

## LXV.

## TORNATA DEL 9 MARZO 1875

(4<sup>a</sup> sul bilancio in discussione.)

PRESIDENZA BIANCHERI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione dello stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel 1875 — Intorno al capitolo 23, Sorveglianza all'esercizio delle ferrovie di società private, osservazioni del relatore Lacava e del deputato Consiglio, e spiegazioni del ministro — Istanze del presidente ai deputati per accelerare la discussione — Sul capitolo 25, Spese di esercizio delle ferrovie calabro-sicule, i deputati Di Cassibile, Torina, Carnazza e Miceli fanno istanze e reclami — Dichiarazioni del ministro. = Validamento della elezione del collegio di Prizzi. = Lettera del deputato Bastogi con cui invia la sua rinunzia alla deputazione — Parole dei deputati Massari e Puccioni — È accettata. = Istanze dei deputati Morelli Salvatore e Di Cassibile sul capitolo 26, Personale dei telegrafi; osservazioni e raccomandazioni del deputato Di Masino sul capitolo 27; dei deputati Lazzaro, Di Sambuy, Friscia, e del relatore Lacava sul capitolo 35, sull'amministrazione delle poste; dei deputati Florena e Comin sul capitolo 41; dei deputati Di Cassibile, Nelli, Asproni, La Porta, Miceli, Di Rudini, Larussa, Sulis, Perrone-Paladini, De Zerbi, Nicotera, Florena e Salaris sul capitolo 43, riguardante il servizio postale marittimo — Ritiro delle due proposte dei deputati Salaris e Di Cassibile, e approvazione del capitolo — Istanze del deputato Merizzi sul capitolo 53 bis, Spesa per l'acquisto dei francobolli e delle cartoline postali di Stato, e spiegazioni del relatore Lacava — Risposte del ministro sopra vari capitoli — Si approvano fino al capitolo 54.*

PRESIDENTE. La seduta è aperta alle ore 1 45 pomeridiane.

(Il segretario Lo Monaco dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, che è approvato.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PREVENTIVO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PER IL 1875.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dello stato di prima previsione pel 1875 del Ministero dei lavori pubblici.

La discussione è rimasta sospesa alle strade ferrate capitolo 23, *Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di società private* (Spese fisse), lire 352,500.

La parola spetta all'onorevole relatore.

LACAVA, *relatore*. Le ultime parole dette ieri dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, abbreviano

di molto le mie, poichè quando l'onorevole ministro ci assicurò di prendere in considerazione le diverse osservazioni fatte dalla Commissione del bilancio sul servizio delle ferrovie, la Commissione si può dire soddisfatta; e ci attendiamo dallo studio che egli vi farà tutti quei miglioramenti, dei quali colle osservazioni nostre abbiamo manifestata la necessità. Però vi sono due cose su cui intendo ancora di più richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro.

La Commissione generale del bilancio aveva fatto quattro osservazioni: la prima, di avere delle corse più celeri e il servizio delle merci e dei telegrafi sulle linee Torino-Savona e Genova-Pisa, e l'onorevole ministro ha promesso che egli, appena lo potrà, provvederà a questi due bisogni.

La seconda osservazione era sul servizio dei bagagli, che spesse volte le società trasportavano su di una linea anzichè su di un'altra, speculando sul si-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

stema delle garanzie dello Stato; ed anche a questo inconveniente egli ha promesso provvedere.

Le altre due osservazioni fatte dalla Commissione riguardano gli orari, e più specialmente le coincidenze tra le linee principali e le secondarie; e in ultimo il commissariato per le ferrovie.

Riguardo alle coincidenze dei treni fra le linee principali e le secondarie, oltre alle osservazioni ieri fatte dagli onorevoli Manfrin, Negrotto e Sormani-Moretti, nonchè dall'onorevole Di San Donato pel miglioramento del servizio dei viaggiatori e delle merci sulla linea Roma-Napoli, ve ne sono ancora altre che potrebbero farsi per altre linee e per altri treni.

Egli è vero che il nuovo orario ha migliorato di molto il servizio internazionale, ma lascia però qualche cosa a desiderare in quanto al servizio interno. È anche vero che è impossibile che si possa soddisfare a tutti i reclami, a tutte le aspirazioni che si manifestano. Ma egli è indubitato che, quando si guardi alle coincidenze di alcune linee principali con le secondarie, si trova che dei viaggiatori sono costretti ad attendere molte ore per proseguire il loro cammino; e su ciò richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro, pregandolo a provvedervi.

Veugo ora all'ultima osservazione: al commissariato.

La Commissione generale del bilancio ha fatto osservare che l'autorità del commissariato non è sufficiente a potere costringere le società ferroviarie all'adempimento dei loro doveri e a mantenerle nei limiti e confini delle loro facoltà. Io debbo dire francamente che il servizio del commissariato era molto malamente fatto, e che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vi provvide con i due decreti del 31 ottobre 1873.

Ma se non si può negare che il servizio è alquanto migliorato con quei decreti, resta però ancora molto da fare.

Anzi, siccome dal discorso tenuto ieri dall'onorevole Spaventa si rileva che egli dubita di trovare nelle leggi esistenti tutta l'autorità sufficiente per richiamare le società ferroviarie all'adempimento dei loro obblighi, così io mi permetto di fare osservare all'onorevole ministro che, quando egli trovi che le leggi esistenti non valgono a dargli tutta quell'autorità di cui avrebbe bisogno, sia il caso di provvedervi presentandosi alla Camera con un progetto di legge, in forza del quale gli siano accordati quei poteri che altrimenti gli mancherebbero.

Fu obbietato, se non m'inganno, che accrescendosi l'autorità del commissariato, poteva questo addivenire indipendente dal ministro, e che divenendo

tale, si cadeva in un altro pericolo. Ma è facile osservare che si può benissimo conciliare l'autorità del commissariato senza renderlo indipendente. Egli è certo che il commissariato dev'essere dipendente dal Ministero dei lavori pubblici, ma la maggiore autorità che gli s'intenderebbe dare non vuol dire togliere l'autorità che il ministro deve avere sul commissariato stesso.

La Commissione crede sia necessario di rivestire di maggior autorità i commissariati di fronte alle società ferroviarie, ma non intende punto di alterare la dipendenza dei commissariati dal Ministero.

Senza dilungarmi di vantaggio, io dico, riassumendomi, che noi aspettiamo con fiducia che l'onorevole ministro provveda sulle osservazioni fattegli dalla Commissione generale del bilancio, e che, qualora egli creda che per aver maggior autorità sulle società ferroviarie vi sia bisogno di un progetto di legge, venga innanzi alla Camera a proporlo, che certamente sarà da essa approvato.

SPAVENTA, *ministro per i lavori pubblici*. L'onorevole relatore ha fatto due osservazioni sopra le parole da me dette ieri in risposta all'onorevole Sormani-Moretti circa la maniera come io apprezzava le osservazioni contenute nella relazione sua relativamente al commissariato e all'andamento generale del servizio ferroviario.

La prima osservazione è caduta sopra l'andamento generale del servizio ferroviario; e ringrazio l'onorevole relatore di avere confermato la mia asserzione, cioè che questo servizio, anzichè peggiorato, da qualche tempo in qua deve dirsi piuttosto migliorato.

Siccome però io non potevo non convenire che molto ancora resta da desiderare, l'onorevole relatore mi ha eccitato a provvedere acciò gli inconvenienti, che tuttavia sussistono, siano al possibile eliminati.

A questo proposito non posso che ripetere ciò che ho detto, vale a dire che, nei limiti del potere che ho, io procurerò che quegli inconvenienti siano rimossi.

La seconda osservazione dell'onorevole relatore riguarda il commissariato. Egli dice: l'onorevole ministro si scusa di non poter fare di più, perchè si crede trattenuto dalle leggi e dalle convenzioni esistenti: perciò è da consigliargli che venga innanzi alla Camera a domandare poteri maggiori.

Ora io debbo rispondere che, se anche venissi a chiederli e la Camera me li desse, questi poteri maggiori non potrebbero applicarsi alle concessioni esistenti.

Infatti, tutte le concessioni esistenti sono mante-

## SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

nute sotto le leggi che vigevano all'epoca in cui furono fatte; e quando fu pubblicata la nuova legge dei lavori pubblici, le nuove disposizioni riguardarono le concessioni che si sarebbero fatte d'allora in poi, non quelle fatte prima.

Però, delle disposizioni contenute nell'articolo 237 della legge vigente, bisognerà fare una distinzione. Quelle che si riferiscono alla regolarità dell'esercizio sono d'ordine pubblico, e si applicano alle concessioni antiche, come si applicheranno alle concessioni future. Ma tutte quelle disposizioni che non hanno carattere d'ordine pubblico, ma solo uno scopo economico, uno scopo di comodità, queste disposizioni non potrebbero imporsi alle società costituite prima; perchè gli obblighi e i diritti di quelle società, in questo campo, sono regolati dalle convenzioni esistenti, epperò neanche la legge potrebbe imporre loro nuovi obblighi senza indennità o compensi.

Con questa distinzione, io posso accettare l'invito che la Commissione del bilancio mi fa; e se credessi che le disposizioni riguardanti la sicurezza e la regolarità del servizio, fossero difettose nelle leggi attuali, io avrei obbligo di venire innanzi al Parlamento a chiedere facoltà maggiori, le quali potrebbero applicarsi, come già dissi, tanto alle convenzioni ferroviarie avvenire quanto a quelle già esistenti.

Ma io credo che, in questo campo della sicurezza del servizio, le facoltà che ha il Governo siano abbastanza late, e per conseguenza il bisogno di una nuova legge non è sentito, come parrebbe credere l'onorevole relatore.

Date queste spiegazioni, spero che la Camera, senz'altro, voglia procedere alla votazione di questo capitolo.

**LACAVA, relatore.** Per lo meno l'onorevole ministro viene nell'idea di accrescere le sue facoltà per le convenzioni future; e siccome sono per presentarsi alla Camera, o per discutersi diverse convenzioni, così io lo prego di tener presente queste osservazioni in queste, affinchè abbia quella maggiore autorità che crede di non avere intera per quelle già fatte.

Aggiungo un'altra osservazione. Io comprendo quello che dice l'onorevole ministro, cioè, che quando si tratti di ottenere una maggiore comodità non preveduta, potrebbe essere necessario per le vecchie convenzioni di venire alla Camera a chiedere un'indennità da darsi alle società esistenti.

Ma l'onorevole ministro sa che c'è un punto, una leva potente di cui egli è padrone assoluto, e colla quale può ridurre le società ad accettare anche le proposte di maggior comodità; questa leva

è quella degli orari. Egli avendo la facoltà di fissare gli orari, e di fare quello che crede su questo punto, può, senza ledere gli interessi stessi delle società, ridurle alla osservanza di tutti quegli obblighi che sono richiesti da una buona amministrazione.

**PRESIDENTE.** Capitolo 23...

**CONSIGLIO.** Aveva chiesto la parola...

**PRESIDENTE.** Onorevole Consiglio, si parla da due giorni su questo stesso capitolo; ora mi sembra che la Camera ha discusso abbastanza sopra il medesimo. Se ella vuole rivolgere una interrogazione, la faccia, altrimenti io non so più come faremo ad andare avanti se ad ogni momento si piglia diletto a intrattenere la Camera di argomenti estranei al capitolo in discussione.

**CONSIGLIO.** Onorevole presidente, se ella non sa su che io intendo parlare...

**PRESIDENTE.** Se così è, accenni su che cosa ella intende parlare.

**CONSIGLIO.** Io porrò mano a svolgere la mia interrogazione; non ho che a dire poche parole. È più di un anno e mezzo che l'onorevole ministro presentò alla Camera il progetto di legge sulle convenzioni ferroviarie. Per lo scioglimento della Camera non poté discutersi. Ora, lo stesso progetto è sottoposto allo esame della Commissione, e chi sa fra quanto tempo potrà venire alla discussione. La Camera sa che la principale di queste convenzioni, anzi quella che diede occasione a presentare tutte le altre, fu la convenzione colle Romane.

Ora cosa succede? Dal momento in cui fu fatta la convenzione, la società delle Romane che non pagava le sue azioni, non ha pagato più neppure le obbligazioni comuni.

Il montare di queste obbligazioni è una somma bastantemente grossa perchè la Camera e l'onorevole ministro debbano portarci sopra la loro attenzione; si tratta di 12,000,000 di lire all'anno, e siamo già al quarto semestre...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non è vero questo.

**CONSIGLIO...** e sono 24 milioni e 400 mila lire. Se la Camera non approverà la convenzione saremo a 30 milioni e mezzo alla fine di giugno.

L'onorevole ministro, rispondendo ieri all'onorevole Di San Donato, diceva che la società non poteva fare dei lavori perchè non aveva dei mezzi; e rispondendo all'onorevole Toscanelli, il quale diceva: voi avete assicurato che la società delle Romane aveva un reddito netto; e perchè non lo impiega a fare questi lavori? Ed allora il ministro diceva: il reddito netto è impiegato per fare dei lavori. Perciò non si tratta solo di spendere il reddito netto, ma si tratta di 24 e più milioni per la sospensione del pagamento delle obbligazioni. Ora io

domando all'onorevole ministro se egli tiene conto di questo fatto.

Si potrebbe dire, la sede più opportuna di questa questione sarebbe la discussione delle convenzioni ferroviarie...

**PRESIDENTE.** Mi pare, onorevole Consiglio, che sarebbe stato assai meglio che si fosse riservato a fare la sua interrogazione allora.

**CONSIGLIO.** Io dico al ministro. Se fosse per me, io accetterei il fallimento della società per non pregiudicare gli interessi delle finanze. Ma come so che la maggioranza della Camera, sia per interessi generali o di campanile non guarda tanto alle condizioni, e finisce per accettare qualunque contratto, sono obbligato a domandare all'onorevole ministro, perchè prenda in considerazione quello che io ho detto.

**PRESIDENTE.** Ma, onorevole Consiglio, mi permetta, io non la posso lasciar continuare. Ella non discorre più del capitolo 23, ma solleva una questione che potrebbe svolgere ampiamente in occasione della discussione delle convenzioni ferroviarie.

Non è possibile che si discuta il bilancio con questo sistema, se cioè a ciascun deputato piace ad ogni tratto di parlare sopra argomenti estranei al capitolo che ci occupa.

**CONSIGLIO.** Se l'onorevole ministro non vuole rispondermi, ne farò oggetto di una interrogazione.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ecco, quanto a me...

**PRESIDENTE.** Prego l'onorevole ministro di non farne oggetto di una contestazione. Ella parlerà di questa questione quando dovrà essere trattata.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ha preso la Camera per l'assemblea generale degli azionisti delle Romane. (*Si ride*)

**PRESIDENTE.** Se nessuno fa altre obiezioni, s'intende approvato il capitolo 23.

(È approvato, come lo è pure il seguente:)

Capitolo 24. Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di società private (Spese variabili), lire 65,000.

Capitolo 25. Spese d'esercizio delle ferrovie calabro-sicule (Spesa obbligatoria), lire 1,582,000.

**DI CASSIBILE.** Nulla sfugge alla previdenza dell'onorevole ministro dei lavori pubblici; però, siccome un dipendente non sempre corrisponde perfettamente alle sagge mire di chi sta alto locato, devo segnalare alla di lui attenzione che nel viaggio che ultimamente feci nel mio collegio, ho veduto al ritorno che nelle stazioni di Crucoli, Cirò, Torre Mellissa, Strongoli e Cotrone manca l'orologio ed il nome di ogni singola stazione. (*Rumori*)

Alcuno mi dirà che queste cose non si portano

all'attenzione della Camera; ed io rispondo che mi si fecero reclami contro gli agenti ferroviari locali; ma siccome costoro fecero, come suol dirsi, orecchie da mercante, io ho voluto rivolgere questa pubblica preghiera all'onorevole ministro, perchè si degnasse provvedere.

Un'altra preghiera debbo rivolgere all'onorevole ministro, ed è che, siccome con tutte le buone intenzioni del Governo, non si è potuto attuare la ferrovia da Reggio Calabria per Bari, Foggia, Roma, e siamo ancora colle colonne d'Ercole da Reggio fino a Monesteraci, e da Bari-Taranto fino a Cotrone...

(*Interruzioni*)

**PRESIDENTE.** Permetta, onorevole Di Cassibile, questa questione riguarda la costruzione e non l'esercizio delle ferrovie, perciò la prego di riservarsi a parlare quando verrà il capitolo relativo.

**DI CASSIBILE.** Se l'onorevole presidente me lo permette, mi manterrò nei limiti del capitolo in discussione.

La preghiera è semplicissima, poichè da Reggio a Monesteraci e da Taranto a Cotrone vi sono due viaggi giornalieri, si fanno calde istanze perchè almeno uno di questi due viaggi fosse diretto, e di più si vorrebbe che i viaggi fossero da Reggio fino a Monesteraci *tutti e due*, perchè uno di questi va soltanto fino a Roccella Ionica, il che si deplora dagli abitanti delle due provincie reggiana e catanzarese.

Quanto agli altri tronchi, che chiedono questi abitanti, ne parlerò quando il presidente mi darà, a suo tempo, la parola.

**TORINA.** Nella tornata di ieri ascoltai con devota attenzione tutto quello che felicemente fu detto da vari onorevoli deputati. Essi, prendendo la parola, mostrarono alla Camera e fecero avvertito l'onorevole ministro dei lavori pubblici che svariati, sebbene lievi, inconvenienti si sperimentavano e tuttavia si sperimentano nelle linee ferroviarie dell'alta Italia, e quindi esternavano all'onorevole ministro il loro desiderio di vederli colla maggior possibile celerità convenevolmente riparati. Parlarono pertanto della diretta comunicazione con Berlino, di quell'altra con Vienna; trattarono ancora delle ferrovie del Genovesato, della Toscana, del Piemonte, del Veneto, della Lombardia, delle Romagne, e finalmente del Napoletano. Però in tutti quegli animati discorsi, che, replico, ascoltai piacevolmente, mi avvidi come si fosse trattata la questione solo dal punto di vista della necessaria correzione dell'ultimo orario già in vigore, per cui quegli oratori, ispirandosi a principii di economia di tempo e di agevolezza alle generali comunicazioni, mi permetteranno la frase, andavano essi lesinando perchè di una o due ore potesse essere più o meno accor-

ciato e ridotto il transito per quelle linee. L'onorevole ministro dei lavori pubblici rispose con quella calma e cortesia che tanto lo distingue, e fece loro sperare che a quegli inconvenienti mano a mano si sarebbe provveduto. Così credo che quegli onorevoli deputati dovettero essere soddisfatti.

Io mi augurava che una voce autorevole si fosse levata, ed avesse in quell'occasione anche rappresentato all'onorevole ministro dei lavori pubblici gli inconvenienti gravi che finora si sono deplorati nelle ferrovie siciliane.

Si trattò di quelli dell'alta Italia, si parlò di quegli altri della media Italia; era troppo conveniente e necessario che anche una parola si fosse pronunciata sullo stato delle ferrovie di quell'altra parte d'Italia che sarebbe rappresentata dalle isole della Sicilia e della Sardegna. Ma quando mi accorsi che su queste si serbava un assoluto silenzio, mi animai allora, e chiesi la parola. Ecco, o signori, la ragione per la quale vengo oggi ad intrattenere la Camera. E poichè non sarei pienamente informato del modo come procede l'esercizio delle ferrovie della Sardegna, così lascerò a qualche altro mio onorevole collega di parlare di esse; io mi fermerò solo a discutere sull'andamento delle ferrovie siciliane. Ed anzi tratto dichiaro che mi riterrei ben lieto ove per esse potessi ricevere dall'onorevole ministro quella stessa risposta che egli ieri si piacque dare a coloro i quali discussero tanto lungamente sulle ferrovie dell'alta Italia. Sarei, dico, ben contento ove potessi rimanere ugualmente soddisfatto; però ho dei gravissimi dubbi che l'onorevole ministro non vi potrà tanto facilmente riuscire. (*Movimenti*)

Entro adunque in argomento, facendo appello alla Camera perchè in un affare di così grave interesse mi accordi la sua benevola attenzione, permettendo di non approfittarne lungamente.

In Sicilia, signori, dall'anno 1860 sino al 1875, per un lungo corso di ben 15 anni, dall'epoca in cui poté proclamarsi il risorgimento italiano, in cui anche la Sicilia poté pronunciare libero il suo voto per far parte della grande nazione italiana, da quell'epoca sino ad oggi non si contano in esercizio che appena 381 chilometri di ferrovie. Sarebbero a buon diritto sperato che d'allora ad oggi il fischio della locomotiva, simbolo di civiltà e di progresso, avesse potuto farsi sentire dal Pachino al Peloro, e da questo al Lilibeo, avvicinando con la velocità del vapore le consorelle ma pur lontane provincie; falsa illusione; noi non ne abbiamo sin oggi che brevi tronchi spezzati ed interrotti fra loro, e senza la speranza vicina di una possibile congiunzione.

Da Messina a Siracusa è il primo tronco di 182

chilometri, da Catania a Leonforte il secondo di 78 chilometri, da Palermo a Cammarata, compreso il braccio di circonvallazione, è il terzo di 95 chilometri, e finalmente il quarto da Comitini a Porto Empedocle di 26 chilometri.

Quanto tempo s'impiega, signori, per percorrere queste distanze? Ve lo dirò brevemente. Da Messina a Siracusa 5 ore e 45 minuti; da Catania a Leonforte, 3 ore e 15 minuti; da Palermo a Cammarata, 4 ore e 15 minuti; da Comitini a Porto Empedocle, un'ora e 36 minuti.

Fatto un calcolo approssimativo, risulterebbe come la locomotiva da Messina a Siracusa percorre circa 30 chilometri per ora; quella da Catania a Leonforte circa 25 chilometri; quella da Palermo a Cammarata meno di 22 chilometri all'ora; e quella da Comitini a Porto Empedocle meno di 18 chilometri.

Se confronti volessi fare avrei ragione di dire, o signori, agli onorevoli che propugnarono ieri la causa delle ferrovie dell'alta Italia, che la voce del reclamo, a noi di Sicilia con maggior diritto appartiene, giacchè se in quelle ferrovie è facile ed ordinaria la percorrenza di 45 o 50 chilometri all'ora, nelle nostre è necessità impiegare doppiamente il tempo.

Ma io non intendo preoccuparmi di ciò; io non voglio intrattenere la Camera perchè si occupi di questo esquilibrio, anzi espressamente dichiaro essere mia convinzione che quando in Sicilia saranno più estese le linee, quando esse saranno più consolidate, quando sarà attuato il servizio dei treni diretti, allora sì che avremo sicuramente da sperare il generale equilibrio, ed il vantaggio della percorrenza con maggiore velocità.

Questo sia detto per prevenire quella risposta, che ragionevolmente avrebbe potuto comunicarmi l'onorevole ministro, e di cui ho procurato risparmiare.

Replico dunque: non mi preme fare dei confronti tra le ferrovie dell'alta Italia con quelle siciliane, m'interessa sì di rilevare i gravi inconvenienti che si sperimentano nell'esercizio di queste ferrovie, i pericoli e i danni che esse visibilmente presentano, e questa è una partita che credo meriti tutta la considerazione non solo della Camera, ma più specialmente dell'onorevole ministro, perchè vi possa provvedere.

