

## LXIX.

## TORNATA DI DOMENICA 5 DICEMBRE 1880

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. Seguitasi la discussione dello stato di prima previsione per l'anno 1881 per il Ministero dei lavori pubblici — Sul capitolo 28, Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate, fanno brevi osservazioni i deputati Bianchi, Maurigi, Farina Nicola, Trompeo, Cavalletto, Ercole, Sanguinetti Adolfo, il relatore Indelli e i deputati Di Sambuy, Maurigi e Oddone — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Sul capitolo 42, Personale dell'amministrazione delle poste, parlano il deputato Compans, il ministro ed il relatore Indelli; e sul capitolo 49, Trasporto delle corrispondenze, i deputati Cavalletto, Pandolfi, Ercole ed il ministro — Sul capitolo 66, Costruzione di strade provinciali nelle provincie più deficienti di viabilità, fa una raccomandazione il deputato Cavalletto — Sul capitolo 67, Sussidi per la costruzione di strade comunali obbligatorie, parlano i deputati De Bascourt, Pepe, Plubano, Farina E., Lugli ed il ministro dei lavori pubblici.

La seduta è aperta alle ore 2 10 pomeridiane.

Il segretario Quartieri dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che viene approvato.

## CONGEDI.

PRESIDENTE. Chiedono congedo per motivi di famiglia, gli onorevoli Giacomelli di giorni 15; Gaetani di Laurenzans, di 15.

Per motivi di salute, l'onorevole Ungaro, di 15 giorni.

Se non vi sono obiezioni, questi congedi s'intenderanno accordati.

(Sono accordati.)

## SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE PER L'ANNO 1881 DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio di prima previsione per l'anno 1881 del Ministero dei lavori pubblici.

Ieri la Camera incominciò la discussione del capitolo 28. Oggi si continuerà la discussione sul ca-

pitolo stesso ed ha facoltà di parlare l'onorevole Bianchi.

BIANCHI. Io prego la Camera di volermi perdonare se ad onta della legittima sua impazienza oso domandarle qualche istante di sofferenza per esporle alcune mie osservazioni.

L'estensione che ha presa la discussione occasionata dallo stanziamento proposto al capitolo 28 del bilancio in seguito ai discorsi pronunciati dagli oratori che mi hanno preceduto mi induce ad aggiungere alle loro, poche parole mie, sembrandomi utile e doveroso quasi che anche qualcuno dei deputati appartenenti alla provincia che fra le italiane è forse quella dove il movimento ferroviario si è sviluppato con maggiore intensità, manifesti il suo modo di vedere sui reclami e sulle osservazioni espresse.

Io sono dolente di dovere aggiungere la mia voce a quella degli oratori che mi hanno preceduto nel deplorare gli inconvenienti che ancora si verificano nel nostro movimento ferroviario per la insufficienza del materiale mobile.

Con questo non intendo muovere alcuna diretta e personale censura all'onorevole ministro dei lavori pubblici, la cui alta competenza io riconosco. So che egli ha da parte sua procurato di ovviare a tali inconvenienti, ed è desideroso di far in modo che non si verifichino in avvenire. Ciò non toglie però che gli

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

inconvenienti stessi si abbiano tuttora a deplorare. Noi abbiamo avuto nello scorso ottobre, per alcuni giorni, quasi una completa interruzione nel movimento ferroviario per quanto riguarda il traffico delle merci. Ciò avvenne principalmente in alcuni importanti centri d'Italia, e soprattutto a Milano, e ne fu causa la insufficienza del materiale mobile, e la insufficienza altresì di magazzini pel ricovero delle merci. Queste, infatti, non solo non poterono essere prontamente spedite, ma non poterono neppure essere nè ricevute, nè ricoverate. Ora è indispensabile che simili inconvenienti non si abbiano per l'avvenire a verificare. Io ho procurato d'informarmi se qualche circostanza straordinaria legittimasse questi fatti, o per lo meno, valesse a scusarli, e mi si disse che causa di tanti guai era stato il movimento straordinario occasionato dalla vendemmia, che in quest'anno, per diverse circostanze, acquistò una importanza eccezionale. Io credo però che una tale scusa non possa giudicarsi sufficiente. Se un po' di vendemmia basta a perturbare così gravemente il nostro movimento ferroviario, che cosa avverrebbe se avesse a succedere qualche grave disastro, un'incendio, una guerra o altro avvenimento veramente eccezionale? È urgentissimo quindi che i deplorati inconvenienti si tolgano; e tale urgenza è tanto più evidente, in quanto che l'Italia ora si prepara a veder fra breve compiersi un grande avvenimento.

Nel luglio 1882, se nessun accidente sopravviene ad interrompere l'ordine naturale dei fatti, avremo l'apertura d'un nuovo valico alpino, quello del San Gottardo, destinato a schiudere al nostro commercio importantissime comunicazioni. È di sommo interesse per noi che il movimento ferroviario si ritrovi in condizioni normalissime per quel giorno affinché si possa usufruire di tutti i vantaggi che quella nuova grande via internazionale ci promette, vantaggi che già abbiamo in anticipazione scontati con tanti e così considerevoli sacrifici.

Mi permetta la Camera d'aggiungere ancora qualche parola sulla questione delicata e grave degli orari.

Comprendo perfettamente le difficoltà che s'incontrano nel compilare un orario che soddisfaccia a tutte le esigenze. Mi sembra però che qualche cosa di meglio di quello che fu fatto si possa fare. Credo, fra le altre cose, che nelle massime direttive alle quali si vuole ispirare l'ordinamento dell'orario, si potrebbe utilmente introdurre qualche modificazione. Se non mi sono male apposto nell'indagare i criteri che finora hanno servito ad indirizzare la sistemazione dei nostri orari, mi pare che la distribuzione dei servizi sia stata finora non solo coordi-

nata, ma interamente subordinata alle esigenze di alcune linee internazionali che percorrono il nostro paese, e particolarmente di quella che dalla Francia mette alla capitale del regno. Sono ben lontano dal disconoscere l'importanza di questa grande arteria; sono anzi il primo ad ammettere la necessità di far sì che il servizio d'una così importante linea sia nel miglior modo assicurata. Credo però che sarebbe bene assicurare altresì una maggiore autonomia nella distribuzione dei treni ai centri che non si ritrovano su quella grande linea, ma che pure hanno per se stessi una grandissima importanza.

Io prego la Camera di perdonarmi se mi permetto di esporre così sommariamente un concetto per svolgere il quale sarebbe necessaria una lunga dimostrazione che non riuscirebbe oggi opportuna. Spero però che anche un così breve cenno riuscirà sufficientemente chiaro all'onorevole ministro, e che egli saprà afferrarlo colla sua ordinaria perspicacia.

Per quanto riguarda le questioni di dettaglio relativamente agli orari, io mi associo poi completamente a quanto fu detto ieri dall'onorevole Di Sambuy. Io credo che sia veramente deplorabile che le comunicazioni fra Milano e Torino siano ancora così inadeguate al vero bisogno stabilito dai rapporti d'affari e dall'importanza commerciale ed industriale di quei due grandi centri. Sorprende che fra Milano e Torino non vi siano almeno due treni diretti, in modo che si possa con sufficiente comodità recarsi da un punto all'altro, senza essere obbligati a perdere più giorni per una breve gita d'affari. È vero che si supplisce in parte alla deficienza dei treni fra Milano e Torino col transito indiretto di Alessandria. Io non credo giusto però che si abbia da imporre, per un movimento così importante, una deviazione tanto sensibile e la conseguente perdita di tempo.

Gl'inconvenienti che io deploro per insufficienza di treni diretti fra Torino e Milano, si possono altresì deplorare per quanto riguarda le comunicazioni, pure così importanti, di Milano con Venezia.

Fra Milano e Venezia noi non abbiamo che un solo treno diretto, e quest'unico treno parte da Milano ad ora molto avanzata e nella stagione estiva assai incomoda per l'eccessivo caldo che riesce particolarmente fastidioso lungo quella linea. Per portarsi da Milano a Venezia si è quindi assai sovente costretti a valersi della via indiretta per Piacenza, Modena e Bologna.

Io credo che anche un simile disagio, ingiustamente imposto ad un movimento tanto importante sarebbe bene di toglierlo.

Io mi permetto quindi di aggiungere anche que-

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

sta raccomandazione all'onorevole ministro. Faccio voti perchè le sue risposte a quanto ho detto ed a quanto dissero gli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto in questa discussione, siano tali da tranquillizzare gli animi dei nostri elettori, i quali desiderano di vedere il nostro movimento ferroviario svolgersi in condizioni più soddisfacenti e normali di quelle in cui attualmente sembra ritrovarsi.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurigi.

**MAURIGI.** Le spiegazioni che io richiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici non si riferiscono ad alcuno speciale servizio ferroviario, ma, in genere, ai criteri con cui questo servizio funziona in tutto lo Stato. Sin dal 1861, quando si fece il gran piano delle ferrovie, si partì da criteri che non sono stati più giustificati dall'esperienza; perchè noi cominciammo per costruire le linee più lunghe, e ci riserbammo più tardi di fare le più corte; il che ci ha obbligati spesso a raddoppiare alcune linee, la cui urgenza non sarebbe stata così constatata, se prima si fosse provveduto alle comunicazioni, che erano più imperiosamente richieste dalle nuove condizioni politiche del paese. Ora, bene o male, dopo venti anni di stenti, abbiamo bastanti linee per potere, in qualche maniera, stabilire comunicazioni dirette da un capo all'altro del regno, da Torino a Palermo, da Palermo a Venezia, le due grandi arterie della nostra rete ferroviaria.

Ma pur troppo, o signori, gli orari, le coincidenze e tutta la somma dei servizi, pur soddisfacendo, mercè la buona volontà da parte del Ministero dei lavori pubblici, ai bisogni locali, non ha risposto ai grandi bisogni dei grandi centri, a cui principalmente le linee ferroviarie sono chiamate a rendere dei grandi servizi. Io desidererei che, ora soprattutto che l'apertura della ferrovia attraverso la Basilicata, in qualche modo, completa il sistema di comunicazione generale dello Stato, si volesse dal Ministero venire a un rianeggiamento completo degli orari, in base allo stabilimento di treni esclusivamente diretti, che non abbiano altro scopo che quello precipuo delle ferrovie; riunire tra loro le grandi città. E questi bisogni, che sono da per tutto indicati da considerazioni economiche e dall'interesse stesso dell'esercizio ferroviario, diventano molto maggiori in Italia e molto più giustificati, perchè si collegano anche ad un concetto politico che basta accennare per dire di averlo svolto.

Quando poi noi avremo diminuito le distanze tanto per i rapporti privati, quanto per l'azione governativa tra gli estremi dello Stato e il suo centro, tra le parti più lontane del regno fra loro, noi po-

tremo dire veramente, in quel caso, di aver guadagnata una battaglia pel nostro paese. Io spero che l'onorevole Baccarini vorrà avere questa gloria; e, ora che lo stato delle ferrovie è arrivato a tal punto di sviluppo, da rendere possibile la organizzazione di questi treni speciali, io vorrei che il Ministero sin da oggi desse alla Camera l'assicurazione che nell'anno venturo questi treni funzioneranno, e che quindi l'Italia, sotto questo rapporto, non si troverà in una condizione così evidente d'inferiorità rispetto agli altri grandi Stati che le stanno vicini, condizione d'inferiorità che, come diceva testè, è meno che mai giustificata in Italia, dove, e per la sua giacitura geografica, e per le sue condizioni speciali politiche, il bisogno delle comunicazioni rapide è maggiore e più proficuo che per gli altri paesi.

Io attenderò le risposte dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e se esse saranno soddisfacenti, sarò lietissimo di poterlo anch'io applaudire.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Farina Nicola.

**FARINA NICOLA.** Tutti gli onorevoli colleghi che hanno parlato su questo capitolo, concordemente hanno lamentato la deficienza del materiale mobile. Essi accennarono a fatti verificatisi in tempo più o meno remoto, preoccupandosi anche un poco dell'avvenire. Io lascio il passato alla storia; del futuro non mi preoccupo, avendo fiducia nell'energia e nel buon volere dell'onorevole ministro; mi fermo un momento al presente, che appartiene a noi. In quest'ora che noi discutiamo di questo capitolo, nel piazzale della stazione di mercato San Severino sono in sofferenza da molti giorni circa tremila ettolitri di vino, e ciò per l'assoluta deficienza di carri. Credo che il ministro ne sappia qualche cosa, poichè il sindaco di quel comune gli ha mandato dei dispacci.

Io sono convinto che egli sarà persuaso che una merce soggetta a tante avarie non può rimanere a lungo in quello stato senza grave danno dei negozianti, che, a loro volta, ne debbono fare la consegna a scadenze fisse. Lo prego quindi di voler provvedere sollecitamente.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Trompeo ha facoltà di parlare,

**TROMPEO.** Nella tornata del 28 novembre dell'anno passato, cui ieri accennava l'onorevole Di Sambuy, io aveva l'onore di richiamare l'attenzione dell'egregio signor ministro dei lavori pubblici sul cattivo e pericoloso stato dell'armamento della ferrovia Santhià-Biella, e lo pregava di dare disposizioni per far riparare a quegli inconvenienti e migliorare il servizio. È trascorso un anno e nulla ancora si è

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

fatto. Con ciò non intendo di muovere il più piccolo appunto all'onorevole signor ministro; comprendo le difficoltà inseparabili da simili provvedimenti, massime quando è questione di ferrovie che appartengono a società private. Tutti sappiamo come le società sieno riluttanti a spendere. Ma intanto il deperimento si fa maggiore, i ritardi sono continui, a quando a quando avviene qualche deragliamento, e le lagnanze sono generali. Fortunatamente finora non avvennero disgrazie, ma è obbligo di tutti il prevenirle.

Le conseguenze di tutto ciò sono tante più gravi in quanto che trattasi di una città e di un circondario eminentemente industriali, e che hanno un movimento considerevole di viaggiatori e di merci.

Prego pertanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici di permettermi che io gli rinnovi caldissima preghiera di avvisare ai modi per far cessare uno stato di cose tanto giustamente lamentato e di provvedere perchè quella linea così importante possa essere regolarmente e sicuramente esercitata.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

**CAVALLETTO.** Io mi associo pienamente alle opportunissime osservazioni e raccomandazioni testè espresse dall'onorevole mio collega Bianchi.

Per quanto riguarda la deficienza del materiale mobile, osservo che col nolo di locomotive e di carri fatto all'estero a condizioni, credo non vantaggiose, non si ottenne neppure di soddisfare a tutti i bisogni del servizio ferroviario presente, e in date circostanze, questi mezzi, accattati all'estero, ci potrebbero mancare interamente. Noi dobbiamo preoccuparci dell'interesse del commercio interno e internazionale, ma dobbiamo soprattutto preoccuparci di certe eventualità, che saranno, spero, remote, ma che potrebbero essere anche prossime, nelle quali la nazione dovrebbe impiegare tutti i suoi mezzi, tutte le sue forze per difendere la propria indipendenza e la propria sicurezza.

Io desidero che la nazione nostra sia sempre bene ordinata all'interno, ben armata e preparata ad ogni eventualità. Questo io desidero all'Italia nostra, e se ciò otterremo coi nostri sacrifici, e perdurando in essi, saremo rispettati all'estero.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Ercole.

**ERCOLE.** Io avrei tre interrogazioni da fare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e glie le rivolgo tutte ora, per non obbligarlo a rispondere in ciascuno dei capitoli del bilancio ai quali si riferiscono. Dapprima gli domando che voglia avere la cortesia di dirmi, in quale stato si trova la pratica relativa alla soppressione del passaggio a livello

presso la stazione di Alessandria. So che l'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha presentato un progetto per ridurre la parte militare detta il Dongione compresa tra le fortificazioni di quella città, la di cui spesa ascende a lire 75,000, progetto che è già allo studio; ma intanto essendovi opposizione da parte del Genio militare non si viene mai a capo di nulla. Mi duole che il mio collega onorevole Oddone non sia presente, perchè sono persuaso che anch'egli unirebbe la sua istanza alla mia nel medesimo intento.

So che relativamente a quest'opera si sono fatte molte petizioni dirette ad ottenerne la sollecita esecuzione. So del pari che comune e provincia hanno offerto al Governo la somma di lire 22,000; se il Governo trova delle difficoltà, non rifiuti intanto il suo concorso pecuniario e lasci che la provincia e il comune di Alessandria sopprimano questo passaggio, che arreca immensi danni.

La seconda domanda è questa. Desidero che il ministro abbia la bontà di dirmi, se per la succursale dei Giovi abbia presa una decisione, cioè, se la linea che deve unire Genova col Gottardo debba passare per *Bisagno* o *le valli Stura-Orba*, secondo che l'interesse generale e delle popolazioni di queste valli richiede.

**INDELLI, relatore.** Domando di parlare.

**ERCOLE.** In terzo luogo l'onorevole ministro...

**PRESIDENTE.** Onorevole Ercole sarebbe più opportuno aspettare il capitolo al quale ciascuna delle sue interrogazioni si riferisce; altrimenti dalle sue parole anche altri prenderanno occasione per chiedere facoltà di parlare.

