tabacchi. E invano, imperocchè lo stesso re Borbone, malgrado il suo dispotico talento, dovette recedere dal suo proposito dinanzi a difficoltà troppo gravi.

Voi vedete bene, o signori, come fosse dovere della Commissione, in tale stato di cose, di esaminare quali fossero le ragioni che avevano indotto persino il Governo borbonico a desistere dal progetto di arrogarsi la privativa della coltivazione dei tabacchi in Sicilia, poichè, se mai coteste ragioni fossero tali da far sorgere insuperabili difficoltà, bisognava bene che voi le conosceste.

La Commissione dunque si volse al Ministero, il quale rispose bensì esser vero ed accertato il fatto del tentativo eseguito dal Borbone di estendere anche alla Sicilia la privativa dei tabacchi, ma finora non ha fatto conoscere alla Commissione le notizie tutte ch'essa desiderava in proposito.

Dal che vedete, o signori, che se la legge in discorso non fu finora sottoposta alle vostre deliberazioni, non è certo per colpa della Commissione; ma in ogni caso credo che si possa fin d'ora argomentare che la somma di cinque milioni, che il signor ministro conta di poter ritrarre dall'attuazione nella Sicilia di questa legge, è troppo più grossa di quel che sia lecito ragionevolmente di attendersi.

LA PORTA. Domando la parola.

Chiesi la parola su di alcune circostanze di fatto che convalidano le giuste osservazioni dell'onorevole Macchi. . .

PRESIDENTE. Sempre relative al processo verbale.

LA PORTA. Debbo soggiungere che quando si propose in Sicilia questa privativa dei tabacchi sotto la dominazione borbonica, si vide una graziosa scena. Tutte le scatole di tabacco di Palermo e tutte le pipe a fumare si trovarono un bel giorno riunite in piazza Pretoria.

Pervenuta per dispaccio questa notizia alla Corte di Napoli, subito si sospese la privativa dei sali e tabacchi che si agognava stabilire in Sicilia.

Questa notizia storica, questa muta e grave protesta popolare di un tempo doveva aggiungersi, poichè essa aggiunge ora nuovo peso a quanto ci dichiarava l'onorevole Macchi contro la privativa in Sicilia dei sali e tabacchi.

PRESIDENTE. Ne sarà tenuto conto nel processo verbale, che del resto è approvato.

CAPONE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CAPONE. La Camera sa che non prima di ieri sera o

di questa mattina è stata distribuita la seconda appendice al bilancio per i lavori pubblici; perciò mi pare assolutamente impossibile che si possa procedere oltre nella discussione di questo bilancio, senza aver prima presa cognizione dell'appendice. Quindi pregherei l'onorevole presidente ad interrogare la Camera se in questo stato di cose creda di continuare la discussione. A me pare che, sia perchè si abbia il tempo di studiare la detta appendice, sia perchè la settimana che corre (è inutile a dissimularcelo) tiene distratti e lontani molti nostri colleghi, sia miglior partito rimandare addirittura la riunione della Camera a lunedì prossimo. Sarebbe questo il solo modo pratico e serio di discutere il bilancio, altrimenti temo che non si farà nulla di concludente.

PRESIDENTE. Il signor professore Stefano Travella fa omaggio alla Camera di due esemplari di un suo opuscolo intitolato: *I corpi e gli agenti naturali*.

Il deputato Santocanale scrive chiedendo un congedo di sei giorni.

(È accordato).

Il deputato Panattoni domanda, per urgenti affari che lo costringono ad allontanarsi da Torino, un congedo di dodici giorni.

(È accordato.)

Il ministro della marina ha deposto sul banco della presidenza una lettera del signor Aristide Ferrere concernente le navi corazzate.

Questa lettera sarà trasmessa alla Commissione del bilancio della marina.

(Il deputato Cortese presta giuramento.)

CAPONE. Signor presidente, io ritiro la mia mozione, giacchè vedo essersi i banchi della Camera abbastanza popolati.

• SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEL DICASTERO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1863.

PRESIDENTE. Avendo il deputato Capone ritirato la sua mozione, si ripiglia la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Siamo alle strade ferrate, capitolo 29, *Pei sonale*.

La facoltà di parlare su questo capitolo spettava al deputato Lanza, presidente della Commissione del bilancio.

Non essendo egli presente, interrogo il ministro se accetta la riduzione fatta dalla Commissione su questo capitolo, proposto dal Ministero in lire 5,684,485 e dalla Commissione in 5,400,000, e così colla diminuzione di lire 284,485.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Accetto.

PRESIDENTE. La riduzione essendo accettata dal Ministero, se non vi è opposizione, il capitolo 29 s'intenderà approvato.

(È approvato.)

Capitolo 30, *Spese d'ufficio e di cancelleria*, proposto

dal Ministero e mantenuto dalla Commissione in lire 200,000.

(È approvato.)

Capitolo 31, *Combustibili, grassumi ed altre spese di locomozione*, proposto dal Ministero ed ammesso dalla Commissione in lire 2,200,000.

MACCHI. Non vi è alcuno tra noi che abbia anco una sol volta fatto un viaggio sul lago Maggiore, il quale non sia stato sorpreso nel vedere come ad ogni corsa i passeggeri siano obbligati a fare tanti giri e rigiri che realmente passa ogni limite del ragionevole.

Il lago Maggiore potrebbe benissimo essere percorso in un paio d'ore al più; invece il battello a vapore ne impiega ora una mezza dozzina. Quest'inconveniente è così grave, che basta accennarlo per vedere la necessità di porvi riparo. Capisco benissimo anch'io che eziandio i piccoli paesi devono essere serviti, perchè è colle piccole stazioni che d'ordinario si alimenta il commercio e si provvede alla comodità del maggior numero d'abitanti ma voi sapete, ed il signor ministro è troppo illuminato per non farsene subito persuaso, che si può benissimo combinare una cosa coll'altra; e ciò, provvedendo a che, almeno una volta al giorno, ci sia una corsa diretta, come si usa sulle strade ferrate; una corsa che tocchi soltanto i punti principali, senza obbligare tutti i passeggeri a tornare indietro per toccare i paesi della sponda opposta. Mi limito quindi a raccomandare al signor ministro affinchè provveda che nella navigazione del lago Maggiore venga introdotta una corsa diretta ogni giorno.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. È evidente che i battelli a vapore del lago Maggiore vanno a toccare i vari punti delle sponde per economia, per servire una maggiore quantità di popolazione. L'onorevole preopinante proporrebbe di stabilire una corsa diretta quotidiana tra Arona e Magadino, onde evitare ai viaggiatori la noia di fare il giro di tutto il lago e di stare cinque o sei ore a bordo, mentre in due ore la distanza si potrebbe varcare agevolmente. Desidererei io pure una tal cosa, ma è questione di spesa. Se la Camera è disposta a spendere 260 mila franchi all'anno per fare questa gita quotidiana diretta, allora nulla più mi rimane ad osservare; ma ove essa nol voglia, farò presente che le corse attualmente stabilite sono strettamente necessarie pel servizio di quelle popolazioni, e che, ove si volesse stabilire una corsa diretta tra Arona e Magadino, converrebbe prima comperare uno o due vapori, il che importerebbe una somma di circa 500,000 lire, calcolandosi il prezzo di un vapore circa 250,000 lire. Vi sarebbero inoltre le spese annue per le corse, per il personale e per diversi materiali, il che importerebbe la cifra approssimativa di circa 260,000 lire. Ora domando all'onorevole Macchi, se egli crede che gl'interessi cui si tratterebbe di provvedere sieno talmente importanti da richiedere un sì notevole aumento di spesa. Per conto mio sono persuaso che nè il numero dei viaggiatori, nè la quantità delle mercanzie che vengono da quella parte richiedano un servizio così costoso;

mentre il più grande elemento d'attività per quella navigazione è ancora il movimento delle mercanzie e dei passeggeri fra le diverse sponde del lago. Perciò non credo che la Camera sia disposta ad aumentare la spesa per un oggetto non necessario...

MICHELINI ed altri. No! no!

MENABREA, ministro pei lavori pubblici... ma solo di maggior comodità, tanto più che nelle condizioni nostre dobbiamo stare limitati ai servizi più urgenti. Non credo adunque conveniente d'aumentare la somma stanziata in questo capitolo per corrispondere al desiderio manifestato dall'onorevole Macchi.

PRESIDENTE. Il deputato Macchi insiste?

MACCHI. Non posso qui su due piedi fare i conti necessari per verificare se la cifra esposta dal signor ministro sia esatta; dirò solo che essa mi pare molto ipotetica, molto esagerata. Io non posso esigere, per ora, che pel comodo dei viaggiatori e per la maggior rapidità delle comunicazioni si faccia una corsa di più delle attuali. Domando quindi al signor ministro se egli creda che le corse che si fanno attualmente sul lago Maggiore sieno tutte indispensabili al pubblico servizio, e se egli creda proprio necessario d'introdurre nuovi battelli e nuove corse. Quando fosse così, invero non oserei proporre un aumento di spesa di più centinaia di mila lire.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Faccio osservare alla Camera che le corse attuali sul lago Maggiore sono imperiosamente richieste dalle popolazioni. Quando se ne togliesse una sola, certamente sorgerebbero lamenti, e lamenti fondati per parte delle popolazioni, le quali attualmente godono di un servizio giornaliero.

Rispetto poi alla spesa, sulla quale l'onorevole preopinante mette qualche dubbio, io dirò che ho accennato il risultato totale dei fondi che vennero stabiliti, e siccome quella quistione non era nuova per me, perchè già pervennero istanze al Ministero per una corsa diretta tra Arona e Magadino, così ho voluto rendermi ragione dell'aumento di spesa che ne sarebbe venuto. Se la Camera vuole, io leggerò tutti i particolari; ma dirò intanto che per il materiale di consumo si esige una spesa di lire 169,051, ed altra di lire 53,060 pel personale, perciò non credo che la proposta dell'onorevole Macchi possa adottarsi.

MANDOJ-ALBANESE. Vorrei pregare il signor ministro a volermi dire se è possibile che i vapori che fanno il transito dell'Adriatico, i quali toccano una settimana sì ed una no il porto di Brindisi, possano toccare sempre quel porto importantissimo, tanto più perchè i piroscafi toccano sempre Bari, dove, per mancanza di porto e per le avarie di mare, non sempre si può prendere la corrispondenza, non sempre i passeggeri possono profittare del piroscafo postale.

POSSENTI, Domando la parola per una mozione di ordine.

MANDOJ-ALBANESE. Pregherei quindi il signor ministro a vedere se non si possa fare in modo che i piro-

TORNATA DEL 18 FEBBRAIO

scafi postali tocchino tutte le settimane la importante città di Brindisi.

PRESIDENTE. Forse sarà più opportuno che il deputato Mandoj si riserbi a parlare al capitolo 62, il quale tratta appunto *del servizio postale e commerciale marittimo*, giacchè il capitolo 31, al quale ora ci troviamo, non tratta che dei *combustibili, grassumi ed altre spese di locomozione sul lago Maggiore*, senza punto toccare al servizio dell'Adriatico.

MANDOJ-ALBANESE. Ma siccome la quistione si trova già iniziata, avendo il mio amico Macchi sollevata una questione simile per i piroscafi sul lago Maggiore, così io credo che sia ora meglio trattarla.

PRESIDENTE. Preveggo il deputato Mandoj-Albanese che, se io non gli faceva la detta avvertenza, la Commissione aveva già accennato di muovere una questione d'ordine: è per ciò che io credeva meglio riserbargli facoltà di parlare al capitolo 62.

MANDOJ-ALBANESE. Allora accolgo la proposta dell'onorevole presidente.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola per fare una rettificazione a quanto dissi testè in risposta all'onorevole Macchi.

La cifra da me esposta l'ho calcolata dietro le corse giornaliera. La spesa veramente sarebbe di circa lire 100,000 all'anno (di cui sono pronto a dare anche i particolari), senza contare la spesa necessaria per compra dei bastimenti, perchè il numero degli attuali non sarebbe sufficiente a disimpegnare il servizio.

MACCHI. Ora la Camera ha intese le ragioni pro e contro. Alla spesa accennata dal ministro si deve contrapporre anche il maggiore introito che ne verrebbe da queste corse più accelerate.

Prego dunque il signor presidente a mettere ai voti la mia proposta; la Camera deciderà.

PRESIDENTE. La prego di formulare la sua proposta in una somma concreta, perchè io non posso mettere ai voti se non un ordine del giorno od una somma concreta.

MACCHI. Io proporrei un ordine del giorno, col quale si raccomandandi al ministro dei lavori pubblici di stabilire sul lago Maggiore una corsa diretta giornaliera.

PRESIDENTE. Il deputato Macchi propone dunque il seguente ordine del giorno:

« La Camera raccomanda al signor ministro dei lavori pubblici di ordinare che si faccia sul lago Maggiore una corsa diretta, e passa alla votazione del capitolo. »

COLOMBANI. Domando la parola.

MICHELINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Il deputato Colombani ha facoltà di parlare.

COLOMBANI. Non avrei preso la parola su questa mozione del deputato Macchi, se egli si fosse limitato ad una semplice raccomandazione al ministro; ma dacchè l'ha formolata in modo da invitarlo positivamente ad istituire una corsa diretta, mi permetta la Camera di farle osservare che il problema se convenga nelle navigazioni di seguire una linea molto spezzata piuttosto

che una sola linea più diretta è dipendente dal numero relativo dei viaggiatori, è analogo affatto ad uno dei più difficili che si presentino agl'ingegneri nel tracciamento delle strade. Sul lago Maggiore questo problema fu lungamente studiato da un abile direttore della navigazione, anche per causa della concorrenza che si faceva tra i nostri ed i battelli austriaci, e ne risultò il modo di navigazione attualmente adottato. Io dunque credo che la Camera farebbe male, se improvvisando adesso un'altra soluzione accettasse la proposta dell'onorevole Macchi.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Michelini.

MICHELINI. Siccome mi pare che la Camera non faccia troppo buon viso alla proposta del deputato Macchi, così rinunzio alla parola.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti l'ordine del giorno del deputato Macchi.

Chi intende approvarlo, si alzi.

(La Camera non approva.)

Pongo ai voti il capitolo 31 nella già detta somma di lire 2,200,000.

(La Camera approva.)

Capitolo 32, *Manutenzione del corpo stradale e del materiale fisso*, proposto dal Ministero in lire 1,750,000 e ridotto dalla Commissione a lire 1,550,000, e così colla riduzione di lire 200,000.

Il signor ministro accetta questa riduzione?

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. L'accetto.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la somma proposta dalla Commissione ed accettata dal Ministero.

(La Camera approva.)

Capitolo 33, *Manutenzione del materiale mobile*, proposto dal Ministero in lire 990,000 e ridotto dalla Commissione a lire 900,000.

Il signor ministro accetta la riduzione di lire 90,000?

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. L'accetto.

CAPONE. Domando la parola.

Debbo chiamare l'attenzione della Camera sopra un documento statoci in questi ultimi giorni distribuito. In questo documento l'onorevole direttore delle strade ferrate, che mi spiace di non poter avere tra noi...

PRESIDENTE. È senatore.

CAPONE. Nondimeno vi è però il ministro che risponde di lui, per conseguenza posso liberamente esporre le mie censure sul documento indicato.

Dico dunque che l'onorevole direttore delle strade ferrate espone una serie grandissima di dati, i quali non voglio certo qui legger tutti, potendo ciascuno esaminarli nell'esemplare che possiede, ma il cui risultato pretende egli essere il seguente, cioè un prodotto medio annuo di lire 11,639,501 10, ciò che importerebbe un interesse netto del 5 88 per cento del capitale impiegato dallo Stato nella costruzione od acquisto delle strade ferrate.

Quanto a me sarei molto lieto se fosse questa realmente la rendita netta delle strade ferrate esercitate per conto dello Stato. Ma siccome la scienza economica non può sbagliare nei suoi pronunziati, così dubito assai

di quanto si afferma, anzi credo anche questa volta avverarsi che quanto fa il Governo in fatto di amministrazione, d'industrie, di stabilimenti e di produzione non può non essere male. Quindi affermo nel caso a mano senza esitare che la cosa non cammina punto come la pretende l'onorevole Bona.

Diffatti, prendendo il quadro posto in calce della relazione (Allegato A, intitolato: *Pianta dimostrativa delle somme portate in bilancio negli anni 1860-61-62*, ecc.) che cosa troviamo? Troviamo che l'onorevole Bona mette in conto di ciò che costano allo Stato le strade ferrate soltanto le somme stanziare nel capitolo delle spese ordinarie. E delle cifre comprese nella categoria delle spese straordinarie? *Nullum verbum*.

Intanto, se noi prendiamo ciò che si è votato da noi e dalla precedente Camera per tale oggetto, abbiamo che nello spazio di quattro anni si è concesso per lo acquisto di materiale mobile nientemeno che otto milioni, oltre le somme annualmente stanziare nel bilancio delle spese ordinarie. E, se alcuno dubita di ciò, io lo dimostrerò brevemente.