Le ferrovie dell'alta e della media Italia, signori, quantunque non fossero scevre di piccoli inconvenienti, pure dalle affermazioni degli onorevoli deputati e dalle manifestazioni dell'onorevole ministro, risultò constatato ieri che si prestano bene all'esercizio.

Ma può dirsi lo stesso per quelle siciliane? Io credo che no; e questa credenza tanto più si rafforza in quanto che ho la piena convinzione che le ferrovie in Sicilia sono state eseguite con cattiva costruzione; per esse, senza dire altro ma probabilmente per mancata perizia, si sono scelti quei luoghi disadatti allo sviluppo ed alla stabilità delle linee; e per esse non si è adoprata quella esatta sorveglianza che pur si richiede nella costruzione di lavori di tanta importanza. (È vero! a sinistra)

Io non sono ingegnere, e quindi non posso presentare alla Camera un discorso tecnicamente condotto; spero però parlare in modo da farmi capire.

Noi in Sicilia siamo stati di fatto obbligati ad assistere a continue e frequenti interruzioni che si verificano lungo il corso delle linee, noi non abbiamo potuto godere tranquillamente e continuamente anche per un solo anno della sicura e facile viabilità per le ferrovie, giacchè siamo stati costretti a sobbarcarci a dei trasbaldi per effetto dello arrestarsi della locomotiva col suo convoglio, in conseguenza di franamenti e scoscendimenti di terreno nel corso delle zone stesse.

Di questi inconvenienti, che pure debbono dirsi gravi, mi permetterà l'onorevole ministro dei lavori pubblici che io ne riconfermi la causa nella evidente instabilità del terreno, su cui le ferrovie in Sicilia sono poggiate, nella cattiva costruzione delle linee, e nella poca sorveglianza che si è prestata nel corso delle costruzioni.

E prova sia che poco esatta è stata la scelta del terreno, che coloro i quali ne hanno sorvegliata la costruzione hanno dovuto col tempo convincersi che mal partito sarebbe stato il persistere sempre in una data linea, per le immense ed insuperabili difficoltà che si sono incontrate; eppure malgrado tali postume convinzioni si sono lasciati illudere da vaghe speranze di una possibile futura sistemazione, senza pur riflettere che le ingenti spese a cui si è andato incontro sono gravate a peso dello Stato, e dei miseri contribuenti che forniscono le casse del Tesoro.

E prova sia, o signori, che una tal causa consiste nella cattiva costruzione, pur troppo si rileva da che i manufatti cedono sotto la forza della locomotiva, il che ha dovuto talvolta produrre delle tristissime conseguenze.

E prova sia, o signori, che anche in parte vi ha concorso la mancata esatta sorveglianza, da che positivi lavori che hanno costato tanti tesori allo Stato, o per dir meglio a noi, dopo di essere stati collaudati si sono distrutti e perduti.

**PRESIDENTE.** (*Interrompendo*) Onorevole Torina, se ella intende parlare di costruzioni, la prego di riservarsi al capitolo che le riguarda. Qui si tratta

delle spese d'esercizio; si limiti dunque a parlare di queste.

**TORINA.** Mi permetto d'osservare all'onorevole presidente che io credo di trovarmi nell'argomento. Indico solamente le cause che hanno prodotti i danni verificatisi nell'esercizio delle ferrovie aperte al pubblico.

*Voci a sinistra.* Ha ragione!

**PRESIDENTE.** Mi scusino, non ha ragione. (*Rivolto all'oratore*) La prego di nuovo di limitarsi a parlare sul capitolo in discussione.

**TORINA.** Ritorno all'argomento. Vi porterò, signori, l'esempio di un tratto di strada che è aperto all'esercizio. Questo tratto sarebbe quello che nella linea Palermo-Cammarata s'incontra quando dalla stazione di Montemaggiore si vuole giungere a quella di Rocca-Palumba.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ella vuol parlare della frana di Fiaccati?

**TORINA.** Di questa appunto.

Ebbene, si era fatto conoscere sin da molti anni addietro come il persistere in quella linea sarebbe stato lo stesso che spendere danari inutilmente, giacchè quella frana non si sarebbe giammai vinta, nè l'opera dell'uomo sarebbe riuscita a frenarla, eppure si persistette e si persiste ancora nell'idea che quella linea sia la sola possibile e la migliore.

E intanto? Intanto si è forse potuto sin oggi ottenere la sistemazione di quella frana? A che utile è stato impiegato tutto quel materiale che la mano dell'uomo vi ha trasportato? Le viscere della terra se l'hanno inghiottito, e la frana non è stata ancora assodata, nè si arriverà giammai a frenarla.

Quali sono gli inconvenienti che si risentono, o signori? In quel passo fu sin dal bel principio della costruzione stabilito un viadotto di ferro d'immensa mole, poggiato sopra due colossali spalle in muratura, e due grandi pile in mezzo; i lavori furono lunghi ed enormi, si credè che con quelle fatiche fosse già vinto il movimento di quelle terre; si credè finalmente che si fosse trovato il terreno solido, s'impiantarono le pile, ma, poco tempo dopo, una di quelle fece tal movimento da non poter essere più adatta a quell'uso.

Allora fu necessità deviare con una provvisoria variante la linea, la strada alla meglio adattata fu mantenuta in esercizio, però il viadotto che costò tesori venne abbandonato.

Da quell'epoca sino ad oggi, si passa sopra quella variante che, quanto comoda e sicura sia, io lascio all'onorevole ministro giudicare.

Ma come si transita su quella linea, o signori? Con pericolo, mi permetterà l'onorevole ministro di dirlo, della vita, quando specialmente si arriva

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

nel centro di quella variante. Soventi volte la locomotiva ha dovuto fermarsi; qualche volta non potendo vincere la salita, le ruote hanno dovuto girare sopra se stesse, ed una volta a me, ed altri che eravamo sul treno in transito per quella contrada, è accaduto di essere invasi da eccessivo terrore per quel che poteva avvenire, sia perchè il movimento della locomotiva non era facile, come avrebbe dovuto essere, sia perchè pur troppo si temeva che se per caso la locomotiva forza non avesse avuto per vincere quella salita, stante la pendenza straordinaria che ha quella linea verso la stazione di Montemaggiore o di Sciarra, tutto intero il treno chi sa dove si sarebbe spinto, e fermato. Io son certo, o signori, che se un'ispezione si facesse in quella pila, si troverebbe il materiale in perfetta regola, la costruzione artisticamente condotta; ma pure quella pila non è più adatta allo scopo.

Quale è la causa di questi inconvenienti, onorevole ministro? La mancata esatta sorveglianza.

Celero i quali soprintendevano alle costruzioni di questi lavori non agirono con quella scrupolosità, con quella intelligenza che sarebbe stata necessaria.

E non è questo il solo fatto che noi dobbiamo deplorare in Sicilia; io potrei accennarne degli altri i quali riguarderebbero strade nazionali ed opere pubbliche di diverso genere; ma me ne risparmio perchè mi riservo prendere la parola sul capitolo 72 bis del bilancio in esame per farne una positiva rassegna, e lo faccio ancora per non abusare ulteriormente della compiacenza della Camera e di quella dell'onorevole presidente.

Mi permetterà solamente la Camera di ricordarle un fatto interessante, cioè quello che riguarda la costruzione del ponte sul fiume Platani che fu eseguita nel 1867, e che costò allo Stato presso a poco la somma di 500 mila lire, cioè lire 497,519 04. Ebbene, questo ponte destinato a combattere col'eternità, e che doveva dare la vita ai viandanti, nella strada nazionale Mauganaro-Girgenti, la notte dal 12 al 13 ottobre 1873 fu trasportato dalle acque.

Decidete voi, o signori, chi avesse prodotto tale conseguenza e tanto danno allo Stato.

*Molte voci a destra.* La chiusura! la chiusura!

**PRESIDENTE.** Onorevole Torina, io la prego di limitarsi a parlare sul capitolo in discussione. È impossibile di procedere in questo modo, se a ciascun deputato piacerà di sollevare questioni estranee al capitolo che discutiamo; quindi, per compiere il mio dovere, io debbo nuovamente insistere perchè ella rientri nell'argomento.

**TORINA.** Dunque, stringendo e ritornando sull'argomento...

**PRESIDENTE.** Sì, ma purchè non se ne diparta più... (*ilarità*)

Prego la Camera di essere seria.

**TORINA.** Io affermo seriamente che tutti gl'inconvenienti che si deplorano nell'esercizio della ferrovia sono conseguenza d'inesatta costruzione, di poca accurata sorveglianza e di sconoscenza dei terreni, su cui i lavori sono stati impiantati.

Se noi deploriamo tali conseguenze specialmente nella costruzione della linea da Palermo a Cammarata, e più localmente nella frana Fiaccati, io prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici a volersi interessare della condizione disastrosa ed infelice in cui si trova questa linea, e con la sua autorità provvedervi.

Io ben conosco che tali costruzioni non rimontano ad un'epoca molto vicina, ma ciò non importa, che non se ne debba parlare: io non faccio osservazioni sul tempo più o meno breve che s'impiega da Palermo a Cammarata; tre ore e mezza o quattro ore, o quattro ore e mezza per me hanno poca importanza; ma quello che mi preme, e che a tutti interessa, è l'utilità e la sicurezza del servizio delle strade.

Spero che l'onorevole ministro vorrà essermi compiacente di una risposta, che possa soddisfare il mio desiderio.

Un altro inconveniente relativo al servizio delle ferrovie osservo esistere nella linea di circonvallazione di Palermo; quella linea è compiuta; lo Stato vi ha speso lire 2,500,000 circa, ma perchè fu fatta quella linea? Certo per portare con maggior comodità le merci direttamente al molo.

Ora questo servizio si rende illusorio, perchè al molo di Palermo mancano i magazzini, i quali dovrebbero servire per deposito. Oggigiorno la locomotiva porta le merci al porto, ma dove esse si scaricano? Non trovandosi pronto il vapore è ben naturale che il servizio non può riuscire utile.

È per questo che il traffico delle merci si fa ancora alla vecchia stazione di Palermo, e poi da questa si trasportano con carri nei luoghi dove l'imbarco si deve eseguire. Quando invece al molo fossero pronti ed aperti i magazzini per deposito, allora il commercio potrebbe risentire i vantaggi di quella linea di circonvallazione.

Riassumendo, io ritorno a pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè egli, che conosce così bene le condizioni della Sicilia, egli che sa che ivi si manca di quei primi fattori di ricchezza, civiltà e progresso che sono le strade, e gli altri mezzi di facile viabilità; egli che sa che si difetta

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

ancora di quei mezzi, la mancanza dei quali è stata causa di tante altre tristissime conseguenze, che pur troppo abbiamo dovuto deplorare in Sicilia; egli che conosce lo stato della ferrovia Palermo-Cammarata, e specialmente il passaggio sulla frana Fiaccati, si compiacesse di fare che quei pochi mezzi di viabilità che abbiamo potessero essere ben conservati, che fosse distintivamente ed in modo solido provveduto o al sicuro passaggio sulla pur troppo ripetuta frana di Fiaccati, o ad una stabile variante, per modo che almeno fossimo contenti di quel poco che abbiamo, e così benedire quel giorno in cui si è proclamata l'aggregazione della Sicilia alle altre parti d'Italia.

**COLONNA DI CESARÒ.** Onorevole presidente, per non incorrere nei suoi rimproveri, credo di avvertire innanzi che vorrei prendere la parola sulle stesse questioni sollevate dall'onorevole Torina. Dimodochè, se il signor ministro intende rispondergli sin da ora, domanderei il permesso di parlare anche adesso sul proposito. Se invece egli intende di rimandare la sua risposta al capitolo 138, mi riservo di parlare allora.

**PRESIDENTE.** Onorevole Di Cesarò, io le sono grato che ella abbia premessa questa sua dichiarazione, perchè così mi rende agevole il mio dovere di richiamare la discussione all'argomento del quale solo si ha da trattare in questo capitolo.

Ora, l'onorevole Torina si è assai allontanato dall'argomento, e questo assolutamente non potrebbe continuare. Perciò, quando il signor ministro intendesse seguirlo sul terreno da lui finora battuto, io mi troverei nella necessità di pregarlo a sospendere la sua risposta sino al capitolo 138, al quale si riferiscono le osservazioni testè fatte dall'onorevole Torina.

Una simile preghiera la rivolgo a lei, onorevole Di Cesarò, ed all'onorevole Di Belmonte, che ha pure chiesto di parlare, osservando come non convenga intrattenere la Camera intorno alla questione dei lavori in costruzione o già costruiti sulle ferrovie calabro-sicule.

Se dunque si tratta solo delle spese di sorveglianza ed esercizio, le do la parola; altrimenti si riservi di parlare quando verrà in discussione il capitolo 138.

**COLONNA DI CESARÒ.** Io ripeto che dovrei ribadire molte delle cose dette dall'onorevole Torina. Perciò, se il signor ministro intende di rispondere ora all'onorevole Torina, chiederei al signor ministro ed al signor presidente che mi lascino parlare prima, onde il signor ministro non abbia poi il fastidio di rispondere due volte sullo stesso argomento.

**PRESIDENTE.** Come ho già detto, spero che il signor ministro darà il buon esempio di attenersi alla discussione, come è tracciata dal bilancio stesso.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Benchè io abbia poco da rispondere alle osservazioni e domande che mi ha indirizzate l'onorevole Torina, essendo questo un argomento stato già tante volte discusso innanzi alla Camera nelle Sessioni passate, pure pregherò l'onorevole Di Cesarò di rinviare la discussione, che egli vuole rinnovare intorno alla costruzione delle ferrovie calabro-sicule, al capitolo 138.

Allora, se sarà il caso, io farò di dire ancora qualche parola su questo argomento, ma oramai la discussione del passato è una discussione stata fatta le tante volte che dovrebbe alla Camera rinascere di rientrarci di nuovo.

**PRESIDENTE.** Onorevole Di Cesarò, ella si riserverà di parlare al capitolo 138.

Onorevole Di Belmonte, parla intorno alla sorveglianza?

**DI BELMONTE.** Io parlerò dopo dell'onorevole Di Cesarò.

**PRESIDENTE.** Onorevole Carnazza, ha facoltà di parlare.

**CARNAZZA.** Sarò brevissimo, riservandomi anche io di parlare al capitolo 138, ma su questo capitolo sento il dovere di fare una semplice raccomandazione.

Nell'esercizio delle ferrovie sicule si avvera un grande inconveniente, cioè la mancanza di materiale di trasporto vagoni merci.

Noi siamo nella triste condizione di avere le merci giacenti nei luoghi della produzione o dell'estrazione, particolarmente dei minerali e zolfi; e domandiamo invano i vagoni per poterli trasportare alle stazioni ove è il mercato.

Malgrado tutte le formalità prescritte dai regolamenti e l'anticipo della mercede, disgraziatamente aspettiamo indarno non solo 10, 15 o 20 giorni, ma dei mesi prima di avere questi vagoni merci. Pertanto fo calda preghiera all'onorevole ministro nell'interesse del commercio in genere e specialmente dei produttori di zolfi onde insti presso la società, alla quale è affidato l'esercizio, perchè non si lascino mancare tanto di frequente i mezzi di trasporto.

La cosa è di grave momento, principalmente alle scadenze, perchè quando non si possono consegnare le merci ne provengono gravi disastri per gli eserciti di questa notevole industria.

**TORINA.** Ho chiesto la parola per dire, che a me è sembrato che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non ha avuto la compiacenza di rispondermi tassativamente; però se egli dichiara che mi favo-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

rirà, quando viene a trattarsi del capitolo 138 del bilancio, allora io attenderò con piacere le sue risposte, ma mi riservo sin da ora di riprendere la parola, se ne sarà il caso. Mi pare però che non sia sufficiente il dire che della questione da me trattata se ne è molto discusso negli anni passati, che vale discutere una questione senza risolverla? O risoluta, senza provvedervi?

**PRESIDENTE.** Ma se si tratta di costruzioni. Ne parleremo al capitolo 138.

**TORINA.** Allora prendo atto che mi risponderà al capitolo 138, e mi taccio.

**MICELI.** Io debbo fare all'onorevole ministro un reclamo da parte delle popolazioni che sono fra Taranto e Cotrone, perchè sia messo in attività nella linea Napoli-Calabria almeno un treno che non faccia una fermata così lunga come avviene a Bari ed a Taranto.

I treni provenienti da Napoli o da Ancona, costringono indistintamente i viaggiatori e le merci dirette lungo la ferrovia di Calabria a fermarsi molte ore a Bari ed una notte intera a Taranto.

L'onorevole ministro sa meglio di me, che da Taranto a Cotrone vi sono 236 chilometri: vi sono 25 stazioni, e che la popolazione che abita questo lungo tratto di paese deve trarre necessariamente non lieve danno dalla fermata di oltre 5 ore a Bari e principalmente dalla fermata della notte a Taranto, fermata che costringe viaggiatori e merci a riprendere solo il giorno dopo il loro cammino. Io comprendo che l'onorevole ministro abbia potuto trovare degli ostacoli per togliere questo inconveniente; ma esso è tanto grave da doversi con ogni studio superare gli ostacoli che lo mantengono. Io lo pregherei di disporre perchè almeno uno dei convogli, che ogni giorno vanno a Taranto, possa continuare fino a Cotrone.

Spero che l'onorevole ministro mi dirà la ragione del fatto da me deplorato, perchè in ogni caso possa darmi la speranza che in breve tempo avrà termine, specialmente avuto riguardo al fatto che è vicino il giorno in cui la linea Taranto-Reggio sarà compiuta, ed alle necessità che tanti interessi non soffrano danno dagli inciampi che ora incontrano nella via del loro sviluppo.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** L'onorevole Carnazza chiede da me che provvegga affinché il materiale per l'esercizio delle ferrovie calabro-sicule, sia aumentato in proporzione dei bisogni del traffico, il quale soffrirebbe specialmente per difetto di carri necessari al trasporto del minerale dalle cave ai porti.

La Camera sa che, in generale, questi lamenti per la mancanza del materiale occorrente per tras-

porto delle merci non hanno un fondamento di ragione sebbene si ripetano sempre.

Il motivo per cui sempre si ripetano non è perchè realmente il materiale manchi, ma perchè i mittenti desidererebbero che quando essi, in alcune stagioni dell'anno, hanno accumulato una gran massa di prodotti o di merci, la società fosse in grado di fornire immediatamente tutto il materiale che occorre al trasporto.

Ora questo non è possibile, poichè se si volesse soddisfare a queste domande, le società ferroviarie si esporrebbero a gravissime spese, delle quali non riceverebbero compenso.

Questi lamenti non si fanno solamente in Italia, ma si fanno anche altrove. È cosa nota, però io mi compiaccio di ricordarla alla Camera.

Quanto alle Calabro-Sicule, io devo convenire che esse non hanno tutto il materiale che debbono tenere proporzionato al loro servizio. Ma io non posso recarmelo a colpa, perchè il danaro che mi era stato accordato dal Parlamento per la provvista di questo materiale è stato tutto impegnato regolarmente in contratti per acquisto del materiale stesso. Questo non è ancora stato tutto costruito e fornito; si va fornendo man mano alla scadenza dei contratti.

Io posso assicurare l'onorevole Carnazza che l'amministrazione si preoccupa vivamente di questi bisogni, perchè, se non vi si provvede, il reddito delle ferrovie deve riuscire necessariamente scarso ed inferiore a quello che ce ne attendiamo.

L'onorevole Miceli richiama la mia attenzione sopra il difetto di una coincidenza del treno da Bari a Taranto e sulla mancanza di un treno diretto oltre Taranto verso Cotrone. Non so se ho raccolto precisamente la sostanza della sua osservazione. *(Segni affermativi del deputato Miceli)*

Ebbene, nella compilazione dell'ultimo orario io mi sono occupato di questo argomento. Avrei voluto soddisfare a questo bisogno, ma ho dovuto riconoscere che non era possibile di farlo; e ne dico brevissimamente le ragioni.

Da Taranto a Bari ora non vi sono che due copie di treni, cioè il minimo possibile. Due treni di mattina, uno di andata e l'altro di ritorno, e due treni di sera, uno di andata e l'altro di ritorno. Con questi due treni non era possibile avere la coincidenza con Napoli se si voleva conservare la coincidenza con tutto il resto d'Italia. Vale a dire: il treno di sera parte aspettando l'arrivo della corrispondenza di tutto il resto d'Italia. Il treno di Napoli arriva a Bari due ore prima, ed i viaggiatori sono obbligati ad attendere il treno che viene dall'Italia superiore per continuare verso Taranto.

La continuazione per Lecce, come diceva ieri,

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

l'ho stabilita in perfetta coincidenza col treno di Napoli, ma quella del treno per Taranto non è stato possibile di stabilirla se non si voleva mettere una terza coppia di treni.

Ora una terza coppia di treni su quella linea sarebbe stata superflua, perchè è una linea che rende pochissimo, rende appena 5000 lire a chilometro. Eppoi, quando questa terza coppia di treni fosse stata stabilita, l'utilità che se ne poteva ricavare sarebbe stata anche assai piccola, perchè non avremmo potuto, come pare desiderar l'onorevole Miceli, dare la continuazione al treno per Taranto verso Cotrone.

Partendo il treno da Bari quando vi giunga il diretto da Napoli, esso non può arrivare a Taranto prima delle 7. Ora da Taranto facendo partire un treno alle 7 di sera, dove va questo treno? Forse a Cotrone? E per fare che cosa? I viaggiatori che porta dove si fermeranno? In Calabria non credo che si viaggi di notte, non credo che i Cosentini, scendendo alla Bufaloria verso le 11, si vogliano mettere in cammino per Cosenza; tutti gli altri paesi poi sono abbastanza discosti dalle stazioni. I viaggiatori che partissero da Taranto dopo le 7 della sera per le Calabrie non saprebbero come arrivare a casa.

Per ciò mi sono astenuto di stabilire questo treno per ora.

Il giorno, e non sarà lontano, in cui sarà aperto il tratto da Cotrone a Catanzaro, diventa una necessità avere un treno diretto per Reggio, e allora i viaggiatori che vogliono tornare a casa di notte ci torneranno, quelli che non vogliono viaggiare di notte rimarranno a Taranto per aspettare il treno della mattina.

Queste considerazioni mi hanno distolto dal disegno, che io aveva, di fare precisamente ciò che ora l'onorevole Miceli mi consigliava.

MICELI. Secondo le parole dell'onorevole ministro, non mi resterebbe altro se non che eccitarlo a provvedere alla più celere costruzione dei tronchi che debbono completare la linea Taranto-Reggio.

Io però credeva che l'onorevole ministro avesse potuto anticipare l'ora della partenza del treno da Bari.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Bisognerebbe aspettare quello da Napoli, per lo meno.

MICELI. Insomma, giacchè l'orario di tutte le ferrovie dello Stato dipende dal Ministero, io avrei sperato che l'onorevole Spaventa avesse potuto evitare l'inconveniente che ha richiamato anche la sua attenzione, facendo in modo che si anticipasse l'arrivo del convoglio a Taranto; perchè, se avesse potuto combinarsi un arrivo alle cinque o alle sei pomeri-

diane, in quell'ora si sarebbe continuato il viaggio lungo la costa calabrese, con la sicurezza di avere movimento di uomini e di cose. Spero che si ripetano gli studi sul proposito, e che si ottenga un treno più o meno diretto tra Napoli e Cotrone, anche prima del compimento dell'intera linea.

CARNAZZA. Mentre da una banda devo ringraziare l'onorevole ministro per le dichiarazioni fatte, dall'altra mi piace fargli presente alcune altre osservazioni su questo ramo di servizio.