**ERCOLE.** Onorevole presidente, appunto per non parlare ripetutamente sopra ciascun capitolo, ho detto sul principio che profitavo di questa occasione, per rivolgere tutte insieme le mie interrogazioni all'onorevole ministro. Finalmente chiedo dal ministro che voglia ancora una volta sollecitare il Consiglio di Stato, perchè emetta il suo parere sul regolamento di polizia stradale da tanto tempo aspettato. Più volte io ho fatto in proposito domanda al ministro e particolarmente nelle tornate del 29 maggio 1878 e 23 febbraio ultimo. Rammento che l'ultima volta lo stesso ministro mi dichiarò, che nel decorso aprile avrebbe pubblicato le chieste modificazioni al citato regolamento; siamo già in dicembre, ed il regolamento non è stato pubblicato. Intanto i carabinieri fanno le contravvenzioni, ed i pretori continuano ad assolvere i contravventori.

Non ho altro a dire, e non parlerò più sul bilancio dei lavori pubblici.

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

**SANGUINETTI ADOLFO.** Poichè all'onorevole Ercole è piaciuto d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, intorno al punto in cui si trova la questione della succursale dei Giovi, credo debito mio di formulare in modo più preciso la domanda dell'onorevole Ercole. Ricordo che quando fu discussa la legge ferroviaria, tanto il relatore della Commissione, quanto il ministro dei lavori pubblici di quel tempo, dichiararono che, con le espressioni della legge, *succursale alla galleria dei Giovi*, non s'intendeva di pregiudicare il tracciato...

**PRESIDENTE.** Onorevole Sanguinetti, se riservassimo questa questione ad un altro capitolo più speciale, la discussione andrebbe avanti più ordinata. Altrimenti si arrufferà talmente, che anche il ministro non risponderà adeguatamente a tanti argomenti disparati.

**SANGUINETTI ADOLFO.** Non intendo che precisare la questione sulla quale desidererei una spiegazione dall'onorevole ministro dei lavori pubblici; imperocchè sono corse, e corrono tutto giorno delle voci in senso contrario alle dichiarazioni fatte allora in Parlamento; e per quanto da noi a queste voci non si debba dar retta, tuttavia siccome preoccupano, e giustamente, le popolazioni, io credo mio dovere di chiedere una spiegazione all'onorevole ministro. E la mia domanda è questa: quando si discusse la legge ferroviaria...

**PRESIDENTE.** Onorevole Sanguinetti, mi permetta. Noi dobbiamo discutere l'articolo 2 della legge, la cui approvazione include anche quella delle tabelle *A, B, C e D*. In queste quattro tabelle sono iscritte tutte le linee, compresa la succursale dei Giovi. Ne potrà parlare adunque allora, ed il ministro le darà poi tutti gli schiarimenti che ella desidera.

Altrimenti faremo una tale confusione, che nè il ministro saprà rispondere, nè il presidente saprà più dirigere la discussione.

**SANGUINETTI ADOLFO.** Io non ho difficoltà di desistere dal parlare in questo momento, e mi riservo di fare, quando si discuterà l'articolo 2, le poche osservazioni che intendevo fare ora.

**PRESIDENTE.** Sta bene; ella potrà sollevare quelle questioni, e chiedere quelle informazioni che crederà necessarie.

Onorevole Oddone, intende di parlare su questo argomento?

**ODDONE.** Io mi era fatto iscrivere per parlare appunto sull'argomento del passaggio a livello vicino alla stazione di Alessandria al capitolo 136. Mi ri-

servo pertanto, se così crede l'onorevole Presidente, di parlare in occasione del detto capitolo 136.

**PRESIDENTE.** Potrà per conseguenza al capitolo 136 unire la sua voce a quella degli onorevoli colleghi, ed il ministro potrà rispondere tanto all'onorevole Ercole che a lei.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Indelli, relatore della Commissione.

**INDELLI, relatore.** Io prendo a parlare prima dell'onorevole ministro, perchè anch'io gli ho a fare alcune raccomandazioni, unendomi in parte ai diversi oratori.

Anzitutto debbo essere grato al mio amico onorevole Costantini, all'onorevole Lugli, i quali hanno posto innanzi la questione, che io credo più importante in materia di sorveglianza del Governo sulle ferrovie. Ricordo infatti che noi siamo al capitolo 28 intorno alla *Sorveglianza sulle ferrovie*.

L'onorevole Costantini ha parlato del materiale mobile della società delle Meridionali. Io mi occuperò da qui a poco dell'altra questione del materiale mobile dell'Alta Italia, e anche di quello delle Calabro-sicule.

Ma la questione del materiale mobile per le Meridionali è pure assai più importante di quella dell'Alta Italia, atteso la posizione speciale che è fatta al Governo ed al paese rimpetto alla società concessionaria.

Voi, o signori, lo sapete, perchè vi è stato più volte ripetuto; il contratto ferroviario della società delle Meridionali, mi si permetta la frase, ormai può dirsi un anacronismo.

L'epoca delle garanzie chilometriche è già trascorsa, e noi abbiamo vaste, ubertose e industriosissime provincie del regno abbandonate ad un contratto che non può più rispondere ai bisogni del tempo, al grande sviluppo che vi ha preso il commercio.

Noi discutiamo del materiale mobile dell'Alta Italia. Ma abbiamo nelle mani la chiave di Volta. Non possiamo in quella vece discutere delle Meridionali, perchè siamo vincolati da un contratto. Io penso, o signori, che se il Governo non crederà di potere con altri e legittimi mezzi, mercè l'approvazione del potere legislativo, risolvere il difficile problema della società delle Meridionali, vi sarebbe da elevare una delle più importanti questioni giuridiche, che si possano porre in materia ferroviaria. Comincio dal dichiarare che, in questo importante argomento delle questioni ferroviarie, al Governo da una parte, alla Giunta del bilancio dall'altra è fatto oggi come una specie di *sine cura*, per due fatti di un gran interesse; il primo, relativo alle costruzioni, per la nuova legge sulle modificazioni,

che comincerà domani ad essere discussa nella Camera; il secondo, per l'aspettazione legittima del paese sui risultati della grande Commissione d'inchiesta intorno al problema ferroviario italiano.

Questa Commissione d'inchiesta, o signori, ha esaminato tutti i problemi. L'Italia finora si è trovata nei suoi primordi relativamente alla questione ferroviaria; molti problemi arruffati si presentavano sotto i loro diversi punti di vista, a seconda non solo degli interessi svariati, ma del modo come le ferrovie erano nate, delle diverse società, e delle provincie da esse traversate.

Ora noi dobbiamo aspettarci dalla Commissione d'inchiesta, non solo la soluzione del problema principale, e che può in certa guisa abbracciarne molti, ma dobbiamo aspettarci da essa la soluzione di molte altre questioni, che, se non hanno tutta l'importanza politica che si è data una volta al problema dell'esercizio, ne hanno un altro di carattere altamente economico, e da cui dipende l'avvenire ferroviario del paese.

Ma, io diceva, se dai risultamenti di questa Commissione d'inchiesta deriverà con sicurezza questo concetto, cioè che la Società delle meridionali è posta nella condizione stranissima di non poter per propri interessi aumentare il prodotto che essa potrebbe raggiungere; è chiaro che diventerà questa una solenne questione giuridica, che i giuriconsulti italiani, i grandi statisti, dovrebbero esaminare per trovarne la soluzione.

Io non fo appunto di ciò all'amministrazione delle Meridionali! Un'amministrazione non può che rispondere allo scopo per cui è stata creata. Ma se questo contratto crea per se stesso una posizione così incomoda ed assurda all'amministrazione, e contraria all'interesse del paese, questa concessione delle Meridionali, che fu chiamata da un compianto ed illustre deputato di Destra, il plebiscito dei capitali, potrebbe mai continuare ad essere eseguito in quella forma? Quando questa concessione fu fatta, poteva mai essere nell'idea dei contraenti, che si dovessero arrestare i prodotti ed i risultamenti delle linee? Non poteva esser questa la loro intenzione.

Io non fo, o signori, che proporre il problema, perchè è tempo ormai che esso sia posto innanzi al Parlamento ed al paese, e che se ne debba cercare la soluzione.

Non basta il dire: il contratto è fatto male; non basta il dire: l'amministrazione fa regolarmente quello che gli interessi del contratto prescrivono. È necessario esaminare se l'altra parte, che è la concedente, ed è l'Italia, sia regolarmente garantita dal modo come il contratto è eseguito.

L'Italia, o signori, ha diritto pel contratto di partecipare agli utili, dopo raggiunta una cifra determinata. E se indipendentemente da questa partecipazione agli utili, il paese deve godere pel profitto del suo commercio e dello sviluppo dei prodotti di queste linee, io domando: non è questo un gran problema giuridico, che gli statisti hanno il debito di risolvere per lo avvenire del nostro commercio? Mettere la questione a questa guisa è risolverla. E però l'Italia deve su di ciò aspettare gli studi della Commissione d'inchiesta, che le darà, ne son certo, la soluzione.

Con ciò, o signori, io ho, per la parte che mi riguarda, risposto all'onorevole Costantini. Egli si trova nella posizione stessa in cui da ieri mi trovo io relatore del bilancio dei lavori pubblici, che rappresento ormai un collegio attraversato dalle linee meridionali.

Ho detto che parlava prima del ministro, perchè aveva interesse anch'io di rivolgergli delle raccomandazioni. E questo ho fatto, unendomi all'onorevole Costantini. Io so, o signori, che le Meridionali hanno preso in affitto, pochi mesi indietro, circa 500 carri dall'Ungheria, coi quali hanno cercato di corrispondere agli incitamenti del ministro. E infatti, io debbo dichiararlo, in questa parte il Governo non mancò di fare delle grandi sollecitazioni. Ma tutto ciò non basta; e v'è qualche cosa di più grave in questo problema, qualche cosa che abbraccia una questione assai più complessa.

Voglio anticipare l'esposizione di alcune idee, colle quali mi propongo di entrare nell'argomento del servizio cumulativo, trattato dall'onorevole Paglia.

Nelle Puglie, provincie assai ricche di prodotti, che sono trasportati non solo nell'Italia superiore ma nel centro del continente di Europa, accade spessissimo quel che vi ha detto l'onorevole Farina della provincia di Salerno, e non per una condizione temporanea, com'è avvenuto pel trasporto delle uve, ma per una causa permanente, qual è quella della mancanza del materiale mobile necessario ai trasporti. Vi si potrebbe in parte supplire col mezzo dei trasporti marittimi.

Ed è qui che anche altre doglianze ed altre raccomandazioni io dovrò fare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè coordini in parte il servizio ferroviario al servizio dei piroscafi postali. Questi infatti non possono nè debbono unicamente adoperarsi pel trasporto delle valigie postali, ma debbono anche e maggiormente supplire al trasporto delle merci. E così in certa parte potrebbero coadiuvare a questi bisogni impellenti del commercio che crescono ogni giorno. Ma siccome i piroscafi

postali hanno l'ora ed i minuti assegnati, come ho già detto nella mia relazione (ed in seguito mi sono venuti anche altri reclami al riguardo), si ha spesso nei porti dell'Adriatico che le mercanzie restano sulle banchine, ed i piroscafi postali partono senza poterle caricare. È una questione, come vi diceva, gravissima, la quale ha bisogno di essere risolta.

Parlerò da qui a poco degli orari, e mi trattengo ancora sul materiale mobile. Questa questione, o signori, è stata maggiormente agitata per l'Alta Italia. E qui fortunatamente siamo in casa nostra. Le ferrovie sono dello Stato, e possiamo disporre di maggiori mezzi per poter risolvere la grande ed importante questione.

Noi facciamo le ferrovie, cioè facciamo le rotaie. Ma oramai non basta. È necessario pensare anche al materiale mobile, come a qualche cosa non di sola appendice, ma che costituisce una proprietà, e un'opera che sta da sè.

Oggi lo sviluppo del commercio (e dobbiamo esserne lietissimi) è stato così rapido, ha preso tali proporzioni, che d'un tratto questa questione del materiale mobile si è presentata, ripeto l'idea, non già come una di quelle che seguono la questione delle costruzioni, ma come una questione che ha esistenza propria, come una vasta ricerca, la quale si riduce a sapere a che cosa servono le strade quando non vi son gambe per camminare e veicoli per corrervi sopra e trar profitto dal commercio per cui sono state costruite. Che cosa facciamo noi o signori, se costruendo incessantemente, facciamo poi rimanere queste costruzioni impari ai bisogni di questo commercio, il quale cresce gigante ogni giorno al di là delle nostre anguste previsioni di una volta, e che noi dobbiamo aver interesse che cresca ancor più? Col crescere di esso cresce la prosperità economica del paese, e quel che è più crescono i prodotti ferroviari, quei tali prodotti (fate pure che io qui lo rammenti), quei tali prodotti i quali erano un sogno una volta quando si facevano le concessioni delle Meridionali, quando noi facevamo le costruzioni colle garanzie chilometriche.

Non era allora nella mente di alcuno che lo sviluppo commerciale del paese avesse potuto nemmeno pagare gli interessi dei capitali che si erano impiegati. E questo era anzi l'ideale a cui si arrivava.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici si è occupato di questa questione del materiale mobile. E siccome egli ha troppo buona parola per difendere il proprio operato, lasciate che io difenda, o almeno giustifichi la Giunta del bilancio. Essa se ne è anche molto; ed accuratamente occupata. Voi lo sapete quando fu discussa la famosa legge del 1879 sulle

costruzioni ferroviarie, si fece un calcolo preventivo di quello che sarebbe stato necessario pel materiale mobile delle linee ferroviarie dello Stato in esercizio o già in costruzione. E si stabilì che una certa somma per anno sarebbe impiegata per questo materiale mobile.

Ma la palla di neve ci è cresciuta per via; gli stanziamenti oggi non bastano più. La Giunta del bilancio ha ricordati all'onorevole ministro questi bisogni, ed egli ha risposto che senza domandare dei nuovi fondi, si sarebbe potuto fare un'operazione, mercè la quale almeno un terzo, una parte di quei fondi, i quali debbono essere ripartiti negli stanziamenti annuali, possono essere prontamente realizzati, affin di provvedere a questi bisogni imminenti. La Giunta del bilancio mi onorò pure dell'incarico di farvi una relazione suppletiva, che vi viene in questo momento distribuita. Ivi potete leggere la risposta che ha data l'onorevole ministro dei lavori pubblici; risposta la quale è stata trovata soddisfacente dalla Commissione del bilancio, che ha riserbato i suoi apprezzamenti all'esame del futuro disegno di legge.

Ma io (e qui parlo per conto mio) non dissimulo che di qui a qualche tempo, anche dopo che l'onorevole ministro avrà fatta l'operazione che va a domandare col disegno di legge, anche dopo che avremo realizzati questi fondi, o una parte importante di essi per potere prontamente provvedere al materiale mobile che è necessario per l'Alta Italia, noi ci troveremo da capo. Non è questo un timore, è una speranza. Vorrei che in tutte le questioni che trattiamo, gl'imbarazzi ci si potessero presentare nella forma che prendono per la questione del materiale mobile. È un lieto imbarazzo pel paese la insufficienza dei mezzi pel trasporto dei suoi prodotti.

Io credo che il ministro dei lavori pubblici, dopo aver provveduto ai bisogni più urgenti con un disegno di legge, non mancherà di sentire, come tutti, il nuovo bisogno. Per fortuna, lasciate o signori, ch'io lo dica, i mezzi nasceranno dalla cosa stessa, perchè quando le ferrovie producono, esse porgono a sè stesse i mezzi necessari per provvedere allo sviluppo del commercio.

Ma qui non s'è arrestata la Giunta del bilancio. Abbiamo cercato di conoscere il vero stato della questione, ciò che è relativo alle spese pel materiale mobile necessario alle linee dell'Alta Italia, e gli impegni per questo materiale. Per la legge del riscatto le ferrovie dell'Alta Italia essendo, come sapete, divenute parte del patrimonio dello Stato, il loro bilancio vi deve essere sottoposto, e voi lo trovate in allegato alla relazione della Giunta sul bi-

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

lancio dei lavori pubblici. Il prodotto delle ferrovie dell'Alta Italia presenta quest'anno in prodotto netto un aumento di lire 1,308,000 10. L'anno scorso, come sapete, era di 36,056,000 90, quest'anno è di 37,665,000. Questo prodotto netto è formato a questo modo. S'era presentato un prodotto brutto di lire 111,300,000, da cui si toglieva una spesa di lire 106,950,000 e rimanevano 4,350,000 lire. Ma le ferrovie dell'Alta Italia domandavano che questo prodotto di 4,350,000 lire fosse interamente versato per le maggiori spese d'esercizio. Or dalle notizie che si sono potute attingere, e che io debbo in molta parte al mio onorevole amico Ranco, così esperto in questa materia, il Ministero dei lavori pubblici osservò che era troppo grave questa cifra, pretesa anche per conto sull'esercizio; e rilevando il 70 per cento ne è derivato che pel prodotto netto d'aumento, su quello dell'anno scorso, v'è una cifra di 1,308,000 lire.