Colla legge proposta dall'onorevole Peruzzi e promulgata il 9 giugno 1861 demmo lire 3,500,000, da prelevare una metà sull'esercizio 1861 e l'altra metà sull'esercizio del 1862. Intanto con precedente legge del 13 novembre 1859 eransi accordate altre lire 4,500,000, le quali si disse che per un milione dovevano gravitare sul bilancio del 1859 e per il rimanente, vale a dire per altre lire 3,500,000, sul bilancio del 1860, di maniera che negli anni 1859-60-61-62 noi abbiamo dato non meno di otto milioni per spese straordinarie di materiale mobile. Se noi addizioniamo queste spese (che, sebbene si chiamino *straordinarie*, sono tuttavia tali che ad epoche quasi fisse si riproducono sempre sotto questo o quel nome), troviamo che sono per lo meno due milioni all'anno di più di quello che l'onorevole Bona porta in conto dello speso effettivo.

Nè ciò basta; bisogna assolutamente ingrossare la cifra della rendita per darci ad intendere il magnifico affare che noi facciamo per mezzo della direzione delle strade ferrate dello Stato.

Quindi, se da una parte sonosi taciute le spese dette *straordinarie*, dall'altra sonosi taciute ancora parte degli oneri che gravano la rendita delle strade ferrate. Per esempio, in conto della relazione che esamino non si nota ciò che lo Stato paga alle varie società. le cui strade ferrate esso gerisce. Per questo secondo capo, accettando io le cifre quali le ha ridotte la Commissione del bilancio, abbiamo una somma di annue lire 1,647,300. A questa somma bisogna aggiungere ancora lire 292,000 che lo Stato deve pagare alla società *Vittorio Emanuele* per l'esercizio della strada ferrata Vercelli-Valenza, di maniera che noi arriviamo alla cifra di lire 1,939,300 annue che l'onorevole Bona tace, invece di dedurre dalla cifra della rendita brutta, e ciò oltre ai due milioni annui per quelle spese che vogliono dire *straordinarie*, ma che tali veramente non sono. Sicchè, a conti chiari, da una parte abbiamo due milioni di spese an-

nue di più di quelle poste in conto dall'onorevole Bona, e dall'altra abbiamo lire 1,939,300 di rendita di meno, perchè quest'ultima somma la paghiamo alle varie società proprietarie delle strade ferrate gerite per conto dello Stato.

Or bene, io domando se è lecito affermare in faccia al paese ed al Parlamento che le strade ferrate producano una rendita netta del 5,88 0/0, quando invece, fatte le debite deduzioni, raggiungesi il quattro, e forse a vederci meglio debbe scendersi al tre ed a qualche cosa di meno ancora.

Se io mi sono ingannato nei calcoli esposti, voglia l'onorevole ministro rettificare l'errore; ma se al contrario mi sono apposto al vero, mi riservo di fare una proposta alla Camera.

SUSANI. L'onorevole deputato Capone mi ha fatto chiedere la parola quando asserì esservi in economia dei principii i quali non ammettono alcuna eccezione. Egli disse dispiacerli di non vedere in questa Camera l'onorevole Bona, il quale non può esservi per essere membro dell'altro ramo del Parlamento.

Mi rincresce di non vedere l'onorevole ministro dell'interno, col quale...

CAPONE. Eccolo lì.

SUSANI... col quale ho da tempo qualche differenza di opinione sulla asserita generalità di certi principii.

Io dunque ho chiesto la parola per dire come a mio avviso si verifichi nelle strade ferrate dello Stato, che io credo benissimo, anzi esemplarmente amministrare in quanto a rettitudine ed economia di amministrazione dall'onorevole uomo che presiede a quell'esercizio, un fatto sul quale io molte volte mi sono poggiato per dire che vi hanno certi principii di economia i quali, come appunto avviene in questo caso, soffrono eccezione.

Si verifica qui quello che si verificò in Prussia, per esempio, ove amministra molto meglio lo Stato perchè sa fare, che non certe società private le quali non sanno fare.

In quanto poi al risultato delle cifre, le quali furono citate dall'onorevole Capone, io mi permetterò di osservare che, come cittadino e deputato, mi rallegro altamente di trovar giuste le cifre messe fuori dall'onorevole senatore Bona, in quanto che, ricordando i discorsi fatti da parecchi dei ministri, e segnatamente dal presente ministro delle finanze, il quale fece un calcolo per veder modo di riempire il disavanzo del bilancio straordinario col provento delle strade ferrate, io mi compiaccio, dico, di veder constatato che avremo diritto di contare sopra una buona somma, il che non sarebbe se fossero veri gli appunti che l'onorevole Capone ha fatti al rapporto dell'onorevole Bona; e questa è la ragione principale, la quale (lasciando fuori le mie opinioni individuali, delle quali non avrei voluto ora intrattenere la Camera) mi spinse a chiedere la parola, ritenendo io di grande importanza per le finanze dello Stato che si dimostri come il reddito portato in conto dal direttore delle strade ferrate dello Stato, e per lui dall'onorevole

TORNATA DEL 18 FEBBRAIO

ministro delle finanze, meriti e da noi e dall'Europa quella fede che merita.

Dirò dunque che le somme, le quali l'onorevole Capone non ha veduto figurare esplicitamente, debbono comprendersi, non già nelle spese di manutenzione, ma sibbene nelle spese di primo impianto, e come tali sono e debbono essere conglobate nella cifra che figura a quel titolo.

In quanto poi al risultato finale che è messo fuori, qual è? Dice l'onorevole Bona: sopra tanto di reddito lordo io ho avuto tanto di spese di esercizio: queste due cifre, all'occhio di tutto il mondo, sono da per sé controllate, cosicchè non ammettono discussione di sorta.

CAPONE. L'ammettono molto!

SUSANI. Ora io dico che il rapporto tra la spesa di esercizio e il reddito lordo (noti bene l'onorevole Capone, il rapporto, il che non vuol dire che il rapporto non stia se anche mutassero le entità numeriche dalle quali si desume in diverse circostanze questo rapporto) è tale che torna ad onore della amministrazione delle strade ferrate del nostro Stato, la quale fa veramente molto di più che non si faccia in altri luoghi.

E poichè l'onorevole Capone ha citato il rapporto dell'illustre senatore Bona, io credo debito mio di qui chiamare l'attenzione della Camera sopra alcuni punti per i quali si merita lode in questo recinto e dal paese intero l'egregia amministrazione delle strade ferrate dello Stato. È vero quello che dice l'onorevole Bona: questa amministrazione per la sua rettitudine ed assiduità si presta con abnegazione esemplare all'esercizio dei suoi doveri, e ad essa è devoluto quel felice risultato numerico che l'onorevole Capone vorrebbe impugnare, e che io...

CAPONE. Domando la parola.

SUSANI... invece credo debba risultare da questa discussione esemplarmente provato.

Dopo di questo, io prego la Camera a permettere che non entri in ulteriori particolari.

Se l'onorevole Capone vorrà entrare in qualche discussione teorica sulla convenienza, più o meno, che i principii economici abbiano ad essere rigorosamente applicati in questo caso, che io credo un caso eccezionale, io non mancherò certamente di riaddurre argomenti che altre volte ho portato in questo recinto, e pei quali c'è tanta differenza d'opinione tra me e l'onorevole Peruzzi. Ma io non credo che ora sia necessario di fermarsi a parlare di teorie, perchè, ripeto, il punto concreto attuale è questo: lo Stato ha una rendita dalle sue strade ferrate, l'amministrazione, la contabilità dello Stato documentano questa rendita, il ministro delle finanze ci fa calcolo sopra nella sua relazione; l'onorevole Capone impugna questa cifra.

Bisogna che la luce si faccia, bisogna che sia constatato che, come io credo, le spese ch'egli dice essere trascurate non sono trascurate, ma conglobate nelle spese di primo impianto, imperocchè questo importa non tanto una questione teorica d'economia, quanto una questione che riflette sul pubblico credito, il quale

in questi momenti non vuol essere leggermente diminuito.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Alle osservazioni giustissime fatte dall'onorevole deputato Susani ne aggiungerò ancora un'altra, ed è che lo Stato, oltre le proprie strade ferrate, ha assunto l'esercizio delle strade ferrate di alcune società, fra le quali quella di Cuneo, quella di Stradella e ultimamente quella da Valenza a Casale.

Ora, il materiale che esisteva prima per le strade ferrate dello Stato era insufficiente ad un servizio così cresciuto, e si è perciò dovuto aumentare il capitale mobile. Ma in tutti i calcoli, per valutare il reddito d'una strada ferrata, si comprende sempre, oltre la costruzione e l'armamento, anche il materiale mobile; è perciò sempre in bilancio introdotta una somma per la manutenzione del materiale mobile. Quando il materiale mobile è completo per l'esercizio d'una strada, allora entra in manutenzione ed annualmente si porta una somma sia per questo materiale, sia per le rinnovazioni che occorrono.

Diffatti l'onorevole Capone vedrà che al capitolo 33 è portata una somma di lire 900 mila per la manutenzione del materiale mobile.

Spero che questa spiegazione, aggiunta a quelle lucidamente esposte dall'onorevole Susani, varrà a tranquillare l'onorevole Capone, ed a persuaderlo che i calcoli istituiti dall'onorevole senatore Bona sono l'espressione della pura verità.

CAPONE. Domando la parola.

All'onorevole ministro che ebbe la compiacenza di rispondermi con perfetta convenienza, io dico che la sua osservazione non mi era sfuggita, e or ora lo dimostrerò; ma prima di ciò fare debbo dire all'onorevole Susani che non sognai neppure di domandar un panegirico dell'onorevole Bona. Io so al pari di lui quanto rispettabile persona è il direttore delle strade ferrate dello Stato, ma a che pro tirare in mezzo alla nostra discussione la sua persona? Stia certo l'onorevole Susani, cotesto panegirico non occorre punto.

Molto meno occorre poi di dirmi che i principii economici in certe date circostanze possono avere delle eccezioni, le quali ne modifichino l'applicazione nei casi singoli. Quando io domanderò a lui la soluzione di un problema economico, allora potrà mostrarmene le eccezioni, ed il come debbe modificarsi l'applicazione dei principii al caso concreto.

Oggi però non ho domandato nè a lui, nè ad altri nulla di tutto ciò. Noi discutiamo un'assertiva « del rendiconto degli esercizi delle strade ferrate dello Stato, » il suo autore per me è *x*; io non mi occupo che della relazione, ne esamino le cifre e le esamino freddamente e senza passione. Non debbo preoccuparmi che l'autore del resoconto è un senatore, nè che mandò giovani a

studiare nel Belgio, o in Inghilterra, o dove che siasi: questo non mi riguarda.

L'onorevole Susani invece di tessere tutta la filastrocca che la Camera ha inteso avrebbe fatto molto meglio a rispondermi: « le cifre da voi allegate sono vere o non sono vere. » La discussione è impegnata sulle cifre; esponga ed esamini dunque queste, e se lo può mi contraddica. Fin qui però restiamo intesi che non ha potuto impugnare una sola delle mie assertive e delle mie conclusioni.

Rispondo ora all'onorevole ministro. Questi, se non erro, ha voluto dirmi questo: « Voi confondete le spese di dotazione e di miglioramento con quelle di manutenzione, delle quali queste ultime sole dovevano figurare nella relazione sull'esercizio delle ferrovie, non mai quelle che non hanno nulla di comune coll'esercizio medesimo. »

Prima di tutto qui mi conviene fare una distinzione nella stessa distinzione oppostami dall'onorevole ministro: cioè che i miglioramenti i quali sono domandati e debboni fare ad epoche quasi determinate, non so in verità quanto si possano considerare nel modo che vuole il ministro. Invece parmi più giusto, anche secondo l'opinione di persone competentissime, doversi tutte le spese di tal sorta di miglioramenti ritenersi fra le spese di manutenzione ordinaria, e quindi proporle sull'esercizio annuale, sebbene ricadano ogni due o tre anni.

Confondere queste colle spese di primo stabilimento è manifesto errore.

Siane giudice infatti l'onorevole Bona medesimo. Questi, nel presentarci le sue cifre, prevede la difficoltà, per cui leggonsi nella sua relazione le seguenti parole:

« Dal totale della spesa di lire 28,393,151 deducendo lire 1,002,562 92 per nuove costruzioni e miglioramenti restano lire 27,390,588 08 di vera spesa di esercizio. »

D'onde è chiaro che le spese di nuove costruzioni e miglioramenti che occorrono di tempo in tempo, quantunque, a così dire, non a scadenza fissa, l'onorevole Bona medesimo le comprende nelle spese di esercizio annuale.

Ciò essendo, tutto l'errore sta in questo: di non aver compresi nella cifra dedotta gli otto milioni da me indicati, i quali, ove fossero stati calcolati come dovevasi, avrebbero elevata la spesa vera di esercizio a lire 36,393,151 e non già a lire 28,393,151, come erroneamente si è fatto nella relazione impugnata.

Dunque l'onorevole direttore delle strade ferrate non ha date le vere cifre, e non ha potuto perciò concludere giustamente; indi segue che, invece di aversi un annuo prodotto medio di lire 11,639,501 10, ossia il 5,88 per 100 del capitale impiegato, se ne ricava molto meno.

In ogni modo quello che interessa al paese ed a me si è di sapere la verità; dunque il Ministero e il paese si parlino chiaro e si dicano quanto occorre, quanto realmente spendiamo e quanto non spendiamo. Non dubitate, non si darebbe ad intendere ad alcuno cercando di nascondere la realtà delle cose.

L'onorevole Susani è bene che sappia ancora che, se avessi voluto veramente rivedere le bucce alla direzione delle strade ferrate, avrei già fatto notare come nel rapporto dell'onorevole Bona una buona parte delle spese generali non figura in nessuna maniera. Diffatti è certamente parte della spesa generale lo stipendio che riceve l'onorevole Bona appunto qual direttore di quell'amministrazione, è spesa generale del pari lo stipendio che prendono i suoi capi di divisione, e via dicendo. Di questo non c'è sillaba nella relazione. Or bene, badi l'onorevole Susani che se noi andiamo troppo in fondo il preteso cinque e ottantotto per cento che ci si vuole dare ad intendere non resterà neanche tre, forse neppure il due per cento.

SUSANI. Domando la parola.

CAPONE. Non ostante ciò, voglio augurarmi che l'onorevole ministro (giacchè il deputato Susani è venuto a farci delle ipotesi, mentre noi abbiamo d'uopo di cifre precise) voglio augurarmi, dico, che l'onorevole ministro vorrà dare tale dimostrazione da dire: voi deputato Capone avete errato, la verità è questa. Che l'onorevole ministro mi dica ciò, io me ne congratulerò con lui ed anche con me medesimo per aver dato occasione a chiarire un equivoco che offende l'amministrazione dello Stato.

Ma se il signor ministro non potrà rispondermi categoricamente, nettamente: sbagliate, in tal caso prego la Camera di sospendere la deliberazione su questa cifra. L'onorevole ministro raccoglierà i documenti, ed io per parte mia ne raccoglierò anche più di quelli che ho prodotti, può esserne certo.

PRESIDENTE. Giacchè il deputato Capone desidera dati e cifre precise sopra la questione alla quale egli ha accennato, io credo il meglio sia che egli si riservi a parlarne quando si discuterà il bilancio attivo, poichè nel capitolo 33 del presente bilancio non si tratta che della spesa di manutenzione del materiale mobile, e il deputato Capone non ha proposto variazione o diminuzione circa tale spesa.

L'osservazione da lui fatta, se non ho mal compreso, riguarda il reddito delle strade ferrate; quindi per mettere in chiaro tutto ciò che si riferisce a questo reddito bisognerà riportarci al bilancio attivo. Parmi che così potrà essere più compiutamente soddisfatto al suo desiderio, perchè così all'improvviso sarebbe anche difficile che il signor ministro potesse dare cifre esatte sopra una questione che non ha una diretta attinenza all'ordine del giorno.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. L'onorevole deputato Capone ha insistito sopra i suoi calcoli. Egli ha un modo di vedere che io credo alquanto diverso da quello degli uomini che si occupano dei calcoli relativi alle ferrovie: ho accennato che l'onorevole Capone comprendeva tra le spese d'annua manutenzione la spesa pel materiale mobile, cioè quanto occorre per costituire la dotazione stessa della ferrovia, mentre ciò non venne mai praticato. S'egli calcola a questo modo, potrà facilmente dimostrare che la spesa

TORNATA DEL 18 FEBBRAIO

annua d'esercizio oltrepassa di molto quella che fu esposta.

Non veggio, ad esempio, perchè l'onorevole oratore non abbia, seguitando il suo sistema, poste a calcolo anche le spese che si fanno per la costruzione della stazione di Torino per la quale si spenderanno circa due milioni in due o tre anni. Ammettendo tali principi non si giungerà mai ad un rapporto esatto tra le spese effettive di manutenzione e la rendita di una ferrovia. L'onorevole Capone abbia la compiacenza di consultare i rendiconti delle altre ferrovie e vedrà come la ripartizione delle spese è sempre fatta in modo analogo a quello che fu adottato dall'onorevole signor senatore Bona, e che non mai si comprendono nelle spese di manutenzione e d'esercizio quelle che sono dirette ad ampliare ed a costituire il capitale stesso. Ad ogni modo credo che la Camera non vorrà continuare la discussione sopra un argomento che mi pare alquanto vago, mentre le prometto di comunicarle in una delle prossime tornate tutti gli schiarimenti atti a togliere i dubbi suscitati su questo punto.

CAPONE. Dichiaro francamente che la risposta dell'onorevole ministro non mi ha soddisfatto.

COLOMBANI. Chiedo di parlare.