La prima è che, quando gli rivolgeva la mia preghiera, relativamente al materiale vagoni merci, non intendeva contemplare i casi eccezionali dello accumulo delle merci, ma deplorava il fatto del servizio nel suo organamento, perchè conosceva l'esistenza del materiale, ma sapeva come esso giacesse inoperoso in alcune linee, mentre poi non si trovava a disposizione di coloro che lo avevano opportunamente reclamato.

La seconda è, che avvi un regolamento per l'esercizio, in virtù del quale è detto: per avere un vagone, è necessario farne l'istanza almeno ventiquattro ore prima, facendo il deposito di una determinata somma, ed entro cinque giorni vi è l'obbligo per l'amministrazione di fornire il vagone.

Ora, quando queste domande sono state fatte in regola, naturalmente in regola deve essere adempita l'obbligazione dell'amministrazione.

La terza mia osservazione finalmente è più interessante di ogni altra, perchè riguarda l'applicazione del principio dell'uguaglianza, e prego l'onorevole ministro a voler guardare sotto questo punto di vista l'esercizio delle ferrovie, onde fossero evitate le preferenze. Mentre vi sono cento persone che domandano dei vagoni, mentre è determinato il giorno, l'ora in cui è stata fatta la domanda, sventuratamente vi sono di coloro che li hanno richiesti gli ultimi e che li hanno i primi, mentre quelli che li hanno richiesti i primi li hanno gli ultimi o non li hanno, malgrado che sia trascorso il termine fissato dal regolamento.

PRESIDENTE. Resta approvato il capitolo 25, Spese d'esercizio delle ferrovie calabro-sicule (Spesa obbligatoria), in lire 1,582,000.

#### CONVALIDAMENTO DI UN'ELEZIONE.

PRESIDENTE. Prima di passare all'altro capitolo debbo notificare alla Camera il presente verbale della Giunta delle elezioni.

« Il segretario della Giunta delle elezioni partecipa al presidente della Camera che la Giunta me-

## SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

desima nella tornata pubblica del 9 marzo 1875 ha verificato non esservi protesta contro i processi verbali dell'elezione del signor Francesco Tortorici nel collegio di Prizzi, n° 305, e non ha riscontrato che nell'eletto manchi alcuna delle condizioni dell'articolo 40 dello Statuto e delle qualità richieste dalla legge.

« Questa deliberazione è stata accolta ad unanimità di voti. »

Do atto alla Giunta delle elezioni della presentazione di questo verbale, e, se non vi sono opposizioni, dichiaro l'onorevole Francesco Tortorici deputato del collegio di Prizzi.

La Giunta per la verifica delle elezioni ha trasmesso al banco della Presidenza le due relazioni concernenti le elezioni dei collegi di Monreale ed Agosta.

Queste due relazioni saranno depositate nella Segreteria della Camera.

## RINUNZIA DEL DEPUTATO BASTOGI.

**PRESIDENTE.** È pervenuta alla Presidenza la seguente lettera del deputato Bastogi:

« La Camera mi accordò un congedo di due mesi, che io aveva domandato, desiderando astenermi assolutamente dall'esercizio del mio ufficio di deputato tutto il tempo nel quale la Commissione parlamentare e quindi la Camera discuteranno le convenzioni per le strade ferrate.

« Il municipio e la Camera di commercio di Livorno hanno indirizzato al Parlamento nazionale una petizione perchè siano modificate quelle convenzioni.

« Fermo sempre nel proposito di non frequentare la Camera durante la trattazione delle precitate convenzioni, e non volendo che questa mia astensione possa tornare in qualsiasi maniera pregiudicevole agli interessi della città di Livorno, o far supporre che tale riesca, ho deciso di rinunziare al mandato.

« Prego dunque l'E. V. a volere annunziare alla Camera le mie dimissioni dall'ufficio di deputato del 1° collegio di Livorno.

« Col più profondo ossequio mi pregio confermarvi. »

**MASSARI.** Io comprendo, e rispetto il lodevole sentimento di delicatezza che ha determinato l'onorevole Bastogi a rassegnare le sue dimissioni.

Questo sentimento lodevolissimo lo aveva già determinato ad assentarsi da Roma, ed a chiedere un congedo sino dal primo momento in cui le convenzioni ferroviarie furono sottoposte ad esame nei nostri uffici.

A me sembra che, se al suo punto di vista personale l'onorevole Bastogi, o per non entrare in conflitto coi suoi elettori, o per l'intendimento di non nuocere menomamente ai loro interessi, stimò di dovere rassegnare il proprio mandato, io non credo che la Camera debba entrare nello stesso ordine di idee, e quindi, avvalendomi del sistema che da un pezzo in qua la Camera ha adottato, io mi farei a pregarla, non ad accordare un congedo, perchè già è accordato, ma a non volere prendere atto delle dimissioni dell'onorevole Bastogi.

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

**PUCIONI.** Comprendo facilmente i motivi che hanno determinato l'onorevole Massari a fare la sua proposta; evidentemente egli è stato mosso dal sentimento di vivo rammarico che prova nel vedere che la Camera va a perdere il concorso di un uomo valente ed onorando. Mentre mi associo a cotesti sentimenti, non posso acconsentire nella conclusione cui l'onorevole Massari è sceso, ed io gli faccio anzi viva preghiera di non insistere nella proposta da lui fatta.

Per l'amicizia che ho verso l'onorevole Bastogi, e che mi onoro di avergli professata sempre, anche quando poteva parere virtù dargli le spalle, io sono in caso di assicurare l'onorevole Massari che la determinazione presa dal conte Bastogi è frutto di mature riflessioni. Essa nasce da giusti riguardi che egli deve agli elettori che lo hanno inviato al Parlamento e a se stesso. La lettera colla quale ci ha annunziato la sua risoluzione lo spiega assai chiaramente.

Ciò essendo, mi sembra che di tale questione la Camera non possa farsene giudice, e che i giudici veri e soli della medesima siano gli elettori del primo collegio di Livorno.

Lasciamo dunque ad essi interamente il giudizio di cotesta vertenza, senza preoccuparlo coi nostri voti. E l'onorevole Massari, invece di insistere nella sua proposta, si unisca meco nel pregare la Camera ad accettare la dimissione, e nell'augurarsi, siccome io me lo auguro, che non saremo a lungo privi di un collega che amiamo e rispettiamo.

**MASSARI.** Le ragioni dell'onorevole Puccioni mi persuadono, ed appunto perchè io partecipo pienamente ed incondizionatamente ai sentimenti che egli ha manifestato verso Pietro Bastogi, ritiro la mia proposta.

**PRESIDENTE.** Do atto all'onorevole Bastogi della sua rinunzia a deputato, e dichiaro vacante il primo collegio di Livorno.

(I deputati Oggero e Tiberio prestano giuramento.)

## SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE DEL BILANCIO.

**PRESIDENTE.** Torniamo al bilancio.

Passiamo al titolo dei telegrafi. Capitolo 26, *Personale dei telegrafi*.

**MORELLI SALVATORE.** Domando la parola.

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

**MORELLI SALVATORE.** Fra tante amarezze subite dall'onorevole ministro in questa discussione, la Camera mi permetterà che io gli presenti una dolcezza, e questa consiste appunto in un attestato di benemerenzza che, a nome della civiltà del nostro paese, io faccio all'onorevole ministro Spaventa ed all'egregio direttore generale dei telegrafi, signor D'Amico, per aver ammesso al servizio telegrafico le donne. (*Si ride*)

**DI SAN DONATO.** Averle ammesse al solo servizio telegrafico è troppo poco! (*ilarità*)

**MORELLI SALVATORE.** Però, traendo argomento dalla generosa interruzione dell'onorevole mio amico Di San Donato, io volgo preghiera all'onorevole ministro Spaventa di voler guardare la questione un po' più largamente di quello che non ha fatto finora.

Anzitutto, io desidero che l'ammissione ai telegrafi delle giovinette non sia un privilegio esclusivo dei grandi centri. Finora si è provveduto per Napoli, Torino, Milano e Firenze; io desidero che a questo beneficio partecipino le donne di tutta Italia; e tanto più lo desidero, inquantochè una tale misura del Governo non è diretta a fare un complimento cavalleresco, ma a tradurre in pratica il grande principio dell'emancipazione da me proclamato, nel quale è incluso un alto interesse morale ed economico del paese. Quindi, dovendosi con ciò offrire alle donne un onesto lavoro, che le campi dalle insidie della corruzione, egli è mestieri di farne partecipare in un'equa misura la classe specialmente delle donne civili di quei paesi dove mancano le risorse al lavoro produttivo, e passa la vita di donne di pensiero e meritevolissime, senza speme fra le angosce delle più dure privazioni.

È indubitato che chi abita Roma, Torino, Napoli, Firenze, può trovare modo di vivere anche senza essere telegrafista; ma nei piccoli centri delle provincie meno irradiate dalla luce della civiltà, in quei circondari, in quei paeselli, o signori, vi sono delle famiglie le quali potrebbero trarre grande vantaggio dall'occupazione che le loro figliuole fossero ammesse ad avere nell'esercizio telegrafico.

È sotto questo punto di vista dunque che io prego l'onorevole ministro non solo ad ordinare il

servizio telegrafico in modo che risponda più distesamente a queste nuove e legittime esigenze, ma che incoraggi le scuole private con macchine e mezzi acconci allo scopo, permettendo che le alunne delle medesime siano ammesse in tutto il regno.

Spero altresì che questa idea, utile e vantaggiosa alla civiltà del nostro paese, trovi anche un margine più largo nelle altre amministrazioni.

Oggimai, o signori, è principio di economia, da tutti ammesso, la divisione del lavoro. Ed una volta già constatato che il progresso dei nuovi tempi deve trarre utilità moltissima anche dal lavoro delle donne, bisogna che gli uffici sociali siano divisi in modo da abbandonare assolutamente ad esse quelli che non esigono grande fatica e sforzi muscolari. L'uomo, chiamato agli sviluppi della grande industria e del gran commercio, non può rimanere più indifferente al moto che lo circonda nella immobilità di funzioni non omogenee all'energia delle sue forze. Quindi, facendosi innanzi imperiosamente come quinto stato, la grande famiglia delle donne che reclama lavoro, sotto pena di traviare e corrompere la società, è giustizia per esse, ed è decoro per noi premunirle dalle deviazioni morali, cui le sospinge quasi sempre la povertà e l'ignoranza, collocandole almeno negli uffici secondari.

Abbiamo, per esempio, l'ufficio delle poste; ma quale più idoneo al lavoro delle donne? Abbiamo, nel campo dell'istruzione pubblica, le scuole elementari; e chi meglio della donna può disimpegnare questa missione di maternità? Abbiamo certe funzioni nelle stazioni ferroviarie, il notariato, gli ospedali, le farmacie, le biblioteche, gli archivi, le funzioni religiose; tutti uffici da donna. (*ilarità*) E non ridano, perchè la divisione del lavoro farà sì che anche la Chiesa dei nuovi tempi sarà ben servita dalle migliori educatrici, dalle più benemerite madri di famiglia in veste legittima di sacerdotesse della moralità sociale. (*Si ride*)

Io comprendo che un problema come questo che io ho avuto l'onore di posare la prima volta in Parlamento, non possa risolversi d'un tratto; ma una volta che se ne è riconosciuta la legittimità logica, economica e politica, ammettendo le donne a varie pubbliche funzioni, il non proporziarne la misura alle esigenze universali del paese, è un vero controsenso.

Signori, ricordatevi che ai tempi nefandi della repressione e delle guerre debbono subentrare quelli civili della perfettibilità e della fraternità umana. Noi Italiani da Roma abbiamo il dovere di tramandare al mondo il verbo e gli esempi di questa terza civiltà, e mancheremmo alla promessa se non vi

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

provvedessimo opportunamente riconoscendo il nesso tra la donna, la scienza...

**PRESIDENTE.** E il bilancio dei lavori pubblici. (*ilarità generale*)

**MORELLI SALVATORE.** Sì, ed è appunto da esso, onorevole presidente, che io traggo argomento a chiedere che le donne entrino nei lavori pubblici del paese, e siano istruite nelle scienze attinenti al bilancio sul quale discutiamo. È il lavoro nel quale sta il segreto della redenzione civile, morale, economica e politica per cui si affaticano cotanto le nazioni.

Mi ascolti quindi con la benevolenza di cui mi onora l'Assemblea, e permetta pure che io colga questa occasione per deplorare il voto col quale la Camera dei comuni d'Inghilterra ha respinto nei giorni passati il *bill* tendente ad accordare alle belle figlie di Scozia i diplomi nelle varie facoltà universitarie.

Di questo io ne fo un fatto personale per me che propugno la necessità della scienza alla donna, e per la veneranda memoria dell'illustre mio amico Stuart Mill, protestando solennemente in favore del diritto illimitato ed imprescindibile della donna all'umano sapere.

**PRESIDENTE.** Onorevole Morelli, questo non ha nulla a che fare col bilancio in discussione.

**MORELLI SALVATORE.** Perdoni: questo interessa l'Inghilterra, l'Italia e l'umanità intera.

**PRESIDENTE.** Ebbene, ne parlerà quando verrà in discussione il bilancio dell'umanità. (*Si ride*)

**MORELLI SALVATORE.** Seguitando invece, io mi auguro che il telegrafo abbia sbagliato nel trasmetterci la notizia che il Parlamento inglese abbia vietato all'Università di Scozia di accordare diplomi alle donne; e, se fosse vera, pregherei gli illustri confratelli di Westminster a respingere d'ora innanzi le leggi sulla forza brutale che minaccia la vita umana, ed a votare unanimi quelle che mirano allo sviluppo intellettuale delle donne, riconoscendo nelle mie parole null'altro che affetto ad un gran principio, ed alta stima per la loro simpatica nazione. E la mia preghiera, io credo sia conforme alla serietà del gran popolo inglese, il quale, come gli antichi Romani, è oggi vessillifero di progresso economico e di libertà civile. Anzi io sono sicuro che le stesse donne inglesi tradurranno con la loro saggezza le mie preghiere in un reclamo solenne, a cui farà seguito senza dubbio il chiesto provvedimento legislativo.

Chiudendo questa parentesi e ritornando ai telegrafi, io spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, dopo l'atto di benemeranza che io gli ho presentato a nome della civiltà, voglia essere cor-

tese di una risposta soddisfacente, non per me, ma per quel sesso vivificatore che ogni buon cavaliere come lui deve avere interesse d'ingraziarsi. (*Si ride*)

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Cassibile sul capitolo 26.

**DI CASSIBILE.** Seguendo l'esempio che testè mi ha dato un onorevole mio collega e maestro, per evitare i ripetuti richiami presidenziali, io dovrei rimandare le mie osservazioni al capitolo 139, nel quale si tratta dell'ampliamento della rete telegrafica del regno, ma ritengo che in quel capitolo si debbano discutere soltanto le questioni di prolungamento della rete telegrafica...

**PRESIDENTE.** Quando si tratta di lavori nuovi.

**DI CASSIBILE.** Io non intendo proporre lavori nuovi, ma voglio solo osservare che la rete telegrafica da Reggio-Calabria a Monesteraci funziona per i privati soltanto da Reggio a Roccella Jonica; cosicchè rimangono privi di questo interessante servizio gli abitanti posti sulla linea di Caulonia-Riaci-Monesteraci, e via via, sino a Catanzaro.

Non si tratta qui di fare alcuna spesa nuova, nemmeno quella per gli impiegati, poichè essi sono pel servizio della ferrovia, si tratta soltanto di ordinare che quella linea funzioni anche per i privati con notevole vantaggio delle finanze dello Stato. Debbo anzi dire francamente, che furono quegli stessi impiegati telegrafici che mi spinsero a fare questa domanda, perchè sono dolenti di stare parecchie ore del giorno in ozio, e desidererebbero rendersi vieppiù utili al paese facendo pure il servizio di quella linea anche per i privati.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** La Camera sarà persuasa che la questione dell'impiego delle donne nei telegrafi non ha potuto essere riguardata dal ministro dei lavori pubblici come una questione dell'incarnazione del verbo, o qualcosa di simile. Io l'ho considerata come una questione di tornaconto finanziario. Dopo la istituzione degli ausiliari che devono sostituire gli impiegati di carriera, abbiamo riconosciuto che sarebbe tornato conveniente imitare ciò che è stato fatto altrove, cioè affidare parte di questo servizio alle donne. E così abbiamo fatto.

L'onorevole Morelli ha già ricordato come nei grandi uffizi siano state introdotte le donne per il servizio telegrafico. Infatti ne abbiamo 15 nell'uffizio di Milano, 12 in quello di Firenze, 15 a Napoli, 12 a Venezia, 8 a Palermo, e credo che a quest'ora sono state introdotte anche nell'uffizio di Torino.

Ma l'onorevole Morelli desidererebbe che l'amministrazione non si fermasse qui, ma adoperasse le donne anche negli uffizi minori.

Ebbene, anche a questo si è provveduto..

**MORELLI SALVATORE.** Bene!

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** dentro certi limiti, con certe cautele. Fin dal 1873 il Governo ha, con un decreto, determinato che in ciascun ufficio telegrafico di seconda categoria, il cui servizio richiegga l'opera di due impiegati, la direzione generale dei telegrafi abbia facoltà di destinarne uno solo, il quale possa farsi aiutare da un parente, o da una parente, che prende il nome di aiutante.

**MORELLI SALVATORE.** Benissimo!

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Spero così di aver corrisposto al desiderio dell'onorevole Morelli. Quanto alla raccomandazione che mi fa l'onorevole Di Cassibile, cioè che tutti gli uffici telegrafici lungo la ferrovia da Reggio a Monesteraci siano adoperati per uso di privati, gli dico che è una cosa non possibile; non tutti gli uffici telegrafici si prestano a quest'uso; i principali sì, perchè hanno un personale sufficiente, ma i minori non potrebbero, perchè non ne avrebbero il modo.

**MORELLI SALVATORE.** Benchè non l'abbia ascoltato intieramente, perchè fuori dell'Aula qualche minuto, ringrazio l'onorevole ministro delle gentili assicurazioni, le quali corrispondono, se non in tutto, in parte ai desiderii che io aveva manifestato di vedere esteso vieppiù il lavoro telegrafico alle donne.

Prima di finire però rinnovo la preghiera a lui ed a tutti i ministri di studiare il modo più acconcio per renderne possibile l'ammissione nelle poste ed in altri uffici pubblici; come pure desidererei che, una volta riconosciuta l'idoneità e l'attitudine delle donne, dietro l'esame che subiscono, potessero avere un attestato qualunque, il quale servisse loro di mezzo come trarre la vita anche in uffici di amministrazione privata. Questo sarebbe un fatto non pregiudizievole a chicchessia, mentre servirebbe caritativamente al benessere di tante disgraziate. Ho detto.

**PRESIDENTE.** Non essendovi obiezioni, il capitolo 26 s'intenderà approvato.

(È approvato.)

Capitolo 27. Retribuzioni ad incaricati di uffici di terza categoria ed ai fattorini in ragione di telegrammi (Spesa d'ordine), lire 1,083,000.

**DI MASINO.** Prego l'onorevole ministro a volermi dare un chiarimento; e, occorrendo, gli fo una raccomandazione in ordine agli uffici di terza categoria cui accenna questo capitolo.

Gli uffici di terza categoria, se bene mi appongo, sono tutti quelli dei minori centri discosti dalle reti principali telegrafiche che, sotto alcuni punti di vista, possono essere importantissimi, imperocchè estendono il beneficio di questo grande elemento di progresso e di sviluppo morale e materiale.

E la Camera vede quanto importi di far fruire

popolazioni, le quali appena conoscono cosa sia telegrafo, dei vantaggi delle grandi linee telegrafiche, sparse ormai per ogni dove e che pure concorsero, col loro contributo, a stabilire.

In data, se ben ricordo, del novembre 1872, il ministro, preoccupandosi del vantaggio dello stabilimento di questi uffici di terza categoria, emanava una circolare, per la quale si faceva eccitamento alle autorità provinciali, affinchè e direttamente ed in unione ai municipi, si provvedesse ad un sistema di consorzio, per stabilire il maggior numero di uffici di terza categoria, specialmente nei capoluoghi di mandamento.

Mi consta che i consigli provinciali presero molto a cuore l'iniziativa utile e provvida del Ministero, ed eccitarono i comuni a stanziare nei loro bilanci delle somme per provvedere nel senso che era stato indicato, ed essi stessi fecero degli stanziamenti di qualche riguardo nei loro bilanci, onde secondare l'iniziativa del Governo. Ma in seguito questa provvidenza non andò più innanzi, nè io so bene per quale ragione; e molte domande fatte per stabilire questi uffici non poterono venire attuate.

Ignoro se occorra una legge al riguardo, ovvero manchino i fondi. Ora, poichè io vedo una somma molto considerevole stanziata a riguardo di questo articolo, forse una parte di questa deve essere destinata per impianto di nuovi uffici.

Il ministro fa segno di no, e me ne dolgo, e pregherò allora l'onorevole ministro a dirmi se non vi sarebbe modo di continuare questa iniziativa così lodevole e di dare seguito al progetto del Governo, provvido ed utilissimo, e che torna di così segnalato vantaggio a popolazioni che ne hanno molto bisogno, e che sono dispostissime, per la loro parte, a quanto può importare onde procurarselo.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** L'onorevole Di Masino ha ricordata una circolare del mio predecessore, relativa all'istituzione di uffici telegrafici di terza categoria. Egli ha ricordato bene il contenuto di questa circolare.

Il mio predecessore s'indirizzò ai Consigli provinciali, perchè volessero concorrere alla spesa occorrente all'istituzione di uffici telegrafici di terza categoria nelle rispettive provincie, e specialmente nei capoluoghi di mandamento, promettendo un concorso da parte dello Stato, che se non erro, sarebbe stato di un terzo della spesa, e richiedeva da parte della provincia un altro terzo. Parecchi Consigli provinciali presero risoluzioni favorevoli a questo divisamento del Ministero, e molti comuni si fecero quindi a domandarne per sè l'attuazione. Ma il disegno ministeriale non ebbe più seguito.

Io, venuto quasi un anno dopo al Ministero, tro-

## SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

vai che quel divisamento si era arrestato a mezza via, e la ragione di ciò è facile ad intendersi. Per volerlo eseguire, sarebbe bisognato stanziare nei bilanci dello Stato una somma considerevole, che, se non erro, si stimava a circa tre milioni.

Così d'allora in poi l'istituzione degli uffici di terza classe ha continuato a farsi secondo alcune disposizioni contenute in una disposizione del 1871, che mette a carico principale dei comuni le spese necessarie per gli uffici telegrafici che essi desiderano nel loro particolare interesse.

Io non mi sono arrischiato di presentare alla Camera uno speciale progetto di legge per chiederle i fondi necessari per l'esecuzione del disegno che ebbe il mio predecessore, tanto più perchè nel bilancio vi era ancora una somma nella parte straordinaria da spendere per l'estensione e il completamento della rete generale nell'interesse dello Stato.

Anche nel bilancio del 1875, nella parte straordinaria, l'onorevole Di Masino noterà questa somma che è di 640,000 lire. Io mi sono detto: bisogna prima esaurire questa somma, e poi, se crederemo che l'estensione della rete abbia raggiunto uno sviluppo sufficiente, si potranno domandare alla Camera i fondi necessari per l'istituzione degli uffici minori, almeno in tutti i capoluoghi di mandamento dello Stato.