Ecco poi lo stato del materiale mobile.

Dalla fine del 1879 a tutto il 1880 si aveva disponibile la somma di 7 milioni; a cui si aggiungono 1,500,000 lire, che è quella parte dello stanziamento di quest'anno iscritto all'articolo 136 pel materiale mobile; in tutto si ha la somma di lire 8,500,000. Di questa somma sono impegnate lire 7,801,300: cosicchè rimarrebbe la cifra di 689,700 lire. Ma siccome c'è da aggiungere una cifra considerevole di residui attivi in lire 2,288,400 sul fondo esercizio, salvo le liquidazioni a farsi, si ha nel fatto la somma disponibile in cifra tonda di circa 2,900,000 lire per i nuovi contratti.

I contratti fatti si riferiscono a 49 locomotive, delle quali sono state consegnate 18, comprese alcune delle piccole, e rimangono quindi a consegnarsi 31 locomotive. Si sono appaltate in costruzione 110 carrozze, delle quali sono state consegnate 34, e rimangono a consegnarsi 76. Si sono appaltati per costruzione 650 carri, dei quali sono stati consegnati 172, e rimangono a consegnarsi 478. Di questi, 300 debbono essere consegnati nel febbraio prossimo, e gli altri nel maggio.

Vi è poi il materiale mobile per le nuove linee. Per la Novara-Pino si è già autorizzata una spesa per 12 locomotive, per 44 carrozze, per 10 carri bagagli e 250 carri merci. Cosicchè per questo materiale mobile di nuova costruzione vi è impegnata una spesa di 1,762,000 lire.

È fuori dubbio, o signori, che questo stato di cose apporterà un miglioramento. Ma nell'avvenire basterà quel che ora si è fatto? Io credo di no.

E poichè tutti hanno fatto gli elogi dell'onorevole Baccarini, io che non voglio fargli una sottrazione, mi unisco agli altri per dire che non basta

fare le ferrovie, ma è necessario esercitarle nell'interesse del commercio, e bisogna trovare i mezzi per creare questa nuova e grande proprietà dello Stato, di una immensa massa cioè di materiale mobile da esercitare sopra le ferrovie. E quando ciò avremo fatto, o signori, bisognerà pensare (questo è naturale) ad un migliore coordinamento del servizio cumulativo. Perchè il trasporto delle merci è coordinato ad un principio, cioè che colui il quale pone la sua merce nel carro, ha interesse che sia tale e quale, senza trasbordo, senza altri incagli, consegnata all'arrivo.

Quindi è necessario non solo pensare al servizio cumulativo ferroviario interno, ma abbiamo l'obbligo di risolvere la questione più vasta del servizio internazionale. Questo sarà il compimento del vasto problema. Il servizio cumulativo, infatti, porta un gran risparmio di materiale mobile, non dovendo noi caricare queste merci due o tre volte.

Io debbo su tal proposito confessare il mio peccato (se questo è peccato), ed è che io mi unisco all'onorevole Baccarini nella simpatia verso le ferrovie economiche; ma ho una decisa antipatia per le ferrovie a sezioni ridotte, le quali intralciano il servizio cumulativo.

Ma poichè mi trovo a parlare del servizio cumulativo, io sciolgo con brevi parole la mia promessa verso l'onorevole Parpaglia. Egli ha parlato di servizio cumulativo marittimo; ha accennato agli scarsi tentativi che sono stati fatti, unico anzi e breve tentativo, proprio di proporzioni omeopatiche, cioè di quello attraverso lo stretto di Messina, e il quale non sarebbe nemmeno riuscito. Ora io capisco le gravi difficoltà nelle quali incaglia il Governo, perchè quando esso non ha ancora nelle mani la disponibilità di tutte le ferrovie, in un modo od in un altro (ed io dichiaro che ho votato contro l'esercizio governativo), non è possibile potere efficacemente coordinare un servizio cumulativo marittimo.

Ma quello che interessa maggiormente di fare oggi, o signori, è di pensare al servizio cumulativo marittimo internazionale.

Voi conoscete i grandi lamenti della navigazione a vapore, particolarmente sulle coste dell'Adriatico. È necessario che il commercio di Oriente abbia dirette comunicazioni all'interno con le ferrovie, perchè i commercianti non siano obbligati a tenere i loro rappresentanti a Brindisi, a Bari, ad Ancona, a Venezia e nei diversi porti dell'Adriatico; il che si risolve per essi in una spesa maggiore, oltre la incertezza della celerità della merce, e ci mette in una condizione di inferiorità rispetto al commercio delle altre nazioni. E ho finito per questa parte.

Dirò ora poche parole intorno agli orari.

Io, o signori, nello studiare la questione ferroviaria, come ho fatto da qualche tempo (non la conosco pienamente, ma ad ogni modo ora comincio a farvi un tirocinio) ..

LUGLI. Si è fatto bravo.

INDELLI, *relatore*... nello studiare, dico, la questione ferroviaria, mi sono fatto sempre questa domanda: che cosa è che rende produttiva la ferrovia, la merce o il viaggiatore?

LUPORINI. L'uno e l'altra.

INDELLI, *relatore*. L'uno e l'altra certamente. Ma è fuori dubbio, o signori, che la merce è quella che rende più produttiva la ferrovia. Or bene, se vi sono in Italia dei lamenti per gli orari, permettetemi che io vi dica che facendo il calcolo statistico del modo come la merce viaggia sulle nostre linee, si ha che la sua celerità è appena di 10 chilometri all'ora, e solo quando si hanno i carri che occorrono.

È poco, a fronte della celerità della merce negli altri paesi. Bisogna adunque aumentare questa celerità, e per aumentarla non basta nemmeno fare la questione dei carri; è necessario farne un'altra.

Tutti coloro i quali hanno parlato intorno agli orari hanno ragione, perchè se abbiamo le ferrovie, bisogna arrivare presto; se non si arriva presto, sono inutili le ferrovie. E quindi la questione degli orari da una parte, e la questione del materiale mobile dall'altra, si risolvono in una sola ricerca, quella di far arrivare presto alla destinazione uomini e cose.

Ora, signori, io credo, che noi abbiamo troppo lusso di orari, ma scarsità di treni veramente diretti. Ha detto benissimo l'onorevole Maurigi, sono i treni diretti, sono le rapide comunicazioni tra i grandi centri a cui debbono provvedere i treni diretti. Senza di questo, voi se da una parte arrestate la merce, dall'altra arrestate le corrispondenze commerciali e il disbrigo degli affari tra i grandi centri. Ora come si può fare per accelerare il cammino dei viaggiatori e delle merci? Io mi contento che tra i grandi centri vi sia un solo treno diretto al giorno, ma che sia davvero diretto. In questo modo voi risparmierete molti di quei treni i quali non hanno ragione di essere, perchè quando voi pel servizio delle stazioni della provincia avete dato un treno di andata e un altro di ritorno in una giornata, avete fatto tutto quello che vi può essere necessario; ma vi deve essere poi, giova ripeterlo, un treno diretto fra i grandi centri. Il resto lo lascerete alla merce. E in questo modo avrete il grandissimo vantaggio di veder arrivare prima e uomini e cose. Con questo lusso di treni che c'è oggi, con le eccessive spese, voi non rispondete ad alcun bisogno.

Le merci restano nelle stazioni, e i viaggiatori debbono lamentare quello che disse l'onorevole Inghileri ieri della Sicilia, quello che ha detto l'onorevole Melodia per i miei paesi di Puglia, che tutti pure hanno diritto di avvicinarsi alla capitale. La Sicilia che ha tanto aspettato queste ferrovie, ha diritto di vederle seriamente esercitate.

Si è parlato anche di comunicazioni tra Milano e Torino, tra Venezia e Milano: ed è certo, signori, che sono delle doglianze giuste. Come si fa a tener distaccati questi grandi centri, che sono il cuore della vera circolazione d'Italia, che hanno il maggiore movimento di affari? Voi non potrete ottenere lo scopo che in un modo. Fate che i viaggiatori, che gli uomini d'affari sappiano di avere un treno al giorno veramente celere, che arrivi dove essi debbono giungere, con celerità: e il resto poi, o signori, lo guadagnerete nell'interesse del risparmio; e questo risparmio lo impiegherete per la celerità delle merci.

Queste cose, o signori, io doveva dire, non già come relatore del bilancio (perchè tranne la questione del materiale mobile, il bilancio non ha nulla che fare nelle questioni agitate), ma come deputato, per esprimere i miei convincimenti. E quindi mi unisco agli altri oratori per fare queste preghiere al signor ministro, da cui mi aspetto con sicurezza delle risposte adeguate. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Rispondendo l'altro ieri all'onorevole Lugli io ebbi a dirgli che egli ricantava una vecchia storia, quella della mancanza di materiale mobile sulle nostre ferrovie. Ieri il mio egregio amico, l'onorevole Costantini, prese la cosa piuttosto sul serio, e soggiunse che anch'egli voleva ricantare la medesima storia, finchè durassero le cause della medesima. Ed egli ha perfettamente ragione. Quando si esaminano esclusivamente gli inconvenienti che accadono sia in una grande amministrazione dello Stato, sia nell'esercizio di una grande rete ferroviaria, il deputato non ha certamente obbligo di andare più in là. Invece chi risponde, o deve rispondere dei fatti medesimi ha l'obbligo di giustificare le cause che possono aver reso possibili i fatti medesimi anche se lamentabili.

All'onorevole Costantini si unirono parecchi altri degli oratori che hanno preso la parola su questo capitolo, per trattare sulle generali la medesima questione. Altri allusero a questioni speciali.

Io pertanto, per l'ordine della discussione, separerò le due cose. Dirò più brevemente che mi sarà possibile prima della questione d'indole generale,

poi risponderò qualche cosa alle singole questioni speciali.

Sulla questione generale ho tre punti da esaminare, i fatti, le cause, i rimedi.

Premetto ciò che ho tante volte ripetuto, che per me non è da mettere in discussione se vi sia o non vi sia mancanza di materiale mobile nè in una nè in altra delle nostre reti ferroviarie per avere una dotazione normale; dissi sempre e ripeto che la dotazione è insufficiente, ed oramai anche di gran lunga insufficiente.

Volendo ricercare una giustificazione per l'amministrazione dei lavori pubblici rispetto alla rete di proprietà dello Stato, dell'Alta Italia, dovrei ripetere anche che da due anni che l'abbiamo noi in consegna non abbiamo creato nulla in peggio: abbiamo ricevuto nel 1878 una dotazione di materiale mobile, nè era in potere di alcuno in due anni di trasformarla completamente coi mezzi che il Parlamento ha messo a disposizione del Governo. Pertanto ciò che riguarda la giustificazione dell'amministrazione si limita a questo.

Ha essa, coi mezzi che il Parlamento ha messo a sua disposizione, fatto il proprio dovere?

In altri termini più precisi, si è valso essa delle somme, di cui poteva disporre, per diminuire almeno lo stato delle cose che tutti lamentiamo?

Prima di venire a questa dimostrazione entrerò a parlare dei fatti lamentati da tutti, e può credersi facilmente, più da colui che deve in certo modo rispondere dei fatti medesimi.

È vero che negli ultimi tempi l'esercizio delle strade ferrate in genere si sia trovato eccezionalmente gravato? Io rispondo sì, non solo rispetto all'insufficiente dotazione di materiale mobile che abbiamo, ma anche rispetto ad una dotazione normale, supposto che l'avessimo.

Tutti sanno quale eccezionale trasporto abbia occasionato specialmente nelle uve una disposizione delle tariffe germaniche, la quale ha reso più profittevole per i nostri esportatori di trasportare l'uva anzichè il vino. Molte altre richieste furono fatte, specialmente di cereali, cagionando un contemporaneo trasporto. Ma queste non sono che indicazioni generiche, le quali proverebbero poco: quel che bisogna vedere, secondo me almeno, si è, quale fu codesto trasporto rispetto a quanto accadeva negli altri anni nel periodo di maggior movimento.

Intanto, parlando delle Meridionali, a cui alluse l'onorevole Costantini, indico dapprima che nel mese di ottobre, mese di massimo trasporto, l'aumento di traffico fu del 37 per cento rispetto agli anni precedenti. Ciò dà già un indizio di quanto maggiore debba essere stato il trasporto comples-

sivo delle merci, perchè parlo di questo soltanto e non di quello dei passeggeri, pel quale non occorre trasporto eccezionale. Dal luglio all'ottobre nelle ferrovie meridionali si ebbero richieste per 4500 carri in più di quelli che la società avrebbe avuto disponibili colla dotazione attuale. Nell'anno precedente, anno di massime richieste rispetto al passato, non se ne ricercarono che 3500.

In quest'anno pertanto, anzi in un trimestre ci furono richieste per oltre 1000 carri in più della disponibilità della rete. Queste sole cifre mostrano già come ci sia qualche cosa di eccezionale nello sviluppo dei trasporti, ed è facile comprendere che quando l'eccezionalità dei trasporti assume questa proporzione, si traduce in ritardi nella consegna delle merci e nell'accettazione delle medesime.

La società, mi piace di dirlo, ad onta del nessun interesse, anzi dell'interesse negativo che ha in tutti gli aumenti di traffico, ha fatto in questa circostanza anch'essa del suo meglio per poter soddisfare alle inusitate esigenze.

Ritardi vi furono ciò nonostante e gravi, e ve ne sono ancora. Quello accennato testè dall'onorevole Farina ne è una prova. Alla stazione di San Severino, giacciono 2 o 3000 ettolitri di vino, che sono in sofferenza da qualche tempo. Io ho ricevuto stamani dal sindaco di quel paese una lagnanza, e l'ho trasmessa immediatamente alla direzione delle ferrovie meridionali, perchè veda di provvedere, non essendo oggi il caso di addurre la scusa degli eccezionali trasporti dei mesi scorsi.

Tornando all'argomento generale, mi permetto di leggere alla Camera alcune cifre, che riguardano i trasporti della rete meridionale.

Nel mese di ottobre dell'anno presente, si trasportarono in più del mese di ottobre del 1879 che fu uno dei massimi, 16000 tonnellate di uva; 2500 di mosto; 4000 di cereali; 6000 diverse; insieme 28,500 tonnellate in più del mese corrispondente dell'anno scorso, che fu il massimo dei precedenti, come dissi.

La tonnellata-chilometro, come diciamo, ebbe una percorrenza complessiva maggiore dell'anno scorso, di 10,000 chilometri. La percorrenza media di ogni tonnellata, fu di 44 chilometri maggiore di quella dell'anno passato.

Ma più espresse ancora, perchè mostrano lo accumulamento dei trasporti, sono le cifre che seguono. Nell'anno 1879 si fecero nell'ultimo trimestre, agosto, settembre e ottobre, 819 treni facoltativi, straordinari; quest'anno se ne sono fatti 1732.

Se poi consideriamo il solo ottobre, mese di massimo traffico, noi abbiamo avuto 471 treni straordinari in più dell'anno precedente. A me pare che

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

queste siano cifre, le quali dimostrano ad evidenza non solo che il traffico delle Meridionali fu eccezionale rispetto agli anni precedenti, ma molto più lo fu rispetto all'insufficiente dotazione del materiale mobile e forse lo sarebbe stato, in misura certo assai minore, anche rispetto ad una dotazione normale. A me sembra infatti impossibile che in qualsiasi condizione di cose si possano aggiungere in un trimestre 900 treni di più senza sconcerto alcuno.

Per le Romane è avvenuto pressochè la stessa cosa. Il 20 ottobre l'amministrazione della società delle ferrovie romane ebbe una richiesta di 1300 carri. Nel 1879 la massima era stata di 693. Quindi era una maggior domanda di 607 carri. Non potè soddisfare che per 405 carri in quel giorno; vale a dire che ne mancavano 895 per soddisfare immediatamente alla richiesta dei trasporti. Dirò più tardi quali sono le provviste di materiale mobile che si sono andate e si vanno facendo dalla società delle ferrovie romane: intanto per dare qualche spiegazione di queste cifre dirò che 400 carri sono in costruzione per aumentarne la dotazione, dimodochè per soddisfare la massima esigenza delle richieste eccezionali mancherebbero circa 500 carri.

Ora da questo lato non credo che sia da temersi nulla, perchè 500 carri potranno provvedersi in piccolissimo numero di anni.

Le ferrovie romane ebbero, come dissi, le stesse difficoltà pei trasporti, e senza rifar lettura di numeri che sarebbero inutili, esprimo tutto in una cifra. Nel mese di ottobre, anzi dal 21 settembre al 20 ottobre dell'anno corrente, il traffico merci diede un maggiore prodotto di 250 mila lire. Per un solo mese è una cifra questa che corrisponde allo stesso fatto eccezionale che abbiamo verificato nelle ferrovie meridionali.