CAPONE. Prima che io venga a proporre una risoluzione alla Camera, mi è necessario richiamare l'attenzione del signor ministro medesimo sulla prima parte della mia obiezione, alla quale egli non ha risposto sillaba. In effetto egli ha limitate le sue osservazioni agli otto milioni, dicendoli spese di primo impianto. Ma io nella prima parte della mia obiezione ho detto: l'onorevole Bona non solo ha trasandato di tener conto degli otto milioni, ma ha pur trasandato di tener conto nel passivo delle strade ferrate di ciò che lo Stato paga alle società le cui strade gerisce.

Ora queste cifre, secondo le ha ritenute la Commissione, ascendono a lire 1,647,300. Spero di aver saputo leggere la relazione...

VALERIO. Non sembra.

CAPONE. L'onorevole Valerio dice che io non ho saputo leggere, ed io lo invito a dimostrarmelo.

VALERIO. È troppo facile.

CAPONE. Io ho trovato che l'onorevole Bona parla del prodotto, senza tener conto di ciò che bisogna dedurre per pagarlo alle società proprietarie delle strade ferrate gerite dallo Stato. Anzi non solo non parla di questo, ma quando viene al risultato...

VALERIO. Domando la parola.

CAPONE... non parla neanche delle 292,000 lire che si debbono pagare alla società *Vittorio Emanuele* per l'esercizio a costei affidato della strada ferrata Vercelli-Valenza che è di proprietà dello Stato.

Io ripeto, interessa sommamente il paese il vedere le cose chiare, e mi auguro che mi si possa dimostrare evidentemente di aver io torto, perchè il mio interesse è che l'Europa sia persuasa che il regno d'Italia ha rendita dieci volte più di quello che ha. Non potrò mai ammettere però che passi una cifra, la quale possa es-

sere in qualunque siasi modo dubbia, od almeno credata dubbia. Quindi il mio intento, ripeto per la terza volta, è quello di far chiarire la verità.

Io sono lieto sentire dall'onorevole Valerio che non ho saputo leggere la relazione del direttore Bona; io gliela presento, e lo prego di farmi comprendere l'errore mio.

Al punto dove siamo bisogna chiarire le cose; il dubbio che fo io, siate certi che lo fanno quanti sono capitalisti interessati nei nostri fondi pubblici, nel nostro credito.

Ora, se questa cosa si chiarisce in un senso, come io lo desidero, tanto meglio, sarò il primo a felicitarmi coll'onorevole Bona; se si chiarisce in un altro, parliamoci senza reticenze, io son qui per proporre un ordine del giorno di biasimo senza riguardo a chicchessia. I conti fra noi bisogna farli espliciti e netti.

PRESIDENTE. Il ministro dei lavori pubblici ha dichiarato che egli si riservava di presentare alla Camera i dati e le informazioni precise entro qualche giorno.

SUSANI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio ha la parola per un fatto personale.

VALERIO. Io sono stato chiamato troppo personalmente in questa discussione perchè non abbia diritto a rispondere per un fatto personale.

Io spero che l'Europa continuerà a credere alle cifre esposte nel rendiconto dell'amministrazione delle strade ferrate dello Stato, malgrado i ragionamenti dell'onorevole Capone. Ed esporrò in brevi parole i motivi della mia credenza.

Io rispondo a quel solo appunto che ha provocata da me un'osservazione, poichè era tanto strana l'idea messa avanti dall'onorevole Capone, che era impossibile contenere una negazione a quanto egli diceva.

È così strana l'idea di volere che, quando si cerca il reddito di una strada ferrata e la differenza fra il reddito brutto e la spesa, ciò che si chiama, nel linguaggio comune della gente che fa affari, *reddito netto*, di una industria qualunque, è così strana l'idea di voler portare in deduzione gli interessi dei capitali, ossia il servizio dei capitali che si sono impiegati per comprare la cosa, che veramente non la poteva concepire.

CAPONE. Domando la parola per un fatto personale.

COLOMBANI. Chiedo la parola per una mozione d'ordine.

VALERIO. Quanto si paga agli azionisti della ferrovia di Cuneo ed alle società da cui vennero acquistate le altre linee non ha nulla a che fare col reddito brutto e col reddito netto dell'esercizio: rappresenta quella stessa cosa che è rappresentata dagli interessi del nostro debito pubblico per le somme che noi abbiamo raccolte per far fronte alla costruzione diretta delle strade ferrate. Se quando si parla di reddito che si ricava da una linea si volesse mettere nella somma delle spese anche gli interessi che si pagano...

DI SAN DONATO. Questo non è un fatto personale.

VALERIO. Mi perdoni, sono sul fatto personale fino

a questo punto, perchè fui chiamato su questo terreno.

Se dunque si vogliono portare anche gl'interessi delle somme spese, ma allora si entra in un'altra questione, nella questione della convenienza delle spese fatte, dell'utile ricavato da esse; e questa è una questione che ha nulla a che fare coll'attuale discussione che verte attorno all'amministrazione più o meno buona delle strade ferrate. Si entra nella questione di sapere se le somme che noi abbiamo impiegate nel costruire le strade ferrate furono bene o male impiegate.

Io credo che quand'anche si venisse sopra questo terreno si potrebbe dimostrare (e già l'ho avvertito una volta, se non faccio errore, all'onorevole Peruzzi il quale parlava di una eredità avuta senza beneficio d'inventario) che quanto a ciò l'inventario delle nostre strade ferrate era buono. Ma questo ha nulla a che fare colla questione sulla quale siamo chiamati dal bilancio che stiamo esaminando; ed io mi limiterò a ripetere che l'Europa continuerà ad avere fede nelle cifre da noi esposte malgrado le osservazioni dell'onorevole Capone.

PRESIDENTE. Il deputato Susani ha la parola per un fatto personale.

CAPONE. Se permette che io dica due parole, darò occasione a chiarir meglio...

PRESIDENTE. Perdoni, il deputato Susani ha la parola per un fatto personale.

SUSANI. Del resto io mi limito a dire due parole.

L'onorevole Capone ha, in termini che io mi astengo dall'imitare, fatto poco conto di quello che io ho creduto di dire sulle sue osservazioni, affermando che io non aveva provato niente, e che mi era limitato a fare il panegirico del senatore Bona, il quale non ha punto bisogno dei miei panegirici, nè io son uomo da panegirici ufficiosi. Solamente dirò, e prego la Camera di notarlo, che il signor ministro dei lavori pubblici, nel suo ultimo ragionamento, quando svolse delle ragioni che l'onorevole Capone non aveva presenti, perchè non ha l'abitudine di questa sorta di considerazioni, ha messo in termini più distesi ciò che io aveva detto in una semplice frase, affermando che non si trattava dei numeri, ma dei rapporti tra i numeri, e l'onorevole deputato Capone sa, o deve sapere, che tra numeri diversissimi possono passare costanti rapporti.

Ora quello che importa di provare si è che il resoconto dell'amministrazione delle strade ferrate è basato su quei dati, e condotto con quegli elementi analitici a cui si uniformano quasi tutti i resoconti delle strade ferrate nazionali e straniere, sia che vengano amministrate dallo Stato, sia che lo siano dalle società private. Quindi qualunque siano le critiche che si vogliono fare al metodo adottato, esse non possono cadere su giudizi che derivino dai rapporti, imperocchè il modo di stabilire i numeri dai quali derivano questi rapporti è costante in tutte le amministrazioni, e però il risultato comparativo non può esserne impugnato.

Questo è quello che m'importava di constatare, non

avendo io l'abitudine di parlare leggermente di cose che non conosco.

COLOMBANI. Domando la parola per una mozione d'ordine.

Io non verrò certamente sotto il pretesto d'una mozione d'ordine a provare all'onorevole Capone che ebbe torto. Non ripeterei che ciò che, molto meglio che non farei, hanno detto le persone più competenti di questa Camera. Vengo solo a far rimarcare che le osservazioni del deputato Capone tendono a provare principalmente che lo Stato nella costruzione delle strade ferrate ha impiegato il proprio capitale ad un saggio maggiore o minore di una certa cifra.

Questa questione era importante per l'amministrazione delle strade ferrate, e nel rapporto fatto dall'onorevole Bona, ma è di nessuna importanza nella discussione del bilancio; per conseguenza io domando che si passi oltre e che si sospenda la discussione sopra una questione che non è del momento attuale. Su di essa propongo l'ordine del giorno puro e semplice.

CAPONE. Io ho chiesto di parlare per un fatto personale a fin di rispondere all'onorevole Susani, ed anche per combattere la mozione d'ordine fatta dall'onorevole Colombani.

Comincio da quest'ultima.

Se l'onorevole Colombani volesse proporre alla Camera di sospendere la deliberazione su questo capitolo del bilancio, non mi opporrei, pronto a riprendere la discussione allorchè, gli onorevoli deputati che hanno creduto combattermi avranno studiata la questione, almeno quanto l'ho studiata io. Ed a questo proposito stia tranquillo l'onorevole Susani che nel prendere la parola non lo fo mai per cose delle quali non m'intendo o che abbia leggermente apprese; ed ora gliene darò una prova, ove le già date non gli bastino.

Ma se la mozione d'ordine dell'onorevole Colombani tende a sopprimere questa discussione, la debbo combattere, e la combatto perchè trattasi di questione che deve essere trattata appunto in proposito dell'esame del bilancio. Infatti qui si tratta del materiale mobile delle strade ferrate dello Stato; epperò bisogna conoscere quale è l'entità vera del consumo che fa annualmente lo Stato di tale materiale, e quale è la somma che lo Stato debbe perciò spendere annualmente.

Per questa ragione adunque, e perchè non sia perduto il tempo che finora si è impiegato nella discussione, prego la Camera di non accettare la mozione d'ordine proposta dall'onorevole Colombani.

Vengo ora al fatto personale.

L'onorevole Susani mi osserva che la relazione dell'onorevole Bona sta bene e che conclude giusto, giacchè tiene egli conto del rapporto costante che corre tra la spesa di esercizio e la rendita netta, le quali cifre mantenendosi sempre nella stessa proporzione, il rapporto fra loro debbe necessariamente restare sempre lo stesso, qualunque sia la variazione delle due cifre. Questo è quanto ha detto l'onorevole Susani.

L'onorevole Valerio mi ha obiettato altra cosa. È un

modo nuovo di calcolare, ha egli detto (se non ho mal compreso), il prodotto delle strade ferrate quello di mettere a calcolo il capitale che si è impiegato nella costruzione delle stesse.

Ora l'onorevole Bona non ha parlato di questo, perchè nel doveva, ma ha soltanto esposto il risultato del prodotto netto rispetto al prodotto brutto.

Io comincio per dire non esser vero che l'onorevole Bona ha parlato unicamente del rapporto che passa tra il prodotto brutto e il prodotto netto delle strade ferrate, ma sibbene ha espressamente parlato dell'interesse che produce il capitale che si è speso per le strade ferrate medesime.

Diffatti senta la Camera le cifre che l'onorevole Bona riporta.

Egli comincia per dire: « La strada ferrata da Torino a Genova e da Alessandria ad Arona ha costato lire 154,075,278 22; l'acquisto della linea da Torino a Cuneo e da Savigliano a Saluzzo lire 21,368,111 60; l'acquisto della strada ferrata da Alessandria a Piacenza e da Tortona a Novi lire 16,564,940; l'acquisto della linea da Valenza a Vercelli per Casale lire 5,390,000; d'onde un totale di lire 197,898,329 82, al quale capitale riferendo a modo suo il prodotto netto dell'esercizio delle ferrovie, ne ricava quelle lire 11,639,501 10, ossia il 5 88 per 100 da me ricordato innanzi. Sicchè l'onorevole Bona fa appunto quanto l'onorevole Valerio pretende che non facesse.

Ora, io dico che, ragionando così, l'onorevole Bona aveva debito di dire ancora che cosa lo Stato paga alle Società le cui strade ferrate gerisce. Chè io non so per qual motivo egli voglia mettere in conto soltanto ciò che rendono, e non già la parte del prodotto di esse che lo Stato attribuisce in virtù degli stipulati a quelle società.

Se l'onorevole Bona avesse tenuto conto di ciò, il risultato netto sarebbe stato assai minore di quello che egli ha riferito.

Che la cosa stia come io la dico, basta guardare nel resoconto dell'onorevole Bona medesimo lo *Specchio comparativo tra il prodotto e le spese negli anni 1860 e 1861*, dove a comporre quegli 11 milioni e mezzo circa di utile netto annuo si vedono figurare le linee di Pine-rollo, di Vigevano, di Voltri, di Acqui e di Bra coi loro prodotti interi, i quali sono integralmente riportati nel riassunto generale, senza che in nessun luogo di quel resoconto veggasi apparire mai il 1,647,300 lire che la Commissione ha riconosciuto pagarsi annualmente dallo Stato alle società proprietarie di quelle linee.

Ora io torno a dire: ciò è indubitato, e sfido gli onorevoli ministro per i lavori pubblici ed i deputati Susani e Valerio a smentire questa mia affermazione. Nè è meno indubitato che non apparisce neppure la cifra di lire 287,000 che lo Stato paga alla società *Vittorio Emanuele* per l'esercizio della linea Vercelli-Valenza. Ma finchè non si mettono a calcolo queste cifre, noi non possiamo parlare di prodotto netto, ciò mi par chiaro.

Qui non è quistione che d'addizione e sottrazione; ditemi che i dati da me esposti sono falsi, ed allora avrete ragione. Però siccome un'addizione e una sottrazione tutti la sanno fare, così vi sforzerete invano ad accampare l'incompetenza o qualunque altro pretesto. Indi, senza più, rispondasi a questa parte della mia obbiezione.

Intanto resta dimostrato all'onorevole Valerio che io non ho mai messo a calcolo, nel considerare i prodotti delle strade ferrate dello Stato, il capitale impiegato alla loro costruzione, ma ho soltanto detto che l'onorevole Bona riferiva interi i prodotti delle strade ferrate esercite dallo Stato, ma di proprietà privata, senza intanto dedurre da quei prodotti le quote che pagansi alle società proprietarie di esse.

E resta non meno dimostrato all'onorevole Susani che non occorre dirci quello che tutti sappiamo, che cioè quando non alterasi la proporzione il rapporto fra due cifre è sempre lo stesso. Invece dico io a lui che se l'onorevole Bona avesse fatte le debite deduzioni da me notate nella cifra dell'introito netto che resta allo Stato ed avesse aggiunti alle spese gli otto milioni da me pure indicati innanzi, la proporzione sarebbe stata tutt'altra del preteso 5 88 per 100 netto, ma forse sarebbe discesa appena circa il 2 per 100.

S'impugnino dunque le cifre, se si può, che siccome interessa chiarire la cosa in modo che sia detto netto: è vero o non è vero, non serve affrettare la chiusura della discussione, dicendo: ne parleremo il giorno tale o tale altro, cioè alle calende greche.

Vengasi dunque al punto di potermi affermare che ho sbagliato su questa e quella cifra e si dimostri.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. Domando la parola.

Mi duole d'intrattenere la Camera sopra quest'argomento, perchè credo che la massima parte degli onorevoli deputati che avranno seguito la discussione avranno inteso come l'onorevole Capone sia completamente fuori di questione, parlando di quel tanto all'anno che lo Stato deve pagare per le azioni delle strade ferrate.

Mi giova ripetere il ragionamento dell'onorevole Susani.

Se si tratta delle strade ferrate eseguite dallo Stato, questo ha dovuto spendere un capitale di 150 milioni, e per avere questa somma ha dovuto fare degli prestiti. Ora se noi volessimo adottare il ragionamento dell'onorevole Capone dovremmo mettere fra le spese di manutenzione ed esercizio delle strade anche l'interesse dei 150 milioni che il Governo ha spesi per la costruzione, perchè non vi ha la menoma diversità tra l'interesse di quella somma che il Governo ha dovuto prendere ad prestito per fare le strade ferrate, e quella che deve pagare agli azionisti d'una strada ferrata, per esempio di quella di Cuneo di cui è divenuto proprietario.

Dunque ben vede che com'è assurdo in contabilità il portare tra le spese di esercizio l'interesse del denaro

che s'è dovuto prendere ad prestito per fare le ferrovie da Genova a Torino e da Alessandria ad Arona, nello stesso modo non si deve neanche comprendere quel tanto di rendita che il Governo è obbligato a pagare agli azionisti delle altre strade ferrate.

Credo perciò che a nessuno rimarrà il menomo dubbio doversi escludere dalle spese di esercizio le somme cui accennava l'onorevole Capone.

Io non saprei quale altra cosa aggiungere per persuadere l'onorevole preopinante; mi pare d'essere stato abbastanza chiaro e netto, e spero che lo stesso onorevole Capone vorrà riconoscere non essere il suo calcolo esatto.

D'altronde ho già ripetutamente dichiarato alla Camera che se vi potesse esistere il menomo dubbio sopra le cifre date dal senatore Bona, direttore dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, io era pronto a dare fra pochi giorni quelle dilucidazioni credute necessarie.

COLOMBANI. Chiedo la parola.

PRESIDENTE. Se si persiste a procedere in questa discussione, la parola spetta al deputato Minervini.

Osservo però alla Camera che il deputato Colombani ha proposto l'ordine del giorno, cioè che si proceda oltre alla votazione del capitolo 33 senza ulteriormente discutere sopra l'incidente che è stato sollevato dal deputato Capone.

CAPONE. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Parli.

CAPONE. Signori, il fatto personale sta nell'alternativa del ministro che crede di non aver io tenuto conto rettamente delle cifre proposte ed affermate dall'onorevole senatore Bona; sarò brevissimo.