Sono stato poi ancora trattenuto dal pensiero che alla fine dello scorso anno e al principio di questo si è manifestato un certo decremento nei prodotti del telegrafo. Questa fermata nell'aumento dei prodotti, ha fermato anche me, perchè è segno che il paese non ha ancora tutti quegli altri elementi che abbisognano per giovare di questo mezzo di corrispondenza così largamente da farci sperare che la spesa che s'incontrerebbe verrebbe adeguatamente compensata.

Dunque, tanto perchè nel bilancio avevamo una somma per l'estensione e completamento della rete nell'interesse generale, per cui credevo fosse opportuno di attendere che questa somma fosse esaurita, quanto perchè ho notato che l'andamento generale dei telegrafi non ci fa sperare quegli aumenti che abbiamo notato negli anni passati, io mi sono peritato di venire innanzi alla Camera a proporre una somma relativa alla istituzione di uffici telegrafici di terza categoria.

**DI MASINO.** Ringrazio l'onorevole ministro delle spiegazioni che mi ha date. Io non posso certamente domandare di fare oggi stanziamento nel bilancio maggiore di quello che è iscritto: però raccomando vivamente che le somme iscritte siano distribuite specialmente là dove è stata più sollecitata la richiesta, e pregherei il signor ministro a volere,

per quanto sarà possibile, cercare di favorire l'estensione del beneficio telegrafico in mezzo a popolazioni, le quali intanto che hanno concorso a stabilire la rete generale dello Stato, esse non ne godono che in minime proporzioni. Questo sarà sicuramente il mezzo di fare che la rete telegrafica profitti di più e renda anche di più allo Stato.

**PRESIDENTE.** Capitolo 26. Personale dei telegrafi di direzione, manutenzione ed esercizio (Spese fisse). lire 3,491,000.

(È approvato, e lo sono del pari i seguenti senza discussione:)

Capitolo 27. Retribuzioni ad incaricati d'uffici di terza categoria, ed ai fattorini in ragione di telegrammi (Spesa d'ordine), lire 1,083,000.

Capitolo 28. Indennità di missione, di tramutamento, di interpretazione e di cauzione, 138,000 lire.

Capitolo 29. Pigion e assegnamenti per spese di scrittoio e per le pernottazioni negli uffici (Spese fisse), lire 285,274.

Capitolo 30. Spese d'esercizio e di manutenzione, lire 945,000.

Capitolo 31. Crediti di amministrazioni estere per telegrammi internazionali (Spesa d'ordine), lire 695,000.

Capitolo 32. Restituzione di tasse, spese di espresso, commutazione in danaro di Buoni di cassa per risposte pagate, ecc. (Spesa d'ordine), 40,000 lire.

Capitolo 33. Spese telegrafiche per conto di diversi (Spesa d'ordine), lire 206,000.

Capitolo 34. Servizio telegrafico semaforico, lire 200,000.

*Poste.* — Capitolo 35. Personale dell'amministrazione delle poste, lire 3,494,200.

L'onorevole Lazzaro ha facoltà di parlare su questo capitolo 35.

**LAZZARO.** Io ho chiesto la parola sul titolo della materia postale piuttosto che sopra i capitoli relativi alla medesima, perchè intendo di fare alcune osservazioni e concludere con una domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Dal progetto che abbiamo sott'occhio risulta che il movimento ascendente del servizio postale subisce una sosta. Noi abbiamo veduto tutti con piacere che dal 1862 fino al 1869 la posta ha dato sempre maggiori proventi all'erario, dimodochè, dall'essere di aggravio sensibile al bilancio nel 1862, nel 1869 già lo troviamo pareggiato, e nel 1872 gli utili che se ne ricavarono hanno toccato il massimo loro punto di elevazione; poichè la spesa fu nel 1872 di 18 milioni e rotti, e la rendita di 20,300,000

## SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

lire, sicchè abbiamo avuto di utile la somma non insignificante di lire 2,195,789.

Dopo il 1872 questo movimento ascendente comincia ad arrestarsi, mentre non si arresta il movimento della spesa; poichè la spesa nel 1872 fu di lire 18,193,000 e l'introito di lire 20,300,000; nel 1873 la rendita è di lire 21,610,000 e la spesa di lire 20,227,000; dimodochè la rendita non aumenta in ragione della spesa. E così nel 1874 la rendita diminuisce sempre più; tanto che l'utile, da lire 2,300,000 che era nel 1872, lo troviamo già rapidamente disceso a lire 900 mila nel 1874. Questi sono i calcoli forniti dal prospetto che ho sott'occhio.

Nel 1873, diceva, cominciamo a discendere.

Quali sono le cause di questa diminuzione? Esse mi paiono varie. La Commissione del bilancio ha interrogato il ministro dei lavori pubblici per saperne.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, con nota inserita nella relazione, ne cita due: l'una è la cartolina postale, l'altra l'aumento del peso delle lettere semplici.

Ma io ho voluto fare un po' il conto, ho voluto vedere le cartoline postali nel 1874 quanto diedero, ed ho visto che hanno prodotto una cifra che non è grande.

La Commissione del bilancio fa un'ipotesi e dice: raddoppiate il prodotto delle cartoline postali ed avremo un introito di 1,170,471 lire.

Io faccio osservare alla Commissione che, anche ammesso esatto questo calcolo, abbiamo la cifra di 1,170,471 lire, la quale sarebbe sempre inferiore alla cifra che abbiamo avuto nel 1872 che ascende a 2,195,000 lire.

Ma i calcoli, secondo me, sono sbagliati, non essendo esatto il dire che, tutto ciò che si è introitato per le cartoline postali quando fosse raddoppiato, si sarebbe introitata una maggior somma, poichè è incerto che colui che scrisse una cartolina postale avrebbe scritta una lettera; anzi si deve supporre che colui che ha scritto la cartolina postale, non avrebbe scritto la lettera, sicchè non si può raddoppiare la cifra che rappresenta la cartolina postale per aggiungerla a quella che si è ricavata dalla trasmissione delle lettere semplici.

Io credo che noi abbiamo esaurite tutte le forze economiche del paese in questo ramo del servizio fino al 1872; d'allora in poi bisogna fare qualche altra cosa, cioè ridurre la tariffa, portare la tassa della lettera semplice a 10 centesimi, e le cartoline a cinque.

Questa proposta è stata fatta diverse volte alla Camera, è stata fatta nel 1873. Allora non era mi-

nistro l'onorevole Spaventa, era ministro l'onorevole Devincenzi, ed era alle finanze l'onorevole Sella, il quale fu sempre contrario a questa proposta, il che per altro non è nuovo, perchè l'onorevole Sella, che milita sotto principii che direi *protettori*, non poteva essere favorevole alla riduzione della tariffa postale.

Io non saprei che cosa pensi l'attuale ministro oggi su questo argomento, molto meno so che cosa ne pensi l'onorevole ministro delle finanze. Certo è che la ragione per la quale si combattè altra volta la riduzione della tariffa non esiste più, poichè era fondata sul fatto, cioè sull'aumento progressivo dell'introito del servizio postale. Oggi noi vediamo che questo aumento comincia a diminuire sensibilmente. La cartolina postale non ha dato quell'utile che se ne sperava, poichè dal prospetto che ho davanti risulta che i due semestri del 1874 hanno dato una cifra relativamente piccola.

Nè poteva essere diversamente, poichè la cartolina postale a 10 centesimi intralcia la lettera, non giova alle corrispondenze postali, non giovando alla economia di coloro che vogliono farla.

La cartolina deve essere ribassata, e, affinchè essa non prenda il posto della lettera, bisogna che anche la lettera semplice lo sia. Se noi riducessimo le cartoline a cinque centesimi, e mantenessimo il costo delle lettere a venti centesimi, allora la cartolina prenderebbe evidentemente il posto della lettera, ma ribassandole entrambe, starebbero l'una e l'altra al loro rispettivo posto.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, nel rispondere alla Commissione, intravvide una causa del ribasso di rendita nel 1874 nell'aumento del peso della lettera semplice. Diffatti sappiamo che prima del 1874 il peso della lettera ordinaria era di dieci grammi, e che in seguito è stato aumentato.

Io non disconvegno che questo fatto abbia potuto contribuire a diminuire l'introito, ma teniamo sempre fermo che l'entrata è diminuita e diminuita sensibilmente non solo nel 1874, ma nel 1873.

La gran riforma postale è desiderata, credo, da tutti quanti qui siamo; ripeto che la Commissione parlamentare del 1873-1874 l'ha proposta alla Camera, e allora si ravvisò inopportuna; ma, come si dice, una grande riforma per avere fortuna bisogna che passi attraverso certi stadi dove la fortuna non si trova con tanta facilità. Io voglio augurarmi che questa riforma possa avere fortuna nel 1875 o nel 1876, quanto prima insomma. Quello che è certo si è che non dobbiamo rimanere incatenati alla tariffa oggi in vigore. Paura, secondo me, non se ne deve avere per affrontare con animo sicuro questa ri-

## SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

forma, poichè tutti ricordiamo le preoccupazioni di fronte alla riforma telegrafica.

Il dispaccio telegrafico sino al 1862 o 1863 era di 5 lire per 20 parole; ebbene, il Governo di quell'epoca ebbe il coraggio di affrontare la questione e ridusse il telegramma da 5 lire a lire 2 40. Metà per metà. In seguito, progredendo sempre su questa via, il telegramma si è ridotto ad una lira.

Gli effetti quali sono stati? Finanziariamente li avete veduti, perchè ogni anno abbiamo una dotta ed elaborata relazione che ci viene dalla direzione generale dei telegrafi dello Stato, dalla quale noi possiamo vedere come, a misura che la tariffa è stata ribassata, i prodotti sono aumentati.

Dal punto di vista economico poi (poichè queste sono questioni che non vanno considerate soltanto dal punto di vista finanziario, ma anche da quello economico), voi avete visto aumentate su scala vastissima le comunicazioni tra l'uno e l'altro punto del territorio italiano; e chi guarda al vantaggio che viene dall'aumento delle comunicazioni, non potrà non vedere da esso anche un beneficio fiscale; di modo che il Tesoro dello Stato s'impingua in ragione della maggiore attività in queste comunicazioni. E questa, secondo me, è la buona finanza.

La mia domanda quindi si trova già compresa nella serie delle mie osservazioni. Essa è questa: crede l'onorevole ministro dei lavori pubblici, crede il Governo (perchè qui è questione che interessa tutta l'amministrazione), crede che siamo già maturi per una riforma postale? Crede esso che si sia in grado, dopo gli studi che si sono fatti, di potere, fra un tempo non lontano, venire alla Camera a presentare la riduzione della tariffa, cioè di ridurre la lettera a 10 centesimi, e la cartolina postale a 5 centesimi?

Altro non ho da aggiungere, augurandomi, ripeto, che questo concetto della riforma postale, che hanno avuto tutti quelli che si sono occupati di questa materia in Italia, possa trovare un'attuazione, se non immediatamente ora nel 1875, almeno in un'epoca non lontana.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** L'onorevole Lazzaro ha conchiuso il suo discorso chiedendo l'opinione del Governo sopra l'utilità ed opportunità di ridurre la tassa postale oggi vigente.

Per venire a questa domanda l'onorevole Lazzaro ha fatto un discorso sopra i risultati dell'amministrazione postale nell'anno 1874, i quali sarebbero stati inferiori ai risultati degli anni anteriori.

Egli attribuisce la causa di questa sosta negli aumenti dei nostri prodotti postali più che ad altro alla gravità della tassa, ed ha voluto tener poco

conto delle ragioni dette dal ministro in seno della Commissione generale del bilancio.

Mi permetta l'onorevole Lazzaro di dissentire in tutto dai suoi apprezzamenti. Comincio dapprima a ristabilire bene le cifre, le quali non sono state con precisione indicate dall'onorevole preopinante.

Le entrate, come furono accertate pel 1874 fino al mese di ottobre, e come furono presunte ragionevolmente per i due mesi susseguenti, sono salite a 23,878,000 lire; le entrate del 1873 furono di 23,194,000; la differenza dunque tra le entrate del 1874 e quelle del 1873 è a vantaggio del 1874.

Perciò resta provato che il 1874 non ci ha reso meno di quel che ci rese il 1873.

**LAZZARO.** E le spese?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Le spese le ho anche qui; dirò poi come sia composta l'entrata cui ho accennato.

L'onorevole Lazzaro mi domanda delle spese. La spesa del 1874 è stata di 21,238,850 lire, cioè a dire un po' più della spesa del 1873.

Però le entrate delle poste non hanno tutte la stessa origine. Una parte è da attribuirsi al servizio postale propriamente detto, ed un'altra è da attribuirsi al servizio dei vaglia. E nello stesso servizio postale bisogna ancora distinguere il prodotto delle lettere da quello delle cartoline postali.

Il prodotto della tassa delle lettere è stato effettivamente nel 1874 minore di quello del 1873: la differenza fu di circa lire 700,000. Però nel 1874 abbiamo avuto lire 930,000 dalle cartoline postali.

Il problema che ha esaminato l'onorevole Lazzaro è questo: quale è la causa della diminuzione nel prodotto della tassa delle lettere? L'amministrazione, esaminando appunto questo problema, ha trovato che la causa di siffatta diminuzione è duplice: essa è da attribuirsi per una parte all'introduzione delle cartoline postali, e per l'altra all'aumento del peso delle lettere, che colla legge sulle cartoline postali da 10 grammi fu portato a 15.

Sommando insieme il prodotto della tassa postale, tanto delle lettere quanto delle cartoline, si trova nel 1874 maggiore di quello che fu nel 1873. Partitamente poi, il prodotto della tassa delle lettere del 1874 è minore di quello del 1873, di settecento e tante mila lire.

Noi crediamo che la cartolina postale, massime per il costo che ha di dieci centesimi, non corrisponde interamente ad un bisogno nuovo e diverso da quello della lettera; ma che molti, i quali avrebbero scritto delle lettere, potendo servirsi di cartoline, hanno fatto a meno di scrivere le lettere. E

## SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

questa è stata una perdita sul prodotto delle lettere.

Così un'altra causa di perdita c'è stata nell'aumento del peso unitario; perchè molti, i quali scrivendo diffusamente, o scrivendo lettere doppie, prima avevano bisogno di spendere per due francobolli, potendone ora adoperare un solo, hanno concorso a diminuire il prodotto della tassa delle lettere.

Dunque la spiegazione che l'amministrazione dà della causa di questa diminuzione nel prodotto dei francobolli, pare grandemente verosimile e ragionevole. Non si può quindi da questo fatto indurre una necessità urgente di venire oggi a proporre una riduzione delle nostre tasse postali.

L'onorevole Lazzaro, ragionando in astratto, ragiona benissimo. Egli dice: se la tassa postale viene diminuita, i prodotti aumenteranno, perchè aumenterà naturalmente l'uso che si farà della posta. Questo ragionamento considerato nella sua generalità è inoppugnabile. Ma qui non basta ragionare così, bisogna pure considerare la cosa praticamente e vederla proprio come sta.

Noi abbiamo un numero di corrispondenze il quale, comprese quelle ufficiali, sale a un cento milioni; se togliamo ora le corrispondenze ufficiali, e di conto strettamente governativo, resta un numero di corrispondenze private e di tutti gli altri enti morali che non fanno carico al bilancio dello Stato, di un 80 milioni.

Questi 80 milioni di corrispondenze, posto che sieno tutte affrancate con francobolli, rappresentano la entrata effettiva, che noi facciamo, di 17 milioni, mediante i francobolli.

Se riducessimo la tassa da 20 centesimi a 10, e il numero delle corrispondenze rimanesse lo stesso, necessariamente il prodotto della tassa delle lettere dai 17 milioni scenderebbe a 8 milioni e mezzo.

Ora voglio fare una supposizione molto favorevole alla tesi dell'onorevole Lazzaro, ed è questa: voglio supporre che, per effetto del dimezzamento della tassa, il numero delle corrispondenze fino dal primo anno si aumenti di 20 milioni; in tal caso, poichè 20 milioni rappresentano la quarta parte di 80, la perdita certa sarebbe sempre pel primo anno di tre quarti della metà dei 17 milioni, che ora si introitano, e perchè non vi fosse perdita nessuna, bisognerebbe che il numero delle corrispondenze da 80 milioni giungesse immediatamente a 160, cioè al doppio.

La supposizione che io ho fatta è molto ardita; credo che se questa riduzione si facesse, coll'andar del tempo, col crescere dell'istruzione popolare, dei bisogni del commercio, il numero delle corrispon-

denze crescerebbe nel nostro paese, come si è visto aumentare in tutte le altre nazioni; ma questo non si può sperare che possa avvenire tra breve. In ogni modo la perdita immediata sarebbe certo considerevolissima, riguardando la posta come la riguardiamo noi, non solo come un semplice servizio pubblico, ma anche, sotto il punto di vista della finanza, per cavarne qualche aiuto per il Tesoro.

Se si facesse oggi la riforma propugnata dall'onorevole Lazzaro, il Tesoro non solo perderebbe quel poco utile che ne ritrae, ma dovrebbe supplire con altri mezzi alle spese, e ne avrebbe evidentemente una sensibile perdita. Questi ragionamenti a me paiono così rigorosi, da impedirmi d'associarmi, come vorrei, alla proposta dell'onorevole Lazzaro.

Certo la riforma postale picchierà alle nostre porte, e invano vorremmo rifiutarci di darle ascolto. Ma è questione di tempo. Quando la finanza pubblica possa sopportare questa perdita momentanea, che trae seco di necessità la diminuzione della tassa postale, io credo che potremo affrontare gli effetti della riforma stessa senza sgomento; ma ora la questione per noi non è tanto questione finanziaria, è questione di Tesoro.

Perdere oggi oltre 6 milioni colla speranza di rifarsene in un non lontano avvenire, è cosa per noi tanto grave, quanto non ci sarebbe lo spendere addirittura la metà della stessa somma.

Per queste considerazioni io pregherei l'onorevole Lazzaro di non insistere sulla sua domanda, e di limitarsi ad un desiderio che io divido per un migliore avvenire nel nostro servizio postale.

**LAZZARO.** Io non intendo di prolungare la discussione. Specialmente dopo le risposte date dall'onorevole ministro, solamente debbo rispondere ad una osservazione intorno alle cifre da me citate.

Io credo di essere stato esatto; e quando ho detto che l'utile che si è ricavato dal servizio delle poste nel 1874 è stato poco più di 900,000 lire, ho detto il vero, poichè ho qui davanti l'allegato *J* della Commissione del bilancio e debbo sperare che gli elementi sui quali si è fondata siano seri, e sui quali possiamo contare, e da esso rilevo che l'introito nel 1874 è stato di lire 22,400,000; la spesa è stata di lire 21,425,360, il che mi porta a concludere che l'utile è asceso a sole lire 974,640.

Dopo ciò non avrei da fare che una sola osservazione alle molte dell'onorevole ministro, ed è che le ragioni che egli ha messo avanti per combattere, almeno per ora la riforma postale, sono vecchie. Si sono messe avanti semprechè si è combattuta una riforma relativa alla riduzione di tariffe. Queste medesime ragioni si mettevano avanti quando si trattava di ridurre la tariffa del telegrafo. Ebbene, ciò

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

non ostante la riforma fu fatta e tutti quei danni che i paurosi ne temevano non accaddero.

La riforma, dice l'onorevole ministro, picchierà alle nostre porte. Io lo so, e di questo sono lieto; però dico: non è meglio che voi invece di aspettare che l'avversario (se la riforma è un avversario) sfondi la porta, gliel'apriate amichevolmente? Se poi la riforma è un amico, è sempre maggior cortesia aprire la porta all'amico, che lasciarlo picchiare per uno, due o tre anni.

Ad ogni modo io prendo atto che per ora il Governo non ha nessuna intenzione di venire ad una riforma della tariffa postale.

**LACAVA, relatore.** Io non ho che da fare poche osservazioni circa le cifre dell'allegato *J* e le riflessioni fatte dalla Commissione del bilancio sui prodotti dei francobolli e delle cartoline postali. Le cifre del quadro *J*, che riguarda la rendita e la spesa dal 1862 al 1874, sono tolte dai bilanci, e quindi non ammettono contestazione alcuna. Soltanto faccio osservare all'onorevole Lazzaro che quando si tratta di rendita delle poste, questa non si ricava solo dalla vendita dei francobolli e delle cartoline postali, ma anche da tanti altri cespiti, per esempio dal servizio dei vaglia, ecc. E questa la ragione per cui la rendita segnata nell'allegato *J* non corrisponde alla somma ricavata dai francobolli e dalle cartoline postali.

La seconda osservazione è che la spesa di 18 milioni per le poste nel 1872 salì a 20 milioni e più nel 1873 perchè fu applicata la legge postale pel servizio rurale in molti comuni che prima ne difettavano, e quest'applicazione portò un accrescimento di personale e di spesa nel servizio postale. E siccome ogni anno questo servizio si aumenta e si completa, così ne segue che si accresce anche la spesa. E per ciò la spesa di 20,577,000 lire nel 1873 salì nel 1874 a 21,425,000.

L'ultima osservazione è circa i prodotti dei francobolli e delle cartoline postali.

La Commissione generale del bilancio non si è fermata alle due osservazioni fatte dal Ministero circa la diminuzione di rendita avvenuta nei francobolli postali, anzi essa ha soggiunto che il movimento postale è stato anche nel 1874 progressivo, come lo fu nel 1873. Ma quali sono state le ragioni per trarne questa conseguenza?

Due sono i fattori per giudicare del movimento postale: il numero delle corrispondenze e il prodotto dei francobolli e delle cartoline.

Ora, quando noi troviamo che il numero delle corrispondenze postali nel 1874 è stato anche maggiore di quello del 1873, bisogna dire che il movimento è accresciuto, e se c'è stata diminuzione nel

prodotto, non è stato perchè il movimento postale abbia avuto una sosta.

Il movimento postale ha progredito, soltanto la diminuzione è avvenuta nel prodotto, ed una delle ragioni è che la cartolina postale costa 10 centesimi e il francobollo costa 20.

E il nostro ragionamento è stato questo: sommando i prodotti delle cartoline postali e dei francobolli, noi abbiamo che nel 1874 vi è stato un aumento di rendita di sole 240,000 lire, mentre che negli anni scorsi vi è stato sempre un aumento al di sopra di un milione. Ma scomponendo le cifre fra i francobolli e le cartoline, abbiamo trovato che le cartoline postali hanno dato un prodotto per lire 930,000, ed i francobolli per lire 17,050,000; mentrechè nell'anno precedente i francobolli soli avevano dato lire 17,739,000.

Ciò posto, il calcolo è semplice. Si è detto: se si raddoppiasse la somma del prodotto di queste cartoline postali, poichè costano 10 centesimi e il francobollo costa 20, se si raddoppiasse il prodotto delle cartoline si troverebbe che, aggiungendo alle lire 240,000 in più altre lire 930,000 noi avremmo 1,070,000 lire di prodotto sul 1873.

E questa deduzione che noi facevamo era appoggiata appunto all'altro fattore di questa produzione, cioè alla statistica delle corrispondenze, la quale nel 1874 si è accresciuta e non diminuita di fronte al 1873.