Più grave per le proporzioni, non per l'entità relativa, è quel che accade nelle ferrovie dell'Alta Italia. In codesta rete, nel settembre e nell'ottobre, bimestre di massimo trasporto, noi abbiamo avuto quest'anno disponibili 830 carri più che non avevamo l'anno scorso. Di questi 830 carri disponibili in più, 500 sono stati presi a nolo e il resto è pure una specie di nolo, che dipende dal trattenere più che si può in servizio cumulativo i carri di altre società straniere. Ad onta di ciò alla richiesta di carri per trasporto merci l'Alta Italia non ha potuto nemmeno essa soddisfare completamente quantunque vi abbia potuto soddisfare in proporzioni assai maggiori delle altre due società. Sopra 100 carri richiesti l'Alta Italia ne ha potuto fornire 89 nelle 48 ore; vale a dire, la deficienza rispetto alle richieste è stata dell'11 per cento.

Da questa deficienza io dedurrei quasi una specie

di conforto; imperocchè non parmi che per una mancanza dell'11 per cento rispetto ad un trasporto indubbiamente eccezionale, noi siamo poi in condizioni tanto gravi da non poter rimediare in un tempo anche più breve di quello che io stesso mi sarei immaginato.

Il trasporto eccezionale dell'Alta Italia viene espresso nitidamente, secondo me, dal numero dei treni straordinari che si dovettero eseguire. Nel 1879, sempre nel bimestre di massimo traffico, si effettuarono 44,817 treni facoltativi di merci: nel bimestre del presente anno se ne effettuarono 47,459, vale a dire 2642 treni di più, con un maggiore percorso di 216,000 chilometri, mentre ogni carro ha dovuto fare una percorrenza di 183 chilometri più del passato.

Queste cifre rappresentano un'altra cosa; rappresentano quello sforzo, a cui alludeva l'onorevole relatore, scrivendo che non basta avere i treni, ma bisogna cercare di farli camminare più velocemente che sia possibile.

Io non entro ad esaminare se la velocità media di 10 chilometri all'ora sia propriamente la vera, o veramente inferiore a quella che si verifica in altre reti ferroviarie; ma dico che, se l'Alta Italia ha potuto meno male soddisfare alle grandi esigenze di un traffico eccezionale, è stato appunto (e così hanno fatto le altre società) convertendo per treni facoltativi la piccola nella grande velocità.

Molte merci sono state pagate alla piccola, e trasportate alla grande velocità; altrimenti non sarebbe stato possibile soddisfare al bisogno.

Io potrei moltiplicare le cifre, ma mi limito, per dare un'idea ancora più esatta di quello ch'è avvenuto quest'anno, a far presente quale fu il movimento mensile dell'anno 1880 rispetto ai precedenti fino al 1875. Il peso non massimo, ma medio, delle merci trasportate mensualmente a piccola velocità, fu di 404,000 tonnellate nel 1875, di 426,000 nel 1876, di 437,000 nel 1877, di 419,000 nel 1878, di 438,000 nel 1879, di 506,000 nel 1880.

Se poi ci riferiamo ai mesi di massimo trasporto, troviamo che nell'ottobre del 1880 furono trasportate in più rispetto al mese d'ottobre del 1879, 40,000 tonnellate, del 1878, 125,000 del 1877, 185 mila, del 1876, 115,000 del 1875, 150,000.

Quanto alle richieste dei carri ho già detto che in media fu soddisfatto all'89 per cento nelle 48 ore. Il massimo ritardo fu tra i tre ed i 15 giorni; il ritardo di 15 giorni però verificossi in una sola stazione d'incrociamiento, in quella di Voghera. La massima richiesta dei carri ebbe luogo il 6 settembre, giorno in cui si verificò sulla disponibilità un

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

difetto di 1200 carri, mentre la media deficienza sulle massime richieste non fu che di 389 carri.

Questa cifra è per me confortante; imperocchè credo che ben presto si potrà arrivare ad avere una disponibilità media maggiore della deficienza dell'anno presente. Ma non è possibile, o signori, almeno a mio avviso, che per qualunque eventualità possa sopravvenire, non debba mai accadere che vi sia differenza fra la richiesta e la possibilità di soddisfarla.

Giacchè sono su questo argomento, mi sia permesso di esporre un'opinione, qualunque sia il valore che vi piaccia di attribuire.

Io credo che una rete ferroviaria sarebbe economicamente meglio servita, quando avesse una dotazione normale corrispondente al solo traffico prevedibile, purchè vi fosse modo di ricorrere a qualche società industriale, che noleggiasse i carri per le occorrenze straordinarie.

L'onorevole Cavalletto ha osservato, a proposito del nolo dei 500 carri che abbiamo trovato, che questo metodo può riuscire troppo costoso. Io non disconosco che se noi avessimo avuto 500 carri di più avremmo fatto un migliore affare, ma, data la deficienza, non credo che l'onorevole Cavalletto voglia fare un appunto all'amministrazione dell'Alta Italia per aver cercato di provvedere al servizio pubblico prendendo a nolo dei carri da altre società, molto più che il nolo pagato per quei carri è minore di quello che si paga per il servizio cumulativo, secondo le vigenti convenzioni.

Per esprimermi meglio, dato che si sia pagato tre lire al giorno per ciascuno dei 500 carri, servendoci di uno di quelli in servizio cumulativo al di là dei limiti fissati dalle convenzioni, avremmo pagato 5, 6 lire e forse più.

Per conseguenza, essendo nella necessità di utilizzare, per quanto è possibile, il materiale di altre società, noi avremo sempre fatto un buonissimo affare avendo avuto i carri ad un nolo basso e determinato, in epoca non corrispondente a quella dei grandi traffici, giacchè il nolo dei 500 carri fu stabilito fin dall'aprile.

Io non voglio far perdere ulteriore tempo alla Camera con dimostrazioni numeriche atte a chiarire maggiormente che un'eccezionalità di trasporti vi fu in tutte le reti delle nostre strade ferrate, donde ritardi e lamenti, certamente scusabili e giustificabili. Ma quali le cause?

Le cause sono evidentissime; quelle lamentate sempre; e primieramente la mancanza appunto del materiale mobile in proporzione dei trasporti da effettuare.

Ma un'altra causa, o signori, e anche maggiore, a

opinione di molti uomini tecnici, si verifica per la rete dell'Alta Italia, e per alcuni punti anche nelle altre e si è questa; che le nostre stazioni principali di incrociamiento, dove si fanno le divisioni dei treni per la diramazione delle merci alle varie destinazioni, non sono proporzionate al movimento non solo eccezionale, ma nemmeno a quello che ormai è diventato normale. Basti dire (cerco nella memoria qualche cifra un po' espressiva) che nella stazione di Bologna, dove il movimento è di circa 1000 carri al giorno, quest'anno, per molte settimane, è arrivato a 2500. Ora, se noi abbiamo appena lo spazio per fare un movimento regolare di mille carri, ciascuno immagina che, avendone 2500, c'è da trovarsi veramente, come suol dirsi, a capelli tirati. Alla stazione di Milano è accaduto questo: che, non sapendo più dove collocare i treni, si è dovuto arrestarli alle stazioni vicine; cosa questa che può dar luogo a pericoli seri, imperocchè nelle stazioni vicine non c'è modo di trattenere i treni per troppo tempo senza pericolo per quelli dei viaggiatori.

Ho accennato alle due cause capitali. Ma un'altra causa indiretta in certo modo ha aumentato la mancanza del materiale; voglio dire la deficienza, se non assoluta, relativa, delle locomotive.

Noi avevamo disponibili nella rete dell'Alta Italia 760 locomotive, e tutti i giorni n'erano accese 550; cifra relativamente enorme, appunto per la difficoltà del movimento nelle stazioni. In una stazione in cui i binari fossero abbondanti e ben distribuiti, basterebbe, ad esempio, una locomotiva; invece bisogna tenerne tre, quattro e cinque per fare le manovre.

Ho detto un'altra volta, mi pare, a questa Camera, che il materiale mobile, per queste difficoltà, resta 83 ore fermo, e 12 ore in cammino.

Questo dia un'idea delle difficoltà che s'incontrano nella regolarità dei trasporti per difetto delle stazioni.

Ma che cosa avete fatto per migliorare lo stato di cose ereditato nel 1878?

Io, con coscienza, che mi pare molto tranquilla, rispondo che ho fatto tutto quello che mi era possibile di fare.

Ecco quello che avvenne dal luglio del 1878 in qua; e notate che, ad onta di una interruzione di sei mesi, io parlo come se fosse continuativa in me la responsabilità dell'andamento di un'amministrazione quasi autonoma per legge.

Per le linee dell'Alta Italia, dal 1878 (metà dell'anno) a tutt'oggi furono costruite, o sono in costruzione, od in appalto di costruzione, 61 locomotive; furono costruiti, o sono in costruzione, 1064 veicoli.

L'onorevole relatore ha già accennato che in queste provviste fu impegnata la somma di circa 8 milioni: per conseguenza non entro a darne i particolari. Solamente mi sia permesso di aggiungere un ricordo sul quale è pur importante di richiamare la pubblica attenzione, ed è che, oltre gli 8 milioni impegnati nell'acquisto di nuovo materiale (e non è certamente poco in due anni, perchè non s'inventano i materiali mobili delle strade ferrate) se ne sono spesi altri otto per miglioramenti delle stazioni, ricambi di binari, ecc.; che sono quelli provenienti dalle rate di 5,400,000 lire che annualmente figura nel bilancio, sul conto capitale, al capitolo, di cui discutiamo presentemente.

Ma non basta: noi abbiamo ricevuto le ferrovie dell'Alta Italia con un reddito lordo di 96 milioni. Ora, quasi volendo congiurare a rendere più difficile la situazione rispetto all'esercizio, il traffico, che era stato quasi uniforme, poco oscillante, negli ultimi quattro anni, cominciò a salire precisamente come fece la rendita pubblica dopo il 1876, e salì, tanto da prendere proporzioni, che nessuno di noi avrebbe sperato, e di cui dobbiamo rallegrarci ad ogni modo assai.

Generalmente si sentono lagnanze che il traffico aumentato, materiale mobile non si provvede, le linee si lasciano male andare, le riparazioni non si fanno come si facevano una volta, e così di seguito. Ebbene, o signori, il traffico aumenta e quindi il prodotto lordo; ma sanno dove va a finire il maggior prodotto lordo? Abbiamo approvato all'Alta Italia 10 milioni in due anni per maggiori spese di manutenzione, di trazione, riparazioni di materiale mobile, ecc. Dal 1878 ad oggi, ossia in due anni e mezzo, sono 26 i milioni che si sono destinati per tali provviste, manutenzioni, riparazioni e sistemazioni.

Anche per le altre reti si è fatto qualche cosa. Per la rete delle Romane in due anni il numero delle locomotive fu aumentato di 33; per le Calabro-Sicule di 18; per le Meridionali di 5; per le Sarde di 6. In totale sono 123 locomotive, di cui si è accresciuta la dotazione delle nostre reti o sta per accrescersi, poichè alcune sono in costruzione. Ecco la dotazione delle reti italiane comprese le sarde, dove ci sono 6 locomotive di più in questi due anni.

Quanto al materiale mobile, le Romane hanno accresciuto la dotazione dei veicoli di 460, le Calabro-sicule di 410, inquantochè 139 sono stati approvati ieri, le meridionali di 103. In totale adunque le reti italiane hanno accresciuto o stanno per accrescere la loro dotazione di 2176 veicoli in confronto col 1878. Certo che non basta, e non basta special-

mente in vista dell'apertura della ferrovia del Gottardo, a cui molto opportunamente ha fatto allusione l'onorevole Bianchi. Pure io debbo far osservare che se noi abbiamo provveduto ad accrescere più largamente la dotazione delle ferrovie dell'Alta Italia, ciò deve ascriversi alla somma di 2 milioni che è disponibile per la legge delle nuove costruzioni, appunto in riguardo all'apertura della ferrovia del Gottardo. Su quella somma di 2 milioni, che trovasi iscritta nel bilancio di quest'anno, noi abbiamo commesso la costruzione delle locomotive e del materiale mobile che corrisponde alla dotazione, almeno nei primi anni, della ferrovia del Gottardo.

Ma non basta ancora evidentemente. Noi dovremo costruire sollecitamente almeno 4 mila veicoli, coll'aggiunta delle corrispondenti locomotive. Dissi già, e l'ha ripetuto l'onorevole relatore del bilancio, essere mia opinione che potremo fare facilmente ciò, mediante l'approvazione che spero ottenere dal Parlamento, di un progetto di legge, il quale permetta di utilizzare le rate già iscritte nel bilancio a 5 milioni e 400 mila lire all'anno per l'aumento capitale dell'Alta Italia. Non mi fermo su ciò, perchè vi sarà tempo a discorrerne quando il progetto potrà essere presentato.

Vengo a dire qualche cosa degli orari.

Non mi trattengo sulla difficoltà di compilare un orario di una grande rete ferroviaria, imperocchè credo che sia evidentissima per chiunque voglia considerare il labirinto d'incrociamenti e di stazioni, in cui i treni devono sostare. Profitto invece di questa circostanza per pregare tutti i miei onorevoli colleghi che hanno osservazioni locali per difetto d'orario, di volere trasmettermi gli appunti loro, perchè questo è il solo modo per porgere alla amministrazione l'opportunità di esaminarli in concreto.

Diversi oratori hanno fatto confronti sulla velocità con cui procedono alcuni treni in una parte d'Italia piuttosto che in un'altra, e specialmente in rapporto colle velocità dei treni esteri. Rispetto a questi si ha generalmente l'abitudine di lodare più facilmente quello che si fa al di fuori, anzi che quello che si fa in casa nostra.

Io non disputo se altrove si stia meglio che in Italia rispetto al servizio ferroviario; ma quanto alla velocità dei treni, vorrei che non si facessero neanche delle esagerazioni involontarie, provenienti cioè dal fare confronti soltanto con qualche treno, dove generalmente si trova molto a suo agio un viaggiatore di un altro paese. Generalmente quegli che si reca a Parigi piglia il treno direttissimo, e trova che il servizio va magnificamente. Ma se egli

prendesse i treni comuni delle reti francesi, forse forse non troverebbe gran che di differente da ciò che accade fra noi. Ho voluto far raccogliere per diversi treni e nostri e forestieri, specialmente francesi, le corrispondenti velocità; ed eccone il risultato. Sulla linea da Torino a Venezia, in casa nostra, abbiamo la lunghezza di 416 chilometri che si percorrono in dieci ore e cinque minuti, locchè corrisponde a 41 chilometri e 256 metri all'ora.

Da Torino a Roma si fanno 38 chilometri e 700 metri. Da Marsiglia a Ventimiglia si fanno 38 chilometri e 610 metri. Da Marsiglia a Parigi 30 chilometri e 102 metri.

Un altro treno cammina 37 chilometri e 440 metri all'ora. E non c'è che da pigliare un orario di quelli che portano le distanze per riscontrare queste cifre.

Da Parigi a Cherbourg si fanno 35 chilometri e 898 metri all'ora; da Parigi a Cherbourg con treno espresso 41 chilometri e 222 metri.

Da Vienna a Trieste si fanno 39 chilometri e 954 metri. Da Berlino a Danzica 42 chilometri e 624 metri. Poi abbiamo da Parigi a Marsiglia il direttissimo che fa 55 chilometri e 374 metri.

*Una voce.* E l'*express* ne fa 70.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Abbiamo anche noi il treno della valigia delle Indie. Desidero anch'io di avere un treno che vada come l'*express*, ma questo è un caso speciale. Fatto il paragone rispetto al comune dei treni negli altri paesi non v'è gran divario coi nostri. Da noi come dappertutto altrove, si cammina con un treno diretto un po' più, un po' meno secondo l'altimetria e lo stato d'armamento delle diverse linee.

Del resto può ritenersi che la base di percorso è pressochè uguale al di qua e di là delle Alpi.

Non ho voluto portare questi esempi a giustificazione contro gli appunti che sono stati fatti per cause speciali. Io ho dei desideri eguali e forse maggiori da quelli che abbiano l'onorevole Di Sambuy ed altri oratori rispetto specialmente ai treni che chiamerei direttissimi fra i grandi centri di un paese lungo come è l'Italia.

Se c'è paese dove bisogna far percorrere a massima velocità i treni ferroviari è appunto il nostro che ha così lunghe distanze da percorrere dall'uno all'altro capo. Su questa materia degli orari, collo intendimento di migliorare almeno le comunicazioni principali del nostro paese, ho fatto fare accurati studi e, senza renderne qui un conto particolareggiato, dirò che fino dal gennaio c'è una Commissione, quella stessa che si è occupata delle cosiddette ferrovie economiche, composta di persone tutte tecniche e, credo, certamente ritenute competenti nel

servizio ferroviario, la quale ha fatto delle proposte anche concrete. Questa Commissione era stata da me incaricata di studiare e proporre quali erano le linee delle grandi percorrenze, e quali i treni direttissimi da attuarsi.