Il signor Bona afferma che il prodotto brutto delle strade ferrate dello Stato per gli anni 1860, 1861 e 1862, è di lire 62,309,091 39; e poi dice che le spese sono di lire 28,393,151, per quindi venire alla conclusione che ho già esposta. Ora, fin quando non mi si dimostri che nella cifra dei 62,309,091 39 non sono state comprese tutte intere le rendite delle strade private esercite dallo Stato, il mio ragionamento non può mai essere infirmato. Come del pari niente può contraddire a quanto ho detto, finchè non si dimostri che il Bona dalla cifra delle spese di lire 28,393,151 ha già dedotte le somme pagate annualmente alle società proprietarie delle ferrovie esercite dallo Stato. Ma a chiunque si facesse ad entrare in questa via lo confuterebbe l'onorevole Bona medesimo mediante il sopra citato specchio comparativo per gli anni 1860 e 1861.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'ordine del giorno del deputato Colombani.

MINERVINI. Aveva dimandata da prima la parola innanzi quest'ordine del giorno; ora dimando la parola contro la proposta del deputato Colombani.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

MINERVINI. Ma che cosa volete votare? Se non si sa su cosa votare!

PRESIDENTE. Il deputato Colombani propone...

MINERVINI. Ho inteso, ho inteso. (*Si ride*)

Il deputato Colombani propone di non doversi discutere di altro che dell'articolo: il che varrebbe di non volere che si discutesse, quando la questione è appunto di vedere se avesse a rinviarsi la discussione. Il che mi pare fuori l'ordinario e massime che siamo qui più amabilmente che legalmente, poichè questi banchi sono assai poveri di onorevoli colleghi che converrebbe aspettare, io credo, ma osservo senza sollevarne la questione per conto mio personale sopra questa scarsezza di numero.

Ora l'onorevole Capone propone di voler sapere di una cifra di molti milioni che lo Stato paga come spese d'esercizio.

L'onorevole ministro accetta di dare i chiarimenti; io assumo di doversi rimandare la votazione dell'articolo, cui i chiarimenti si riferiscono, all'epoca in cui il signor ministro ci darà siffatti chiarimenti. Votare mentre il signor ministro dice di presentare i chiarimenti che si crederanno opportuni e che il signor Capone ha nettamente precisati, parmi sia cosa precipitosa e poco conveniente alla serietà della nostra discussione.

Signori, io vi prego ad osservare che da questo esame dei bilanci noi ricaviamo grandissimi principii di norme, se è egli vero che le economie in questa Aula, rimbombanti sempre, dovranno essere certamente fatte.

Ora io domando se da questa nostra discussione deve emergere il nostro criterio intorno ai principii per i quali lo Stato ha comprato le strade ferrate e le esercita, ovvero dobbiamo ora dai risultamenti giudicare se non fosse (come io credo meglio) assai meglio ed utile di darle all'industria privata, uopo è che lo esame e la verificaazione sia fatta dalla Camera sopra tutte le cifre per le quali si viene in chiaro di quello che si spese e di quello che ci costa l'esercizio.

Ora nella questione dei bilanci noi facciamo un criterio, se sia meglio essere industriosi governativamente, ovvero se lasciare al paese la libertà dell'industria, siccome è a desiderare.

Domando io chi dei miei colleghi, non escluso l'onorevole ministro con tutta quella sapientissima dialettica che lo distingue, potrà dire che la Camera non debba vedere gli elementi per i quali saper dobbiamo il complesso di tutte le cifre, onde giudicare con cognizione di causa.

Noi (rammentiamocelo tutti) nell'esaminare il bilancio dobbiamo venire ad una conclusione pratica, se cioè questi esercizi ci fruttino bene o male, per decidere se sia più utile ritenerli, od abbandonarli all'industria del paese.

Ora, io dico, come negarci alla proposta testè svolta dall'onorevole Capone? Non voglio seguirlo, per ora, nel merito delle sue deduzioni, nè dirò se abbia detto bene o abbia detto male, ma voglio essere al caso di poterlo dire. Io vi lascio considerare che l'onorevole

TORNATA DEL 18 FEBBRAIO

Capone parla di una cifra di spesa di esercizio che si paga annualmente dallo Stato. Risponde il ministro, evadendo con un argomento per assurdo, traendo argomento dalle spese d'impianto, cosa affatto diversa da quella mentovata dall'onorevole Capone.

La cifra d'impianto è altra cosa da quella che si paga annualmente per l'esercizio. Quindi, se Capone vi dice: dobbiamo mettere questa cifra nel bilancio passivo (e noi stiamo esaminando quello che si spende), non posso persuadermi che si debba correre innanzi troncando la proposta, e non vedere se debbasi comprendere nel bilancio, differendo la discussione sul punto controverso, la cifra in esame, e per sentire le osservazioni dell'onorevole ministro e degli oratori che sono tecnici, e che ci precedettero nella discussione. Differiamo adunque sino agli schiarimenti, e noi ci faremo un criterio se quel che diceva l'onorevole Capone stesse; ed in tal modo avremo un criterio di quanto ci costa una strada e se convenga allo Stato di continuare ad esercitarla o non piuttosto di cederla all'industria privata.

Sotto questo rapporto io sono perfettamente in opposizione coll'ordine del giorno, che cerca di escludere la discussione per venire alla votazione dell'articolo. Ci si propone indirettamente la chiusura sopra una discussione, la quale è impossibile, perocchè l'onorevole Capone fece una proposta, il ministro promette i chiarimenti, e la chiusura logicamente non può stare, a parer mio, e dovremmo rinviare la votazione dell'articolo; tanto più che vi è un precedente da me provocato. Ricorderò siccome quando si venne dicendo esservi un'appendice al bilancio che siamo a discutere, avessi io proposta la riserva di non rimanere la Camera vincolata dalla votazione precedente, per tutto quanto dall'appendice si riferisce al bilancio presentato dal ministro, e tutti i colleghi vennero nella mia opinione, cioè di mantenerci in una condizione sospensiva, da poter sempre riprendere, senza verun pregiudizio da un precedente voto, quelle cifre che dall'appendice apparissero per avventura, a rigor di matematica, erronee. Tuttochè l'errore scoperto nel corso di una discussione di bilancio non ci legasse a mantenerlo per il vano orgoglio di precedente, io volli provocare quella riserva, che venne, a nome della Camera, annunciata dal nostro presidente, come consta dalla tornata correlativa. Laonde, o signori, rimandiamo la votazione dell'articolo, dietro la proposta Capone, e dopo che l'onorevole ministro avrà dato quei chiarimenti che provocati dal signor Capone possono illuminare la Camera.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. Domando la parola.

Richiamo la Camera alla questione, da cui l'attuale discussione sembra averla interamente sviata.

L'onorevole Capone ha creduto di dover fare osservazioni sopra il rendiconto presentato dall'onorevole Bona. Ora se egli desidera si fissi un giorno apposito per esaminare la cosa, io non mi oppongo, ma attualmente discutiamo sul capitolo 33 del bilancio, il quale

si riferisce puramente alla manutenzione del materiale mobile richiesto per le ferrovie dello Stato.

Io ho preso nota dei principali punti della discussione, e se il rendiconto dell'onorevole Bona avrà bisogno di nuovi schiarimenti, io ho già promesso alla Camera di presentarli.

Pregherei quindi nuovamente la Camera di voler far procedere alla votazione del capitolo 33.

PRESIDENTE. Il deputato Minervini ha proposta la questione *sospensiva* sul capitolo 33.

MINERVINI. Quando il Ministero abbia dato gli schiarimenti.

MENABREA, ministro. Quali schiarimenti desidera il deputato Minervini? Abbia la compiacenza di dirmelo.

PRESIDENTE. Il ministro ha dichiarato sin dalla prima risposta da lui data al deputato Capone che egli si riservava di presentare in altro giorno i chiarimenti sulla questione del reddito delle ferrovie dello Stato, e sulla relazione del commendatore Bona. Non so dunque perchè si voglia ancora continuare una discussione che in questo momento non può condurre ad un risultato definitivo.

Il deputato Minervini insiste nella sua proposta sospensiva?

MINERVINI. Insisto.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta del deputato Minervini, che venga sospeso il voto sul capitolo 33.

(Non è approvata.)

Metto ai voti il capitolo 33.

(È approvato.)

Capitolo 34, *Spese di navigazione sul lago di Garda*, lire 50,000, proposte dal Ministero e dalla Commissione.

(È approvato.)

Capitolo 35, *Fondo per pagamento alle società delle ferrovie esercite dallo Stato*, proposto dal Ministero in L. 3,603,300.

La Commissione propone invece 1,647,300, e così il risparmio di 1,956,000 lire.

Il deputato De Boni ha facoltà di parlare sopra questo capitolo.

DE BONI. A proposito di questo capitolo intendo soltanto chiedere conto dello stato delle cose per le ferrovie meridionali.

Ciascuno ricorda che dentro il febbraio di questo anno si doveva colla ferrovia giungere da Ancona fino a San Benedetto del Tronto, ed io credo che dentro febbraio questo sciaguratamente non sarà.

Secondo il capitolato ch'ebbe la sanzione del Parlamento, col primo maggio si dovrebbe da Ancona per ferrovia giungere a Napoli, toltone il passaggio tra Conza ed Eboli, e questo pure non sarà. E le popolazioni ne mormorano.

Ciascuno conosce l'importanza delle ferrovie meridionali; la Camera ed il paese hanno insistito conti-

nuamente su questo. Mancare alle ferrovie è, per così dire, un tradire gl'interessi dell'unità nazionale.

Io ho votato per la compagnia Bastogi, e fui uno dei più ardenti per essa, perchè io desiderava una compagnia nazionale invece d'una compagnia forestiera, perchè sentiva l'importanza che i capitali nostri concorressero a quest'impresa onde sfuggire in qualunque modo a certe influenze straniere, ai debiti Jacker ed a consimili cose. Io non intendeva con questo far altro che un'opera d'amor patrio, un'opera di utilità cittadina. Invece noi vediamo che i lavori non procedono. Se la compagnia italiana non manca ai suoi impegni, li va procrastinando.

Non è mio intendimento fare rimproveri ad alcuno; manifesto solo la ragione del mio voto d'allora, dichiarandomene pentito per gl'indugi presenti; e domando al signor ministro dei lavori pubblici che gli impegni contratti col paese dalla compagnia Bastogi sieno mantenuti.

CAPONE. Chiedo di parlare per una mozione di ordine.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPONE. Pregherei l'onorevole De Boni a sospendere la sua interpellanza finchè non verremo al capitolo dei sussidi. Allora, discutendosi su ciò che lo Stato dee dare alla compagnia, sarà il momento opportuno di domandare se queste compagnie adempiono ai loro impegni.

Quindi lo prego di soprassedere dalla sua mozione.

DE BONI. Non ho difficoltà di differire questa mia interpellanza. Il signor ministro risponderà quando saremo giunti al capitolo dei sussidi.

Non muovo quest'interpellanza pel semplice piacere di farla, ma bensì perchè i lavori procedano colla dovuta alacrità, perchè non si rimanga nell'inazione e l'unità degli interessi nazionali si compia.

PRESIDENTE. Le osservazioni del deputato De Boni potranno trovar luogo al capitolo 42 che tratta delle garanzie di rendite promesse alle società private di ferrovie, ammenchè ei non ami meglio di rinviarle al capitolo 43 che tratta dei sussidi e casuali.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. La discussione che vorrebbe sollevare l'onorevole De Boni non può riferirsi al capitolo 43.

Voci. Al 42!

PRESIDENTE. Ho dichiarato che le osservazioni dell'onorevole Capone possono trovare la loro sede nel capitolo 42.

Per parlare sul capitolo 42 sono iscritti prima il deputato San Donato, poscia il deputato Capone; quindi il deputato De Boni avrà il terzo la facoltà di parlare intorno al medesimo.

Domando intanto al signor ministro se egli accetta la riduzione fatta dalla Commissione a questo capitolo 35.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. Sì, la accetto.

PRESIDENTE. S'intende dunque approvato questo capitolo in lire 1,647,300.

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli):

Capitolo 36, *Fondo a pagare alla società delle Livornesi per l'esercizio della ferrovia da Massa a Sarzana*, lire 192,000;

Capitolo 37, *Servizio nelle stazioni di Pavia e Piacenza*, lire 90,000;

Capitolo 38, *Rimborsi di eccedenza di tassa*, lire 20,000;

Capitolo 39, *Spese per conto dei terzi*, lire 1,000,000.

Avverto ora la Camera che, a tenore dell'appendice, vi ha un nuovo capitolo 39bis, intitolato *Spese d'esercizio*, per la somma di lire 188,602 72 proposta dal Ministero.

CAPONE. Domando la parola per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. La Commissione ritiene questa cifra?

POSSENTI, relatore. Sì, la Commissione l'ammette, poichè questa somma è destinata a sopperire alle spese d'esercizio della strada da Palermo a Bagheria.

PRESIDENTE. Il deputato Capone ha la parola per una mozione d'ordine.

CAPONE. Ho avuto l'onore in principio della tornata di far osservare alla Camera che l'appendice della quale si parla è stata distribuita soltanto questa mattina. Ora, io domando, come noi possiamo votare su tale aggiunta senza avere nemmeno letta essa appendice. Per questa ragione domanderei che fosse sospesa la votazione del capitolo e che fosse rimandata al fine del bilancio.

PRESIDENTE. La Commissione crede che non vi sia alcuna difficoltà?

LANZA GIOVANNI. Mi pare che questa spesa per sé stessa è così evidente che ognuno può formarsi immediatamente un criterio dell'utilità della medesima. Si tratta di mettere in esercizio il primo tronco delle ferrovie di Sicilia, quella da Palermo a Bagheria. Dunque ci chiede la somma necessaria per l'esercizio, e non è mestieri fare altre indagini. Si conosce il numero dei chilometri, e vi è pure il calcolo approssimativo di quanto si richiede. Ho detto approssimativo perchè non si può aver altro per ora, non conoscendosi ancora il reddito lordo per essere la prima volta che quel tronco si mette in esercizio. Si può quindi considerare come una spesa a calcolo posta in bilancio per l'esercizio di quel tronco di ferrovia nell'anno presente.

POSSENTI, relatore. La Commissione conosce l'appendice già da otto giorni e più; l'ha studiata, e sarebbe in caso di discutere sulla medesima. Dunque da parte della Commissione non si può assolutamente accogliere l'eccezione posta avanti dall'onorevole Capone.

Del resto l'eccezione riguarda la Camera, spetta a lei il giudicare.

CAPONE. Dopo gli schiarimenti datimi dalla Commissione circa a quella cifra singola, io non esito a ritirare la mia mozione, ma questo sistema non s'intenderà, credo, adottato per le altre cifre dell'appendice.

LANZA GIOVANNI ed altri componenti la Commissione. No! no!

SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Parli.

SARACCO. Io non so vedere la ragione per cui si debba iscrivere un capitolo nuovo per la ferrovia da Palermo a Bagheria. Noi abbiamo il capitolo 29 ove è stanziata una somma pel personale, poi il capitolo 30 per le spese d'ufficio e di cancelleria, ed il 31 per combustibili, grassumi ed altre spese di locomozione; aggiungete alle somme portate da questi tre capitoli quella che ora si domanda coll'appendice per un medesimo servizio in altre parti del regno, ed allora vi troverete nel vero; se no, avrete introdotto un capitolo per soddisfare ad un bisogno già preveduto in questo istesso bilancio.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. L'onorevole deputato Saracco non comprende come si voglia creare un nuovo capitolo, il 39 bis, per le spese d'esercizio della strada ferrata da Palermo a Bagheria. La ragione si è che le spese d'esercizio delle ferrovie dello Stato già votate si riferiscono ad una rete di strade ferrate, la quale ha un centro unico, che è Torino, ed è in conseguenza un servizio cumulativo sulle strade ferrate dello Stato, ma, quanto alle strade ferrate di Sicilia, è evidente che esse appartengono ad una rete diversa, e che, questa compiuta, debbesi istituire un capitolo particolare, essendo essa distinta dalle altre strade dello Stato.

D'altronde è questa una semplice questione d'ordine; sebbene mi paia che, anche in considerazione delle future combinazioni, sia più conveniente averne distinte le spese.

SARACCO. A mio avviso, non si può ammettere il sistema propugnato dal signor ministro. Anzitutto io non capisco perchè si voglia far distinzione tra le strade ferrate esercitate dallo Stato, alle quali sovrintende la direzione generale che ha sede in Torino, e quelle che stanno per essere aperte in Sicilia.

Il servizio deve essere, ed è sempre lo stesso, e siccome in tutti i casi la responsabilità del servizio pesa egualmente sul Ministero, anzichè sopra gli uffici da esso dipendenti, così non so vedere la ragione per la quale si debba introdurre un capitolo nuovo per le strade di Sicilia.

Se tuttavia, nello Stato presente di cose, si vuole aderire alla nuova proposta, si potrebbe adottare un sistema più semplice, ed aumentare la cifra di un capitolo precedente della somma necessaria a coprire le spese d'esercizio che si riferiscono alla strada da Palermo a Bagheria. Ma introdurre un capitolo nuovo quando la materia è la stessa che formò oggetto di altro stanziamento, mi pare cosa che non si accordi coi principii generali in materia di contabilità. Quando è d'altronde che si riproduce un capitolo coll'aggiunta del vocabolo *bis*? Allora soltanto che il nuovo stanziamento si riferisca a materia analoga a quella che fece argomento del capitolo principale. Ora qual è la denominazione che si dà al capitolo 39? *Spese per conto dei terzi.*

Ma il signor ministro dirà forse che questa spesa riferita nell'appendice sia una spesa per conto dei terzi? Signori, questa è una spesa fatta per conto dello Stato, perchè questa strada appartiene allo Stato; quindi è naturale che quando si parla di spese d'esercizio per questa strada si adotti la stessa locuzione che si adopera per le strade esercitate dallo Stato.