Le altre osservazioni fatte dall'onorevole Lazzaro non sono sfuggite alla Commissione generale del bilancio circa la sproporzione del prezzo delle cartoline postali a dieci centesimi. Ma la Commissione ha creduto più prudente consiglio di fermarsi a questi primi dati, perchè noi non possiamo ancora dare un giudizio definitivo sull'importanza e sull'effetto della cartolina postale, non avendo che un solo anno di esperienza. Vedremo in proseguo che cosa darà ed allora potremo con maggiore maturità di esperienza dare un giudizio circa al prezzo della cartolina postale.

Però per conto mio debbo fare una dichiarazione, ed è questa. Io sono d'accordo coll'onorevole Lazzaro che, diminuendo il prezzo della cartolina postale, se ne avrà un maggior consumo, ma devesi anche riflettere che fissando il prezzo della cartolina a cinque centesimi, mantenendo per la lettera il prezzo di venti centesimi, la sproporzione è eccessiva, e la perdita sarebbe maggiore.

Quindi, nello stato attuale, è miglior consiglio lasciare le cose come stanno, e aspettare altri risultati dell'esperienza.

A mio parere, se noi dovessimo diminuire la cartolina postale fino a cinque centesimi, questa ri-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

forma dovrebbe essere contemporanea all'altra, cioè che il prezzo della lettera da venti centesimi fosse portato a dieci.

**DI SAMBUY.** Io non so se ho potuto bene afferrare le osservazioni fatte dall'onorevole Lazzaro e le risposte dell'onorevole ministro. Parmi di aver udito l'onorevole Lazzaro domandare una riduzione sul prezzo delle lettere e delle cartoline, e l'onorevole ministro rispondere che, nelle attuali condizioni, era difficilissimo di poter ciò fare. Però nè il ministro nè il relatore della Commissione del bilancio hanno fatto menzione di un fatto gravissimo, il quale sconvolgerà interamente fra pochi mesi le corrispondenze generali, cioè l'istituzione dell'unione postale fra i 22 Stati che annuirono alla convenzione di Berna.

Se al primo luglio noi potremo mandare una lettera all'estremo limite dell'Europa, e fors'anche in America, colla semplice tassa di trenta centesimi, se a quell'epoca potremo mandare una cartolina postale con soli quindici centesimi in Russia, come in Portogallo e nei possedimenti inglesi, parrà strano che per l'interno dello Stato si possa mantenere la tariffa di venti centesimi per le lettere, e di dieci centesimi per le cartoline.

Dirò di più che, anche senza il fatto dell'unione postale, il prezzo della cartolina postale a 10 centesimi aveva di già sollevato in tutta Italia dei vivi clamori, perchè non erasi fatta utile, non era diventata pratica, non era insomma efficace.

Ebbi già l'onore di dire, non ha guari, alla Camera che la cartolina postale non deve servire soltanto per comunicare tra i vari uffici postali, ma sarebbe comodissima nell'interno delle città stesse, riducendola a 5 centesimi.

Ora, quando nell'interno di una città si può mandare una lettera con 5 centesimi, è poco conveniente valersi della cartolina al prezzo di centesimi 10.

Ecco perchè la cartolina non ha dato quel prodotto che si era in diritto di aspettare; ecco perchè questo prodotto noi lo vediamo solo portato per lo scorso esercizio alla somma di lire 930,000.

Fatte queste osservazioni di massima generale, mentre capisco perfettamente quali sono le difficoltà finanziarie che l'onorevole ministro teme, cioè una diminuzione di entrata, io debbo domandargli quali sono le sue intenzioni per il giorno in cui entrasse in vigore l'unificazione della tariffa postale internazionale. Non nascondo che mi pare impossibile di mantenere una così grande sproporzione tra le migliorate tariffe coll'estero e le lamentate tariffe interne.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Quando la Ca-

mera avrà approvato il trattato dell'unione postale che è ora sottoposto al suo esame, l'Italia nel secondo semestre di quest'anno si troverà legata dalla convenzione postale stipulata a Berna con 22 Stati dell'Europa e dell'America.

Secondo questa convenzione, ciascun Stato è libero di mantenere nell'interno le tasse che gli fanno comodo; la convenzione internazionale non stabilisce che un massimo della tassa internazionale, la tassa delle lettere internazionali può salire, se non erro, sino a 32 centesimi e mezzo. Noi quindi saremo costretti ad abbassare la tassa internazionale con parecchi degli Stati coi quali abbiamo oggi convenzioni, almeno in questa misura.

L'onorevole Di Sambuy vede in ciò una così mostruosa sproporzione tra la tassa della lettera interna e quella della lettera internazionale, da costringerci immediatamente a fare una riduzione della tassa della lettera interna in guisa da stabilire fra l'una e l'altra una giusta proporzione.

Io non nego il peso che avrà questo sentimento nell'universale (perchè per me non è altro che un sentimento) per far domandare che la tassa della lettera interna venga ridotta da noi al di sotto di quelle che oggi è, ma io non vedo nessuna necessità di fare immediatamente questa riforma.

Anche oggi abbiamo una tassa internazionale con alcuni Stati uguale a quella portata dal trattato di Unione.

Con soli 30 centesimi noi mandiamo le nostre lettere in Prussia e nella Svizzera anche con meno. All'Austria abbiamo offerto 30 centesimi, ed essa non volle accettare perchè demandava una riduzione maggiore.

Quindi io non vedo la necessità che l'onorevole Di Sambuy deduce con tanto rigore dal fatto dell'unione postale per determinare una riduzione immediata nella nostra tassa interna.

Però non nego l'influenza che il fatto dell'unione postale, la quale verrà ad essere felicemente inaugurata in quest'anno, eserciterà sopra la questione della tassa interna anche presso di noi.

**DI SAMBUY.** E le cartoline nella città?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Quanto alla questione delle cartoline postali, io concorro intieramente nell'opinione dell'onorevole relatore: insino a che la tassa della lettera interne è tenuta a 20 centesimi, il ridurre le cartoline al disotto di 10 centesimi sarebbe, a parere mio, un errore, aumenterebbe la sproporzione tra la cartolina e la lettera, e spingerebbe i consumatori sempre più verso le cartoline, lasciando le lettere, il che non potrebbe che riescire di maggior danno al Tesoro. La cartolina deve soddisfare ad un bisogno suo proprio, di-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

stinto dal bisogno della lettera, allora è certamente un vantaggio di più per la posta; ma se essa si sostituisce alla lettera ed è più a buon mercato, per la posta non può essere che un danno e una perdita.

L'onorevole Di Sambuy ha fatto un'osservazione relativamente alle cartoline nell'interno della città. Risponderò che, se noi potessimo ora distinguere le cartoline per uso dell'interno di una città dalla cartolina che è mandata fuori, forse il concetto dell'onorevole Di Sambuy potrebbe essere secondato; ma questa distinzione nella legge non c'è, e credo che a volerla concordare con una legge nuova non sia cosa facile.

FRISCIA. Io riconosco che nel servizio postale si sono fatti dei miglioramenti, anche per ciò che riguarda la Sicilia, però rimangono ancora molte cose a fare colà.

Per accennare ad un solo fatto di ritardo nella trasmissione della corrispondenza da una provincia all'altra della Sicilia, dirò che le lettere dell'interno della provincia di Siracusa non arrivano alla parte occidentale della provincia di Girgenti in meno di 4, 5, ed anche 6 giorni. Più che non impieghi ad arrivarci la corrispondenza di Parigi e di Londra!

Raccomando all'onorevole ministro di voler occuparsi di queste particolarità, e provvedere pel miglioramento in questa parte del servizio postale.

Però è di due speciali raccomandazioni, meglio in rapporto col presente capitolo, di cui mi occuperò singolarmente, e per cui farò vivo appello all'onorevole ministro.

Per una disposizione ministeriale, la quale non ricordo se fosse del 1869 o del 1870, alcuni uffici postali di seconda si ridussero ad uffici postali di terza classe.

In effetto di questa disposizione ministeriale, i suddetti uffici postali, così degradati, non possono nè spedire lettere assicurate nè riceverne da altre parti. In tali condizioni è l'ufficio postale di Sciacca.

Ora, l'impossibilità di spedire e di ricevere lettere assicurate, in paesi commerciali, singolarmente della Sicilia, nei quali si manca di mezzi di viabilità, di comunicazione e di corrispondenza, è un danno gravissimo.

Dei ricorsi si sono fatti alla direzione generale delle poste, la quale rispondeva osservando come non dovesse essere gran male, quando invero non erano se non poche le lettere le quali partissero assicurate.

Però la questione non si levava per la spedizione, sì bene per non poterne ricevere dalle altre parti.

Pei paesi che vivono di commercio, che vivono di industria, questo è un danno incalcolabile.

La direzione generale offriva di riparare collo elevare la cifra massima stabilita pei vaglia postali. Ma questo, più che ad un riparo del male lamentato, riusciva ad una irrisione, avvegnachè non si trattasse di provvedere a che si potesse ricevere più o meno sicuramente, per l'ufficio postale, qualche centinaio di lire di più di quello che si fosse potuto ricevere antecedentemente, per mezzo di vaglia, ma delle molte migliaia di lire rappresentanti commissioni eseguite e derrate vendute o spedite; ciò che non si arriverebbe mai ad ottenere per mezzo di vaglia, per quanto si voglia e possa elevare la loro cifra. D'altronde è egli risaputo che negli uffici secondari di cui si tratta non si ottiene spesso a presentazione il pagamento dei vaglia a cifra ordinaria.

Raccomando all'onorevole ministro vivamente che provveda a questo sconcio ed a questi danni, e passo alla seconda preghiera, che è la seguente.

In Sicilia, dove si manca quasi affatto di strade ferrate, il servizio postale, nelle contrade che hanno le strade a ruota, mentre ce ne sono di quelle che mancano tuttavia di strade rotabili, e in questo caso è il circondario di Sciacca, si fa colle vetture corriere.

Ora, quando si ha la gran ventura di vedersi allestito un tratto di via rotabile, non si concede agevolmente che per quello si faccia spingere tosto il servizio delle carrozze postali. E ciò con grave disagio e scontento delle popolazioni. La direzione generale delle poste, o sotto pretesti finanziari, o sotto motivi regolamentari, ci rifiuta quel meschino beneficio.

Così, per esempio, si è domandato che la vettura corriera che da Palermo dovrà portare la posta fino a Sciacca, e che giunge attualmente fino a Chiusa-Sclafani, essendo compiuta la strada rotabile fino a Sambuca-Zabut, si spingesse fino a quest'ultimo paese. Ma ci fu risposto che, per i vigenti regolamenti, non si poteva soddisfare alla cennata richiesta se non quando fosse compiuta la linea rotabile dal punto di partenza (Palermo) a quello di arrivo (Sciacca). Questo non mi pare secondo giustizia. Tutti i cittadini e tutti i paesi del regno devono partecipare in egual misura ai benefici, come soggiacciono ai pesi ed ai carichi dello Stato.

Del resto la linea rotabile è ora completa, o quasi, sino a Sciacca; provveda quindi l'onorevole ministro a che la corriera compia la sua corsa sino a Sciacca, o almeno a Sambuca-Zabut, se fin là non potrà giungere, se il lavoro stradale non fosse interamente compiuto.

Io quindi raccomando che, quando qualche piccolo tratto di strada si compie sulle linee per le

quali dovrebbero passare le carrozze postali, ciò che del resto non è molto frequente in Sicilia, venga subito, senza richiesta, attivato il servizio delle vetture corriere.

Ecco le brevi e modeste raccomandazioni che doveva fare su questo capitolo all'onorevole ministro pei lavori pubblici.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Mi rincresce di dover dire all'onorevole preopinante, che non sarei in grado di soddisfare a nessuna delle due sue raccomandazioni.

Non potrei elevare alcuni uffizi alla prima classe, quantunque abbiano raggiunto quella misura di prodotti, per cui si potrebbe; perchè l'elevazione di un ufficio da una classe all'altra importa una maggiore spesa e non è di alcuna utilità per il pubblico. Infatti un ufficio di seconda classe può fare tutte le operazioni che fa un ufficio di prima, anche le operazioni di assicurazione, senonchè è obbligato a farle con maggiori cautele, come prescrive la legge, mercè l'intervento dell'autorità municipale.

Quanto poi al suo desiderio che le corriere postali giungano in tutti i paesi dove arriva una strada rotabile, questo non si può assolutamente pretendere, perchè la spesa a cui andrebbe soggetta la posta, se volesse fare il servizio in questo modo, sarebbe enorme. Il servizio postale si fa in modo differente: sulle ferrovie, sulle strade rotabili, e mercè i cavallari ed i pedoni. Ma, anche dove vi sono strade rotabili, non dappertutto il servizio postale si fa per mezzo di vetture-corriere: in alcuni luoghi ed in alcuni punti dove passa la vettura-corriera per andare da un centro importante ad un altro, si trova un cavallaro che conduce la posta alla città vicina, senza che l'amministrazione sia obbligata a sobbarcarsi alla spesa di una vettura speciale anche per questa città posta fra due punti, in cui il servizio si fa per mezzo di vetture, per quanto importante esso sia.

**FRISCIA.** Io ho detto che gli uffici i quali sono discesi dalla seconda alla terza classe non possono fare tutte le operazioni che facevano, quando si trovavano in una classe più elevata. Il fatto è che le lettere assicurate lì non si possono spedire, e non vi si ricevono le spedite con assicurazione.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ma sì.

**FRISCIA.** Se il signor ministro provvederà a che si soddisfi a questo bisogno, pure adoperando le volute cautele, io me ne contento.

Quanto alla mia seconda raccomandazione, quella, cioè, che riguarda la corsa delle vetture-corriere, io capisco benissimo che una corriera non possa farsi passare per tutte le linee traverse. Ma io parlo di quelle linee per le quali è stabilito anche dalle leggi

e dai regolamenti che debbano essere percorse dalle vetture-corriere; quindi, se un paese intermedio in queste linee viene arricchito di una strada rotabile, io domando che gli si faccia godere del passaggio della vettura-corriera.

Ci saranno sempre dei comuni o dei villaggi eccentrici, o che per altre ragioni non potranno avere il servizio postale, nè pei convogli ferroviari, nè per le vetture-corriere delle strade rotabili, anche quando le reti stradali fossero interamente compiute; ma io ho inteso di raccomandare i punti intermedi delle linee stabilite ufficialmente nelle classificazioni delle strade nazionali e provinciali.

Quindi la mia raccomandazione resta integra, ed io faccio appello all'onorevole ministro per quella parte disgraziata della Sicilia che è stata negletta non solo per le strade ferrate, ma anche per povere strade rotabili, che non abbia a vedersi negato il passaggio della carrozza postale, quando giungesse ad avere la fortuna di vedersi compiuta la strada.

**PRESIDENTE.** Non essendovi obiezione, il capitolo 35 rimane approvato nella somma di 3,494,200 lire.

(È approvato, e lo sono del pari fino al capitolo 41.)

Capitolo 36. Personale degli uffici di 2<sup>a</sup> classe, lire 1,950,000.

Capitolo 37. Personale dei corrieri, messaggeri, portalettere e serventi, lire 1,643,000.

Capitolo 38. Assegnamenti per spese d'ufficio e per pigioni, lire 460,000.

Capitolo 39. Assegnamenti ai titolari degli uffici postali italiani all'estero, lire 32,420.

Capitolo 40. Canoni ai mastri di posta, 19,640 lire.

Capitolo 41. Trasporto delle corrispondenze (Spese fisse), lire 3,350,000.

Sopra questo capitolo ha chiesto la parola l'onorevole Florena.

**FLORENA.** Nel discutere questo capitolo sento anche io il bisogno di fare due brevi raccomandazioni all'onorevole ministro.

Il servizio pei trasporti terrestri delle corrispondenze nella importante linea postale da Palermo a Messina, vie marine, alla quale mettono capo i circondari di Termini Imerese, Cefalù, Mistretta, Castoreale, è seguito colla ferrovia sino a Cerda, e da quivi, con vettura-corriera, sino a Messina. Intanto, per mancanza di regolare orario, la corrispondenza che arriva dal continente a Palermo rimane sempre ferma per 24 ore in quell'ufficio postale, e ciò perchè?

Il postale arriva a Palermo alle ore 9 od alle 10 di mattina, in tempi ordinari, e la corrispondenza

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

del continente rimane nell'ufficio postale di Palermo tutto il giorno dell'arrivo, e soltanto si fa partire all'indomani col treno delle ore 6 30 antimeridiane.

Io prego vivamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè si benigni dare le opportune disposizioni, acciocchè la corrispondenza che arriva a Palermo dal continente coi piroscafi postali della compagnia Florio o della Trinacria, anzichè essere spedita lungo la linea postale Palermo-Messina per le marine alle ore 6 30 antimeridiane del giorno successive, venga inviata lo stesso giorno col treno delle ore 11 30, perchè con questa disposizione la corrispondenza postale del continente non rimarrebbe per 24 ore ferma nell'ufficio di Palermo.

Quanto al servizio postale colla corriera, devo dire che il contratto coll'impresa di quella importante linea va a finire col giugno 1875; *parce sepultis*, e non dico più altro; io intanto richiamo alla memoria dei miei onorevoli colleghi della provincia di Messina, di Palermo e delle altre provincie dell'isola, lo stato deplorabile del servizio postale con vetture che si fa nell'isola. Le vetture corriere che fanno il servizio postale in Sicilia, e particolarmente nella linea marina Messina e Santo Stefano Mistretta, se il termine è proprio, sono vere carcasse, e tutti i giorni si cimenta la vita a viaggiare. Ciò non è tutto! Gli impresari invece di tenere sufficiente numero di cavalli, cioè sei per ogni rilievo, appena ve ne destinano tre e qualche volta anche meno, in modo che non solo non si può avere un regolare servizio postale, ma nemmeno viene eseguito il capitolato d'appalto col quale ogni privato può richiedere un servizio straordinario 5 ore prima o dopo dell'arrivo della posta. Ciò che io dico tutti lo sanno, e ritengo, e con me deve ritenere pure l'onorevole ministro che non si esercita in Sicilia nessuna sorveglianza sopra il servizio postale con vetture. Io non so di chi è la colpa, ma io affermo solo dei fatti incontrastabili, e dico all'onorevole ministro che per convincersene non dovrà fare altro che domandare a tutti i deputati siciliani, e tosto avvertirà che tutti se ne lamenteranno.

Io, replico, non voglio rimestare il passato, che solo ho richiamato onde pregare il signor ministro perchè nei nuovi appalti voglia mettere tutta la sua considerazione e tutto il suo studio sugli inconvenienti che ho fugacemente accennati, e lo prego di non essere tanto avaro nell'ordinare delle ispezioni, non solo per verificare gli orari, ma ancora per lo stato dei rilievi, del numero dei cavalli, e della bontà, solidità e sicurezza delle vetture.

E siccome col nuovo appalto si dovranno fare speciali verbali per le rispettive consegne, dalle cessate alle nuove imprese, così lo prego di raccoman-

dare ai signori ispettori che sieno rigorosissimi nello scartare le vetture di antica data, e di queste ne abbiamo ancora di quelle che esistevano sotto il cessato Governo, colla differenza che prima vi erano delle vetture che si chiamavano *Sicilia*, ed oggi *Italia*, altre *Maria Sofia*, ed oggi *Margherita*, e così di seguito. Si sono rinnovati i nomi a seconda i tempi, ma la musica è sempre la stessa. E l'onorevole ministro, che tanto oprò per abolire la musica del passato, spero che vorrà far cambiare metodo per inaugurare la musica dell'avvenire.

Io non fo che queste semplici raccomandazioni nell'interesse del servizio, pel quale lo Stato spende ingenti somme, e oso sperare che per l'avvenire, nelle nostre più importanti linee postali di Sicilia, non si verificheranno gl'inconvenienti da me cennati.

COMIN. Ho domandato la parola per pregare l'egregio ministro dei lavori pubblici a darmi alcune spiegazioni sopra questo capitolo. Io comincio a trovare che in questo capitolo si spende troppo; 3,350,000 lire! Io desidererei che il ministro mi dicesse come si spendono.

L'allegato poi di questo capitolo mi reca molta sorpresa. La distribuzione degli uffizi rurali è così singolare che non arrivo a capirla. Per esempio, trovo che Girgenti (e questo mi spiega perchè ci mettono sei giorni le corrispondenze ad arrivare) non ha che una località servita; quindi lo Stato per Girgenti non paga che 120 lire, e per Novara lo Stato paga lire 30,193, e Novara ha 355 località servite.

E quel che dico di Novara posso dire di altri paesi: per esempio Como ha 450 località servite, e lo Stato paga per questo servizio rurale di posta lire 33,977, mentre per Trapani, per esempio, ne paga 450, perchè non ha che due sole località servite. Siracusa ne ha tre; Lecce ne ha due. E poi, veda l'onorevole ministro, Foggia, come sa, è una provincia molto importante; ebbene non ha che una sola località servita, e un agente postale. Quindi lo Stato, per le poste rurali della provincia di Foggia, paga lire 60, mentre ne spende 22,142 per Cuneo, per esempio.

Tutte queste cifre mi hanno confuso, e non intendo con qual criterio siasi proceduto nello assegnarle.

Pregherei quindi l'onorevole ministro a volermi dare qualche spiegazione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. La spiegazione è facile a darsi.

Il servizio postale si fa in due modi: uno è detto servizio urbano, l'altro rurale. Il primo è fatto nei comuni di maggiore importanza; il secondo è riservato ai comuni minimi.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

Ora in Sicilia i servizi rurali sono pochi o mancano affatto, come pure nel Napoletano. Quivi i servizi rurali sono meno che non nelle provincie di Novara e di Como, poichè una provincia della stessa popolazione di quella di Como conterrà 130 o 150 comuni, mentre quella di Novara ne conta 500.

L'onorevole Comin può trovare la ragione di queste cifre che lo sgomentano... (*Interruzione*)

COMIN. Non mi sgomentano, mi confondono.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... in questo fatto.

Oggi i soli comuni che restano in Italia senza avere il servizio postale non sono più di 500; e nel corso di quest'anno, anche in questi comuni scomparirà un tale difetto. Perchè poi nel Mezzogiorno vi sieno ancora comuni che non hanno servizio postale mentrechè nel Settentrione difficilmente se ne trovano, la spiegazione è molto facile. La ragione si è che il servizio postale prima del 1862 era già molto diffuso nelle provincie settentrionali mentre era appena abbozzato nel Mezzogiorno.

La legge del 1862 prescrisse all'amministrazione un termine molto lontano dentro il quale ella avrebbe dovuto istituire il servizio postale in tutte le provincie del regno. Questo termine è stato ancora prolungato di due anni, e mi pare che scade questo anno. Non restano che 500 comuni a cui bisogna provvedere. Quando sia provvisto a questi 500 comuni il servizio sarà fatto ugualmente per tutte le provincie senza distinzione.

COMIN. Ringrazio l'onorevole ministro delle sue spiegazioni, però mi dispiace di dovergli dire che non mi hanno convinto punto, perchè io intendo che ci sieno provincie, le quali hanno pochi comuni, ma che una provincia come, per esempio, quella di Foggia, non ne abbia che uno, questo mi pare strano. Caltanissetta 1, Bari 7, Girgenti 1, Lecce 2, Livorno 5, Siracusa 3, Trapani 1, e poi Pavia 186. Per cui lo Stato spende a Pavia 22,030 lire pel servizio di posta rurale, poichè parlo solo di servizio rurale, mentre per Napoli non ne spende che 15,736! È in questo che trovo una grande disuguaglianza; nel trattamento.