Il lavoro fu fatto e furono stabilite alcune norme la cui applicazione sarebbe la seguente. Treni direttissimi a 65 chilometri all'ora, ma, ben inteso, purchè le fermate intermediarie siano quelle dei grandi centri e quelle assolutamente indispensabili per il servizio ferroviario; treni diretti a 55 chilometri all'ora, colle fermate nei capoluoghi delle provincie e in qualche altro centro che equivalga nella importanza; treni *omnibus* postali a 50 chilometri, fermendosi in tutte le stazioni dove ci sia da fare il servizio postale; poi i treni *omnibus* ordinari a 40, i treni misti a 35 e così di seguito per le merci. Con questi studi, sulle cui conclusioni io sto adoperandomi per mettere d'accordo tutte e tre le società, a fine di poterle applicare più presto che sia possibile, si otterrebbero i seguenti risparmi di tempo, rispetto ai treni attuali. Ne noto alcuni che sono i più salienti e sui quali fu più specialmente richiamata l'attenzione.

Roma-Firenze-Modane si risparmierebbe 1 ora e 15 minuti; Roma-Firenze-Milano 1 ora e 10; Roma-Modena-Ala 1 e 25; Roma-Venezia-Udine 1 e 15; Genova-Udine 8 ore; Pontebba-Modane 11 e 30; e questo treno riguarderebbe il miglioramento del transito Torino-Milano-Venezia. Da Roma a Napoli 1 ora circa; da Roma a Palermo 19 ore e 45 minuti, e da Palermo a Roma 13 ore e 20 minuti per coordinare le coincidenze.

Questi sarebbero i principali treni, che corrisponderebbero all'applicazione delle enunciate proposte, salve le variazioni dovute allo studio definitivo. Non entrerà in ulteriori particolari, poichè tutto è finora allo stato di progetto. Credo però che con l'applicazione più o meno completa di queste massime, molti dei desiderii espressi dagli onorevoli Di Sambuy, Bianchi, Morana, Maurigi ed altri che hanno parlato potrebbero essere soddisfatti.

Ed ora ai casi speciali.

L'onorevole Colaianni ha lamentato che il servizio ferroviario della linea Pescara-Aquila mancasse di un piano caricatore coperto e di un peso a bilico nella stazione di Molina.

Sulla questione del servizio, rispetto agli orari ed ai ritardi, ho già parlato abbastanza per tralasciare di ritornare sui casi speciali che riguardano tanto questa quanto altre linee. Limitandomi pertanto al piano caricatore, risponderò che è cosa già trattata altre volte colla società delle Meridionali, la quale ha obiettato questo solo: che la linea Pescara-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

Aquila rende 4319 lire a chilometro per ogni anno, e per la medesima se ne spendono più di 7 mila. Incidentalmente aggiungo che la Società per questa ragione non è inclinata ad aumentare il numero dei treni, poichè l'onorevole Colaianni mi pare domandasse che il treno che va e si limita da Pescara a Chieti fosse prolungato fino ad Aquila.

Il caso speciale del miglioramento della stazione di Molina è uguale a tanti altri di altre stazioni, che presentano gli stessi bisogni.

COLAIANNI. È molto più interessante.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Sarà più interessante, ma vorrei che l'onorevole Colaianni credesse che fra noi e la società delle Meridionali è un continuo combattimento per ottenere tutto quello che è possibile, e finchè non ci sarà una convenzione regolatrice di questioni molto più importanti di questa, io dispero che si possa giungere a contentare tutti anche nei giusti desideri.

All'onorevole Di Sambuy ho già risposto sulle generali; ma debbo dirigerli qualche parola in particolare. Spero ch'egli vorrà ammettere (e lo ringrazio delle parole di cui mi fu benevolo sul miglioramento avvenuto nel servizio ferroviario) che qualche cosa si è fatto nel senso di migliorare le comunicazioni fra Roma, Torino e Milano. Ricorderà che una delle gravi difficoltà che si avevano pei treni che venivano da Torino e Milano a Roma era l'incrocciamento ed accoppiamento in Alessandria che obbligava quasi sempre a fare una doppia trazione pur arrivando frequentemente col ritardo di un'ora. Per ovviare a questo inconveniente fummo costretti a dividere il treno in due; uno che si ferma a poche stazioni e perciò può arrivare quasi generalmente in orario; l'altro, che è l'antico, per soddisfare specialmente il movimento locale. Attualmente faremo l'inverso da Roma verso Milano e verso Torino; e parmi che il 7 o il 9 di questo mese sarà attivata la divisione del treno perchè non accada questo inconveniente al ritorno.

L'onorevole Guala ha lamentato specialmente la mancanza di aree coperte nella stazione di Vercelli. Spero che l'onorevole Guala vorrà ammettere che alla stazione di Vercelli furono fatti diversi miglioramenti tanto pei fabbricati dei viaggiatori, quanto pei fabbricati delle merci. Ma tuttavia se manca qualche cosa egli sa che andiamo spendendo quei 5,400,000 lire all'anno un po' dappertutto a seconda delle maggiori esigenze. Segnalerò nondimeno alla amministrazione dell'Alta Italia quel che l'onorevole Guala ha detto perchè vegga se tra le cose più urgenti debba esser compreso anche ciò che manca per la stazione di Vercelli.

GUALA. Sta bene!

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Serafini ha fatto una domanda pressochè uguale a quella dell'onorevole Colaianni rispetto alla stazione di Marotta. La stazione di Marotta ha una fermata dove non c'è naturalmente il trasporto a piccola velocità. Egli lo sa già; per quanto l'amministrazione abbia insistito colla società delle meridionali, finora essa rifiutò, perchè non trova il tornaconto nel tramutare la fermata in una stazione, quantunque quella fermata abbia un prodotto di lire 7288. Torneremo ad insistere per rappresentare il bisogno segnalato dall'onorevole Serafini.

Vengono le lagnanze dell'onorevole mio amico Melodia. Ma credo che sarà meglio che non entri a rettificare quello che egli ha detto sulle distanze e sull'orario, imperocchè parrebbero quasi che qualche equivoco avesse preso. Ricordo solo che sono quaranta le stazioni ove si fermano i treni che vengono dal suo paese sino a Roma; e, colla fermata di quaranta stazioni, non c'è altro da aspettarsi che arrivare con ritardo, ed impiegare molto tempo. Il viaggio di quei 514 chilometri si fa in ragione di 32 chilometri all'ora. Sarebbe molto più desiderabile di avere un treno diretto. Resterà a vedersi se dal lato della spesa sia possibile di aggiungere un treno, o se non sia più possibile, più pratico di convertirne qualcuno degli esistenti in una specie di treno che corrisponda ai treni diretti attuali.

L'onorevole Morana e l'onorevole Inghilleri ebbero a fare in comune delle lamentanze rispetto agli orari della Sicilia. Eguali sono le cause, eguali le conseguenze, con questo di più che, generalmente in Sicilia vi sono delle forti pendenze, e, per conseguenza, gli orari sono anche più abbondanti ed i percorsi più lunghi. Rispetto però all'orario che si trova attuato dopo il congiungimento avvenuto fra la linea di Licata e quella di Girgenti, che ha resa continua la percorrenza tra Messina e Palermo, debbo dichiarare che non ho mai supposto nè sperato che potesse corrispondere al desiderio di tutte le località, e nemmeno delle principali.

Trovatomi alle strette, ho preferito di sentire per qualche tempo qualche lagnanza che ci avrebbe dato norma a correzioni future, anzichè ritardare l'apertura della linea. Quindi l'orario fu fabbricato sotto la riserva dichiarata già alle provincie che sarebbe ben presto modificato per metterlo in corrispondenza coi bisogni riconosciuti dei singoli paesi. Questa modificazione dovrà aver luogo in occasione dell'apertura dell'ultimo tratto della ferrovia di Potenza, che offre una via più breve tra la capitale e la Sicilia. Ripeto qui che sarò gratissimo a coloro che vorranno farmi osservazioni concrete anche

sul modo di migliorare l'orario fra Roma e la Sicilia.

L'onorevole Morana accennò eziandio ad un conflitto esistente fra la società ferroviaria che costruisce la linea Trapani-Palermo e la società delle meridionali, riguardo allo stabilire il servizio cumulativo. Egli ha accennato ad esigenze eccessive della società delle Meridionali rispetto a quella della linea Trapani-Palermo.

A questo riguardo non posso dir altro se non che il Ministero ha da molto tempo autorizzato la società delle Meridionali a stabilire un accordo, come si fa sempre fra due società che hanno in comune un servizio ferroviario.

Non posso che prendere atto delle sue osservazioni per verificare di che in concreto si tratti, e cercare di fare il paciere, perchè poi non avrei un assoluto diritto d'abbandonare l'interesse sociale delle Meridionali congiunto a quello dello Stato in profitto esclusivo della società Trapani-Palermo.

L'onorevole Inghilleri accennò ad un fatto, di cui fu testimone oculare, ma di cui saranno stati testimoni oculari chi sa quanti altri in casi consimili. Egli si è trovato in una piccola stazione dell'Alta Italia in un giorno di fiera ed ha visto dei viaggiatori, che avevano il biglietto di terza classe entrare nei vagoni di prima classe. Vi sono molti casi in cui si verificano inevitabilmente queste invasioni; ma sarebbe strano se, per esempio, da una rissa che accadesse in campagna, si volesse dedurre che tutta la sicurezza pubblica del regno non procede regolarmente; non è il caso di dire *ab uno disce omnes*.

Sono inconvenienti che accadono in tutte le parti del mondo, nè io devo giustificare la regolarità del servizio per quel caso speciale; ma non pertanto raccomanderò che si faccia maggior attenzione specialmente per provvedere, per quanto è possibile, ad un maggior numero di veicoli nelle circostanze di fiera e simili.

L'onorevole Parpaglia trattò di un argomento che ha un grande interesse, vale a dire dell'opportunità di stabilire il servizio cumulativo fra le società ferroviarie e la navigazione postale sussidiata dallo Stato, essendo evidente che, specialmente per i servizi interni, quelle navigazioni non rappresentano altro che la continuità dei viaggi ferroviari.

Ora lo stato di fatto è questo: la società Florio ha già attuato il servizio cumulativo fra la Sicilia e la società delle ferrovie romane con una convenzione che data fin dal 1875. La stessa società Florio ha attuato nel 1877 il servizio cumulativo con le ferrovie meridionali per lo stretto di Messina. Le società Rubattino, eccitata dal Ministero, con

lettera del 28 giugno di questo anno, ha informato che stava compiendo le pratiche pel servizio cumulativo tra le ferrovie sarde e il continente, e che credeva presto di poter firmare la relativa convenzione; finora però non l'ha firmata. Assicuro che cercherò di spingere a un definitivo accordo, perchè, ripeto, riconosco in questa questione un grande interesse, specialmente per l'isola di Sardegna, che è la più staccata dal continente.

L'onorevole Parpaglia ha accennato inoltre al caso che si verificherà certamente dentro il primo semestre dell'anno venturo, del compimento della rete sarda fra Oschiri e Terranova, e ha detto che allora bisognerà provvedere che la navigazione postale fra Civitavecchia e Terranova o Golfo degli Aranci (meglio secondo lui, ed anche secondo me) sia sollecita e sia fatta con vapori non di grande importanza, ma di veloce cammino. A tale uopo ne ha messi in avvertenza di valere della facoltà che ci viene dalla convenzione del 1877, per disdire i contratti a tempo con la società Rubattino. Io ho il piacere di dire all'onorevole Parpaglia che fin dal 15 luglio, ho messo in disdetta la società Rubattino per la applicazione della citata clausola della convenzione del 1877, e questo feci perchè non iscadesse il tempo in cui il Governo si riservò il diritto di modificare i viaggi per l'isola di Sardegna.

L'onorevole Trompeo ha ricordato che anche l'anno scorso segnalò lo stato quasi pericoloso dell'armamento della linea Santhià-Biella; ed ha ricordato ancora che io promisi d'occuparmi della cosa, ma che però nulla si è fatto. Finchè si assevera che nulla fu fatto rispetto ai ricambi generali di binari, è verissimo; ma è anche vero che io segnalai senza nessun ritardo all'amministrazione dell'Alta Italia le osservazioni dell'onorevole Trompeo, il quale sa benissimo quante altre linee si trovino in condizione da aver bisogno di grosse riparazioni.

Ma siccome non si può provvedere, per quel che riguarda spese di conto capitale, che nella proporzione di quei 5,400,000 lire di cui ho parlato più volte, è facile dedurre che non si può fare tutto in un anno, e che il ministro non può assumere la responsabilità di fare da uomo tecnico disponendo che si lavori nella linea A piuttosto che nella linea B, quando i tecnici della rete credono più urgente di lavorare invece in un altro tratto di strada. Ora io spero che, colle proposte del 1881, per l'erogazione dei 5,400,000 lire, se non tutti, almeno in parte i reclamati ricambi d'armamento possano essere fatti anche per la linea Santhià-Biella: io cercherò di sollecitarli in quanto sia possibile.

Non ricordo bene se l'onorevole Maurigi, od altri, abbia accennato alla necessità di finirla radical-

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

mente colle difficoltà della società delle Meridionali, rispetto specialmente alla scala mobile.

**MAURIGI.** Non sono stato io.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Qualcuno certamente l'ha detto.

**COSTANTINI.** Io l'ho detto.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Ebbene, ripeto a questo proposito ciò che ho già detto alla Camera, che fra poco spero di presentare una modificazione della vecchia convenzione specialmente per quanto riguarda la scala mobile, ed in quella occasione si potranno fare tutte le osservazioni che si crederanno del caso.

Crede che l'onorevole Costantini non domandi di più fino da ora perchè mi pare che sarebbe prematura qualunque discussione. La base della nuova convenzione è questa: non essendo possibile fare altro, procurare di ottenere un miglioramento nel servizio, specialmente in vista di spingere all'aumento del traffico. Ora lo stato non guadagna nulla di quel tutto che dovrebbe incassare al di sopra delle 15,000 lire, perchè la società non fa altro che adoperarsi per rimanere al di sotto.

In tale stato di cose io preferisco di diminuire l'ipotetico utile dello Stato, accordando la partecipazione all'aumento nella proporzione delle spese vive; una quota, cioè, di quella lira intera, che non è che ideale, e pazienza se andasse perduta a beneficio del pubblico!

**COSTANTINI.** È giustissimo. È sperabile che la presenti subito.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Ora mi restano le interrogazioni dell'onorevole Ercole seguito sugli stessi argomenti dagli onorevoli Oddone e Sanguinetti.

L'onorevole Ercole...

**BONVICINI.** Chiedo di parlare.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Ha ragione l'onorevole Bonvicini, ma sarei arrivato anche a lui.

All'onorevole Bonvicini, poichè lo desidera, rispondo anche prima che all'onorevole Ercole perchè anche egli si occupò del tema degli orari.

**BONVICINI.** Lo ringrazio.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Egli ha accennato al bisogno di un quarto treno sulla linea da Castel Bolognese a Ravenna.

Comprenderà che se fossi sul mio banco di deputato forse mi sarei associato ad esprimere lo stesso desiderio; ma egli avrà anche pazienza se dal banco di ministro gli rispondo che non è possibile aggiungere un quarto treno sopra una linea che finora renderà appena 10,000 lire a chilometro.

**MAZZARELLA.** Quando si è ministri si risponde diversamente.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Quando si è ministro si fa prima l'interesse dello Stato poi quello di casa.

Ha pure espresso il desiderio che i tre treni attuali siano meglio distribuiti. Anche questo è un desiderio a cui mi associo, ma credo che sia di molto difficile soddisfacimento senza incontrare desiderii opposti.

Egli sa benissimo che i tre treni sono distribuiti in maniera, da avere fra l'uno e l'altro una certa distanza di tempo, affinchè si possa da un capo all'altro della linea arrivare senza incontri. Bisogna che fra un treno e l'altro, andata e ritorno, vi sia sempre tanto distacco da non aver bisogno di duplicare il servizio delle macchine, altrimenti le passività crescerebbero soverchiamente. Su questi treni posso convenire di raccomandare non solo alla società, ma all'autorità locale di mettersi d'accordo. Imperocchè per soddisfare il desiderio dell'onorevole Bonvicini, di arrivare in orario per tutte le coincidenze a Castel Bolognese, si finirà forse per trovare che fra i treni medesimi non resta abbastanza intervallo da soddisfare gli interessi locali. Accennerò ad uno dei gravi inconvenienti attuali per mostrargli che me ne occupai, ma aggiungo che me ne sono occupato senza riuscire a nulla. Per venire a Roma da Ravenna, essendovi l'ugualissima distanza che da Bologna a Roma, si parte alle 5 della sera e si arriva alle 8 del mattino, come da Bologna, perchè s'incontra lo stesso treno a Castel Bolognese. Invece per andare da Roma a Ravenna o a Bologna, partendo alle 10 40 da Roma si arriva a mezzogiorno in punto a Bologna, e alle 4 50 a Ravenna, perchè non c'è la coincidenza a Castel Bolognese, dove si resta fermi da 3 a 4 ore. Ma per provvedere alla coincidenza bisognerebbe aumentare un treno, accogliendovi l'onorevole Bonvicini, quando capita da Roma per andare a Lugo, e forse altri tre o quattro viaggiatori.

**BONVICINI.** E i ritardi?

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** I ritardi nella linea di Ravenna sono stati quelli che sono stati in tutte le altre linee.