Del resto io non faccio che una osservazione di forma: ma voi sapete che in materia di bilancio le cose di forma hanno molta importanza. Quindi mentre approvo lo stanziamento, proporrei che piacesse alla Commissione di trovar modo di mettere questa cifra in luogo più opportuno.

COLOMBANI. Per mettere questa cifra a luogo opportuno bisognerebbe portarla in accrescimento ad un capitolo già votato. Questa, secondo me, è una difficoltà che dovrebbe indurre la Camera a votarla separatamente, ed a passare innanzi, che è la cosa più importante.

PRESIDENTE. Si riserva di fare una proposta?

COLOMBANI. Io proporrei che si votasse separatamente per la ragione che il capitolo in cui si dovrebbe stanziare questa somma è già stato votato. Bisognerebbe dunque ritornare sopra una votazione già fatta.

PRESIDENTE. Domanda che questo capitolo sia mantenuto col numero 39 bis?

COLOMBANI. Precisamente.

PRESIDENTE. Il deputato Minervini vuole parlare sopra questo incidente?

MINERVINI. Precisamente. Io sono d'avviso che non si debban votare disgiuntamente due articoli diversi sopra lo stesso capitolo, a norma della proposta dell'onorevole Saracco.

La Camera sulla mia proposta ha stabilito che le votazioni precedenti non pregiudicano le susseguenti quando sono fra di esse in rapporto.

Io non voglio entrare nella questione tecnica che fu sollevata dall'onorevole ministro e dall'onorevole Saracco, se cioè questa somma si debba iscrivere nello stesso capitolo, ma debbo oppormi alla proposta dell'onorevole Colombani.

Questa proposta avrebbe ragione di essere se noi non avessimo fatto quella dichiarazione, ma dopo la medesima essa non può più essere accettata.

Dimando quindi che, mettendosi d'accordo il signor ministro, il deputato Saracco e la Commissione, senza ostacolo di precedenti, sia provveduto al migliore tecnico stanziamento della somma.

POSSENTI, relatore. La commissione ritiene che per semplicità si debba mantenere il capitolo 39 bis, ma raccomanda al signor ministro di intercalare nel primo bilancio le spese della stessa natura.

VALERIO. Io accetterò lo stato delle cose, perchè mi pare che la votazione lo ha già pregiudicato, ma vorrei sapere se con questa separazione di capitoli si intenda forse di creare un'altra direzione di strade ferrate. Se ciò fosse, io non potrei votare questa separazione.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Non si tratta

già di creare una nuova direzione di strade ferrate. La ferrovia che sarà esercitata per conto dello Stato in Sicilia dipenderà dalla direzione centrale. Questa non è, per così dire, che una diramazione di questa medesima direzione. Si è creduto di doverne fare un articolo speciale, perchè si tratta di una linea la quale è completamente disgiunta dalla rete delle strade ferrate dello Stato.

Del resto la questione è di sì poca importanza, che in qualunque modo si voti, purchè si dia il fondo necessario, il Ministero non farà maggiore opposizione.

PRESIDENTE. Qualche deputato propone che invece di un capitolo 39 bis si faccia un capitolo 29 bis. Aderisce la Commissione?

POSSENTI, relatore. No, perchè comprende i capitoli 29, 30 e 31.

PRESIDENTE. Altri proporrebbe di fare un 33 bis.

POSSENTI, relatore. Sì, un 33 bis.

PRESIDENTE. Consente anche il relatore. Diremo dunque: capitolo 33 bis, *Spese di esercizio della strada ferrata da Palermo a Bagheria*, lire 188,602 72.

Se non vi sono opposizioni, s'intende approvato.

(È approvato.)

Capitolo 40, *Rimborso alle società delle ferrovie private per biglietti dei membri del Parlamento*. Ministero e Commissione propongono la somma di lire 400,000.

La metto ai voti.

(È approvata.)

Capitolo 41, *Sorveglianza delle società private di strade ferrate*. Il Ministero propone lire 100,450, la Commissione riduce questa cifra a lire 60,000, e così fa una diminuzione di lire 40,450.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Devo esporre alcune considerazioni alla Camera intorno a questo capitolo.

In un altro capitolo (176) del presente bilancio trovasi pure fissata una somma di lire 280,000 per la sorveglianza della costruzione delle strade ferrate affidate all'industria privata.

Nell'attuale stato di cose credo che il servizio dei commissari regi incaricati della sorveglianza dell'esercizio e della costruzione delle ferrovie private non sia ancora convenientemente ordinato.

Se noi osserviamo ciò che ha luogo in Francia, qualunque le condizioni delle ferrovie esercite da società private siano ben diverse da quelle adottate nel nostro paese, troviamo che per la sorveglianza sopra le strade in esercizio si paga dalle società private un contributo di lire 120 al chilometro, e di lire 50 per le strade in costruzione, mentre nel nostro paese, dove lo Stato è assai più interessato che non in Francia a questa sorveglianza, non vi è una distinzione tra il contributo per la strada in costruzione e quello per la strada in esercizio.

Bisogna notare, signori, che l'azione dei commissari regi per la sorveglianza delle strade ferrate in esercizio è molto importante. Invero, secondo il sistema generalmente adottato per tutte le ferrovie concesse all'in-

dustria privata, il Governo ha assicurato una rendita talvolta netta di tanto il chilometro e talvolta lorda.

Ora importa assai che lo Stato possa vedere in qual modo è amministrata ogni strada ferrata dipendente da una società, e indi la necessità che vi sia sempre un rappresentante del Governo, sussidiato da un personale conveniente onde bene accertarsi delle spese di amministrazione e dei proventi delle strade medesime.

Inoltre il Governo deve accertarsi che tutte le condizioni dei capitoli siano rigorosamente adempite. Ma questo scopo non si potrebbe convenientemente raggiungere colla somma delle 60,000 lire che la Commissione vuol solo concedere.

Ed invero, o signori, se noi guardiamo all'estensione delle strade ferrate italiane concesse all'industria privata, troviamo che quelle in esercizio hanno una lunghezza di 1653 chilometri, per cui, se si volesse calcolare la spesa di sorveglianza sulle stesse norme che in Francia, la spesa totale ascenderebbe a 198 mila lire annue.

In Francia non si è assicurato reddito di sorta; quivi il Governo ha contribuito, sia col formare il corpo stradale, sia coll'assegnare di un sussidio per la costruzione alle società, ma non ha concesso guarentigia veruna di interesse. Tuttavia se là credesi molto importante di esercitare una vigilanza attiva sopra le strade ferrate, tengo che sia ciò molto più importante per noi, imperocchè conviene sempre ricordare che, quando tutta la nostra rete stradale, quella cioè attualmente sancita da legge, sarà compiuta, il Governo dovrà alle società probabilmente pagare per un certo numero d'anni dai trenta ai trentacinque milioni di franchi.

Ora la vigilanza sopra questi 30 o 35 milioni è cosa abbastanza importante e devesi provvedere che siano efficacemente tutelati gli interessi della nazione.

Riguardo poi alle strade in costruzione od in studio, troviamo che le prime a carico di società private hanno uno sviluppo di 1796 chilometri, e quelle che sono concesse o in corso di studi sommano a 1439 chilometri.

Volendo valutare, in base a quanto si pratica in Francia, questa spesa nella somma di lire 50 per chilometro per la vigilanza sopra le costruzioni, si avrebbe per questo solo oggetto una spesa annua di 161,000 lire. Ma di più, presso di noi essendo invalsa la consuetudine che sopra alcune strade il Governo garantisca un interesse sulla somma spesa, è ancora più importante che il Governo possa assicurarsi in modo preciso che una tale spesa sia stata effettivamente pagata per la costruzione di quella ferrovia.

Ma come già dissi il sistema dei nostri commissari non è ancora convenientemente ordinato, ed io ho raccolto tutti i progetti che sono stati fatti, come pure un regolamento elaborato, se non m'inganno, dal mio onorevole predecessore; regolamento che provvede a una parte di questi bisogni assai importanti; ma, a mio dire, non completamente.

Mio intendimento è di studiare nuovamente questa materia; ho anche incaricato persone autorevoli e com-

TORNATA DEL 18 FEBBRAIO

petenti di proporre un sistema che corrisponda agli interessi dello Stato senza far cadere in soverchie spese; spero che fra poco il detto regolamento potrà essere compiuto. Prego perciò la Camera di non ammettere la riduzione proposta dalla Commissione, cadendo essa appunto sopra quelle strade che hanno maggior bisogno di vigilanza.

POSSENTI, relatore. La Commissione ha proposta questa diminuzione perchè le pareva che il servizio di vigilanza sulle società non avesse d'uopo della scelta di commissari speciali, aventi stipendi anche bastantemente vistosi; in quanto che opinava che con un personale abbondantissimo in tutti i Ministeri, con un personale in aspettativa, ancor esso assai numeroso, si potesse ottimamente esercitare questa sorveglianza, la quale non ha assolutamente bisogno d'un lavoro continuo, ma solo di lavori interpolati, di ricognizioni che si possono fare mensilmente o bimestralmente alla contabilità od alle strade, e che quindi si potesse benissimo usare degli stessi impiegati senza bisogno di dare nuovi stipendi di quest'entità.

Per queste ragioni la Commissione ha creduto di fare questa riduzione, e non crede di poter acconsentire ad una maggior somma.

PRESIDENTE. Il deputato Caso ha la parola.

CASO. A proposito della discussione di questo capitolo, pregherei il signor ministro di darmi qualche schiarimento sull'andamento della ferrovia da Napoli a Ceprano, o meglio da Capua a Ceprano. Questa linea si disse aperta nel mese di agosto, ma poi se ne sospese l'esercizio per lo stato incompleto dei lavori; si disse aperta una seconda volta nel mese di dicembre, e per la seconda volta se ne sospese l'esercizio per la ragione medesima.

Ora io domando degli schiarimenti sul vero stato delle cose, e se la società abbia adempiuto agli obblighi assunti.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Se l'onorevole deputato lo crede darò la risposta quando si tratterà del capitolo 42 susseguente a quello attualmente in discussione.

CASO. Si trattava di sorveglianza.

Io domando se è aperta questa linea.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Non è ancora aperta. Ma darò maggiori schiarimenti al capitolo seguente.

PRESIDENTE. Il ministro si riserva di rispondere al capitolo 42.

Il deputato Mellana ha la parola.

MELLANA. Io vorrei domandare schiarimenti al ministro e sollevare una discussione a proposito di questa categoria o capitolo; ma siccome le mie osservazioni troveranno sede più ovvia al capitolo 176, aspetterò allora a farle. Non ho però voluto tacermi ora affinché il ministro per quell'occasione potesse produrre tutti i documenti che si richiegono. Domando quindi fin d'ora al signor ministro che per quel giorno voglia presentare alla Camera un elenco di tutti coloro che diret-

tamente o indirettamente pigliano stipendio sotto il titolo di *sorveglianza di strade ferrate*, la data della nomina di ciascuno, e il luogo dove abitualmente dimorano.

Credo necessari questi elementi, perchè lo stesso segretario generale del signor ministro percepisce per questo titolo, se non erro, circa 30,000 lire, stando a Torino.

Io domando parimente che a questa nota si unisca quella di tutti coloro che percepiscono anche per questo titolo stipendio dalle società, e parlo, non delle società libere, e senza guarentigia governativa, delle quali non dobbiamo occuparci, ma sì di quelle per cui lo Stato garantisce un interesse. Il sapere che cosa si spende per questo titolo può influire ad aumentare o diminuire la somma a stanziarsi.

Quando adunque verrà in discussione il capitolo 176 mi riservo di promuovere questa discussione, e non dubito che allora la Camera otterrà dalla gentilezza del signor ministro tutti gli schiarimenti di cui l'ho pregato.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola.

Potrei soddisfare fin d'ora alla domanda dell'onorevole Mellana, inquantochè tengo qui il quadro del personale dei commissariati tecnici, governativi ed amministrativi; ma siccome è molto meglio che la questione sia rimandata al capitolo 176, lo presenterò allora.

Riguardo al caso citato dall'onorevole Mellana, dell'egregio ingegnere che presentemente compie le funzioni di segretario generale, dirò che il signor ispettore Bella non è segretario generale, ma che trovandosi egli in Torino mentre appunto si trattano le questioni relative alle ferrovie meridionali, che sono le più importanti di cui debbasi ora il Governo occupare, ho creduto di far cosa utile ed economica ad un tempo pregandolo di venire al Ministero a prestarmi il suo efficace aiuto. Per non isprecare poi inutilmente gli stipendi l'ho pure pregato di disimpegnare temporariamente le funzioni di segretario generale, fintantochè il suo ufficio non lo richiamerà nelle provincie meridionali, sicchè il signor cavaliere Bella non è effettivamente segretario generale, ma ha solo l'incarico temporario di compierne le funzioni.

Mentre mi riservo poi di rispondere più diffusamente all'onorevole preopinante, ora noterò relativamente al sussidio nella somma portata in bilancio per la vigilanza sopra le strade ferrate delle società private, che questa non è che una spesa d'ordine, poichè quasi in tutte le concessioni è statuita una somma per la vigilanza da esercitarsi dal Governo sopra le strade ferrate. Vi è soltanto un'eccezione per le strade ferrate livornesi.

La spesa totale, dietro le basi dei capitoli per la sorveglianza sulla costruzione, sarebbe dunque di lire 242,000, ma fa d'uopo notare che attualmente le strade ferrate della Sardegna non vi sono comprese, ma che appena sarà costituita la società e saranno cominciati i lavori si dovranno nominare anche là dei commissari, come anche ove il Governo cedesse ad una società privata la strada di Genova sarà pure necessario siano

nominati commissari che saranno pagati dalla società medesima.

Dicasi la stessa cosa per le strade calabro-sicule.

PRESIDENTE. L'onorevole Mellana si intenderà iscritto al capitolo 176.

Interrogo la Camera se accetta la riduzione proposta dalla Commissione di lire 60,000.

Se non c'è opposizione, la proposta della Commissione s'intende approvata.

(È approvata.)

Capitolo 42, *Guarenzie di rendite promesse alle società private*; il Ministero e la Commissione propongono la somma di lire 5,070,100.

POSSENTI, relatore. C'è l'appendice.

PRESIDENTE. La prego a dichiararmi qual sia il cambiamento portato nell'appendice.

POSSENTI, relatore. Il cambiamento proposto nell'appendice è di sopprimere i 2,036,500 destinati per il pagamento delle guarenzie eventuali delle ferrovie meridionali, perchè non potrà nel 1863 effettuarsi, dovendo pagarsi un anno dopo la liquidazione e viceversa. Aggiunge 160,000 lire per supplimenti di guarenzie a favore della società delle ferrovie dell'Italia centrale, che non sono state preventivate nel precedente bilancio. Propone quindi una diminuzione di 1,876,500 lire su questo capitolo 42, il quale viene perciò ad essere ridotto a 3,193,600.

PRESIDENTE. Dunque la Commissione approverebbe la nuova proposta fatta dal Ministero nell'appendice in lire 3,193,600.

Ora la parola spetta all'onorevole Di San Donato.

DI SAN DONATO. Lasciando intieramente all'onorevole Capone la cura di meglio svolgere i fatti riguardanti la compagnia delle ferrovie meridionali, io mi limiterò a domandare al signor ministro se egli insiste a che l'articolo 11, consacrato nella convenzione sancita per legge dal Parlamento, sarà un fatto o no per Napoli.

L'articolo 11 è così concepito:

« La società ha l'obbligo di fondare in Napoli un grande stabilimento nel quale si possa costruire la metà almeno di tutte le locomotive e di tutto il materiale circolante necessario all'esercizio delle strade ferrate napoletane, per quanto i termini fissati per il compimento delle medesime saranno per consentirlo. Compiuta la rete delle strade contemplate nella concessione dovrà essere fabbricato nel predetto stabilimento tutto indistintamente il materiale circolante che verrà richiesto pel successivo aumento e rinnovamento del medesimo. »

Faccio questa domanda, perchè da moltissimi giornali si è parlato di una convenzione per la quale il Governo cederebbe lo stabilimento di Pietrarsa. Ora una simile concessione sarà da me combattuta con ogni forza.

La città di Napoli, che finora è stata intieramente delusa in molte sue aspettative, teme, e non senza qualche fondamento, che quest'opificio nazionale tanto decantato che se le prometteva nell'articolo 11 della convenzione, si risolva puramente e semplicemente nella cessione della fonderia di Pietrarsa ad una società pri-

vata. Nè Pietrarsa adibita ad opificio per le ferrovie meridionali potrà offrire tutto il materiale necessario per tanta opera: così la città di Napoli che dal lato degli operai sperava moltissimo in tale opificio non avrebbe a registrare che una novella e dolorosa mistificazione.

Pregherò quindi il signor ministro di voler nettamente dichiarare se egli insisterà onde l'articolo 11 sia eseguito. A Napoli, dove si dovrebbe almeno saper qualche cosa di questo stabilimento di fonderia, non se ne dice verbo.

MICHELINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Il signor ministro vuole rispondere adesso? Ci sono però ancora altri oratori iscritti, ed ora toccherebbe di parlare al deputato Capone.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Allora parlerò dopo.

CAPONE. Sono obbligato di ripetere la mozione che ho già fatta.

L'appendice, lo torno a dire, non è stata letta da alcuno; quindi non so se la Camera crede che si possa discutere in tale stato di cose. Quando si dovesse discutere direi quello che Dio m'inspirerebbe, ma coscienziosamente nè la Camera, nè io possiamo sapere quello che diremmo non avendo studiate le cifre che il signor ministro ci ha recentemente presentate. È impossibile discutere coscienziosamente. Ci si oppone che la Commissione ha da otto giorni l'appendice in quistione. Ma la è questa una ragione che provi di essere noi in grado di discutere?

Pregherei quindi la Camera di rimandare la continuazione a domani.

PRESIDENTE. Il deputato Capone propone che la discussione del capitolo 42 sia rinviata a domani.

Domando se questo rinvio proposto dal deputato Capone sia appoggiato.

(È appoggiato.)

COLOMBANI. La Commissione non solo non trova inconvenienti nel procedere oltre, ma desidera che si vada innanzi, e crede che l'onorevole Capone conosce quanto basta per poter discutere il cambiamento proposto dall'appendice, il quale alla fin fine consiste principalmente nell'escludere una somma che non può pagarsi nell'anno presente.

MINERVINI. Domando la parola per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Parli.

MINERVINI. È certo che il regolamento impone che non si possa votare sopra una legge se non dopo 24 ore che essa sia stata distribuita. Ora, questa che è legge, e la quale dovrebbe mettersi d'accordo con un'altra legge, è stata solo distribuita questa mattina. Domando io se noi possiamo violare il regolamento. Allora non avremo più metodo di discussione. Io non so perchè si voglia impedire che noi leggiamo l'appendice. Quindi io pregherei la Camera a voler rinviare a domani questa votazione.

POSSENTI, relatore. La Commissione aderisce.

TORNATA DEL 18 FEBBRAIO

PRESIDENTE. Per verità il regolamento non si opporrebbe, perchè, non si tratta veramente di una legge, ma di un emendamento o capitolo già iscritto da molto tempo nel bilancio e nella relazione.

Del resto la Camera è sempre padrona di accettare o no il rinvio. Dico solo ciò per quanto riguarda il regolamento.

DI SAN DONATO. Pregherei anch'io la Camera a voler rimandare a domani questa discussione.

DEPRETIS. Mi pare che non ci dovrebbe essere difficoltà a rimandare la discussione di questi capitoli, stantechè realmente questa mattina solo fu distribuita l'appendice. Noterò che già di tre altri capitoli la discussione è stata sospesa per il semplice motivo che l'appendice non era distribuita; quindi io credo che anche per questi sarebbe conveniente che si adottasse lo stesso partito.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se intende di rinviare la discussione dei capitoli 42 e 43 a domani.

(La Camera approva il rinvio.)

TELEGRAFI ELETTRICO-MAGNETICI. — Capitolo 44, *Personale*, proposto dal Ministero e mantenuto dalla Commissione in lire 2,650,730 80.

DI SAN DONATO. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta prima al deputato Susani.

Voci. È assente.

PRESIDENTE. Allora spetta al deputato Di San Donato.

DI SAN DONATO. Io non ho che a fare una semplice preghiera al signor ministro, cioè d'informarsi delle indecenti condizioni dell'ufficio telegrafico di Napoli, città di 500 mila abitanti, ove non vi è che un misero tavolino senza sedie per poter scrivere, e spesso si fa a spinte per poter mandare i dispacci.

Se l'onorevole ministro avesse la cortesia di leggere i giornali napolitani troverebbe tutti i giorni dei richiami al Ministero perchè si provvedesse a questa meschinissima cosa per una città così importante per popolazione e per commercio.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Sarà cura del ministro pei lavori pubblici di far aggiungere all'ufficio telegrafico di Napoli il tavolino, la cui mancanza è tanto vivamente lamentata dal deputato Di San Donato. (*Si ride*) Solo noterò alla Camera che io spero che la mancanza di un tavolino non sarà causa che il servizio sia sospeso o ritardato. E ricorderò ancora che quando il Direttorio volle salvare la Francia, si radunò alle Tuilleries, e trovò un semplice tavolino con quattro sedie: con questo tavolino e queste quattro sedie salvò la Francia.

DI SAN DONATO. (interrompendo) E noi spendiamo dei milioni.

MENABREA ministro pei lavori pubblici. Io spero che il servizio telegrafico di Napoli sarà pur tutelato e progredirà lodevolmente anche senza quel lusso di mobili che gli si vorrebbe dare.

DI SAN DONATO. Dalla risposta che mi ha dato il

signor ministro veggo ch'egli non ha alcuna intenzione di occuparsi di quanto io gli osservava...

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Anzi.

DI SAN DONATO. Egli disse che non si dovrebbe dipendere da lui per questo fatto: ma disgraziatamente la mania dell'accentramento è talmente potente nei ministri presenti, passati e fors'anche nei futuri, che, ove si tratti benanche di un miserabile dettaglio, di un tavolino, di una sedia in un ufficio telegrafico del regno d'Italia, si ha l'obbligo di farne rapporto al ministro a Torino, ed aspettarne gli oracoli di risposta.

DEPRETIS. Darò qualche schiarimento sulla condizione dell'ufficio dei telegrafi di Napoli, il quale veramente si trova in cattivissime condizioni, non tanto forse per il luogo al quale hanno accesso coloro che debbono spedire dei dispacci, quanto pel collocamento degli stessi impiegati e delle macchine, che veramente merita d'essere mutato.

Ora l'onorevole di San Donato deve sapere che appunto preoccupandosi della condizione in cui si trovano parecchi degli uffizi pubblici di Napoli, il Ministero precedente ha incaricato un funzionario di recarsi in Napoli per esaminare minutamente i locali occupati attualmente, e vedere quali caseggiati sarebbe conveniente che si occupassero, onde meglio distribuire i diversi uffici. Su questo interessante argomento è stata fatta una relazione al Ministero, che forse il signor ministro non ha ancora esaminata.

Per mia parte io aveva ideato di riunire gli uffici che dipendono dal Ministero dei lavori pubblici al palazzo Gravina, dove sono attualmente le poste, e dove sono alcuni uffici che dipendono dal Ministero delle finanze, che converrebbe traslocare altrove. Così si sarebbe collocato in questo palazzo anche l'ufficio telegrafico, e vi starebbe assai bene.

Credo che nella molteplicità degli affari questa faccenda del miglior collocamento dei pubblici uffici di Napoli non abbia potuto ancora aver corso, ma spero che il Ministero non mancherà di occuparsene e di provvedere, perchè per alcuni servizi, come per quello delle poste e dei telegrafi, è cosa urgente.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Certamente non posso ammettere quanto suppone l'onorevole deputato San Donato, che io voglia cioè rifiutare un tavolino all'ufficio telegrafico di Napoli.

DI SAN DONATO. Non ho detto questo.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Io desidero quant'altri che questi uffizi siano addobbati convenientemente. Ma non creda poi l'onorevole deputato che quello di Napoli difetti del necessario. Basta leggere la spesa totale per esso stanziata e si vedrà che per quell'ufficio telegrafico la spesa sale a 90,000 lire, mentre a Torino, che è la sede centrale, non se ne spendono che 62,000.

DI SAN DONATO. C'è un maggior numero d'impiegati!

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Rispetto infine al locale si faranno le dovute mutazioni onde agevolare il servizio non solo dei telegrafi, ma anche delle

poste che sono malissimo collocate, e spero di giungere fra non molto a qualche buon risultato.

SCALINI. Vorrei fare una osservazione sul sistema della sorveglianza dei fili elettrici lungo le strade nazionali poste a confronto con quello esistente in Lombardia prima del 1859.

La sorveglianza dei fili elettrici in Lombardia era affidata agli stradaiuoli o cantonieri, i quali avevano la manutenzione di cinque chilometri di strada, e ricevevano dal Governo un indennizzo di lire austriache 4 50 pari a lire italiane 3 87 al mese, e quindi all'anno lire 46 44 per il tratto di 5 chilometri. Per il poco tempo che potevano impiegare l'appaltatore aveva un indennizzo di centesimi austriaci 50 al mese, equivalenti a centesimi 45, epperò riceveva all'anno lire 5 16 per cinque chilometri.

Supposta adunque la custodia di 25 chilometri, tratto che è attualmente sorvegliato dai guardafili, i cinque cantonieri avevano lire 232, e l'appaltatore lire 129; in tutto per 25 chilometri lire 361. Ora per un egual tratto trovo nell'allegato 8 che sono stanziati lire 720, cioè lire 329 di più all'anno e per 25 chilometri.

Io credo dunque che il sistema seguito in Lombardia fosse migliore di quello adottato attualmente; tanto più che col sistema lombardo i guasti nei fili telegrafici potevano essere più presto riparati. Infatti i cantonieri erano provvisti di una scala, di una tanaglia, di supporti di vetro e di alcuni pezzi di filo; cosicchè erano anche in posizione di prevenire i danni, come spesso li prevenivano.

Supponiamo anche che questo cantoniere non si fosse avveduto di un guasto, cosa succedeva? L'ufficio cui interessava più da vicino il guasto succeduto incaricava il primo cantoniere di percorrere i suoi cinque chilometri, consegnandogli un viglietto su cui era scritto l'ora ed il minuto dell'avviso. Questi percorreva la sua linea, e se non verificava alcun guasto, procedeva fino all'incontro dell'altro cantoniere al quale consegnava lo stesso viglietto segnandovi l'ora della consegna, e questi alla sua volta visitava la propria linea e così di seguito fino allo scoprimento del luogo dell'avaria.

Ora invece il guardafilo siede in ufficio spesso ingombrato inutile, aspettando che un guasto arrivi onde mettersi in cammino per percorrere i 25 chilometri. Così, oltre che si aumenta il numero degli impiegati semi-oziosi, il servizio viene ad essere fatto assai male. So di alcuni guasti che restarono per quasi due giorni non riparati, ciò che mai era succeduto per lo passato, e so anche che il direttore dei telegrafi a Milano ha diramato delle circolari inculcando a questi cantonieri di riferire ogni guasto che avvenisse sulle loro linee di strada. Ma i cantonieri indispettiti del mancato preventivo fanno il sordo e non vedono mai niente.

Per queste ragioni, sia a titolo d'economia, sia anche per regolarità di servizio raccomando alla seria considerazione dell'onorevole ministro questo sistema, a mio avviso più conveniente e che farebbe diminuire il numero degli impiegati.

Ripeto che credo migliore la precedente organizzazione, giacchè ne sono confermato dalle circolari della direzione dei telegrafi in Milano agli uffici del genio civile e che ho accennato più sopra.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Mi pare che le osservazioni del preopinante meritino una serie di considerazione.

Certamente la spesa di sorveglianza che si esercita attualmente sopra le linee telegrafiche ascende a 46 lire in media per chilometro, spesa che credo alquanto elevata. Estendendo il nuovo sistema e prendendo in esame più particolarmente quello suggerito dal preopinante, si vedrà se sia possibile di fare qualche economia. E quindi, senza nulla determinare per ora, prometto di esaminare la questione e di vedere se vi è modo di migliorare la sorveglianza dei telegrafi ed ottenere così le economie che sono proposte dall'onorevole deputato.

SCALINI. Aggiungerei che si potrebbe ottenere una economia anche più rilevante sui capi-squadra della prima e seconda classe, i quali mi pare che abbiano stipendi non indifferenti, e che forse potrebbero essere eliminati in tutto od in parte.

PRESIDENTE. Se non c'è altra osservazione, pongo ai voti il capitolo 44 nella somma nella quale concordano e il Ministero e la Commissione.

(È approvato.)

Capitolo 45, *Spese d'ufficio.* Il Ministero e la Commissione concordano propongono la somma di lire 480,651 10.

(È approvato.)

Capitolo 46, *Spese di manutenzione.* Ministero e Commissione propongono la somma di lire 518,074 10.

La parola spetta al deputato Mandoj-Albanese.

Non essendo presente, se nessun altro chiede la parola, pongo ai voti questo capitolo.

(È approvato.)

Capitolo 47, *Rimborsi,* proposto tanto dal Ministero che dalla Commissione in lire 310,401.

POSSENTI, relatore. Nel bilancio del 1862, in corrispondenza a questo capitolo 47, vi era iscritta la somma di lire 150,000 per conguaglio del *minimum* degli interessi alla società del telegrafo sottomarino del Mediterraneo; questa somma ora fu levata dal bilancio 1863, perchè fu presentato un progetto di legge di un contratto colla stessa società. Questo progetto non è ancora approvato, e per conseguenza debbono essere sostenute le condizioni precedenti in faccia al bilancio, per cui la Commissione deve riprendere la somma delle lire 150,000 ed inserirla sotto il numero 47 bis.

PRESIDENTE. Se non v'è opposizione, comincio a mettere ai voti il capitolo 47 nella somma di lire 310,401.

(È approvato.)

La Commissione propone un capitolo 47 bis, intitolato: *Telegrafo sottomarino del Mediterraneo,* in lire 150,000, che sarebbe solo una spesa d'ordine...

Voci. Non è spesa d'ordine!

PRESIDENTE. Il relatore ha detto che è una spesa d'ordine.

POSSENTI, relatore. Sono le parole che stanno nel bilancio del 1862.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. È una spesa d'ordine, se si vuole, relativamente; finchè si trattava di compiere il cordone sottomarino è evidente che, diventando il cordone proprietà dello Stato, pareva inutile stanziare quella somma di 150,000 lire. Noi avremmo dovuto invece tener conto degli interessi della somma che si sarebbe dovuto spendere per la compra di quel cordone.

Questa è pertanto una spesa d'ordine, perchè, se si riproduce in questo capitolo, sparirà allorchè il Governo avrà fatto l'acquisto di quel cordone sottomarino.

SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO. È spesa d'ordine in quest'unico senso che, quantunque la somma che si stanziava in bilancio non fosse sufficiente a coprire l'interesse che si deve pagare alla società, il Ministero ha tuttavia il diritto di provvedere al di più senza bisogno di legge speciale.

LANZA GIOVANNI. La spesa d'ordine non è che figurativa, ed è quella che viene rimborsata al Governo da una società qualunque o dai privati. La spesa di cui ora si tratta non è altro che una somma a calcolo.

Presumendo che l'esercizio di questo telegrafo sottomarino non possa dare l'interesse del capitale ch'è assicurato agli azionisti, il Governo, che ha garantito quest'interesse, mette nel suo bilancio una spesa a calcolo onde sopperire alla deficienza del prodotto che può mancare.

PRESIDENTE. Metto ai voti il capitolo 47 bis, *Telegrafo sottomarino del Mediterraneo*, in lire 150 mila.

(È approvato.)

Capitolo 48, *Sussidi e casuali*. Il Ministero e la Commissione propongono lire 21 mila.

(È approvato.)

POSTE. — Capitolo 49, *Personale dell'amministrazione provinciale*. Il Ministero e la Commissione propongono lire 3,426,800.

Il deputato Nisco ha la parola.

NISCO. Io ho presentato al banco della Presidenza un ordine del giorno intorno a questo capitolo, perchè io credo che per questo modo di discussione, mentre si provvede all'economia del bilancio, si provvede pure all'economia del tempo.

PRESIDENTE. Vuole che lo legga prima?

NISCO. Sì!

PRESIDENTE. L'ordine del giorno proposto dal deputato Nisco a questo capitolo è così concepito:

« La Camera invita il Ministero a studiare un sistema di localizzazione del servizio postale, a proporre una legge per stabilire che il contributo dei comuni delle provincie meridionali pel servizio della posta interna sia versato all'amministrazione che ne assume l'incarico, esonerando annualmente i comuni stessi di un decimo della spesa intiera, e finalmente a modificare con altro progetto di legge la tariffa de' vaglia postali, e passa alla votazione del capitolo. »

Il deputato Nisco ha la parola per svolgerlo.

NISCO. Lo svolgerò brevemente.

Questo ordine del giorno comprende tre proposte: la prima riguarda il personale postale; la seconda il servizio postale nelle provincie meridionali; la terza la tariffa dei vaglia postali.

Il nostro regolamento del personale e del servizio postale è fondato sul francese. Certamente la Francia è stato il primo paese in cui si stabilì un servizio postale; fin dal secolo XIV per ordinanza di Luigi l'Hutin a pro dell'Università di Parigi, e poi per la corrispondenza di Corte per ordinanza di Luigi XI, ed in cui dal tempo di Sully la posta fu considerata come un espediente finanziario.

Nondimeno la Francia è rimasta molto indietro all'Inghilterra, che non ebbe la posta che sotto Carlo I, ed anche all'America, ove con la tariffa la più bassa del mondo servì a tanto estesissimo paese.

Non esaminerò il risulamento del servizio postale dell'Inghilterra, in quanto al numero delle lettere ed al risulamento finanziario, poichè comprendo bene che ciò dipende meno dall'organizzazione del servizio che da due altre essenzialissime condizioni: la quantità e qualità delle strade e l'istruzione generale. E davvero, se noi vogliamo portare il numero delle nostre lettere dalla proporzione complessiva di quattro e mezzo ad individuo, che ora ha, a quella, non dell'Inghilterra, che è del diciotto per individuo, ma a quella della Francia, che è del sette, dobbiamo principalmente preoccuparci della istruzione del popolo e dei lavori pubblici.