Ad ogni modo io richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro su questo stato di cose, il quale mi pare degno di studio. E giacchè la riforma deve venire, è desiderabile che questi benefizi sieno un po' ripartiti anche fra le popolazioni, le quali mi pare che fino ad ora non ne abbiano molto goduto.

FLORENA. Ho avuto la sventura di non essere stato inteso dal signor ministro. Io non ho parlato del servizio postale nei comuni rurali, chè di ciò ne ha parlato il mio amico Comin. Io soltanto ho accennato il disservizio che si sperimenta in Sicilia, negli

orari e nella mancanza di buone vetture e di sufficiente numero di cavalli.

Io quindi nuovamente riprego il signor ministro di voler studiare e verificare quanto ho esposto, e se vedrà che sono giuste le mie osservazioni, dare provvedimenti analoghi alla importanza del servizio, ed ai sacrifici che per lo stesso incontra lo Stato. Insomma, la vuol sentire? Faccia in modo che per l'avvenire si eseguano davvero i contratti pei servizi pubblici, e che non ci siano più condiscendenze o tolleranze!

Ho finito.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Quanto a ciò che ha detto l'onorevole Florena, cioè che la posta parta da Palermo un giorno dopo che è arrivato il battello, non lo so. Se veramente è così, è chiaro che si debbe correggere questo inconveniente e lo correggerò.

In quanto poi alle condizioni in cui si trovano le vetture che fanno il servizio postale in Sicilia, so pur troppo che sono giuste le lagnanze che si fanno, ma tutti sanno che razza d'uomini sono quelli a cui disgraziatamente si è obbligati di affidare un tale servizio nell'isola.

FLORENA. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro e mi auguro che cominci una vita nuova in quanto al servizio postale in Sicilia.

PRESIDENTE. Non essendovi opposizione, si riterrà approvato il capitolo 41, Trasporto delle corrispondenze (Spese fisse), in lire 3,350,000.

Capitolo 42. Spese variabili per il trasporto delle corrispondenze, lire 775,900.

(È approvato.)

Capitolo 43. Servizio postale e commerciale marittimo, lire 8,499,280.

L'onorevole Di Cassibile ha facoltà di parlare.

DI CASSIBILE. Una delle cose su cui siamo unanimi in questo recinto, si è quella di procurare di usare tutti i possibili vantaggi e le agevolezze possibili ai contribuenti senza aggravarli di tasse sempre dispiacevoli.

Ora io faccio osservare all'onorevole ministro che noi abbiamo tra Messina e Reggio giornalmente un vaporetto che fa il servizio postale. Ebbene, questo vapore parte giornalmente dal porto di Messina di buon mattino, ma, quando arriva a Reggio di Calabria, trova il vapore partito da un'ora.

Peggioro è il servizio nelle ore pomeridiane, perchè verso le due parte da Messina, e quando arriva in Reggio, trova, al solito, partita la locomotiva, dimodochè tanto la valigia che i viaggiatori sono obbligati a rimanere a Reggio durante la notte. Su questo fatto hanno reclamato e hanno fatto calde istanze perchè cessi, la provincia di Messina e le

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

due provincie di Reggio e di Catanzaro: quindi prego che si disponga un orario in cui ci sia in ambedue le partenze la desiderata coincidenza.

Gli Inglesi dicono che il tempo è moneta. Ebbene, noi abbiamo tre vapori settimanali diretti fra Napoli e Messina. Appena sbarcati i viaggiatori a Messina, il vapore va a Reggio di Calabria, e porta la corrispondenza soltanto per la sola provincia di Reggio di Calabria. Fatto il calcolo, il circondario di Catanzaro avrebbe più vantaggio di ricevere la corrispondenza da Roma e Napoli per la via di Messina, Reggio-Monesteraci, colla ferrovia, anzichè per terra, dove vi impiega tre giorni e mezzo.

Queste mie sono istanze che non gravano nemmeno il bilancio dello Stato; pregherei quindi l'onorevole ministro a volervi dare ascolto.

*Qui cominciano le dolenti note.* L'onorevole ministro, giorni sono, in risposta all'onorevole Maurigi, disse che per la fine di dicembre *finalmente* sarà soddisfatto l'ardente voto degli abitanti dell'estrema Calabria, per essere congiunti con Napoli e Roma mercè la ferrovia. Non ho potuto sentire, il mio orecchio forse non vi si prestava, quando promise che sarà aperto all'esercizio il tronco da Monesteraci a Soverato e da Soverato a Catanzaro...

*Una voce al banco della Commissione.* Vegga il resoconto.

DI CASSIBILE. Ho inteso dire che da qui ad un mese si aprirà. D'allora in poi, non restando che i piccoli tronchi da Catanzaro a Roccabernarda e da Roccabernarda a Cotrone, io pregherei che, durante il breve tempo in cui perdurerà la interruzione da Cotrone a Catanzaro, si attivasse un servizio postale di mare mercè un vaporetto.

Taluno mi dirà: ma non ci è la posta di terra? Signori, io, che ho avuto l'onore di avere il mio nascimento in Messina, e sono stato colà deputato provinciale, convengo in quanto, in questa ed in altre sedute, hanno detto vari miei colleghi rappresentanti vari colleghi di Sicilia, che in quelle provincie mancano i mezzi di viabilità; ma debbo pure convenire che, mentre ripeto sono vere le cose espresse dai colleghi, lo stato in cui giacciono i comuni nelle provincie di Calabria non ha confronto; là non esistono strade a ruote, si deve camminare con gli adamitici asinelli, colla non simpatica mula, coll'orribile lettiga, che è forse un nome che più non esiste nel dizionario.

Pregherei quindi l'onorevole ministro ad accogliere una proposta che ho depresso sul banco del Presidente, cui prego degnarsi di darne lettura.

PRESIDENTE. Do lettura del voto motivato dall'onorevole Di Cassibile.

« La Camera, ritenuto che una volta che sarà prolungato il tronco ferroviario Reggio-Monesteraci sino a Soverato e Catanzaro urge che tra la marina di tal capoluogo e Cotrone vi fosse giornalmente la più celere comunicazione, acciocchè i viaggiatori col meno disagio possibile venissero da Reggio Calabria direttamente in Roma, autorizza il Ministero dei lavori pubblici a convenire a carico dello Stato la spesa necessaria perchè per la via di mare si eseguissero due od un viaggio giornaliero che, all'arrivo del treno in Cotrone, portasse la corrispondenza ed i viaggiatori e merci da Cotrone a Catanzaro e viceversa, sino al dì che, aperti all'esercizio i due tronchi da Catanzaro e Cotrone, si potrà in ferrovia venire da Reggio Calabria a Napoli o Roma. »

NELLI. Io dirò poche parole, quante bastino a giustificare una domanda modesta che mi propongo di rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Io intendo parlare del servizio di posta tra l'isola d'Elba ed il continente.

Questo servizio affidato, da poco tempo, ad un piroscàfo che fa corse giornalieri e dirette da Piombino a Portoferraio, e viceversa, non si trova in condizioni troppo normali e molto meno rassicuranti.

La ragione è evidente. Quel battello postale per l'estrema sua piccolezza è mal sicuro. Si direbbe più presto destinato a gite di piacere non lontane dalla costa, e con mare tranquillo, che non atto ad affrontare e sostenere corse obbligatorie in tutti i giorni, i tutti i tempi, e in un tratto di mare, come il canale di Piombino, che quanto è corto, altrettanto è pieno di difficoltà e di pericoli.

La istituzione di un servizio giornaliero dal continente per l'isola d'Elba, fu salutata come un grande beneficio per il suo commercio, per i suoi abitanti non solo, ma per tutti coloro che si recano a visitarla, attratti dalla sua celebrità storica e dalle sue ricche miniere, come anche per tutti quelli che vanno e vengono per interessi particolari.

Naturalmente si presentavano vivi al pensiero gli indugi, gli incomodi, i pericoli del tempo, quando le comunicazioni, compreso il servizio del corriere, erano in gran parte raccomandate a un'antica barca postale a vela ed a remi, senza riparo alcuno contro le intemperie; quindi nell'animo dei più fiduciosi si accese speranza che tutti questi inconvenienti avrebbero avuto fine per sempre. Però non mancarono quelli che, per la loro perizia e competenza nelle cose di mare, non prevedessero come scarsi sarebbero stati i vantaggi, attesa la piccolezza del battello, e non scongiurati affatto i pericoli.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

Ma anche costoro, in difetto di meglio, accettarono il buono del nuovo servizio. Vi videro un primo passo che altri ne avrebbe necessitati, vi riconobbero un progresso che non si sarebbe arrestato lì; in una parola ebbero fede che il Governo, sperimentata, dopo le prime prove, la insufficienza, e, più che la insufficienza, la impotenza del mezzo che adoperava al lodevole scopo che intendeva raggiungere, avrebbe finito per trasformarlo, sostituendo un battello più capace, più potente, più sicuro per le persone e le cose. Il fatto ha giustificato il loro giudizio, ma non ancora le loro speranze. Il piccolo battello fa tuttavia il suo corso ordinario, ma, Dio buono, come lo fa? L'onorevole ministro deve saperlo. Lo fa circondato da tutti gli inconvenienti, da tutte le ansie, da tutte le trepidazioni, da tutti i pericoli del tempo passato.

La trasformazione di questo servizio oramai si impone come una necessità inesorabile. Non è più permesso tornare alla barca postale; sarebbe un regresso troppo umiliante, quindi è un regresso impossibile.

D'altronde non si può durare più a lungo in una lotta inconsulta col pericolo che minaccia la vita e le sostanze dei viaggiatori. Io so che l'onorevole ministro dei lavori pubblici si preoccupa di questo stato di cose, e studia i mezzi per mutarlo e migliorarlo.

Ho letto con piacere sui giornali che in uno degli scorsi giorni egli ebbe occasione di dare in Senato assicurazioni precise su questo proposito, rispondendo ad una interrogazione dell'onorevole senatore Duchoqué. Io avrei desiderato di conoscere per mia norma il tenore dell'interrogazione e della risposta; ciò che non mi fu dato, non essendo ancora comparse nel resoconto ufficiale. Ma ad ogni modo questo precedente mi conforta a rivolgere con fiducia all'onorevole ministro la mia domanda.

Quindi io gli chiedo primieramente quali informazioni ufficiali egli abbia intorno al servizio postale fra il continente e l'isola d'Elba. In secondo luogo, chiedo quali siano le sue intenzioni circa ai provvedimenti per migliorarla, specialmente in rapporto alla sicurezza.

Dalla cortesia dell'onorevole ministro io mi auguro che egli vorrà dare, come nell'altro ramo del Parlamento, anche in quest'aula una risposta franca, benevola e rassicurante.

ASPRONI. Io prego gli onorevoli deputati dell'Italia settentrionale e meridionale, che hanno parlato ieri ed oggi, di esercizi delle ferrovie, sulla coincidenza, sui ritardi, invocando rimedi, a prestarmi la loro attenzione.

Io propongo questo caso. Che cosa avreste detto al ministro ed alla Camera, se gl'inconvenienti da voi lamentati, invece di limitarsi a brevi ritardi, a mancanza di coincidenze, voi napoletani foste condannati di andare a Bologna o a Firenze, prima di venire a Roma, e voi lombardi, veneti e piemontesi correre sino a Napoli prima di arrivare alla capitale? Certo ne sareste meravigliati, o signori.

Ebbene, noi siamo in queste condizioni; noi siamo condannati a fare doppia navigazione, noi che ci troviamo in una posizione centrale più vicini alla capitale, di Napoli e della stessa Firenze, noi, ripeto, dobbiamo fare una doppia navigazione o un percorso doppio di ferrovia per dovere andare prima a Livorno e poscia da Livorno venire a Roma.

È questo un inconveniente che dura da quattro anni e non veggio intendimento nel Governo a rimediarmi.

Quando fu trasportata la capitale da Torino a Firenze, dal Ministero fu ordinato che i piroscafi lasciassero i pieghi postali e i viaggiatori a Livorno, e si credeva che questa misura si sarebbe applicata anche per Roma, ordinando alle società incaricate delle corrispondenze marittime postali di rilasciare a Civitavecchia; eppure non se ne fece nulla. Così noi siamo obbligati ad andare prima a Livorno e da Livorno venire a Roma.

Voi vedete che in questo fatto si verificano quattro inconvenienti: 1° duplicate le sofferenze del mare; 2° aumentate le spese della strada ferrata; 3° aumentate le spese marittime; 4° finalmente la iattura del tempo, il quale è moneta.

Io mi appello alle vostre coscienze ed al vostro patrio sentimento per giudicare se questa sia una cosa sostenibile e se non vi si debba provvedere subito.

Ma dirà il signor ministro: ci sono le convenzioni. Eh! buon Dio, come avete trovato questo rimedio per Firenze, come avete ordinato che i piroscafi approdassero in Livorno prima di andare a Genova, potevate anche trovarlo per farle approdare a Civitavecchia.

E se mi parlate della spesa, io replico che l'onorevole ministro mi faccia il conto del denaro che spende il Governo per gli impiegati che fanno il giro da Livorno per andare a Cagliari, per il trasporto delle truppe, a cui fa fare questo giro vizioso, e per il disimpegno puntuale degli uffici pubblici.

Io non propongo alcun ordine del giorno; io mi limito ad accennare questo fatto all'onorevole ministro, pregandolo di prendere i dovuti provvedimenti, e lo denuncio al paese, affinché si sappia come sono trattate le cose della Sardegna.

Non parlo poi delle strade ferrate per le quali noi abbiamo dati 200,000 ettari di terreno, mentre per fare le strade del continente abbiamo pagato per ventisei anni una quota enorme e sproporzionata alla nostra povertà. Ma io non muovo ora questa questione, perchè faremo una seria interpellanza quando l'onorevole presidente del Consiglio avrà risposto alla memoria che deputati e senatori della Sardegna gli abbiamo presentato.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Cesarò.

**DI CESARÒ.** Vi rinuncio.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole La Porta.

**LA PORTA.** Io ho poche osservazioni a fare sull'isola di Pantelleria.

Fin dal 1872 fu sacrificata la corrispondenza postale con quell'isola con una convenzione intesa a migliorare il servizio dei trasporti per tutta l'isola di Sicilia. In quell'occasione, tanto l'onorevole Damiani, quanto l'onorevole Di Cesarò ed io, prendemmo la parola perchè non si sopprimesse il servizio dei trasporti marittimi per Pantelleria, per la popolazione che ha quell'isola che consta di 7 ad 8000 abitanti, per l'importanza dei suoi commerci, per il dovere che ha il Governo di non isolarla dalla Sicilia, mentre ritrae da essa considerevoli tasse.

Ma tanto l'onorevole Di Rudinì, relatore della Commissione, quanto l'onorevole Devincenzi, allora ministro pei lavori pubblici, vollero ad ogni costo che quel sacrificio si consumasse, cioè che non si variasse la convenzione, e regalarono all'isola di Pantelleria un ordine del giorno che suonava così:

« La Camera invita il ministro a studiare se non convenga stabilire un servizio con battelli a vapore tra Palermo e Pantelleria. »

Questo avveniva nel 1872; ed ora siamo al 1875, ed ancora si studia, e la corrispondenza fra Pantelleria e l'isola di Sicilia si fa con barcaccie. Immaginate qual servizio si possa fare nell'inverno, e coi fortunali che là ci sono; passano quaranta, cinquanta giorni senza potersi avere corrispondenze, senza parlare dei pericoli cui queste vanno esposte.

E quanto si spende per avere questa corrispondenza fatta per mezzo di barcaccie? Nientemeno che 17,000 lire. E quanto verrebbe a costare un servizio con battelli, non dico da Palermo, ma da Trapani a Pantelleria? Io credo che con 22,000 o 24,000 lire non sarebbe difficile di compiere questo servizio, cioè con 7000 o 10,000 lire di più. Ora, che cosa è questa lieve somma di più, specialmente se, come avverte la Commissione del bilancio, su questo capitolo si sono realizzate economie? Se,

quando si discussero le convenzioni, quando si trattò di sopprimere questo servizio, l'onorevole Di Rudinì, il quale conosceva l'importanza dell'isola di Pantelleria, e che doveva avere esperienza come il servizio colle barcaccie in alcuni mesi sia difficile, per non creare incagli, non avesse insistito perchè si acquietassero le nostre opposizioni, certamente poteva mettersi un articolo addizionale a quella convenzione, e la compagnia Florio avrebbe fatto il servizio fra Trapani e Pantelleria; ma ciò non avvenne. Quell'ordine del giorno rimase lettera morta, e l'onorevole Di Rudinì non credo che potesse essere contento dell'opera specialmente sua; come per l'incontro la Pantelleria non può essere grata a quel ministro, che lasciò dormire quel voto motivato.

Io voglio sperare che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, prendendo veramente a cuore la situazione, voglia una volta provvedere un servizio regolare a vapore per l'isola.

Non si deve dimenticare che vi sono a Pantelleria 400 coatti domiciliati, e che, mancando le corrispondenze col Governo centrale, non esistendovi telegrafo, poichè il cordone sottomarino che passa là a poca distanza non allaccia l'isola, potrebbe succedere qualche scena di sangue, come quella che fu ignorata per molti e molti giorni dal Governo, in modo che gli assassini furono i padroni dell'isola senza che l'autorità governativa potesse prendere alcun provvedimento di repressione.

Per tutte queste considerazioni, e trattandosi al postutto di un piccolo aumento di spesa, ho fiducia che si vorrà provvedere un servizio a vapore fra Trapani e Pantelleria, e voglio anche sperare che lo stesso onorevole Di Rudinì, in segno di pentimento e di ravvedimento, vorrà anch'egli sostenere la proposta e l'invito che io a tal uopo rassegnò all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

**MICELI.** Io mi compiaccio che siasi ottenuto il risparmio di un buon milione nei contratti fra il Governo e le società di navigazione, ed a ragione l'onorevole relatore si è fatto un pregio di mettere in evidenza questo risultamento; senonchè io, compiacendomi con lui, avrei pure desiderato che l'onorevole Commissione si fosse ricordata dei lamenti che le tante volte, quasi in tutti gli anni, sono sòrti da questi banchi, protestando della scarsezza dei servizi postali marittimi nelle Calabrie.

Io credo che l'onorevole ministro ricorderà quante volte noi abbiamo chiesto al Ministero di migliorare alquanto questo servizio. Io mi rammento che due anni fa l'onorevole amico mio Nicotera fece delle istanze all'onorevole predecessore del ministro Spaventa, rispetto alle quali ci si disse che

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

unicamente le condizioni finanziarie erano di ostacolo a soddisfare questo nostro legittimo desiderio.

Ora io, volgendomi all'onorevole ministro ed alla onorevole Commissione, non credo inopportuno di indirizzare loro queste parole: giacchè avete la fortuna di risparmiare più di 8 milioni, sarebbe stato naturale che vi foste ricordati di quelle provincie, le quali, vogliate o non vogliate, senza far sempre i Geremia, noi possiamo chiamare la Cenerentola d'Italia, cioè le isole, la Basilicata, ecc. Le provincie lontane dal centro si trovano in una difficile condizione, e non sono riguardate come le altre.

Io formulo le mie preghiere in questo modo. Che invece di un solo vapore per settimana, che tocca Paola, Pizzo e Reggio, ve ne siano due. La domanda non mi sembra esagerata. Io non ho bisogno di spiegare alla Camera di quanta importanza ciò sia per queste provincie, e specialmente per quelle del centro, Cosenza e Catanzaro. Io chieggo dunque all'onorevole ministro che, avendo avuto la fortuna di fare questa economia, si faccia qualche cosa per queste città, che ne hanno assoluto bisogno. Spero che egli mi darà una risposta soddisfacente.

**DI RUDINI.** Vorrei compiacere l'onorevole La Porta, ma non posso per ciò ritrattare l'opinione che ebbi l'onore di sostenere in altra occasione intorno al servizio tra l'isola di Pantelleria e Palermo.

Quello che si fece in allora fu, a mio avviso, ben fatto, ritenendo che fosse conforme a quanto far si doveva.

Sarebbe superfluo di ritornare oggi sulle ragioni che determinarono la Commissione ad accettare la proposta fatta dal Governo intorno alla soppressione del servizio tra Palermo, Trapani, Pantelleria e Tunisi. Ma, poichè l'onorevole La Porta ha voluto stimolarmi, quasi costringendomi a prendere la parola, io, su questo punto, non dissento di compiacerlo, e posso, sino ad un certo segno, appagare la proposta da lui presentata, poichè non ho che da ripetere oggi quello che diceva tre o quattro anni fa dinanzi alla Camera, cioè che può, che deve essere fatto un servizio per mezzo di battelli a vapore fra la Sicilia e Pantelleria, perchè credeva e credo che un servizio di battelli a vapore fra il porto di Trapani e Pantelleria non possa nè debba costare molto all'erario.

Io non mi ricordo della distanza precisa in leghe marittime che separa il porto di Trapani dall'isola di Pantelleria, ma parmi di non errare asserendo che ella sia di 24 leghe. E trattandosi di dare una sovvenzione per 15 navi incaricate di un tale servizio, io non temo di cadere in errore dicendo che

la spesa non può, nè deve sorpassare le 24 mila lire.

Ma la questione sta in ciò: sta cioè, nel sapere se è possibile di trovare una società, la quale voglia assumere questo servizio. Ora su questo punto non so che dire all'onorevole La Porta. Su ciò è il ministro che ha da rispondere. Dal canto mio non posso che associarmi all'onorevole La Porta nel pregare il ministro a prendere a cuore questa materia ed a volere insistere presso la società Florio, la quale, a mio avviso, potrebbe con facilità assumere questo servizio.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** L'onorevole Di Cassibile è stato il primo a farmi alcune raccomandazioni. Egli mi ha raccomandato due cose. Una è che l'arrivo a Reggio del battello da Messina si facesse coincidere colla partenza del battello da Reggio per Napoli, se bene ho inteso. Ora, avendo l'orario innanzi agli occhi, vedo che a questa coincidenza si è provveduto, perciò non saprei che altro aggiungere, salvo che l'orario non sia osservato, il che può anche accadere per causa di forza maggiore.

Quanto poi all'altra raccomandazione che forma l'argomento della sua proposta, dichiaro francamente che non la posso accettare in nessuna maniera. Un servizio quotidiano di un battello a vapore da Catanzaro a Cotrone non lo concepisco, perchè a Catanzaro non vi è porto. Non so come si potrebbe fare sicuramente un servizio quotidiano.

Quello a cui ho già pensato si è, quando la ferrovia di Reggio giunga a Catanzaro, e che resti soltanto l'interruzione da Catanzaro a Cotrone, di provvedere piuttosto ad un servizio di vettura-correria da Cotrone a Catanzaro. Ma per questo bisogna che la provincia mi aiuti a rimetterla in buono stato.

**NICOTERA.** I ponti.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Bisogna che la provincia mi aiuti, rimettendo in buono stato la strada provinciale che oggi c'è; e spero che la provincia lo farà.

L'onorevole Nelli mi raccomanda il battello che fa il servizio dal continente a Portoferraio. Egli ha ricordato in questa Camera come io abbia avuto l'occasione di fare già delle dichiarazioni in proposito nell'altro ramo del Parlamento, rispondendo ad una interrogazione del senatore Duchoquè.