Se l'onorevole Bonvicini ha avuto, come deputato, degli eccitamenti a questo riguardo, può immaginare quanti ne abbia avuti il ministro che è del paese. Ma io non ho potuto fare per la linea di Ravenna altro che quello che ho fatto sempre per tutte le altre, cioè raccomandare alla società di provvedere alla meglio. E la società se l'è cavata come ha potuto, perchè anche là si è verificato un eccezionale trasporto, specialmente di cereali per la esportazione.

L'onorevole Ercole ha fatto tre interrogazioni;

La prima in comunione coll'onorevole Oddone, la fece sulla stazione di Alessandria. Per la stazione di Alessandria esiste un progetto che importa lire 75,000, le quali vanno divise per 31 mila lire a carico della società e per 22 mila lire a carico della provincia e dei comuni, se non erro. Il progetto si trova ora in esame presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, poi deve essere esaminato dall'autorità militare che ha già fatto degli esami preventivi, ed in ultimo dall'amministrazione delle finanze per la proprietà delle aree demaniali.

Solleciteremo per quanto è possibile la spedizione di queste pratiche, che sono una necessità amministrativa.

La seconda domanda, che è fuori di posto, riguarda la costruzione della succursale dei Giovi, sulla quale ha parlato anche l'onorevole Sanguinetti. Si osservò che era più opportuno parlarne al numero rispettivo della tabella delle costruzioni; ma ad ogni modo, poichè l'interrogazione fu fatta, risponderò pochissime parole, sperando di risparmiarne delle altre al capitolo relativo. (*Bene!*)

La costruzione della ferrovia dei Giovi deve cominciare nel 1881, e nella tabella vi comparisce un primo fondo. Attualmente si sta facendo lo studio sul terreno della linea di raddoppio della galleria. Poi si è disposto che si esamini sul luogo lo studio stato presentato dagli interessati locali per vedere dal lato tecnico se vi corrispondono le condizioni locali lungo la Stura, e l'Orba; quanto ad una decisione, io credo che l'onorevole Ercole avrà pazienza che il Governo abbia tutti gli elementi per poterla prendere, perchè per altre cose deve interpellare anche il ministro della guerra; in seguito se non sarà soddisfatto, il ministro è sempre pronto a rendere conto del suo operato.

**ODDONE.** Chiedo facoltà di parlare.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Terza domanda, ed assolutamente fuori anche di materia, è quella relativa al regolamento di polizia stradale che ho promesso di completare.

Egli stesso ha detto di sapere che si trova al Consiglio di Stato; farò sollecitudine perchè si possa avere il voto, ma credo che una settimana più presto, od una settimana più tardi, dacchè son tanti anni che si aspetta, non porterà un grave inconveniente.

**ERCOLE.** Vi è l'inconveniente.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Appena avrò il voto del Consiglio di Stato, se non vi saranno eccezioni, emanerò il decreto per l'applicazione del regolamento.

Con questo parmi di aver esaurito tutta la materia delle interrogazioni relative al capitolo della

sorveglianza ferroviaria; se qualche cosa avessi ommesso in risposta ad alcuno degli oratori, li prego di volermelo dichiarare, perchè mi leverò un'altra volta cercando di soddisfarli.

All'onorevole Costantini poi che aveva fatta una interrogazione speciale, dico che la risposta datagli spero valga a conservarmi la sua benevolenza, come anche il compatimento della Camera. (*Bravo! Bene!*)

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

**CAVALLETTO.** Sul nolo delle macchine, ossia delle locomotive e dei carri da trasporto presi da compagnie estere, debbo dire che se questo nolo sia stato vantaggioso o no, lo vedremo al momento della consegna. Ad ogni modo io non ho censurato l'amministrazione, ho deplorato e deploro che essa si sia trovata nella necessità di ricorrere a quei ripieghi, e peggio che sia ricorsa a società estere.

Però io spero che noi ci faremo solleciti a dare all'amministrazione tutti i mezzi necessari, per acquistare nel più breve termine possibile quanto occorre per avere il nostro servizio ferroviario corrispondente ad ogni contingenza, ad ogni eventualità.

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

**DI SAMBUY.** Tanti furono gli oratori i quali scrissero sul capitolo delle ferrovie, che difficilissimo è stato il compito dell'onorevole ministro, ed io certo non gli muovo addebito di non avere risposto su una delle cose delle quali avevo tenuta parola ieri, ed ora neppure gli domanderò in proposito una risposta, mi basterà di raccomandargliela caldamente. Io prego l'onorevole ministro di vedere se gl'impiegati ferroviari che escono dall'esercito, potranno ottenere quanto chiedono, cioè di essere ammessi al monte delle pensioni, pagando gli arretrati per gli anni in cui non appartenevano ancora all'amministrazione ferroviaria.

Mi pare una questione proprio di giustizia, ed io non dubito che il ministro se ne occuperà e vedrà che il Consiglio d'amministrazione si pronunzi favorevolmente.

Sulla questione tanto importante del materiale mobile l'onorevole ministro ci ha dati degli schiarimenti i quali veramente ci debbono rallegrare. Noi ci dovevamo che il servizio fosse alquanto mal fatto; egli ce ne diede le ragioni, e le ragioni sono tali che certamente ci debbono soddisfare, perchè quando egli viene ad assicurarci che il movimento di 438 mila tonnellate nell'anno passato è asceso in quest'anno a 506 mila, per soli dieci mesi, bisogna convenire che se il servizio non procedette regolarmente, come sarebbe stato desiderabile, questo av-

venne proprio per un caso di forza maggiore, stante il ben augurato svolgimento delle nostre industrie e del commercio nazionale.

Quindi, in luogo di rimproveri, dobbiamo contentarci di fare all'onorevole ministro una viva raccomandazione, ed è quella di provvedere per l'avvenire. Non parliamo più del passato, ma, ripeto, provvediamo energicamente per l'avvenire. Questo movimento, che se Dio vuole non si arresterà, dobbiamo fare in modo che abbia a continuare in proporzione sempre maggiore, e perciò è evidente la necessità di provvedere. Io confido che il ministro lo farà energicamente; se occorreranno nuovi fondi dal Parlamento, questo li voterà, perchè il Parlamento non può permettere che i commerci e le industrie italiane siano arenate, o dirò meglio rovinate, perchè se viene arrestato il loro movimento ascensionale precipiterebbero senz'altro.

Quanto l'onorevole ministro ha detto sui treni ci dà anche una grande soddisfazione. Il ministro non è entrato nei particolari di alcuni treni, e lo capisco perfettamente, ma ci ha detto di rivolgerci a lui per quei singoli servizi, pei quali possiamo avere qualche proposta di miglioramento, che egli cercherà di accontentare. Non dimentichi, l'onorevole ministro, poichè l'ho detto ieri alla Camera, il servizio speciale da Firenze a Torino, passando per Pisa; sono 50 chilometri di meno, e perciò quel treno diretto sarebbe più che giustificato, ed è quasi necessario lo stabilirlo per facilitare la distribuzione postale del corriere della sera in Torino.

In ultimo l'onorevole ministro ha annunciato di avere stabilito le norme per le percorrenze dei vari treni. A questo punto ringrazio l'onorevole presidente di aver fissata l'odierna seduta in un giorno di festa, perchè è veramente un giorno di festa per tutta Italia questo in cui viene a sapere che finalmente il percorso dei treni è regolato, e che avremo in Italia, come in tutti i paesi più progrediti, dei treni direttissimi a 65 chilometri, dei treni diretti a 55, dei treni postali a 50, dei treni omnibus a 40.

Questa è una buona novella per il paese, ed io sono ben lieto di dimostrarne tutta la mia gratitudine all'onorevole ministro, augurandomi che non tardi ad essere posto in pratica quanto ci annunzia per soddisfare i desiderii del paese di cui tante volte mi sono fatto interprete.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurigi.

**MAURIGI.** L'onorevole ministro, rispondendo alle mie istanze per la creazione di treni, chiamiamoli pur direttissimi se si vuole, ha creduto di mettere avanti alcune cifre relative a treni di paesi a noi

vicini. Se non ho male inteso, e mi potrà correggere l'onorevole ministro se sbaglio, egli disse che questo era presso a poco il servizio ordinario in Francia, e che quando a quei treni rapidissimi, a cui qualche interruttore faceva allusione, bisognava compararli al treno settimanale che fa il servizio della valigia delle Indie da Brindisi a Modane. Io veramente questo paragone non lo posso accettare. Il treno di Modane, come sa l'onorevole ministro, è paragonabile ad un treno privato facoltativo, ed è anche pagato per il servizio a cui serve; in modo che non sarebbe mai il caso di paragonare i treni rapidissimi che ha la Francia, in relazione con tutte le sue frontiere; perchè ce n'è uno da Parigi a Vienna per Monaco, un altro per Bruxelles, un altro per Margherita per sopperire alle comunicazioni marittime, imperocchè anche le comunicazioni indiane passano per Modane, di maniera che dei treni diretti ce ne sono tanti colà quanti ne occorrono.

Ma in ogni modo sarebbe inutile continuare in questa discussione, che diventa in qualche maniera retrospettiva dopo il programma lodevolissimo che ha fatto l'onorevole ministro dei treni che vuole organizzare. Ora questi treni però bisogna che non restino solamente un'aspirazione, un soggetto di studio; che si studii occorrendo anche un po' meno ma che si venga a deliberazioni presto, perchè l'onorevole ministro ci ha detto una data che mi ha fatto paura e che m'impedisce di associarmi all'entusiasmo del collega Di Sambuy che mi ha preceduto: ci ha detto cioè che questa Commissione è già costituita dal mese di gennaio e studia ancora. Sono 11 mesi di studio! è una quantità di tempo un po' allarmante: è un corso universitario che si tratta d'intraprendere. (*ilarità*)

Ad ogni modo se l'onorevole ministro potesse dire approssimativamente alla Camera quando saranno per organizzarsi questi treni direttissimi a 65 chilometri, io gliene sarei grato, e spero che nel farlo s'ispirerà piuttosto agli interessi generali che gli sono suggeriti dalla sua grande competenza anzichè ai suggerimenti dei singoli deputati, i quali non potrebbero riguardare che le singole stazioni con cui si trovano in rapporto; e credo che non sarebbe la strada per far cammino.

Nell'assenza poi degli onorevoli Morana ed Ighilleri (ch'entrambi rappresentano una regione a cui appartengo, anzi l'onorevole Morana rappresenta più specialmente la città di Palermo, che anch'io in altro recinto da lunghi anni rappresento) pregherei l'onorevole ministro di voler dire se in questi treni diretti che va ad organizzare appena aperta la ferrovia che deve congiungere Torremare

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

con Potenza, vi sia compresa una variazione ed un acceleramento di treni tra Palermo e Messina.

Si tratta d'interessi di primissimo ordine i quali, per circostanze che quantunque io non abbia studiato nei suoi particolari, pure sulla parola del ministro credo che siano imperiose, sono stati sacrificati in un orario provvisorio.

Si tratta di congiungere 5 dei capoluoghi di provincia per non dire 6, perchè Girgenti è vicinissimo, con una piccola coincidenza, di congiungere rapidamente, dico, quasi tutti i capoluoghi di provincia della Sicilia, e questo si fa con un treno che è il più celere e percorre un po' meno di 30 chilometri all'ora, mentre il meno rapido percorre 24 o 25 chilometri all'ora; e v'è finalmente il grandissimo inconveniente che fra lo andare e il venire vi è una differenza di più che 3 ore di tempo.

Comprendo che qualche volta vi sieno delle circostanze di coincidenza che s'impongono, ma la differenza è troppo sensibile. E non lo dico solo per una sola linea, ma per tutte. Bisognerebbe che la differenza di tempo fra i treni di andata e quei di ritorno non fosse così rilevante, perchè tale differenza costituisce un esquilibrio di interessi ed una gran difficoltà alle comunicazioni. Ma ciò sopra di cui io mi fermo in questo momento è di pregare l'onorevole ministro (e la sua voce sarà ascoltata con grande interesse in tutte le provincie siciliane) a dirci se in quest'epoca così breve, come egli ci annunzia, del mese di gennaio, l'orario da Palermo a Messina sarà organizzato all'altezza degli interessi che rappresenta quella linea.

Io mi contento anche che non arrivi ai 65 chilometri, che sarebbe il programma ministeriale delle rapide comunicazioni; lo faccia anche a 55, ma lo faccia in una maniera assoluta e con una piccolissima differenza tra l'andata e il ritorno.

Gli esprimerò anche un ultimo desiderio; ma questo è un desiderio che riguarda un soggetto di studio, non per chiedere una risposta immediata.

Quando si discusse in questa Camera di concedere i fondi per i due tronchi di congiunzione siciliana, cioè le Caldare e la Vallelunga, da un nostro collega altamente autorevole che siede dall'altra parte della Camera, e che in quel momento funzionava, credo, da presidente della Commissione che esaminava la questione, l'onorevole Sella, si può dire il nome perchè è a ragione d'onore che io lo cito, fu proposto al ministro di studiare se non fosse il caso, sinchè non si attuava il tronco di Vallelunga, di applicare al tronco delle Caldare, per il totale percorso da Palermo a Catania, le tariffe che si dovevano applicare più tardi, val quanto dire fare una piccola riduzione che com-

pensi il ritardo e gli inconvenienti di una comunicazione così indiretta ed irregolare, destinata a sparire in forza di una legge già votata dal Parlamento e di costruzioni in corso che pure, per ragioni tecniche, tarderanno di tre o quattro anni. Se a questo riguardo l'onorevole ministro dei lavori pubblici volesse un poco portare la sua attenzione e studiare se non fosse il caso di una tariffa provvisoria in vista di questa circostanza speciale, io gliene sarei grato. Ma a questo riguardo, ripeto, non chiedo affatto una risposta immediata.

Ciò su di cui chiedo una risposta rassicurante è sulle sue intenzioni circa la comunicazione diretta tra Palermo e Messina e viceversa all'apertura della ferrovia da Potenza a Torremare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonvicini.

**BONVICINI.** Io ho chiesto di parlare per ringraziare l'onorevole signor ministro per aver risposto alla semplice mia raccomandazione con promesse che io spero che saranno effettuate in un avvenire non lontano.

Io ho forse chiesto troppo domandando una quarta corsa nel tronco ferroviario Ravenna-Castel Bolognese, ma io ho chiesto troppo per avere qualche cosa.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Oddone.

**ODDONE.** Fui prevenuto nella domanda per la pronta costruzione del progettato cavalcavia, che possa finalmente togliere l'ingombro, il danno ed i pericoli che esistono nel passaggio attuale a livello in prossimità della stazione di Alessandria. Io sono lieto di essere stato prevenuto in ciò, perchè l'autorità dell'onorevole Ercole mi conforta in questa raccomandazione, e mi anima anche a vincere quell'esitanza, che certamente m'imponessa, e m'impone questo autorevole Consesso. Ed in questo compito sarò brevissimo.

Innanzitutto ringrazio l'onorevole ministro non solo delle assicurazioni, che ci ha date, di volersi occupare cioè di questa importante cosa, ma debbo compiere anche un debito di giustizia nel ringraziarlo di quanto egli ha già fatto. Perchè questa vertenza, che era antica, ha ricevuto una grande spinta dall'opera sua sollecita. Furono vinte le difficoltà strategiche, perchè quest'opera dovrebbe eseguirsi nella zona delle fortificazioni. Vi erano poi difficoltà pel concorso da stabilirsi a carico della provincia ed a carico del comune; ed anche in questa parte la sollecitudine sua ha sorpassato grandi ostacoli. Ed anzi si stava già per porre mano alla esecuzione del lavoro, quando sorsero difficoltà ulteriori.

E a questo riguardo io prego l'onorevole mini-

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

stro di voler avvertire se non sieno grandi ancora questi contrasti, perchè si tratterebbe di una maggiore spesa per movimenti di terra, e per altri ostacoli; imperocchè questo cavalcavia dovrebbe passare sul così detto *dongione*, che sta a cavallo delle molte rotaie, che si intrecciano in mille modi in quella località, epperò temo che le difficoltà possano essere ancora grandi. Quindi invoco anche in questa parte la continuazione dell'opera sollecitata dall'onorevole ministro, pregandolo d'informarsi, ed all'uopo, togliere ogni elemento di opposizione anche nei rapporti di qualche sacrificio per maggiore spesa.

E prendendo appunto ammaestramento da quanto testè diceva l'onorevole ministro, che egli è lieto che gli si forniscano appunti esatti, onde egli possa prendere sicura norma nella sua maniera di portare a pronta esecuzione tanti progetti desiderati in quest'Aula, potrei invocare la sua attenzione su questi dati che ho avuto dalla gentilezza dell'ufficio della stazione di Alessandria sul movimento approssimativo giornaliero che si opera sul passaggio di cui tanto si desidera l'abolizione.

I treni ordinari che partono giornalmente per le linee Piacenza, Cavallermaggiore, Genova, Acqui sono in numero di trenta e transitano tutti sempre su questo passaggio. Sulla stessa linea arrivano 30 convogli.