Parlerò bensì dell'Inghilterra e della Francia paragonate al nostro paese nel sistema del servizio postale, massime per quanto riguarda il personale.

In questo, come in tutti quasi i servizi pubblici, noi abbiamo tolto ad esempio la Francia. Non facciamo distinzione tra il lavoro intelligente o di concetto e il lavoro manuale o di meccanismo; onde tutti coloro che entrano a far parte di un'amministrazione governativa, a meno che avvengano cataclismi sociali, non hanno altra regola per progredire tranne quella dell'anzianità; così uno che per molti anni non avrà fatto altro che maneggiare ceralacca o cordini per i pieghi delle lettere, per forza di tempo o di anzianità diverrà capo di divisione di un ufficio postale: nè lo Stato di un cotale suo ufficiale potrebbe liberarsi per dar luogo all'intelligenza senza il sacrificio di un largo stipendio a titolo di onorato riposo. Ad ogni impegliamento del nostro personale burocratico direttivo soffriamo la pena del nostro sistema, dobbiamo pagare la inettitudine e premiare il saper far niente.

Questo è il sistema francese. Il sistema inglese, come anche il sistema americano, tanto pel servizio delle poste come degli altri dello Stato, fa una gran distinzione fra il servizio manuale ed il servizio di carriera; a questo sono ammessi uomini intelligenti e per idoneità e specialità distinti; a quello sono chiamati uomini che sono atti al lavoro meccanico, l'eseguono con

più cura e prontezza e con spesa minore. E sono appunto questi uffici che gl'inglesi e gli americani affidano alle persone del luogo ove gli uffici sono siti, le quali d'ordinario hanno l'occupazione ufficiale come una giunta alla loro di famiglia o professionale. Egli è pertanto necessario ed utile il fare la distinzione, specialmente nel servizio delle poste, tra il servizio manuale ed il servizio di intelligenza; e perchè con la stessa spesa si avrà un servizio di gran lunga maggiore, onde un aumento d'introito progressivo, e perchè l'uomo del comune rurale che ha assicurato il piccolo stipendio in casa sua, mette molta cura a gelosamente conservarlo. L'economia adunque di avere per lo meno con lo stesso costo un prodotto finanziario maggiore sarà congiunta alla moralità ed esattezza del servizio di un ramo sì importante della pubblica amministrazione, anzi che a cagione di aversi morale ed esatto della pubblica amministrazione fa parte, e non dell'industria privata, a cui regolarmente si apparterebbe.

La seconda parte del mio ordine del giorno riguarda il servizio postale delle provincie meridionali; secondo la legge che abbiamo votata in questa Camera, il Governo deve in dieci anni man mano fare il servizio delle poste in tutti i comuni del regno.

Ora ne avviene che il Governo, prendendo a suo conto i servizi più facili e lasciando abbandonati agli agenti comunali quelli che sono più difficili, opera una tal confusione ed intrecciamento tra l'uno e l'altro servizio, che il servizio in generale viene ad essere turbato.

Per ovviare a questo grave inconveniente, a parer mio, il Governo dovrebbe assumersi egli stesso il servizio postale di tutti i comuni, esigendo dai comuni stessi delle provincie meridionali quello che sono obbligati a pagare conformemente alla legge del governo caduto, rimasta tuttora in vigore e togliendo man mano un decimo da questa annuale contribuzione, per forma che alla fine dei dieci anni il servizio postale sarebbe fatto completamente a spese del Governo, ed i comuni senza distinzione alcuna si troverebbero esonerati da una spesa che secondo il sistema presente resterebbe più lungamente a peso dei comuni più infelici. Dippiù i dieci anni servirebbero a che il Governo potesse man mano stabilire questo servizio, e nel tempo stesso una connessione fra tutte le parti che costituiscono il servizio medesimo.

Infatti in Inghilterra non meno di dieci anni sono stati necessari per sostituire all'antico il nuovo sistema postale che io vorrei imitato nel regno nostro.

La terza parte del mio ordine del giorno riguarda i vaglia postali. Io non ammetto che il Governo debba fare servizi a titolo di beneficenza, perchè il Governo non ha il diritto di spendere il danaro dei contribuenti pel comodo altrui. Ora, qual sistema abbiamo noi per i vaglia postali? In Francia pei vaglia postali si paga il 2 1/2 per 100, più 30 centesimi per ogni vaglia. In Inghilterra non si ammettono vaglia postali oltre di 10 lire sterline, e si paga 3 pence o sei centesimi per ogni vaglia di lire 2 a 5, pence 6 per ogni vaglia di lire ster-

line 5 a 7, e pence 9 per ogni vaglia di lire sterline 7 a 10.

Noi, secondo l'antico sistema, pagavamo una tassa oltre il doppio di quella che si paga presentemente, la quale è molto inferiore alla inglese, e più ancora alla francese. Di qui avviene che 100 vaglia postali di 200 lire l'uno, se fossero pagati col nostro sistema antico, darebbero 205 lire d'entrata al Governo, se col sistema francese ne frutterebbero 530, mentre che col nostro attuale danno soltanto 80 lire, cioè 125 di meno secondo l'antica tariffa, e 450 meno secondo quella francese. Differenza gravissima e da esser presa in seria considerazione quante volte si riflette che pel servizio dei vaglia postali è necessario un personale molto maggiore di quello che serve pel servizio delle lettere. Laonde io credo che il Governo rifonda una considerevole somma, anche tenuto riguardo alle perdite, per un servizio che in tutti gli altri paesi si fa pagare in guisa da costituire un cespite finanziario, non un peso. Son sicuro che il ministro in quanto alla tariffa pei vaglia intenda provvedere almeno in modo che il Governo non rifonda nel compierlo. Mi rivolgo poi all'onorevole ministro per far cessare un altro inconveniente in ordine al personale del servizio postale. Gl'impiegati postali non sono esenti della guardia nazionale. In Inghilterra non evvi guardia nazionale, quindi non si parla di esenzione.

In Francia la condizione della guardia nazionale oggidì è tale che non dà cagione a parlarne.

Nel Belgio, dove è organata la guardia nazionale quale la nostra è, sono esentati da essa gl'impiegati postali. Presso di noi, per mancanza di tale esenzione, è duopo tener negli uffici un maggior numero d'impiegati, specialmente quando sono chiamati alla mobilitazione. Il quale inconveniente, da cui dipende la necessità di un personale soverchiante, si aumenta a misura che il sistema del servizio governativo si estende in tutti i comuni rurali, ove, per impedire che il servizio di posta non si arresti, è forza tenere due impiegati per eseguire la distribuzione di due o tre lettere.

Per le quali cose, da me accennate soltanto per economia di tempo, io mi auguro che il mio ordine del giorno possa essere votato dalla Camera ed accettato anche dall'onorevole ministro, dichiarandomi pronto a modificarlo quante volte egli mi darà sufficienti ragioni a possibili modificazioni ed a migliorare il concetto mio.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Le questioni suscitate dall'onorevole Nisco sono, a mio parere, molto importanti, e qualora l'onorevole deputato non ne avesse parlato, avrei ugualmente presentate alcune considerazioni alla Camera intorno al servizio delle poste.

Come la Camera sa, il servizio attuale delle poste è regolato dalla legge del 5 maggio 1862, la quale ha facilitato i mezzi di corrispondenza, ed ha stabilito pei vaglia postali prezzi talmente ridotti che ha dato luogo ad un incremento nel numero dei vaglia superiore a quanto era da presumersi; ma non ostante l'immenso

sviluppo del movimento di corrispondenza in tutto lo Stato, la direzione generale delle poste ha corrisposto per quanto si poteva da essa aspettare.

Tuttavia bisogna dire che l'ordinamento postale non è ancora giunto al suo ultimo perfezionamento, anzi offre campo a molti miglioramenti, come ad alcune modificazioni nella legge postale del 1862.

Seguendo l'ordine delle cose dette dall'onorevole preopinante, io parlerò anzitutto del personale.

Se noi esaminiamo il personale che attualmente disimpegna il servizio postale presso di noi, troviamo che il personale stipendiato direttamente dallo Stato ascende in totale a 6,705 individui, i quali si ripartiscono in varie categorie, dalla direzione generale sino ai corrieri e portalettere rurali.

Paragonando questo numero d'impiegati a quello della Francia e dell'Inghilterra, troviamo che in Francia gli impiegati stipendiati dallo Stato ascendono a 26,551, mentre in Inghilterra sono 25,473.

Dunque, o signori, il personale non si può dire presso noi eccessivo, ed in fatto lo si riconosce in molti uffici insufficiente a disimpegnare i numerosi bisogni dell'amministrazione.

Nondimeno ammetto che se non si può limitare la somma stanziata in bilancio pel personale postale, avvi però modo di ampliare il servizio medesimo, colla stessa somma, modificando di mano in mano la posizione e la mercede di una parte di questo personale.

Come ben osservava l'onorevole Nisco, il personale delle poste si può distinguere in due categorie: l'una, direi, di concetto, cioè quella che deve avere la direzione e la sorveglianza del servizio, e l'altra che ha un servizio puramente meccanico.

Questa distinzione, che è importantissima, disgraziatamente non esiste nei nostri ordini amministrativi, ed io credo che sarà un grande miglioramento l'introdurla, non soltanto nell'amministrazione delle poste, ma anche in pressochè tutte le amministrazioni dello Stato, colla separazione cioè del personale di concetto da quello così detto d'ordine.

Ritornando alla questione speciale delle poste, io ritengo che il personale di concetto, cioè quello destinato a far carriera, debba essere limitato per quanto è possibile ai più stretti bisogni del servizio, ma all'incontro si abbia di molto ad aumentare il personale, direi, locale; cosicchè si possa scegliere pel disimpegno di certi uffici secondari individui dei paesi nei quali detti uffici sono collocati senza dare loro alcun affidamento per un'ulteriore carriera, potendosi attendere un intelligente ed eccellente servizio nella limitata sfera di tali attribuzioni anche da uomini mediocrementemente istruiti. Questi impiegati locali debbono star paghi di uno stipendio assai minore di quello cui hanno diritto gli impiegati di carriera forniti di più estese cognizioni, soggetti ad essere trasportati da un'estremità all'altra del regno, e che in conseguenza devono trovare un compenso negli stipendi più elevati.

Ove si venga a questo divisamento di avere un per-

sonale di direzione e di sorveglianza distinto da un altro locale, io credo che si potrà di molto estendere nei comuni il servizio postale colla spesa attuale.

E questo è il primo miglioramento che si sta maturando dalla direzione generale delle poste, ed a cui si potrà giungere di mano in mano che il servizio si svilupperà.

Ma debbo notare che la trasformazione di un servizio postale non si può fare istantaneamente. La posta è un servizio che agisce di continuo, che non può essere sospeso un istante; quindi quando i miglioramenti che si volessero introdurre in questo servizio avessero per risultato di sospendere, di impedire, anche per mezza giornata il servizio postale, essi lo comprometterebbero, e per conseguenza non potrebbero essere adottati. Perciò nel dichiararmi in accordo colle idee svolte dall'onorevole Nisco, debbo avvertire che solo gradatamente si deve giungere al sistema che ho accennato.

Ed in fatti osserverò che in Inghilterra l'amministrazione postale fu sopra queste basi riformata da vari anni, dove pure non è tuttora la medesima in ogni sua parte compiuta. Questo dimostra come in queste faccende per far bene non bisogna precipitare.

Dirò ora brevi parole del movimento delle corrispondenze che presso noi crebbe pure in modo insperato, quantunque sia lungi ancora dal raggiungere quella estensione che si nota presso altre nazioni, dove pure il servizio è da lunghissimo tempo ordinato. Per giudicare di questo incremento basti l'avvertire che nel 1861 il numero totale delle lettere trasportate dalla posta ascendeva a 76 milioni ed alcune frazioni; mentre nel 1862 il loro numero è stato di 133 milioni, e così con un aumento di 56 milioni di lettere: per cui non di rado il personale divenne in alcune località insufficiente a disimpegnare tanto aumento di lavoro.

Lo stesso si dica dei vaglia postali. Nel 1861 si rilasciarono 2,800,000 vaglia per una somma di 45 milioni; nel 1862 il loro numero fu di 3,800,000 circa per una somma di 62 milioni. Vedono adunque, o signori, l'enorme incremento che vi è nello sviluppo delle corrispondenze.

Ma se noi paragoniamo questo movimento a quello degli altri paesi, scorgiamo che in Inghilterra, sopra una popolazione di 29 milioni di abitanti, le lettere trasportate sommano a 593 milioni annui, e gli stampati ad 84 milioni. Ciò fa una media di 19 lettere e 7 centesimi per individuo. In Francia dove la popolazione ascende a 38 milioni circa il numero delle lettere messe in giro dalla posta fu di 274 milioni, quello delle stampe di 189 milioni; e la media delle lettere per ogni abitante fu di 7 21. Nella Svizzera colla popolazione di 2 milioni e 500 mila abitanti le lettere affidate alla posta salirono a 28 milioni e 800,000, e le stampe a 20,400,000: la media delle lettere risultò quindi di 11 lettere per individuo. Nel regno d'Italia il movimento delle lettere non è in uguale proporzione per tutte le provincie. Mentre in alcune oltrepassa di gran lunga la media della Francia, in altre è molto al disotto di quella che

dovrebbe essere, e che si spera sarà fra poco. Dalle nostre statistiche noi desumiamo che la posta nel 1862 pose in circolazione nel regno un numero di 92,994,000 lettere e di 40,230,000 stampati; per conseguenza la media delle lettere è di 4 e $\frac{1}{3}$ per ognuno dei 22 milioni abitanti del regno. Ma questa media è diversa, come dissi, nelle varie provincie; e credo che sia interessante il conoscerla.

Per esempio nel Piemonte vi sono 10 lettere per ogni abitante, in Lombardia 9, nella Toscana 4, nell'Emilia 3, nel Napoletano 3, nella Sicilia 2. Questa diversità provenne per la Toscana dal non esistervi la privativa postale e per le altre contrade in gran parte dal difetto di comunicazioni; per le provincie napoletane poi, io credo che si debba attribuire anche al sistema del servizio dei comuni, o come così suol dirsi della *posta interna* alla quale alludeva l'onorevole Nisco.

Infatti nelle provincie napoletane è stabilito da molti anni un servizio fra i minori centri di popolazione che si fa per mezzo di fattorini, pagati dalle provincie per conto dei comuni. Ma disgraziatamente questo servizio non si fa in modo molto regolare, sia per negligenza dei fattorini, sia perchè questi fattorini non sono pagati regolarmente, sia perchè la mercede che essi ricevono è talmente esigua e sproporzionata alle distanze che devono percorrere, che non ha il potere di infonder loro molto zelo. Questo servizio di corrispondenza è di più limitato ad uno o due od al massimo a tre viaggi per settimana, sicchè neppur per questo riguardo soddisfa ai bisogni della popolazione.

Io credo quindi che sarebbe necessario di venire ad una riforma nel senso accennato dall'onorevole Nisco.

Ma conviene che la Camera sappia a un dipresso a quale aggravio si sobbarcherebbe lo Stato attuando il sistema proposto dall'onorevole deputato Nisco, sistema d'altronde che è già approvato per legge, e che deve estendersi a tutti i comuni dello Stato nell'intervallo di un decennio.

Attualmente le provincie napolitane pagano per il servizio di posta interna una somma di lire 265,000; se il Governo si volesse assumere tutto il servizio che attualmente è disimpegnato dai fattorini napolitani, e volesse poi anche regolarlo, a modo delle altre provincie, con giornaliera corrispondenze, si addosserebbe una spesa di lire 450,000 all'anno.

È ben vero che adottando il sistema proposto dall'onorevole Nisco, che cioè questa trasformazione si faccia gradatamente a norma della legge, si vede che questo aggravio non verrebbe che dopo un decennio. Ma nello stesso tempo vi è da sperare, signori, che in questo decennio la proporzione delle lettere aumenterà. Se noi abbiamo attualmente nelle provincie napolitane una media di tre lettere per individuo, giova sperare che, sviluppandosi i mezzi di comunicazione e specialmente estendendosi i benefici dell'istruzione, questa media si rialzerà e potrà in avvenire non troppo lontano giungere pur essa a quella della Lombardia e del Piemonte.

Adunque sotto questo riguardo io non avrei opposi-

zione a fare alla proposta del deputato Nisco; ma siccome attualmente si sta studiando un nuovo ordinamento delle attribuzioni e degli oneri dei comuni, dei municipi e delle provincie, forse questa questione potrebbe essere poi trattata adeguatamente quando verrà messo in campo questo riordinamento. Però in massima, dico, accetto l'idea emessa dell'onorevole Nisco.

Rispetto ai fattorini di posta interna io credo di dover aggiungere un'osservazione molto importante.

In Francia ed anche in Inghilterra tutto il servizio postale è fatto dal Governo. I fattorini rurali ricevono una mercede in ragione dei chilometri che percorrono e sono obbligati a trasportare le lettere a domicilio dei destinatari, dai quali non possono pretendere alcun compenso. Ora invece nelle provincie napolitane i fattorini sono pagati, come ho detto, da comuni e tenuti soltanto di portar le lettere al cancelliere comunale, dal quale poi i destinatari debbono andare a ritirarle. Per questo vi sono ritardi, il servizio è mal fatto e dà luogo a molte lagnanze.