Io qui ora non potrei che ripetere le stesse dichiarazioni da me fatte in Senato. E le dichiarazioni sono queste: io conosco che il battello, il quale attualmente fa il servizio dal continente a Portoferraio, non è in condizioni da garantirci dai

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

pericoli possibili, atteso le sue dimensioni e lo stato in cui esso è.

Perciò sono già da un pezzo in trattativa colla società Rubattino per avere un battello migliore, e confidava, dissi in Senato, di riuscirvi. Questa stessa fiducia esprimo ora rispondendo all'onorevole Nelli, e credo che le trattative saranno concluse presto.

L'onorevole Asproni ha toccato un tasto come fa abilmente ogni anno a questo capitolo del bilancio.

**ASPRONI.** E sempre inutilmente.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Certo è che se si potesse oggi istituire un servizio giornaliero diretto tra Civitavecchia e Portotorres sarebbe ottima cosa...

**ASPRONI.** Terranova, non Portotorres.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ebbene Terranova. Ma la spesa sarebbe molto grave.

*Una voce.* No; sarebbe minore!

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Oggi spendiamo 183,000 lire; ebbene per andare a Portotorres spenderemmo un milione.

*Una voce.* A Terranova.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ebbene a Terranova non spenderemmo un milione, ma 700,000 lire; dunque la cosa è presso a poco la stessa.

In questa condizione di cose, onorevole Asproni, ella comprenderà come a me debba mancare il coraggio di fare una proposta simile al Parlamento.

**ASPRONI.** Quello che approda a Civitavecchia.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ma non si può senza offendere e disordinare altri interessi commerciali di grandissima importanza a cui altre corse di battelli soddisfano.

L'onorevole Miceli dice: giacchè avete risparmiato pressochè un milione in questo servizio della navigazione marittima, non avendo dovuto pagare indennità alle società per maggiore spesa del carbone, perchè non vi avvalete di questa somma per migliorare il servizio postale dei porti dell'Italia centrale ed in Calabria?

Primieramente io gli fo osservare che questo, che noi chiamiamo risparmio, non è poi tale; era una maggiore spesa che ci era venuta addosso negli scorsi anni per una causa straordinaria, come fu l'aumento non previsto del prezzo del carbone. Quando furono fatte le convenzioni relative a questo servizio, si ebbe dalle società di navigazione il presentimento che si potesse andare incontro a questa eventualità, e vollero premunirsi, mettendo, se il caso si verificasse, la maggiore spesa che s'incontrerebbe per il prezzo del carbone a carico dello Stato. Fortunatamente il carbone che si usa nella navigazione è diminuito di prezzo tanto, che noi non abbiamo più obbligo di pagare per questo titolo alle società indennità veruna, e così la somma può

risparmiarsi. Ma ciò non può certo invogliare la Camera ad entrare nella via di aumentare la spesa che oggi sosteniamo per il servizio di navigazione lungo le coste di Calabria.

Del resto, se ciò volesse farsi, non si potrebbe senza una legge speciale.

Ora, sarà il caso di studiare ciò che vi sia a fare di meglio circa al servizio postale delle Calabrie l'anno venturo, quando, scadendo la convenzione, sarà d'uopo di rinnovarla; ed in questo caso il Governo non potrà a meno di tener presente le necessità attuali del commercio colla Calabria per provvedervi convenientemente.

Mi resta a rispondere all'onorevole La Porta.

Ringrazio l'onorevole Di Rudinì di avermi agevolato di molto la via per rispondere all'onorevole La Porta; però l'onorevole Di Rudinì, mentre da una parte pare che mi abbia pòrto aiuto, dall'altra ha resa la mia posizione un po' più difficile, perchè conchiuse egli medesimo col sostenere la proposta dell'onorevole La Porta.

L'onorevole Di Rudinì dice: fu ben fatto nel 1872 il non istituire un servizio postale a vapore per le comunicazioni del porto di Trapani con Pantelleria, e le ragioni sono quelle che esposi allora alla Camera, e che oggi potrei ripetere.

Credo di indovinarle queste ragioni.

Allora credo non si trovasse nessuna società che volesse assumere questo servizio senza forti aggravii per lo Stato, e siccome si volle tenere questo aggravio in una data misura, così bisognò che la Camera rinunziasse ad avere il servizio.

Ora io non posso dire nulla di certo, perchè non ricordo quella discussione, ma me lo immagino.

L'onorevole Di Rudinì dice: ora, se voi potete avere una società la quale assuma questo servizio per un prezzo che non sia eccessivo, e che secondo ragione, vista la distanza di 24 leghe marine, quanta è appunto quella da Trapani a Pantelleria, potrebbe salire tutt'al più a 24 o 30,000 lire; se voi, dico, trovate una società che faccia il servizio per questa somma, io vi incoraggio, vi eccito a stabilirlo.

Ora non si trova questa società la quale si assuma di fare il detto servizio con tale remunerazione.

Già l'anno scorso un altro membro di questa Camera mi fece vive raccomandazioni perchè io mi adoperassi con la società Florio per indurla ad assumere questo servizio a condizioni eque.

Io non mancai di fare le opportune pratiche, ma confesso di non esservi riuscito, perchè le pretese della società sono state molto superiori a quelle che l'onorevole Di Rudinì ha stimate possibili.

Pertanto mi è stato forza di rinunziare all'idea

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

di mutare il sistema di comunicazioni tra Trapani e Pantelleria, che è stabilito nelle convenzioni approvate dal Parlamento.

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

**NELLI.** Ringrazio l'onorevole ministro delle sue dichiarazioni e assicurazioni, ne prendo atto e non mi resta a dir altro che a pregarlo a proseguire con alacrità nell'intrapresa trattativa e di attuare il suo provvedimento nel più breve tempo possibile.

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

**LARUSSA.** L'onorevole signor ministro avendo, nella presente discussione, tirato in ballo l'amministrazione provinciale di Catanzaro facendo eccitamenti alla medesima, in ordine ai suoi lavori stradali; con l'intendimento di poter fare eseguire il servizio postale tra Catanzaro e Cotrone con carrozza, mi corre l'obbligo di dire poche parole.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Spero, non prometto.

**LARUSSA.** Sono lieto essere in grado di attestare alla Camera che la costruzione della strada Marina di Catanzaro a Cutro volge al suo termine, e già si è aperta al traffico della ruota, da ben molti mesi, quell'amministrazione provinciale non avendo risparmiato nè cure, nè spese per esservi una discreta se non ottima viabilità fino a Cotrone.

È egli vero, che alla detta strada mancano i ponti sopra parecchi fiumi, e duolmi di dover dire che vi mancheranno per altro tempo. Le condizioni economiche della provincia consentirono di trattare col Governo la costruzione dei ponti in comune con la ferrovia per la sola parte di muratura, ma voglio augurarmi che riuscirà al Consiglio di trovare presto modo da provvedere all'acquisto delle travate metalliche, e messa in opera.

Al difetto di questi ponti, fra l'altro, deve principalmente attribuire di non praticarsi il servizio della posta con carrozza, malgrado che la deputazione provinciale di Catanzaro abbia iniziata la pratica con la direzione delle poste, dacchè s'aprì la linea ferroviaria Cariatì-Cotrone promettendo un premio annuo di circa lire 10 mila, e sobbarcandosi del pari all'obbligo di tenere i carri tirati dai bovi anche di notte, a fine di facilitare il passaggio dei fiumi.

Avvicinandosi la buona stagione è da sperare che qualcuno assumerà il carico del trasporto della posta, tanto più in quanto che, convenendo l'onorevole ministro sulla necessità di fare ricorso ad un espediente provvisorio, in occasione della prossima apertura del tronco ferroviario Assi-Soverato-Catanzaro, per dare il comodo ai viaggiatori di rag-

giungere in carrozza la stazione di Cotrone, e viceversa; di certo il Governo largheggerà nella spesa.

Deve la Camera inoltre conoscere, che non sarà aperta la viabilità nella provincia di Catanzaro fra le linee ferroviarie sul Jonio, se non si sistemano i due tratti delle strade nazionali Marina di Catanzaro-Catanzaro, Cutro-Cotrone.

Nel primo mancano i ponti sul Conace e sulla Fiumarella, quindi le comunicazioni della stazione con la città vanno soggette alle interruzioni causate dalle piene dei detti torrenti. Nel secondo manca il ponte sul Vallone acqua della Quercia, e presso a poco due chilometri di strada debbono essere sistemati trovandosi a semplice traccia. In quest'anno le acque del Vallone hanno replicate volte arrestato il transito delle vetture e della posta per qualche giorno, da essersi formato oggetto di reclami ufficiali e privati, visto il bisogno del ponte importante, credo, una moderata spesa.

Premesse queste cose a chiarimento dei fatti, sembrami che con buon dritto posso alla mia volta rivolgere degli eccitamenti al signor ministro dei lavori pubblici, a che si compiacca provvedere in via d'urgenza alla costruzione dei tre ponti dei quali ho parlato, in opposto la corriera postale troverà maggiori ostacoli nel percorrere i tratti delle strade a peso dello Stato, di quelli che l'onorevolissimo ministro riteneva di presentargli la nuova strada a carico della provincia di Catanzaro.

**PRESIDENTE.** Ciò, onorevole Larussa, non ha niente a che fare col capitolo in discussione.

Onorevole Sulis, ella ha facoltà di parlare.

**SULIS.** L'onorevole ministro, nel fare un cenno di risposta all'onorevole Asproni invocava gli interessi commerciali, e di questi appunto intendo io di parlare.

Prima di tutto ricorderò all'onorevole ministro i diversi ricorsi pervenuti al suo dicastero dal circondario d'Ozieri e da altri, ricorsi i quali lamentano l'impossibilità del movimento commerciale nel porto di Terranova.

Al porto di Terranova approda il piroscampo postale, che muove da Cagliari e naviga verso Livorno. Ebbene, è da notarsi che su questo piroscampo si fa, oltre il commercio della Sardegna, anche quello di Tunisi, quindi accade che, al momento in cui lascia Terranova, non vi ha più posto per le merci, le quali marciscono in quel punto.

Ad uscire da questo imbroglio non vi ha altro mezzo se non che il signor ministro procuri di fare delle trattative colla compagnia Rubattino, collo scopo di ottenere che il vapore, il quale muove per Livorno, faccia una sosta a Terranova.

Capisco che anche qui l'onorevole ministro met-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

terà innanzi la difficoltà dei compensi da accordarsi alla compagnia Rubattino. Ma se considera che la tratta è piccolissima, e se vuole mettere a buon uso il risparmio del milione accennato nella relazione sul bilancio, io credo che potrà soddisfare molto facilmente all'intenso desiderio di quelle popolazioni.

Io non aggiungo altra parola, se non che la preghiera che rinnovo all'onorevole ministro di occuparsi di questa materia.

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

**DI CASSIBILE.** Io aveva chiesta la parola prima dell'onorevole Larussa.

**PRESIDENTE.** Ella ha già parlato. Gliela darò dopo per dichiarare se mantiene o no la sua proposta.

L'onorevole Asproni ha facoltà di parlare.

**ASPRONI.** Io non ho domandato all'onorevole ministro di rifare le convenzioni, non gli ho domandato neppure di stabilire un'altra corrispondenza tra Civitavecchia e Portotorres; ma io gli diceva (forse egli non l'ha bene avvertito), voi, Governo, quando la capitale fu portata da Torino a Firenze, obbligaste la società, incaricata della corrispondenza marittima, ad approdare a Livorno prima di recarsi a Genova. Ora io domando, perchè non fate lo stesso una volta che ci troviamo a Roma? Cosa vi costerebbe di più questo? Fate bene il conto, e troverete che spendete molto di più colle indennità, colla posta e col tempo che perdetevi. Non vi sarebbe forse che la perdita di due o tre ore di più, perdita compensata dal risparmio che procurerebbe ai cittadini, e dal risparmio che farebbe il Governo, nell'economia del tempo per isbrigare i propri affari.

A me pare che questa sia una cosa tanto semplice, che davvero non mi so dar pace perchè non debba essere presa in seria considerazione.

**DI RUDINÌ.** Io ho domandato la parola solo per dare uno schiarimento relativamente all'isola Pantelleria. (*Rumori*)

Ben inteso che io non rappresento l'isola di Pantelleria, con la quale non c'entro nè punto nè poco; ma poichè l'onorevole La Porta mi ha in certo modo tratto pei capelli a parlarne, così sono costretto a prendere la parola.

L'onorevole ministro ha detto: voi votaste nel 1872 la soppressione del servizio dell'isola Pantelleria, ed oggi venite a domandarcelo di nuovo; siete in contraddizione. Ei lo diceva con bel garbo, ma in sostanza diceva questo.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** È una contraddizione umana.

**DI RUDINÌ.** No, non c'è neppure quella contraddizione umana che si suole scontrare in molte cose.

Nel 1872 fu soppresso il servizio Palermo-Trapani e Trapani-Pantelleria-Tunisi, e mentre si sopprimeva questa linea molto più lunga di quella che non lo sia la linea Trapani-Pantelleria, si diceva al Governo: trovate modo di fare questa linea speciale Trapani-Pantelleria.

È chiaro adunque che tra ciò che si sopprime nel 1872 e quello che si tratta di stabilire oggi ci corre una grandissima differenza.

Dirò anzi che la stessa Commissione, della quale io era relatore nel 1872, diceva al Governo: stabilite possibilmente un servizio con battelli a vapore fra l'isola Pantelleria e Trapani, ed aggiungeva che mentre il servizio con le barche a vela sarebbe costato 17,000 lire, quello con i battelli a vapore, supposto il percorso di 24 leghe marittime, supposta la sovvenzione di lire 21 per lega fatta alla società Florio, non sarebbe costato che 24,000 lire.

Dunque io volevo dare questo chiarimento all'onorevole ministro, per dimostrargli come non vi sia contraddizione tra le mie opinioni d'allora e le mie opinioni di oggi. E infatti io ho chiesto oggi quello che chiedeva la Commissione del 1872.

Se poi il ministro mi dice che ha fatto tutto il possibile per ottenere che qualcuno assumesse quel servizio e non l'ha trovato, io davvero non so che cosa ripetere.

La sola cosa che posso fare si è di pregarlo a tentare di nuovo. Ma se nessuno si presenta per assumere il servizio non sarò io che ne farò biasimo al ministro. E nessuno, credo, potrà biasimarlo di non avere ottenuto ciò che era impossibile ottenere.

**DI CASSIBILE.** Io non volevo intrattenere nuovamente la Camera, se gli stenografi non avessero riportato il mio discorso e la risposta che mi fece l'onore darmi l'onorevole ministro.

Necessità vuole quindi che io accenni un fatto, che rivela che forse non mi sono spiegato bene, oppure non fui compreso.

Io non ho menomamente detto che il servizio postale marittimo fra Napoli, Messina e Calabria va male; anzi devo rendere le più solenni lodi alla società Florio, la quale tre volte per settimana serve benissimo il pubblico, come lo serve egualmente tre volte per settimana, costeggiando Paola, Pizzo sino a Messina, l'altra società Peirano-Danovaro.

Le mie osservazioni si riferivano ad un fatto, che non appartiene per nulla nè all'una, nè all'altra società. Io ho detto che il vaporetto, che parte due volte al giorno da Messina per Reggio, arriva in quello scalo quando la locomotiva per Monesteraci è già partita. La mia preghiera non tendeva ad altro che a pregare l'onorevole ministro di fare in

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

modo che fra i vapori marittimi ed il servizio ferroviario vi siano le coincidenze.

Per ottenere ciò, non è necessario aggravare menomamente le finanze dello Stato; basta che l'onorevole ministro lo ordini, perchè gli agenti della società hanno il dovere di obbedire. E devo aggiungere che, tanto più il ministro ha il diritto di disporre questo servizio, in quanto che veramente negli ultimi momenti la società fu troppo esigente, avendo preteso ed ottenuto per questo anno maggiori compensi con qualche aggravio alle finanze dello Stato; il che vieppiù dà ragione per soddisfare meglio alle esigenze del pubblico.

**PERRONE-PALADINI.** Procurerò di essere brevissimo per non abusare della pazienza della Camera.

Io non farò nè una proposta, nè una raccomandazione, mi limiterò a fare semplicemente un ricordo all'onorevole ministro.

Il 13 giugno del 1872 fu riferita una petizione degli abitanti dell'isola di Lipari, i quali esprimevano il desiderio che nelle traversate che si fanno da Messina a Napoli e viceversa, ci fosse un approdo settimanale a quell'isola.

Allora fu proposto un ordine del giorno dall'onorevole Florena, che fu respinto dalla Camera, ma fu invece quella petizione rinviata al ministro.

Nel 1873 poi trovo che fu riproposto dall'onorevole Tamaio ancora questo desiderio dell'isola Lipari, ed il ministro rispondeva allora queste parole:

« Quanto alla raccomandazione fattami dall'onorevole Tamaio, le convenzioni esistenti non mi danno il diritto di obbligare nessuna delle compagnie di navigazione, che fanno il servizio dell'isola di Sicilia, a fare altri approdi a Lipari, senza maggiore spesa. Il servizio postale credo si faccia regolarmente, e finora non mi risulta che abbia dato luogo ad alcun inconveniente.

« Quindi non potrei neanche per questo accettare impegno. Ma è una raccomandazione, lo dichiaro, degna di essere presa in considerazione, perchè, quando le convenzioni attuali siano rivedute, possa essere provvisto meglio anche nell'isola di Lipari. »

Ora io credo che sia venuto il tempo di occuparsi di quella petizione, perchè è già prossima a scadere la convenzione tra lo Stato e la compagnia Florio; e pertanto ho stimato opportuno nell'interesse dell'isole Eolie, che sono parte del collegio che rappresento, di ricordare all'onorevole ministro di tener presente la sua promessa.

**LA PORTA.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha risolta la questione di Pantelleria adducendo che trovò impossibile di addivenire, a prezzo ragionevole, ad un accordo colla società Florio. Vede adun-

que l'onorevole ministro come io ben mi apponeva, quando diceva che, perduto il momento opportuno della convenzione postale marittima, era fallito il servizio dell'isola Pantelleria.

Oggi noi siamo al punto d'invocare una nuova convenzione, perchè, in un apposito articolo, sia provveduto al servizio di quell'isola. Ora non c'è altro da raccomandare, nè da sperare.

Converrebbe quindi che il ministro tenesse presente questo servizio, quando verrà il tempo della stipulazione di un nuovo contratto per i trasporti marittimi. Allora sarà il caso di osservare anche se converrà estendere il servizio fino a Tunisi, ripristinando quello che prima esisteva, e che disgraziatamente, e senza rimedio, fu soppresso nel 1872.

**DE ZERBI.** Io avrei una breve raccomandazione a fare all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Mi si dice (non sono certo se è vero) che il Ministero dei lavori pubblici intenda di affidare ad una società colossale italiana di navigazione postale una anticipazione di cinque milioni di lire.

Per non destare in una questione importante una nocevole influenza, mi limiterei a raccomandare all'onorevole ministro di ben assicurarsi della solidità della società di navigazione, dalla quale sia per farsi quel servizio, e non dirò altro su questo argomento.

Poichè ho la parola, mi permetto di raccomandargli di por mente anche al servizio postale napoletano, città per città. L'onorevole presidente mi dirà che ciò non entra nell'argomento della navigazione; ma, avendo visto che una lettera impiega 24 ore andando per terra da una strada all'altra, se ci fosse un servizio di navigazione, stimerei che si potrebbe impiegare meno tempo.

**NIGOTERA.** Io non posso lasciar passare senza risposta un'affermazione entusiastica, poetica del deputato Di Cassibile. Egli oggi è in vena d'improvvisare, e lo prova quel suo ordine del giorno, col quale chiede che un vapore faccia il servizio postale da Cotrone a Catanzaro tutti i giorni, senza riflettere che Catanzaro mancando di porto, il servizio in gran parte dell'anno sarebbe impossibile.

L'onorevole Di Cassibile, in questo momento di esaltazione, dispensa lodi alla società dei vapori Florio, ed alla società dei vapori Danovaro.

Per la prima, nulla ho ad osservare in contrario, poichè essa fa il servizio fra la Sicilia e Napoli e non tocca le coste di Calabria; ma per la seconda, l'onorevole Di Cassibile dovrebbe sapere che il servizio non potrebbe essere fatto peggio.

Mi era astenuto di prendere la parola in questa discussione poichè, francamente, mi sembrava inutile ripetere ogni anno, nella discussione di questo

bilancio, i riciami contro il servizio della società Danovaro.

Quelle provincie non hanno finora altra via diretta che quella del mare; e le convenzioni postali gli assicurano un solo vapore per settimana: ebbene, sapete che cosa accade? Per circa due mesi le mercanzie delle Calabrie restano sulla marina del Pizzo e di Paola, perchè i vapori arrivano colà e non prendono le mercanzie.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ed il direttore generale delle poste hanno fatto quanto potevano (ed io debbo tributargli pubbliche lodi e ringraziarli), per indurre la società Danovaro a lasciare un posticino, partendo da Messina, per le mercanzie che si trovano al Pizzo ed a Paola. Il risultato delle loro premure è stato che la società essendo sola per questo servizio, si è riso di tutto, e di tutti, ed a continuato a fare quello che gli pare e piace. (*Bene! Bravo!*)

Non parlo poi di tutti gli altri abusi che si commettono, anche dagli incaricati della società, che essa cuopre con la sua irresponsabilità.

Io mi riservo di trattare questa questione in un momento più opportuno, ed il momento più opportuno si presenterà l'anno venturo, quando dovremo discutere le nuove convenzioni; allora faremo i conti con la società Danovaro: oggi ogni discussione diviene perfettamente inutile, perchè, lo ripeto, le buone intenzioni del ministro e del direttore generale delle poste si infrangono di fronte alla volontà assoluta della società Danovaro.

Ho voluto dire queste cose per ismentire le affermazioni inopportune e poco esatte del deputato Di Cassibile.

FLORENA. La convenzione del 1862 stipulata colla compagnia Florio dà facoltà al Governo di stabilire le partenze e gli itinerari (*Conversazioni*); i vapori della compagnia Florio da Palermo per Napoli partono il lunedì, martedì, mercoledì, giovedì e sabato. Il venerdì parte il vapore della stessa compagnia per Civitavecchia; parte pure il venerdì per Napoli il vapore della *Trinacria*. Ora, che cosa succede da questo itinerario? Che, nel mentre il Governo accorda la sovvenzione a sette vapori, non si hanno che soltanto sei corse postali che mettono in comunicazione Palermo col continente.

Secondo me, il Governo dovrebbe assegnare un altro giorno, cioè la domenica, alla compagnia Florio. Ciò non lo potrà praticare colla compagnia della *Trinacria*, poichè la stessa fa un solo viaggio tra Palermo e Napoli, e perchè il detto viaggio del venerdì la benemerita compagnia della *Trinacria* lo fa senza alcuna sovvenzione, nel mentre a Florio

si pagano 22 lire per lega marina per ogni singola corsa postale.

La domenica da Palermo, quantunque ci siano sette corse postali, non parte alcun vapore.

(*Il ministro dei lavori pubblici parte dall'Aula. — L'onorevole Florena interrompe il suo discorso.*)

PRESIDENTE. Onorevole Florena, prosegua pure a parlare.

FLORENA. È inutile, poichè il ministro è uscito dall'Aula.

#### ANNUNZIO DI UNA INTERROGAZIONE.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole ministro dell'interno, comunico intanto una domanda d'interrogazione firmata dall'onorevole La Porta:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno in ordine ad alcuni fatti avvenuti in Grotte, provincia di Girgenti. »

CANTELLI, ministro per l'interno. La domanda è molto generica; perciò avrei bisogno di sapere di quali fatti si tratti per dire se e quando sarò in grado di rispondere.