I convogli facoltativi, tra quelli di arrivo e quelli di partenza sono sei in media; le locomotive sciolte, che si portano ai treni di partenza, e passano due volte sul ridetto passaggio a livello, la prima quando escono dalle officine per procedere allo scambio sulla linea in cui trovasi collocato il treno, la seconda quando retrocedono per attaccarsi al treno, sono in numero di 60; le locomotive che dai treni in arrivo delle linee Milano, Torino, Vercelli, Pavia si portano all'officina, percorrendo due volte il passaggio a livello pel motivo sovraesposto sono in numero di 44; le manovre per composizione di treni sono 200; altre manovre diverse 100. A questo si aggiunge un'operazione che si fa giornalmente sul tratto stesso con carri e cavalli per portare dall'officina, dove si fabbricano le, formelle per uso di combustibile ai cantieri della ferrovia, e che dà luogo ad ingombro dalle 11 antimeridiane a mezzogiorno, e dalle 5 1/2 alle 6 1/2 pomeridiane.

Come può comprendere l'onorevole ministro, ad ogni momento è tirata la catena e sbarrato il passaggio in quel punto. L'onorevole ministro, che non è molto ebbe ad ispezionare quelle località, si sarà convinto della necessità di riparare agli inconvenienti che ho avuto l'onore di esporre. E se si pensa che questo passaggio a livello dà accesso alla città,

dalla grande e antica strada provinciale Acqui-Savona da cui si diramano le strade d'OVADA e di Nizza Monferrato, ben si comprende come nei giorni di mercato e nell'epoca delle vendemmie, vi sia un grande impaccio per la viabilità e per l'accesso ad Alessandria. Ed è troppo evidente che questo ingombro della viabilità reca un disvio anzichè un'attrazione al centro di comunicazione.

Io ho parlato per quanto riguarda l'interesse materiale, ma non debbo dimenticare il pericolo che può esservi in questo intricato intreccio di rotaie.

Prego l'onorevole ministro di considerare, e su questo punto mi permetto d'invocare la benigna attenzione della Camera, che dalle ore 9 alle 9 e 30 di sera passano questi grandi convogli, cioè alle 9 18 quello che da Parigi tende a Brindisi; alle ore 9 20 quello che è diretto a Roma per la linea Bologna-Firenze e così a pochi minuti di distanza fra loro.

Se noi pensiamo che ciò avviene nell'oscurità della notte, e che nella stagione invernale di frequente si levano in quella località, poste tra il Tanaro e la Bormida, fitte nebbie che vi distendono sopra un incomodo e tenebroso velo; se noi pensiamo che pochissimi minuti di ritardo possibilissimo a succedere o in occasione di intemperie, o di copiose neviccate, possono portare un turbamento nei segnali di scambio, ben si vede quali grandi disastri possono avvenire.

Pur troppo sono ancora recenti le sventure che avvennero, come hanno riferito i giornali, sulla linea di Treviglio ed in prossimità della stazione Sesto San Giovanni. Si sa che in quel momento di incertezza, in quel momento d'oscurità, avviene tale un turbamento che pur troppo si può risolvere in una catastrofe.

Io credo di adempiere ad un debito di giustizia dicendovi che i pochi custodi destinati al ripetuto passaggio a livello, moltiplicano le loro forze, la loro vigilanza, per impedire questi inconvenienti e queste sventure, ma non bisogna, o signori, far troppo a fidanza colla limitata potenza delle forze umane, nè di troppo sfidare la continua minaccia di un pericolo.

Io ho creduto mio dovere di esporre queste brevi considerazioni per giustificare i reclami che si elevano a proposito di questa costruzione, perchè si compia sollecitamente. E poichè, come ho udito dire, in queste questioni non bisogna dimenticare la parte arida delle cifre, io farò considerare all'onorevole ministro che si risparmierebbe con l'abolizione di questo passaggio a livello lo stipendio dei due custodi, che in ragione di lire 65 al mese, dà una cifra di 1560 lire all'anno.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

Quindi anche la aridità delle cifre viene, unita alla considerazione di umanità, a suffragare la propugnata esecuzione di questo lavoro. Ed io spero e confido che l'onorevole ministro vorrà continuare l'opera sua sollecita e pronta; così sotto gli auspizi della solerte sua amministrazione potremo salutare anche compiuta quest'opera che da tanti anni è desiderata e reclamata per quanto è importante e necessaria. (*Bravo!*)

**PRESIDENTE.** Onorevole ministro, speriamo che si possa votare questo capitolo.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Domando scusa all'onorevole Di Sambuy se avevo intieramente dimenticata una delle sue raccomandazioni: quella che riguarda la istanza di certi ex-militari che vorrebbero versare nella Cassa quel che corrisponde alla ritenuta di pensione, per poterla poi godere per tutto il tempo del loro servizio. Raccomanderò il più vivamente che mi sarà possibile alla amministrazione l'esaudimento di questa istanza, quantunque abbia il dispiacere di dovergli dire che, per un caso consimile (giacchè si trattava di un individuo che era stato al servizio della Casa reale e poi voleva rientrare nell'amministrazione), mi fu risposto che non era possibile far niente. Ad ogni modo, per discarico mio, e non perchè l'onorevole Di Sambuy non lo sappia meglio di me, devo ricordare che la Cassa pensioni delle ferrovie dell'Alta Italia è amministrata da un ente, che è riconosciuto dal Ministero di agricoltura e che non ha soggezione quasi di nessuna sorta verso il Ministero dei lavori pubblici. Per questa ragione posso ufficialmente mandare una raccomandazione, ma non mai un ordine: quello che sarà possibile per parte mia lo farò.

Vengo al punto speciale del miglioramento del servizio tra Firenze e Torino.

Io aveva parlato in generale del miglioramento dei servizi, perchè mi pareva difficile di poter dare risposte concrete a tutte le raccomandazioni che mi sono state fatte.

Io ammetto con lui che sarebbe d'uopo d'un grandissimo miglioramento nel servizio. Ma se si tratta del tronco da Firenze a Pisa è cosa presto fatta, perchè non si tratta che di spostare l'orario dei treni attuali: ma da Pisa a Genova, e da Genova a Torino, bisognerebbe almeno aumentare una coppia di treni, uno nell'andare, e l'altro per ritornare.

Questa questione è stata esaminata dall'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, e si è sempre trovato che non c'è sufficiente tornaconto in rapporto alla spesa. Ad ogni modo tornerò a mettere in esame tale questione, lo scioglimento della quale, nel senso desiderato dall'onorevole Di Sam-

buy, non interessa solamente il tragitto tra Torino e Firenze, ma anche direttamente quello per Roma.

**DI SAMBUY.** Perfettamente.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** L'onorevole Maurigi ha rincarato le sue osservazioni sull'affare dell'orario in Sicilia. L'orario attuale, ripeto, non fu che transitorio; e per quanto io mi facessi debito di consultare persone autorevoli e pratiche dei luoghi, nè io, nè esse, siamo arrivati ad applicare un orario che abbia soddisfatto, come ce l'aspettavamo del resto.

Certo è però che per la direzione da Palermo a Messina, si è guadagnato, perchè si sono lasciate fuori 20 fermate, se ben ricordo, e per conseguenza si sarà migliorato almeno nella somma delle ore di viaggio. Non è così pel ritorno. Ma bisogna anche considerare che non avevamo libertà di scelta nello stabilire quell'orario. Quell'orario è in dipendenza assoluta colla necessità di attraversare di giorno lo stretto di Messina, ed il tratto di ferrovia del Jonio.

**MAURIGI.** È il rovescio.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Sarà il rovescio, ma uno dei due viaggi è vincolato alla necessità di fare di giorno quella traversata; ciascuno comprenderà che non era prudente l'avventurare nello stretto di Messina un passaggio dei viaggiatori fatto con piccoli battelli in tempo di notte.

Ad ogni modo, ripeto, tutto ciò che sarà possibile non per iniziativa mia, ma per suggerimento altrui, si vedrà di farlo, e sarò lieto di poterne ringraziare chi mi darà opportuni suggerimenti.

Rispetto al miglioramento generale, ho già detto che si cercherà non solamente l'abbreviamento della linea, ma anche l'abbreviamento dell'orario con una percorrenza più celere, restringendolo quanto sarà possibile compatibilmente collo stato della linea, si comprende facilmente che trattandosi di una linea come quella di Potenza, non si può cominciare subito con la percorrenza di 50 o 60 chilometri all'ora, come si fa dopo qualche mese quando la linea avrà subito le solite prove.

Ultima resta l'osservazione sulla tariffa speciale, che si desidererebbe attivare pel tratto che va da Caldare verso Canicattì per il giro più lungo in attesa di quello più breve per Vallelunga.

Di questo fu fatta parola dall'onorevole Sella in occasione della discussione del bilancio definitivo per il 1878, in cui fu stanziato il capitolo per la costruzione di quelle linee.

Se ben mi ricordo però, l'onorevole Sella parlava in tal senso, quando non era ancora stabilito se dovevano farsi tutte e due le linee od una sola: non credo che, facendole tutte e due, avesse l'idea di diminuire...

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

MAURIGI. Transitoriamente.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI... ugualmente il tasso delle tariffe.

Ad ogni modo, non è che noi abbiamo voluto esaminare la questione che allora fu sollevata; solamente abbiamo avuto il dubbio di non avere la facoltà di fare cotale ribasso senza una legge, imperocchè alcune di tali tariffe ridotte (come quella per Bra-Carmagnola, e l'altra per la linea Bergamo prima della scorciatoia di Treviglio-Rovato) avevano base in una legge.

Ad ogni modo, sia o no la questione da decidersi per legge, resterà da esaminare se sia conveniente la riduzione considerando che la linea di Vallelunga non andrà molto tempo che potrà essere aperta anch'essa all'esercizio, salvo un breve trasbordo in strada ordinaria presso la grande galleria di Marianopoli.

La costruzione di codesta strada è già avanzata, e, sollecitandola, forse nell'anno venturo può essere in esercizio quasi completamente.

All'onorevole Oddone non posso che dare la conferma delle migliori intenzioni del Ministero per venire a capo di questa annosissima questione. Sono tre (se ben ricordo) le questioni di questo genere sulle quali ho parlato più volte in occasione del bilancio: Alessandria-Padova-Casale. Ora io spero che quest'altro anno, quando si discuterà il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, chi si troverà su questo banco, non avrà più occasione di parlarne, perchè nell'anno 1881 ogni contestazione in proposito, lo credo fermamente, sarà tolta di mezzo.

PRESIDENTE. Verremo ai voti.

*Una voce.* Oh! Sì!

PRESIDENTE. Mi pare che sarebbe ora!

*Strade ferrate.* — Capitolo 28. Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate del regno (Spese fisse), lire 367,749.

(È approvato.)

Capitolo 29. Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate del regno (Spese variabili), lire 60,000.

(È approvato.)

Capitolo 30. Spese d'esercizio delle ferrovie calabro-sicule (Spesa obbligatoria), lire 3,270,000.

(È approvato.)

*Spese per i telegrafi.* — Capitolo 31. Personale dei telegrafi, di direzione, manutenzione ed esercizio (Spese fisse): Ministero, lire 4,335,574; Commissione, lire 4,336,574.

INDELLI, *relatore.* Ci sono 1000 lire di più, ma siamo già d'accordo coll'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ca-

valletto: trovo qui iscritto il suo nome a questo capitolo.

CAVALLETTO. Mi riferisco alle raccomandazioni fatte al capitolo 1.

PRESIDENTE. Va bene, *del personale.*

Ha facoltà di parlare l'onorevole Colaianni. (*Non è presente*)

Non essendo presente perde il suo turno. Verremo per conseguenza ai voti.

Domando all'onorevole ministro se accetta la proposta della Commissione.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Accetto.

PRESIDENTE. Sta bene; pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 31 in lire 4,336,574.

(È approvato e sono pure approvati senza discussione i seguenti capitoli fino al 41 inclusive:)

Capitolo 32. Retribuzione agl'incaricati degli uffici di 2ª categoria ed ai fattorini in ragione di telegrammi (Spesa d'ordine), lire 1,308,800.

Capitolo 33. Crediti di amministrazioni estere per telegrammi internazionali (Spesa d'ordine), 400,000 lire.

Capitolo 34. Indennità di missione, di tramutamento, d'interpretazione e di cauzione, lire 134,000.

Capitolo 35. Pigion ed assegnamenti per le spese di scrittoio e per le pernottazioni negli uffici (Spese fisse), lire 328,600.

Capitolo 36. Spese d'esercizio e di manutenzione, lire 1,158,000.

Capitolo 37. Spese telegrafiche per conto di diversi (Spesa d'ordine), lire 200,000.

Capitolo 38. Annualità per l'immersione e manutenzione di un cordone elettrico sottomarino fra il continente italiano presso Orbetello e l'isola di Sardegna presso la Maddalena (articolo 2 della legge 1º maggio 1875, n° 2450, serie 2ª), lire 125,000.

Capitolo 39. Servizio telegrafico semaforico - Personale, spesa d'ufficio e pigion (Spese fisse), lire 117,743.

Capitolo 40. Servizio telegrafico semaforico - Materiale, indennità personali varie e spese eventuali, lire 76,900.

Capitolo 41. Restituzione di tasse, spese di espresso, commutazione in danaro di buoni di cassa per risposte pagate, ecc. (Spesa d'ordine), 22,000 lire.

*Spese per le poste.* — Capitolo 42. Personale dell'amministrazione delle poste (Spese fisse), proposto dal Ministero in lire 4,659,000 e portato dalla Commissione a lire 4,660,000. Anche qui ci sono mille lire di più proposte dalla Commissione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Io spero che gli organici questa volta saranno approvati. Qualora, per ipotesi che io non

vorrei ammettere, essi ancora si arenassero, io raccomanderei che si provvedesse a migliorare la condizione degli stipendi degli aiutanti postali con sussidi supplementari, dato, ben inteso, il caso che gli organici non si potessero approvare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Compans.

**COMPANS.** Poichè la discussione dei bilanci è un vasto campo aperto ai giusti lamenti, e talvolta anche trovano in essa asilo e conforto i desiderii legittimi delle popolazioni, permetta, l'onorevole ministro, che io con brevità le rivolga due raccomandazioni.

La prima, sebbene d'interesse locale, pur tuttavia, per la sua importanza, pare a me possa meritare di essere specialmente segnalata; ed è questa. Le corrispondenze tra la capitale e Torino giungono in quest'ultima città col treno diretto delle otto pomeridiane. Ora avviene che queste corrispondenze rimangono giacenti oltre a 12 ore nell'ufficio postale, non venendo distribuite che tra le nove e le dieci antimeridiane del giorno successivo. Basta enunciare questo fatto per comprendere quanto danno e quanti inconvenienti esso possa produrre in un centro così grande di attività intellettuale, commerciale ed industriale qual è Torino.

Da parecchi anni, nella circostanza della discussione di questo bilancio, ed in altre eziandio, non mancarono i deputati di Torino, nè mancò quella rappresentanza comunale, di rivolgere a tale proposito vive istanze al Governo affinchè si provvedesse; finora però esse non ottennero tutto il desiderato effetto.

Io comprendo che rimanendo, come è al presente, invariato l'orario, riuscirebbe forse difficile e malagevole una distribuzione serale; ma sembrami che vi si potrebbe facilmente rimediare anticipando (come venne confermato dal direttore locale) un'ora e mezza o tutt'al più di due ore l'arrivo del treno serale che trasporta le corrispondenze dalla capitale a Torino.

Io spero pertanto che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà darmi una parola di conforto su questo proposito assicurandomi che si provvederà con sollecitudine a togliere il lamentato inconveniente.

La seconda raccomandazione che mi permetto rivolgergli è di interesse generale, riflettendo essa il servizio postale rurale.

Certamente non vi ha chi non ammette essere il servizio postale fra i principali fattori di civiltà ed educazione, e com'esso potentemente contribuisca al fecondo sviluppo del commercio e delle industrie.

Io ho visto con somma soddisfazione che la nostra

Commissione parlamentare, nella sua elaborata relazione, ha trattato a fondo quest'argomento, ed ha anzi conchiuso con un ordine del giorno per invitare il Ministero a portare *tutti* gli opportuni miglioramenti nel servizio rurale delle poste.

Ben disse la Commissione nostra che le tirannidi restringono le comunicazioni, la libertà le allarga. Poichè la barbarie e l'ignoranza sono in quella vece state sempre le più ostinate nemiche del servizio postale; la coltura e la ricchezza di uno Stato sono in ragione diretta della importanza e della rapidità dello scambio delle corrispondenze.

Or bene, pare strano a me che dopo tanti anni dacchè è unito il regno d'Italia sussista pur sempre un fatto gravissimo, quale è quello che non tutti i comuni del regno abbiano un ufficio postale.

Ho notato che alle domande fatte dalla Commissione alla direzione generale delle poste, fu da questa risposto asseverando che nessun comune del regno è privo del servizio postale. Ma ciò è illusorio, poichè la direzione stessa ammette che gli uffici sono attualmente 3314 sopra 8400 e tanti comuni del regno. I rimanenti comuni sono serviti mediante il così detto servizio postale rurale, il quale se fosse anche fatto a dovere, presenterebbe pur sempre il grande inconveniente di non potere le popolazioni di tutti i comuni spedire e ricevere vaglia dalla loro sede; inconveniente gravissimo codesto, specialmente per i paesi delle nostre Alpi e dei nostri Appennini, che si trovano lontani dagli uffici postali, taluni 16 ed alcuni fino 24 ore di distanza.