Ma, signori, qui sorge un dubbio, ed è che in un paese dove le comunicazioni in gran parte difettano ancora e dove la esattezza dell'organizzazione lascia molto a desiderare, nè può certo paragonarsi a quella di Francia, io dico, dubito forte che il servizio dei fattorini rurali possa eseguirsi perfettamente, se non vi è una specie di allettamento pei fattorini che devono recare le lettere a domicilio nell'avere per ogni lettera una mercede di cinque centesimi. Ma in tale ipotesi si avrebbe un aumento di tassa per le lettere per le campagne, quando non si diminuisca la tassa che percepisce lo Stato.

Io mi limito a fare queste osservazioni poichè questa questione è importante e deve essere studiata.

Vengo ora ai vaglia postali.

La legge del 1862, coll'abbassare la tariffa dei vaglia ne favorì grandemente lo sviluppo. Questa disposizione, o signori, fu adottata per dare comodità ai cittadini di mandar danaro in tutte le parti del regno con tenuissima spesa e con sicurezza; ma fuori d'ogni dubbio accrebbe grandemente la responsabilità all'amministrazione delle poste, e soventi riesce a carico alle finanze per vaglia pagati, e che neppure la maggior attenzione avrebbe potuto riconoscerne l'irregolarità. È ora qui inutile il dire come ciò avvenga, ma intanto è un fatto che ne conseguita un indebito aggravio e non tenue per le somme che il Governo deve pagare a titolo di risarcimento.

In Inghilterra, che è paese di grande circolazione di numerario e di gran movimento, il Governo non assume l'obbligo di rimborsare i vaglia mal pagati. Ivi il vaglia può quasi pareggiarsi ad un biglietto di banca, ed ogni volta che sia pagato, non importa in qual modo sia pervenuto al presentatore, purchè vi siano le apparenze della regolarità, il Governo non ne risponde più: io non dico che si debba entrare in questo sistema, che sarebbe fuori delle nostre abitudini, ma ritengo che si debba di molto limitare la responsabilità governativa a

questo riguardo, sia nel modo con cui debbono essere emessi i vaglia, sia anche rispetto a ciò che si deve pagare per i vaglia medesimi.

L'onorevole Nisco accennava come sia molto tenue il corrispettivo che si dà al Governo italiano per la emissione dei vaglia, in paragone di quanto si paga negli altri paesi. Ed in vero, se si affronta ciò che si paga in Italia a ciò che si paga in Francia ed in Inghilterra, si trova una differenza assai grande a detrimento delle nostre finanze.

Infatti in Italia, secondo le vecchie tariffe ed anche per le nuove, 100 vaglia da lire 45 caduno davano un vantaggio alle finanze di lire 50. Ma secondo le vecchie tariffe 100 vaglia da lire 200 producevano lire 205, mentre attualmente non ne producono che 80: differenza 125 lire.

In Francia 100 vaglia da lire 10 ciascuno producono all'amministrazione 20 franchi; 100 vaglia da lire 200 producono 435 franchi; differenza enorme tra la Francia e noi.

In Inghilterra 100 vaglia da 45 franchi producono 31 lire, cioè poco meno che da noi; ma 100 da lire 200 danno un introito di 127 lire, cioè 47 lire più che in Italia.

Si vede dunque da questo paragone che, senza turbare questa parte del servizio delle poste, potremo accrescere la tassa per i vaglia che raggiungono od oltrepassano le 100 lire.

Queste dunque, o signori, sono le modificazioni che sarebbe necessario introdurre nel nostro sistema postale, e riassumendomi, io dico che accetto le osservazioni fatte dall'onorevole deputato Nisco, e, come avrà visto la Camera, il Ministero si è già preoccupato e si preoccupa tuttora d'introdurre nel servizio postale tutti quei miglioramenti che sono suggeriti dalla nostra esperienza e dal paragone del nostro servizio con quello che fa già buona prova fra le nazioni più incivilite, e presso le quali il movimento postale è più considerevole che fra noi.

Per conseguenza io non avrei difficoltà ad accettare l'ordine del giorno proposto dal deputato Nisco, riservandomi soltanto, rispetto al servizio rurale, di trattare la questione più distesamente allorchè verrà presentata alla Camera la legge sull'ordinamento comunale e provinciale.

NISCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Susani.

SUSANI. L'onorevole ministro dei lavori pubblici rispondendo al deputato Nisco ha fatto alcune importanti dichiarazioni intorno ai miglioramenti dei quali secondo lui è suscettibile l'amministrazione postale.

Che tale amministrazione da poco tempo risistemata in base ad una nuova legge abbia bisogno di miglioramenti non fa meraviglia, nè torna a torto dell'amministrazione stessa; imperocchè in tutte cose, e in questa più che mai, è dalla esperienza che si ottengono i risultati che devono essere guida ai successivi miglioramenti che perfezionano l'organismo. E quando vediamo

in Francia e in Inghilterra funzionare meglio che fra noi una legge di questo genere, non dobbiamo dimenticare che a questo si venne man mano migliorandola per quella via appunto che, adottata dall'amministrazione, veggio con piacere consigliata dall'onorevole Nisco, il quale nelle sue proposte piglia a confrontare ciò che è con ciò che sarebbe desiderabile che fosse.

Ma, poichè si parla di innovazioni da farsi, io mi permetto di chiamare l'attenzione del signor ministro sopra un punto del quale non ho sentito far menzione e che, a mio avviso, vorrebbe essere naturalmente studiato; imperocchè, se le mie previsioni non errano, sarebbe un mezzo per fare delle economie certo non disprezzabili a fronte del complesso del bilancio particolare delle poste.

Si è da molti osservato, e il ministro testè lo ricordava, quanto costi il tenere degl'impiegati speciali in quelle località dove il movimento postale è, relativamente allo stipendio degl'impiegati stessi, tenue. D'altra parte si dice, e a mio avviso trattandosi di un servizio generale di tanta importanza, si dice bene, importa che l'amministrazione delle poste arrivi colle sue braccia industrie alla porta di ciascuno dei contribuenti.

Io credo che con un temperamento utile si giungerebbe a conciliare l'economia coll'estensione del servizio, ove l'amministrazione delle poste si unificasse coll'amministrazione dei telegrafi.

Io vedo questo praticarsi con grandissimo vantaggio nella Svizzera, ed è evidente, o signori, che economie grandi abbiano a risultare quando voi badiate a ciò che avviene nelle piccole località, dove se voi volete un impiegato telegrafico ed un impiegato postale, come è il desiderio dei contribuenti e come i bisogni del commercio esigono, voi dovete pagare somme relativamente considerevoli per un uomo, il quale non impiegherà che una minima parte del suo tempo a quel servizio al quale lo avete destinato.

Ora egli è dall'esperienza provato che a quest'uomo già sopravanza tempo quando contemporaneamente provveda al servizio della posta ed all'ufficio telegrafico.

Ed in alcuni paesi della Svizzera la cosa va più oltre, in modo che neppure un uomo ma una donna provvede a questo doppio servizio unitamente ad un commercio di bottega abbastanza considerevole; ed io mi compiaccio che il ministro dei lavori pubblici, con una deliberazione che ho visto sulla gazzetta ufficiale di ieri, abbia permesso nell'amministrazione dei telegrafi e delle strade ferrate l'impiego del lavoro delle donne; io desidererei che questo anche succedesse nelle poste, come avviene in Francia, e sopra una amplissima scala in Inghilterra ed in Stati di minor importanza.

Come la Camera sa, il lavoro delle donne è, rispetto a quello degli uomini, assai meno retribuito. Ora perchè lo Stato deve rinunciare a godere di questo beneficio che egli può procurare a sè medesimo, facendo lavorare le donne, e agendo nello stesso tempo secondo un or-

dine d'idee eminentemente civilizzatore? Io quindi desidero che il ministro, negli studi ai quali ha detto di attendere, voglia preoccuparsi anche di questa questione.

Venendo poi alla questione dei vaglia, io riconosco coll'onorevole ministro che molti inconvenienti esistono, ai quali bisogna portare riparo, ma io non credo che essi siano tali da essere riparati coll'aumento della tassa sopra i vaglia. Io credo piuttosto sia da tornarsi al sistema dei vaglia quali erano in Inghilterra, e quale era sostenuto da alcuno dei membri della Commissione sulla riforma postale, che cioè per ovviare alle frodi di cui oggi è vittima l'amministrazione, sancendo per legge ciò che l'amministrazione ha dovuto fare oggi a tutela de'suoi legittimi interessi, il vaglia postale non sia pagabile che per un ufficio individuato, e dietro preavviso, ma a condizione che s'introduca allora la facoltà che è data in Inghilterra ai portatori di vaglia, di girarli mantenendo nell'ufficio postale l'obbligo di pagarli a qualunque giro.

Questo è un comodo grandissimo per le minute contrattazioni; il vaglia postale in questa guisa diventa quasi una carta-moneta. Tien luogo del biglietto di banca pagabile in luogo speciale, è vero, ma con grandissimo beneficio; e mentre lo Stato garantisce assai meglio che col sistema attuale la propria responsabilità, ci guadagna sempre abbastanza notevolmente coll'interesse delle somme che gli restano in cassa, guadagno non tanto trascurabile, specialmente quando si considera il saggio dell'interesse del debito pubblico.

Concludendo quindi, io proporrei che la Camera con un ordine del giorno esprima il desiderio che venga presentato nel prossimo bilancio il servizio dei telegrafi unificato con quello delle poste, e che venga dal Ministero studiato il modo di introdurre i *vaglia* girabili e pagabili nelle individuate località, così come si pratica in Inghilterra.

MENABREA, ministro *pei lavori pubblici*. L'onorevole Susani portava specialmente la sua attenzione sopra la riunione del servizio telegrafico al servizio postale, ed il suo ragionamento lo condusse a proporre un ordine del giorno col quale s'inviterebbe il Ministero a presentare un disegno di legge che avesse per oggetto la riunione di questi due rami di servizio.

Mentre da una parte accolgo l'idea del deputato Susani, non potrei per altra parte accettare il suo ordine del giorno, in quanto che il medesimo è troppo assoluto, è troppo vincolante.

La questione dell'unione del servizio telegrafico e del servizio postale non è nuova; è stata studiata in altri paesi ed è pure stata esaminata presso di noi. Di più si sono già fatti varii tentativi, ed attualmente esistono alcuni uffici postali i quali disimpegnano anche il servizio telegrafico. Quindi può l'onorevole Susani star persuaso che il Ministero non rifugge dal pensiero di rendere minori le spese del servizio postale e del servizio telegrafico, confondendo quanto sia possibile l'uno coll'altro; ma da alcuni casi particolari in

cui si può far questo doppio servizio non bisogna concludere che si possa in ogni luogo adottare. Il servizio telegrafico in alcune stazioni di minore importanza può essere bene disimpegnato dallo stesso ufficio postale, ma nei luoghi di maggior movimento la cosa è del tutto impossibile.

Se l'onorevole Susani si recherà in un ufficio telegrafico vedrà quanti ordini d'ufficiali sono impiegati per questo servizio. Gli uni trasmettono i dispacci, altri li traducono ed altri sono incaricati della contabilità. Sarebbe impossibile di riunire i due servizi senza compromettere e l'uno e l'altro.

SUSANI. Chiedo di parlare.

MENABREA, ministro *pei lavori pubblici*. Inoltre v'ha un'altra difficoltà, ed è che per seguire la carriera d'ufficiale telegrafico bisogna fare studi particolari, i quali sono del tutto inutili pel servizio postale. Il servizio telegrafico richiede attitudine e cognizioni speciali e affatto diverse da quelle che si richiedono pel servizio postale. In conseguenza sarà sempre necessario di dividere il personale in due categorie: l'una pel servizio postale propriamente detto, e l'altra pel servizio telegrafico; ma questo non impedisce che in alcuni uffici secondari lo stesso ufficiale postale che accudisce alle lettere, possa anche ricevere e trasmettere quei pochi dispacci telegrafici che possano occorrere. Come ho avuto l'onore di dire, questo si fa attualmente, ed anzi l'amministrazione cerca di estendere questo sistema. Ed esso potrà poi essere maggiormente sviluppato allorchè l'amministrazione avrà potuto introdurre i commessi locali, cui precedentemente ho accennato, perchè questi commessi locali essendo stabiliti in luoghi dove il servizio della corrispondenza non è molto sviluppato, potranno anche agevolmente fare l'uno e l'altro servizio: ma accettare poi quella trasformazione così assoluta come la vorrebbe l'onorevole Susani, io non lo potrei, perchè io non potrei promettere una cosa che l'amministrazione probabilmente non sarebbe in grado di mantenere.

In conseguenza pregherei l'onorevole Susani di volersi contentare della dichiarazione che fa il Ministero di accomunare per quanto è possibile, e dentro limiti tali che non sia compromesso il doppio servizio telegrafico e postale, di accomunare, dico, questi due servizi, ma non potrei andare tanto avanti come egli vorrebbe, perchè in ciò ravviserei molti inconvenienti.

In quanto poi ai vaglia postali girabili, io credo che sia anche un'idea eccellente della quale bisogna tener conto. Ma mi permetta l'onorevole Susani che non accetti il suo ordine del giorno. Sono quistioni molto delicate, che conviene studiare: l'imporre con quest'ordine del giorno un sistema determinato, sul quale vi ha disparere anche fra gli uomini più competenti, credo che sia una cosa molto imprudente.

Signori, ho detto che riconosceva esservi ancora molto a fare riguardo al servizio della posta; ma devesi anche confessare che esso in generale ha sorpassato l'aspettazione ad onta delle grandi difficoltà che ha dovuto vin-

TORNATA DEL 18 FEBBRAIO

cere; ed il paese deve essere riconoscente a chi dirige questo servizio. Permetta l'onorevole Susani che l'amministrazione studi tutti i vari sistemi che si possono offrire: dopo sarà presentato al Parlamento il sistema che si sarà ravvisato più conveniente, ed allora l'onorevole Susani od altri suoi colleghi potranno proporre tutte quelle modificazioni che essi ravviseranno opportune.

PRESIDENTE. Leggo un ordine del giorno stato proposto dal deputato Scalini:

« La Camera delibera che le lettere spedite dai militari di bassa forza in attività di servizio non sottostaranno a doppia tassa, quand'anche non fossero affrancate.

« Il Ministero è abilitato a regolare con decreto reale l'esecuzione di questa determinazione. »

La parola spetta al deputato Nisco.

SUSANI. Domando la parola sull'incidente: dirò due sole parole.

PRESIDENTE. Il primo a parlare sulla materia è stato il deputato Nisco: sono tutti incidenti di uno stesso argomento. (*Ilarità*)

Parli dunque il deputato Nisco.

NISCO. Io ringrazio il signor ministro di avere accettato il mio ordine del giorno ed io, a mia volta, accetto le sue spiegazioni. Egli deve essere sicuro che non era la mia intenzione diversa dalla sua, quella cioè di rendere questo servizio più esatto e più completo se non con una spesa minore, certo con un reddito maggiore. In quanto poi alla parte del servizio rurale, l'onorevole ministro ha fatto osservare che, sebbene importantissimo, pure aumenterebbe la spesa per l'erario: io prego la Camera a por mente che non ho proposto una spesa nuova, ma di ripartire proporzionalmente ed armonicamente in dieci anni quella spesa che per legge in dieci anni si deve eseguire, forse con poco ordine e pochissimo frutto. Secondo la mia proposta questa spesa sarebbe fatta gradatamente, in modo che gradatamente il servizio venga ad essere ampliato e prenda quella attuazione che gli è propria secondo la legge.

Nè devesi trascurare di riflettere che con condurre il servizio postale in ogni comune, nella campagna come nella città, vi sarà necessariamente un aumento progressivo di prodotto da compensare il piccolo aumento di spesa, dal ministro calcolato a base del sistema

presente, non di quello della localizzazione degli uffici di vero meccanismo, da me proposto, e dall'onorevole ministro accettato.

In terzo luogo farò osservare all'onorevole deputato Susani che quando io ho proposto quell'ordine del giorno, non ho creduto di far censura ad alcuna amministrazione.

Io ho presentato un ordine del giorno il quale è soltanto relativo a miglioramenti che la esperienza ci indica come necessari. Il ripeto ancora una volta che ogni idea di censura è estranea alla mia mente, e che io servo il mio paese, non persone o partiti.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Michelini.

MICHELINI. Essendo stato accettato l'ordine del giorno del deputato Nisco, rinuncio alla parola.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola. Vorrei soltanto introdurre in quest'ordine del giorno una modificazione. In esso si dice: « e finalmente a modificare con altro progetto di legge la tariffa dei vaglia postali, e passa, » ecc., io direi: « il sistema dei vaglia postali, » perchè allora comprende tutto.

Voci. Accetti puramente la dichiarazione del ministro.

NISCO. Accetto la dichiarazione dell'onorevole ministro, senz'altro.

PRESIDENTE. Allora rimanderemo a domani il seguito della discussione.

La parola domani spetterà al deputato Susani, poi al deputato Scalini, poi al deputato Capone.

SUSANI. Signor presidente, io aveva chiesto la parola per ritirare il mio ordine del giorno; è dunque inutile che io parli domani.

PRESIDENTE. Per ritirare si è sempre in tempo ad avere la parola. (*Ilarità*)

Avverto che domani continuerà la discussione sul capitolo 49, e poi si verranno a discutere i due capitoli 42 e 43 che furono oggi sospesi.

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione sul bilancio delle spese del Ministero dei lavori pubblici per il 1863;

2° Discussione del bilancio dell'entrata per il 1863.