LA PORTA. La mia interrogazione ha per argomento l'inaugurazione del rito dei vecchi cattolici avvenuto in Grotte per opera di tutti i sacerdoti esistenti in quel municipio e coll'intervento di tutta quella popolazione.

DI CASSIBILE. Domando la parola. (*Ilarità*)

MINISTRO PER L'INTERNO. Prenderò cognizione dei fatti a cui si riferisce l'interrogazione dell'onorevole La Porta, e se sarà cosa di competenza del mio Ministero, annunzierò domani alla Camera se e quando possa rispondere.

PRESIDENTE. Rimane inteso dunque che nella seduta di domani l'onorevole ministro dell'interno dirà se e quando intenda rispondere all'interrogazione dell'onorevole La Porta.

#### SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE DEL BILANCIO.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Cassibile.

DI CASSIBILE. Ho detto che non avrei stancata la sofferenza della Camera circa alla preghiera che io aveva rivolto per stabilirsi un servizio postale marittimo fra Cotrone e Catanzaro; lo dico con dolore, non insisto, giacchè l'onorevole ministro ha detto che non poteva accettare l'ordine del giorno da me proposto. Per altro spero che la Presidenza mi farà

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

l'onore di farlo inserire nel rendiconto ufficiale (*Ilarità*, affinché il mio buon volere in faccia agli elettori si pubblicasse.

Circa la domanda dell'onorevole Nicotera, ricordo che quello che egli disse dopo di me io non poteva prevederlo.

Ricordo che io parlava del vaporetto fra Messina e Reggio, e diceva che il servizio della compagnia Florio andava magnificamente. Poi, per di più, direi per un pleonaso (*Ilarità*), aggiunsi che andrà anche bene quello della società Peirano. Credo però che abbiamo ambedue ragione. (*Ilarità*) Io abito in Messina; egli è nativo di un paese di Calabria (*Rumori*) ed onorevole deputato di Salerno; quindi, se io dissi parole benevoli anche in pro della società Peirano, lo praticai per quel che spesso vedo nel porto di Messina, dove sempre il vapore parte in regola.

A me consta personalmente, perchè i miei balconi sono di faccia al porto (*Ilarità*), che spesso parte il vapore, e pel mare cattivo è obbligato a ritornare...

**PRESIDENTE.** Ma questo non è fatto personale.

*Voci a sinistra.* Parli! parli! (*Rumori*)

**DI CASSIBILE...** però non sempre il vapore può costeggiare per le spiagge calabre, e quindi si avvera che, mentre in Messina la società figura in regola, in Calabria si avvera quel che ora deplora l'onorevole Nicotera...

**PRESIDENTE.** Onorevole Di Cassibile, questo non ha che fare col fatto personale.

Onorevole relatore, ha la parola.

**DI CASSIBILE.** Credo adunque che ho risposto, come meritava, all'onorevole Nicotera.

**PRESIDENTE.** Il deputato Lacava?

**LACAVA, relatore.** Rinunzio.

**PRESIDENTE.** Dunque sono due le proposte.

L'onorevole Di Cassibile ritira la sua proposta?

*Voci.* Sì! sì!

*Altre voci.* No! no! (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Ma mi faccia il favore di dichiarare se la ritira o la mantiene.

**DI CASSIBILE.** La mantengo.

**PRESIDENTE.** Oltre la proposta dell'onorevole Di Cassibile ce n'è un'altra degli onorevoli Salaris e Asproni, che è la seguente:

« La Camera... »

**DI CASSIBILE.** Prego di leggerla forte, perchè non si senta. (*Ilarità*)

**PRESIDENTE.** Facciano silenzio.

La proposta degli onorevoli Salaris e Asproni è la seguente:

« La Camera, ritenuto che gli approdi dei piroscafi postali della Sardegna nel porto di Civitavec-

chia non alterano punto i rapporti commerciali e non costeranno allo Stato una spesa maggiore, ne fa espressa raccomandazione al ministro e passa all'ordine del giorno. »

Il signor ministro accetta o respinge questa proposta?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Mi è impossibile di accettarla perchè è contraria alle convenzioni, e, volendo ottenere un cambiamento alle convenzioni, sono certo che non si riuscirebbe a ciò senza concedere una indennità che ora non sono in grado di calcolare.

**PRESIDENTE.** Onorevole Salaris, la ritiri.

**DI CASSIBILE.** Domando la parola per una dichiarazione.

**PRESIDENTE.** Mi lasci parlare.

Onorevole Salaris, ritira la sua proposta?

**SALARIS.** La mantengo.

**PRESIDENTE.** Sta bene.

**SALARIS.** Vorrei dire due parole.

**PRESIDENTE.** Ma, onorevole Salaris, è inutile; la discussione oramai è esaurita.

**DI SAN DONATO.** Ma lasciatelo parlare; ha discorso anche l'onorevole Di Cassibile. (*Ilarità*)

**PRESIDENTE.** Prima di darle la parola, domando se la proposta degli onorevoli Salaris e Asproni è appoggiata.

(È appoggiata.)

L'onorevole Salaris ha facoltà di parlare.

**SALARIS.** All'ora in cui siamo non è mio intendimento di fare un discorso, e rendere più lunga codesta discussione, e sono disposto anche, se il presidente lo vuole, a rinunziare alla parola.

**PRESIDENTE.** No, è nel suo diritto.

**SALARIS.** Ringrazio il presidente, e sarò brevissimo, perchè ritengo che saranno bastevoli poche parole in appoggio dell'ordine del giorno che presentai in unione al collega Asproni.

A me pareva indeclinabile lo accogliere la raccomandazione del collega Asproni, perchè troppo chiari gl'inconvenienti da lui accennati, e troppo evidente la convenienza degli approdi a Civitavecchia dei piroscafi che fanno il servizio postale tra la Sardegna e il continente. Ma con mia meraviglia il signor ministro non credette di accettarla; anzi mi parve che ritenesse un dovere di respingerla. Io sono nel dovere di appoggiarla, e di dimostrare al signor ministro che non hanno fondamento i suoi timori, e che le ragioni da lui accennate non sussistono.

Quali sono codeste ragioni? Due, se non ho male afferrato le sue parole: la prima, che verrebbero perturbati i rapporti commerciali esistenti; la se-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

conda, che gli approdi a Civitavecchia costerebbero una maggiore spesa allo Stato.

Il signor ministro è in errore; io credo che nè l'una, nè l'altra ragione sia fondata sulla verità delle cose.

Ma prima che ciò dimostri, io sono nel più stretto dovere di dichiarare che la compagnia che fa codesto servizio postale è al di sopra di ogni encomio; è una compagnia alla quale sento l'obbligo di una lode sincera per il modo con cui disimpegna il servizio.

Ciò detto, eccomi al mio assunto. Gli approdi dei piroscafi che vanno in Sardegna, e che ritornano in continente, nel porto di Civitavecchia non possono alterare gli esistenti rapporti commerciali; dappoichè nelle corse dirette i piroscafi da Genova approderebbero a Civitavecchia, onde ricevuto il piego, eseguirebbero la stessa corsa, che fanno attualmente.

Le altre toccherebbero anche il porto di Livorno; ma invece di fare ivi una lunga e molto spesso fastidiosa fermata, l'abbrevierebbero, per recarsi o a Civitavecchia, se diretti in Sardegna, o a Genova, se di ritorno dalla Sardegna.

È chiaro, che i rapporti del commercio non vengono punto alterati; perchè non si toglie alcuno degli approdi già stabiliti. Resta sempre punto di partenza Genova, ove ha sede la società; si fanno gli approdi intermedi, che si fanno ora e solo nelle corse dirette si spezzerebbe la lunga fermata nel porto di Livorno, per dividerla anche nel porto di Civitavecchia, ritenendo sempre lo stesso punto di arrivo o Cagliari o Porto Torres; e per guisa che credo, non sarebbe necessario neppure introdurre delle varianti all'orario.

In quanto poi alla spesa, essa o sarebbe la stessa, o sarebbe anche minore: la stessa, perchè non si accrescerebbero le ore della navigazione, nè si allungerebbe la corsa, nè le ore delle fermate negli approdi, o nelle corse dirette. Sarebbe minore, perchè la Sardegna (l'onorevole ministro non vorrà contestarmelo), è a più breve distanza da Civitavecchia, e vi si arriva sette ore prima che non si giunga a Livorno. Ora, mi parrebbe che, se il cammino è più breve, la spesa dovrà essere anche minore.

Quindi, non maggiore spesa allo Stato, non alterazione di rapporti commerciali. Per la qual cosa io ritengo infondati i motivi sopra i quali l'onorevole ministro ha voluto fondare il rifiuto dell'ordine del giorno firmato da me e dal mio collega Asproni.

Io insisto nel medesimo, inquantochè sono anche persuaso che la società Rubattino, la quale, ripeto, fa puntualmente il servizio e con piena soddisfa-

zione di tutti, non esiterebbe ad accogliere la proposta degli approdi nel porto di Civitavecchia, se le verrà fatta dal Governo.

Per queste ragioni, io mantengo l'ordine del giorno che coll'onorevole Asproni ho avuto l'onore di presentare, e prego la Camera di volerlo accogliere.

Pregò ancora l'onorevole ministro di non persistere nel rifiuto; perocchè, se con quell'attenzione che suole adoperare in tutte cose, vorrà considerare i gravi inconvenienti che si verificano dalla mancanza degli approdi in Civitavecchia, io sono convinto che egli riconoscerà giustissima la raccomandazione che gli facciamo.

Se l'ora non fosse tarda, io potrei segnalargliene degli altri, per esempio il ritardo della corrispondenza; ma ritengo tutto ciò soverchio, e voglio confidare che l'onorevole Spaventa non persisterà nel rifiuto. Se vi persistesse mai, io e il mio collega Asproni faremmo appello alla giustizia della Camera.

**PRESIDENTE.** Metterò dunque ai voti la proposta degli onorevoli Salaris ed Asproni, respinta dall'onorevole ministro.

La Commissione lo accetta?

**LACAVA, relatore.** Io non potrei dire il giudizio della Commissione su quest'ordine del giorno, perchè mi trovo a quest'ora solo sul banco di essa.

**PRESIDENTE.** Prego i deputati di voler prendere i loro posti.

Allora metterò a partito la proposta degli onorevoli Salaris ed Asproni.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Prego gli onorevoli Salaris ed Asproni di ritirare la loro proposta.

Se le premesse che eglino pongono alla conclusione della medesima sono vere, io non posso non convenire con loro, cioè che sarebbe utile di ottenere che i vapori provenienti dalla Sardegna toccassero Civitavecchia prima di altri porti; ma il mio dubbio riguarda queste premesse. Mi pare che la Camera non sia in grado di giudicare della verità delle medesime, e quindi non potrà fare a meno di respingere la fatta proposta. Secondo me, questa sarebbe più di danno che di vantaggio allo scopo a cui tende il loro desiderio.

**PRESIDENTE.** Lo ritiro.

**SALARIS.** Lo ritiro, ma prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro. Se riconoscerà che sono veri gli inconvenienti da noi indicati, egli seconderà queste nostre istanze, e provvederà con quella sollecitudine che si deve.

**ASPRONI.** Io prego l'onorevole ministro di farsi dare dai suoi colleghi degli altri dicasteri la nota di quello che costa il trasporto degli impiegati, e

dei movimenti militari, e poi vedrà quanto sia giusta la nostra domanda.

**PRESIDENTE.** Onorevole Di Cassibile, ritira la sua proposta?

**DI CASSIBILE.** Sperando che le idee svolte nel mio ordine del giorno siano al più presto possibile accettate dall'onorevole ministro, ritiro il mio voto motivato.

*Voci.* Bene! Benissimo!

**FLORENA.** Io aveva chiesto la parola per una raccomandazione.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ma no, finiamola.

**PRESIDENTE.** Sarà una di più; onorevole Florena, faccia la sua raccomandazione.

**FLORENA.** Dunque, richiamando quanto dissi precedentemente, le mie raccomandazioni consistono in questo.

Da Palermo il giorno di venerdì partono due vapori, uno per Civitavecchia, della compagnia Florio, un altro della Trinacria, per Napoli. La domenica non parte alcun vapore, per le ragioni da me poco prima spiegate, e propongo che il vapore della compagnia Florio da Palermo per Civitavecchia invece di venerdì, quando parte il vapore della Trinacria per Napoli, partisse invece dello stesso venerdì la successiva domenica per Civitavecchia. I vapori della compagnia Florio partono da Napoli per Palermo il lunedì, il mercoledì, il giovedì, il venerdì ed il sabato; il martedì parte da Napoli un vapore della Trinacria, in modo che tutti i giorni c'è un vapore che unisce il continente alla Sicilia, ciò sino a sabato, perchè domenica non parte alcun vapore. E poichè il giorno di giovedì la compagnia Florio fa partire due vapori, uno da Napoli e l'altro da Civitavecchia, così propongo che quest'ultimo vapore parta da quel porto la domenica, e ciò sarà facilissimo se si accoglierà la mia proposta di posticipare alla domenica invece del venerdì la partenza del vapore che da Palermo va attualmente il venerdì a Civitavecchia.

Un'ultima osservazione ed avrò finito. Da Messina per Napoli e viceversa fanno il servizio postale tre compagnie, cioè, Florio, Rubattino e Peirano. Anche in questa linea succedono in uno stesso giorno duplicazioni e triplicazioni di viaggi. In quanto agli itinerari delle compagnie Rubattino e Peirano non si possono correggere, perchè percorrono grandi linee; però c'è un inconveniente che si può riparare; il sabato, proveniente da Trieste parte da Messina per Napoli un vapore della compagnia Peirano, lo stesso giorno ne parte per la stessa destinazione altro della compagnia Florio;

io quindi propongo di far partire la domenica quest'ultimo vapore.

Io prego il signor ministro, che ne ha la facoltà, colla testè citata convenzione del 1862, a tener presenti le rilevate mie brevi considerazioni, le quali sono state di già esposte con solenne deliberazione della Camera di commercio di Messina, già inviata al suo Ministero, e dare gli opportuni provvedimenti che sieno conformi alla maggiore utilità del servizio postale marittimo, pel quale lo Stato spende la rilevante cifra di otto milioni. E se si modificheranno gli itinerari nel modo che io ho indicato, non si tratta di pretendere troppo, molto più se si considera alle agevolezze che il Governo accorda alle compagnie, e per esempio ne voglio accennare una. Accade sovente che pel cattivo tempo i vapori postali per uno o due giorni non partono da Palermo o da Napoli, e che in un giorno partono due o tre vapori, ed il Governo accorda due o tre sovvenzioni per lo stesso giorno, nel mentre secondo me ne dovrebbe accordare una soltanto.

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli:)

Capitolo 43. Servizio postale marittimo, lire 7,499,280.

Capitolo 44. Indennità per missioni, per traslocazioni, visite d'ispezioni, di viaggio agli impiegati sugli ambulanti, di servizio di notte e di stazione, lire 402,470.

Capitolo 45. Spese diverse per il materiale, lire 305,000.

Capitolo 46. Premio ai rivenditori di francobolli e di cartoline postali ed ai titolari degli uffici di seconda classe sui francobolli e sulle cartoline da essi vendute (Spesa obbligatoria), lire 320,700.

Capitolo 47. Rimborsi alle amministrazioni postali estere (Spesa d'ordine), lire 420,000.

Capitolo 48. Rimborsi ai titolari degli uffici postali per le corrispondenze rinviata, detassate e rifiutate (Spesa d'ordine), lire 227,620.

Capitolo 49. Aggio del 25 per cento ai consoli sulle tasse dei vaglia emessi (Spesa d'ordine), lire 91,000.

Capitolo 50. Rimborsi eventuali (Spesa d'ordine), lire 147,210.

*Spese comuni e generali.* — Capitolo 51. Dispacci telegrafici governativi, lire 25,000.

Capitolo 52. Rimborso alle società di strade ferrate e di navigazione per i viaggi dei membri del Parlamento (Spesa obbligatoria), lire 850,000.

Capitolo 53. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 246,333 64.

Capitolo 53 bis. Spesa per l'acquisto dei franco-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

bolli e delle cartoline postali di Stato, occorrenti per le corrispondenze d'ufficio, lire 2,000,000.

**PRESIDENTE.** Onorevole Merizzi, ha facoltà di parlare sul capitolo 53 *bis*.

**MERIZZI.** Se nel bilancio dei lavori pubblici è permesso di esprimere il desiderio che possa essere portata qualche economia, io credo che è questo l'articolo che vi si presta di più.

Ritengo che il sistema dei francobolli di Stato non solo non apporti utilità di sorta, ma arrechi invece all'amministrazione danno gravissimo.

Sembrerà forse irriverente il portare censura ad una legge che noi abbiamo da sì poco tempo votata; mi conforta per altro il vedere come la stessa onorevole Commissione abbia nella propria relazione espresso dei dubbi sull'utilità del sistema dei francobolli di Stato. Infatti, quando la Commissione dichiarò di avere creduto di dover interpellare l'onorevole ministro sui vantaggi che possa apportare questo sistema, ha implicitamente ammesso che essa non aveva persuasione che il sistema stesso avesse a produrre vantaggi. Ora il danno che deriva dal sistema dei francobolli di Stato consiste nel lavoro enorme che debbono sopportare tutti i pubblici uffici ad eseguire tutte le operazioni necessarie per la conservazione dei francobolli, la loro applicazione, i conteggi e il necessario controllo. È vero che l'onorevole ministro avrebbe dichiarato alla Commissione che questo sistema impedisce gli abusi; io credo per altro che il sistema stesso non può produrre il vantaggio d'impedire gli abusi che potessero essere commessi, e che esista invece un altro mezzo assai più agevole, non congiunto a spesa, col quale ogni abuso potrebbe essere evitato.

Infatti, perchè l'onorevole ministro insiste onde sia conservato il sistema del francobollo di Stato? Egli dice: col sistema della stampiglia per la franchigia, conservata senza controlleria, custodita ora dall'uno, ora dall'altro dei funzionari, potevano spedirsi lettere private nei pieghi d'ufficio; invece attualmente è un impiegato solo il quale forma il pacco di lettere o di corrispondenze, lo suggella, applica i francobolli, ne tiene il conteggio.

Ora, a me pare che, se un abuso volesse commettersi, desso possa aver luogo anche col nuovo sistema. Infatti, si supponga che un funzionario voglia mancare al proprio dovere, e voglia in un piego d'ufficio includere una lettera particolare, il francobollo di Stato è desso atto a prevenire quest'abuso? Non mi pare. Io credo che anche antecedentemente fosse ben raro il caso in cui un funzionario volesse, per il guadagno di pochi centesimi, esporsi alla

grave responsabilità in cui incorreva commettendo quest'abuso.

Ad ogni modo la possibilità dell'abuso sussiste tanto col sistema del francobollo di Stato quanto con quello della stampiglia. Perchè non potrebbe quest'ultima affidarsi allo stesso unico funzionario per la custodia e per l'applicazione, evitandosi tutte le operazioni inerenti al sistema dei francobolli?

L'economia che si potrebbe portare al bilancio colla soppressione del francobollo di Stato non sarà grandissima; si tratta però di circa 60,000 lire che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo ad un'interrogazione dell'onorevole Sella, diceva importare annualmente la spesa dei francobolli.

Ma questo risparmio non è di sì grande entità in confronto del vantaggio immenso che ne verrebbe alle nostre amministrazioni qualora esse fossero sollevate del peso che cagiona il sistema dei francobolli di Stato.

Noi desideriamo tutti di migliorare la posizione degli impiegati di Stato; siamo però persuasi che un grande miglioramento non potrà effettuarsi se il loro numero non sia ristretto; ciò permetterà aumenti di soldo più rilevanti di quelli oggi progettati; ma la diminuzione del numero degli impiegati non sarà mai possibile se noi accresciamo il lavoro che ad essi viene affidato.

Egli è per queste considerazioni che io, non potendo in una discussione dei capitoli del bilancio domandare, per ora, che sia fatta una innovazione immediata, prego però l'onorevole ministro a volere prendere in considerazione le cose che ho esposte, sperando venga il momento in cui la legge che introdusse il francobollo di Stato possa essere modificata.

*Voci.* A domani! a domani!

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io prego la Camera di rinviare questa discussione, se la si vuole fare ampia ed intera, a quando si discuterà la legge che approva il bilancio, dove la Commissione ha proposto alcuni articoli aggiuntivi che modificano il sistema dei francobolli di Stato.

Allora sarà il caso di discutere questo argomento in tutta la sua ampiezza, e spero di dimostrare che tutte le obiezioni elevate dall'onorevole Merizzi non hanno fondamento e non sono di tal peso da farci rinunciare a questa riforma, la quale checchè se ne dica in contrario, chi la conosce come la conoscono i capi d'amministrazione, dovrà ammettere che dà già dei buoni risultamenti e maggiori ne fa prevedere per l'avvenire.

Quindi prego l'onorevole presidente di procedere oltre, se l'onorevole Merizzi vi acconsente.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro crede che nulla

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 MARZO 1875

osti a che lo stanziamento rimanga sospeso, ovvero che la Camera possa intanto accettarlo riservandosi di trattare la questione di massima nell'occasione della discussione degli articoli?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** È inutile discutere lo stanziamento speciale del mio bilancio, giacchè uno stanziamento simile si trova nei bilanci degli altri ministri. Ora, se si togliesse nel mio bilancio e rimanesse in quello degli altri ministri, la cosa sarebbe veramente ridicola.

**PRESIDENTE.** Adunque lo stanziamento può essere sempre accettato dalla Camera, senza che rimanga pregiudicata la questione sollevata dall'onorevole Merizzi.

**LACAVA, relatore.** Sono stato preceduto dall'onorevole ministro nell'idea di pregare la Camera di rimandare la discussione dell'articolo modificativo della legge sul francobollo di Stato, che la Commissione generale del bilancio ha creduto proporre d'accordo col ministro. Però il capitolo in discussione riguarda i francobolli di Stato, la cui istituzione sta in forza di una legge, e che noi abbiamo già approvati nei bilanci degli altri Ministeri.

Avverto poi l'onorevole Merizzi, che non si tratta qui di fare economia, perchè i due milioni di questo capitolo sono figurativi, e come figurano nella parte passiva di questo bilancio, così si riproducono nella parte attiva del bilancio dell'entrata.

Quindi a me pare si possa approvare il capitolo,

salvo poi a fare un'ampia discussione sull'articolo aggiuntivo che forma l'articolo 2 della legge che approva questo bilancio.

**PRESIDENTE.** Onorevole Merizzi, aderisce a questa proposta dell'onorevole relatore?

**MERIZZI.** Io non ho inteso di presentare alcuna proposta formale sopra questo capitolo, ma soltanto di far sì che le osservazioni, che ho avuto l'onore di esporre, fossero prese in considerazione per una sollecita riforma alla legge sui francobolli di Stato.

**PRESIDENTE.** Non essendovi osservazioni, rimane approvato il capitolo 53 *bis* nella somma di due milioni.

(È approvato.)

Capitolo 54. Casuali per tutti i servizi dell'amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti, lire 170,000.

(È approvato.)

La seduta è levata alle ore 6 30.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

Seguito della discussione dello stato di prima previsione pel 1875 del Ministero dei lavori pubblici.