Ma il danno principale e l'illusorietà del servizio postale risulta dal fatto che taluni di questi comuni ricevevano le corrispondenze una volta sola alla settimana; altri due volte, ed una gran parte soltanto tre volte alla settimana. Cosicchè, o signori, non solo nelle frazioni, ma in molti comuni riesce il servizio di posta rurale incompleto, illusorio. Una delle obiezioni che si potrebbe fare, se non l'unica, a mio avviso, sarebbe quella della spesa; ma se noi consultiamo le statistiche che ci fornì la direzione generale delle poste, riscontriamo come, dal 1860 ad oggi, i prodotti delle poste siano triplicati, e come questi aumenti d'introito siano stati ogni anno progressivamente conseguiti in gran parte per l'impianto di nuovi uffici postali.

Per la qual cosa risulta ad evidenza che i miglioramenti introdotti e le maggiori spese effettuate riuscirono largamente produttive.

Penso inoltre che nel disimpegno di importanti servizi pubblici, come quello delle poste, non debba lo Stato partire dal concetto di farsi speculatore; ed ammessa anche questa teoria, non sarebbe neppure buona speculazione quella, che si fonda sulla

grettezza o sull'inconsulto risparmio, perchè ci è stata già provata nociva dall'esperienza del passato. A questo proposito mi piace ricordare alla Camera come, trovandomi poco tempo fa nel Belgio con un mio onorevole collega, e manifestando noi, in un colloquio avuto coll'illustre uomo di Stato signor Frère-Orban, la nostra ammirazione pel modo preciso e completo col quale funzionavano tutti i servizi pubblici in quel fortunato e prospero paese, egli ci dicesse che in tutto il territorio del Belgio non esisteva un solo casolare isolato, il quale non ricevesse due volte al giorno la posta dalla capitale. E ai nostri sentimenti d'ammirazione egli rispondeva con questa frase: *C'est que nous avons l'ambition d'être le plus grand des petits pays.*

Ebbene, permetta l'onorevole ministro dei lavori pubblici, oggidì in cui l'Italia conta politicamente tra la prime potenze, che io rivolga a lui l'augurio, che sotto la sua amministrazione, e per quanto da lui dipenda, riesca pure la patria nostra diletta a niuna grande nazione seconda nel campo economico ed amministrativo.

Poichè mi trovo a discorrere su questo articolo, rivolgerò pure un'altra preghiera all'onorevole ministro. L'articolo 85 del regolamento per l'esecuzione della legge 5 maggio 1862 contiene una disposizione, che a me non pare equa, per le popolazioni della campagna. Ed è quella per la quale è fatta facoltà al fattorino di riscuotere per ogni consegna di lettera la tassa di 5 centesimi, e per la consegna d'ogni giornale 2 centesimi (lochè poi corrisponde sempre a 5 centesimi perchè difficilmente si hanno gli spezzati).

Ora io non comprendo come mai le popolazioni delle campagne debbano subire un trattamento differenziale, di fronte a quelle delle città. Sembrami che con poca spesa, si potrebbe ovviare a questo inconveniente, contentando così tanta parte di popolazione che contribuisce con maggiori e più gravi sacrifici al bene del nostro paese. Io spero pertanto che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà darmi, su queste tre preghiere che mi permisi di rivolgergli, qualche parola di efficace conforto.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Piglio argomento dalla discussione di questo capitolo, per tributare alla Commissione generale del bilancio in genere, e più particolarmente al suo egregio relatore i miei ringraziamenti, per le argute e dotte considerazioni fatte qua e là nella relazione medesima; ma più particolarmente rispetto al servizio postale: io ne ho preso nota per farne mio pro, in tutto quanto mi sarà possibile.

Premessa questa dichiarazione generale, vengo al caso speciale, cui si riferisce un ordine del giorno proposto dalla Commissione, che dichiaro di accettare, però nei limiti della possibilità di applicazione, la quale dipende da una cosa sola: dal quanto s'iscrive nel capitolo del bilancio.

La Commissione generale del bilancio raccomanda al ministro di migliorare il più prontamente possibile il servizio rurale; ed io, per quel che posso colle cifre che sono iscritte in bilancio, ho l'obbligo di farlo e lo farò col maggiore zelo per soddisfare, dico, alle benevoli raccomandazioni della Commissione.

Mi permetta però la Camera che, traendo occasione dall'interrogazione dell'onorevole Compans relativa a questo stesso argomento, dia qualche schiarimento, che parmi indispensabile.

Innanzitutto la questione relativa al difetto di distribuzione delle lettere nell'ufficio di Torino, se ho ben compreso, la farò esaminare, per vedere se sia possibile ridurre l'orario in termini tali che possa soddisfare tutte le esigenze. Ricordo però che l'anno scorso v'era una questione di eguale specie; ma dopo le disposizioni date, non ho più ricevuto alcuna lagnanza.

Dagli appunti che ho, risulterebbe che le lettere si distribuiscono alle 9 di sera. L'onorevole Compans parla dei ritardi alla consegna delle lettere per mezzo dei fattorini; ma questi ritardi sono spiegati dal fatto che i fattorini non vanno di notte a battere alle porte per la consegna delle lettere. L'anno passato, ricordo che si faceva questa stessa osservazione, e fu convenuto che si sarebbe cercato di soddisfare anche di notte a questo servizio per coloro che ne avessero fatta domanda; e così fu provveduto.

Ciò non pertanto prendo nota della raccomandazione e ringrazierò anche qui l'onorevole Compans (come ho fatto per gli orari) se più concretamente mi esporrà in via privata lo stato vero della questione a cui egli allude.

Vengo alla parte più importante, relativa alla estensione del servizio rurale. Egli pare che metta in dubbio che il servizio postale si eserciti di fatto in tutti i comuni del regno; ma ciò risulta indubbiamente dagli atti. Certo non voglio dire che vi sia un ufficio per ogni comune, ma certo è che per diligenza, o per postini, o per pedoni rurali. Tutti i comuni del regno hanno un servizio postale. Non in tutti i luoghi però, in luoghi alpestri specialmente, giunge la posta tutti i giorni, ma due o tre volte la settimana. Ora la questione del migliore servizio si traduce sempre ed unicamente in questione di spesa.

Si è fatto allusione al servizio francese; ma si

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

permetta anche a me di fare un po' di confronto col servizio francese. Se noi vogliamo guardare puramente il numero dei comuni, dirò che l'Italia ha uffici postali in ragione del 40 per cento, mentre la Francia non li ha che del 16 66. La Francia sembrerebbe di molto inferiore; ma tutti ricordano che noi abbiamo 8800 comuni all'incirca, e la Francia ne ha 36,000 e più. Per conseguenza il confronto dei comuni non vale che poco. Noi abbiamo un ufficio postale ogni due comuni e mezzo, la Francia ne ha uno ogni sei e mezzo; ma ciò dipende dal piccolo numero della popolazione che costituisce in media i comuni francesi. Il confronto bisogna farlo per popolazione. Ebbene, per popolazione noi abbiamo un ufficio (ed abbiamo 3314 uffici postali), noi abbiamo, dico, un ufficio per ogni 8087 anime, e la Francia ne ha uno ogni 6510. Adunque noi ne abbiamo un quarto di meno in proporzione della Francia. Noi abbiamo un agente rurale per ogni 4911 persone; la Francia lo ha per ogni 1952; e qui siamo inferiori di più della metà. Venendo alla spesa, nella quale poi tutto si concentra, o signori, sa l'onorevole Compans che cosa accade? Che noi spendiamo ogni 100 abitanti per servizio rurale lire 4 14, e la Francia ne spende 36 47. Sommato tutto, la Francia spende per servizio rurale 11 milioni, e noi spendiamo 1,100,000 lire. Così stando le cose, che confronti si vogliono fare? È inutile. La posta francese ha reso, nel 1879, 114 milioni o press'a poco; la nostra ne rende 28 o 29.

Fatta la proporzione anche sui nostri 27 milioni di abitanti ed i 36 della Francia, resta sempre che il reddito della posta francese è circa tre volte il nostro. Ed una delle ragioni, per cui è tre volte il nostro, dipende appunto dalla spesa che le permette di avere un servizio meglio distribuito, e più diffusamente a portata di tutti.

In astratto, è verissimo quello che dice l'onorevole mio amico Compans, che devono servirsi egualmente tutti i cittadini d'Italia; ma in concreto si risponde che vi è di mezzo la geografia, della quale bisogna pur tener conto. È più facile andare in pianura che alle vette delle Alpi, quando specialmente vi sono due metri di neve e per molti mesi dell'anno. Non è quindi possibile un'eguaglianza assoluta.

Prescindendo dalla ragione fisica, è anche certo che nelle grandi città e nei centri abitati si concentra tutto ciò che ha una direttissima relazione col servizio postale, mentre non è proprio così quando si parla degli abitatori sparsi delle montagne.

Bisogna estendere il servizio in modo che arrivi a tutti il più sollecitamente che si possa, ma non

sarà mai possibile di averlo comodo nello stesso grado per tutti.

Lungi dal contestare l'utilità dell'estensione del servizio postale, dichiaro anzi che, in proporzione dei mezzi del bilancio, lo estenderò; ma bisogna pure che dichiaro che non ci sarà da ottenerne gran cosa col tenue aumento che facciamo anche questo anno, perchè tutti gli anni, è bene ricordarlo, un aumento si è fatto. Nella relazione è già accennato che bisognerebbe, secondo l'avviso dell'amministrazione, per estendere un poco lodevolmente il servizio, aumentare di 100 mila lire per dieci anni di seguito; il capitolo del bilancio arrivando così da uno a due milioni, e non sarebbe poi gran cosa.

Finchè pertanto si fanno raccomandazioni, ma non si accorda un aumento di somma in proporzione coi bisogni, cui si vorrebbe provvedere, non saprei quale risposta più concreta potessi dare all'onorevole mio amico Compans.

PRESIDENTE. L'onorevole Compans ha facoltà di parlare.

COMPANS. La viva fiducia che io nutro nell'operosa intelligenza e nell'eletto patriottismo dell'onorevole ministro, m'induce a non dubitare ch'egli vorrà procedere con sollecitudine nei miglioramenti da me invocati per servizio postale. Lo ringrazio adunque delle buone disposizioni. Però, a dir vero, sarei stato più lieto e soddisfatto se l'onorevole ministro invece di aspergermi copiosamente con quell'*acqua benedetta* che nella discussione dei bilanci si distribuisce senza economia a chi fa qualche raccomandazione, avesse addirittura accettato o proposto qualche pratico temperamento. Nè pare a me che le mie raccomandazioni fossero di soverchio esagerate relativamente agli inconvenienti che si producono dalla giacenza per altre 12 ore negli uffici postali di Torino delle corrispondenze della capitale. Ho segnalato all'onorevole ministro come rimedio facile sarebbe l'anticipare di un'ora e mezza l'arrivo del treno. È naturale che se rimane invariato l'orario, non si può pretendere che i fattorini facciano la distribuzione alle ore 9 od alle 9 e mezzo di sera in tutta la città di Torino. Anticipando però di un'ora e mezza, o di due, l'arrivo del treno, ciò riuscirebbe facilissimo.

Credo anzi che su quest'argomento, impressinata dalle giuste lagnanze della cittadinanza la direzione compartimentale delle poste, abbia appunto suggerito tale rimedio. È vero che attualmente l'ufficio postale s'apre dopo l'arrivo del treno; ma sta aperto soltanto 8 o 10 minuti, per consegnare i pieghi alle amministrazioni locali ed ai giornali. Pei cittadini non v'è distribuzione a domicilio; quindi il rimedio ch'io invocava, sarebbe, lo ripeto, di far

anticipare, e non v'ha difficoltà eccessiva, di un'ora e mezza o due l'arrivo del treno. Con ciò verrebbero soddisfatti i giusti nostri desiderii.

Per quanto riflette il servizio postale rurale, mi permetto di far osservare all'onorevole ministro che non ho segnato confronti col servizio postale analogo della Francia, ma che ho citato il Belgio, dove non esiste un solo casolare per quanto isolato sia, che non abbia la posta due volte al giorno. Non pretendo, almeno per ora, che da noi s'ottenga questo risultato, il quale sarebbe pur tanto favorevole alla civiltà ed allo sviluppo dell'istruzione.

Credo però che il raccomandare l'estensione del servizio postale a tutti i comuni in modo non illusorio, ma efficace, e di guisa che la popolazione abbia la posta una volta al giorno, non sia soverchia pretesa. Ritengo che ciò sia importante, e doveroso da parte del Governo, massimamente per le popolazioni di montagna, le quali non hanno forse mero bisogno di curare la loro educazione civile e sviluppare ognora più la loro istruzione tenendosi in rapporti costanti colla vita intellettuale dei grandi centri. Nei remoti paesi delle nostre Alpi e dei nostri Appennini, l'arrivo della posta è il riapparire del messaggero della vita e della civiltà.

L'onorevole ministro ha detto che per provvedere efficacemente a ciò sarebbe necessario avere degli stanziamenti maggiori. Ebbene li domandi, son certo che la Camera non esiterebbe ad accordarli. Del resto mi permetto di fargli osservare che la direzione generale delle poste afferma che con un aumento di 100,000 lire all'anno per un decennio si potrebbe migliorare di molto il servizio postale rurale.

Ora, se non ho letto male, la nostra Commissione, d'accordo con l'onorevole ministro, ha mantenuto su questo capitolo un aumento di spesa di 40,000 lire già stanziato sul bilancio precedente; ma ciò non basta.

Io rivolgo adunque la preghiera che vengano acconsentite altre 100,000 lire. Di tal guisa con la somma di 100,000 lire in più indicata dalla direzione generale delle poste come sufficiente a migliorare il servizio, otterremmo quei primi risultati ai quali ho accennato e che sono con legittima impazienza invocati dalle nostre popolazioni di campagna e più specialmente da quelle dei nostri monti.

**PRESIDENTE.** Verremo ai voti.

**INDELLI, relatore.** Ho domandato di parlare.

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

**INDELLI, relatore.** Risponderò poche parole su tale questione.

Innanzitutto ringrazio l'onorevole Compans, e

più di ogni altro l'onorevole ministro, delle cortesi parole da essi pronunziate per questa parte della relazione della Giunta del bilancio che si riferisce al servizio postale rurale.

L'onorevole Compans pare abbia detto: invece di darci delle parole, cioè un ordine del giorno, perchè non ci date del danaro? Ecco in sostanza in che si riepiloga il suo discorso.

La Giunta si preoccupò tanto della questione del servizio rurale postale che invitò l'onorevole ministro ad intervenire nelle sue sedute.

Ora è facile intendere che il servizio postale rurale è tutto un congegno che ha bisogno di essere studiato, e solo dopo questi studi si possono stabilire gli stanziamenti necessari.

L'onorevole Compans è stato tratto in errore quando ha creduto che vi sia già una proposta di stanziamento di 40 mila lire come parte delle 100,000 a cui si farebbe ammontare la spesa del miglioramento. L'aumento delle 40 mila lire è invece una maggior somma sugli stanziamenti degli anni scorsi, ed era già proposta dal Ministero.

La direzione generale delle poste dal canto suo vorrebbe altre 100 mila lire per soddisfare almeno provvisoriamente a questi desiderii di nuovi miglioramenti del servizio postale rurale, espressi dalla Giunta del bilancio.

Ma in che debbono consistere questi miglioramenti? È chiaro che mancano gli studi necessari; e abbiamo solo un calcolo approssimativo fatto dalla direzione generale delle poste.

Ma se l'onorevole Compans desidera che gli dica la mia opinione, dopo aver udita quella dell'onorevole ministro, non dissimulo che, a mio avviso, anche le 100 mila lire sarebbero insufficienti all'uopo; giacchè io sono d'accordo con lui che bisogna *efficacemente* e non con poche lustre, migliorare questo servizio postale rurale.

Qual provvedimento parlamentare potevamo per ciò adottare? Invitare il ministro a studiare la questione. Il ministro la studierà, e si presenterà alla Camera con qualche cosa di più definito. Nè questi studi sono facili, perchè il servizio rurale deve mutare da un momento all'altro, come lo sviluppo delle ferrovie e quello della viabilità, mutano le condizioni dei luoghi. E per tal guisa vanno adottati provvedimenti diversi da un momento all'altro. Ora che abbiamo qualche cosa di meno incerto per le ferrovie, almeno per un certo periodo di anni, la direzione generale delle poste (che d'altra parte ha dato prova di molta solerzia) potrà darci un sistema di miglioramenti, per un discreto provvisorio. E allora stanzieremo le somme necessarie. Se l'onorevole Compans avrà un poco di pazienza, questo

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

ordine del giorno sarà una semenza che renderà molto frutto. Egli non deve barattare la gallina per l'uovo. Aspetti il tempo opportuno.

COMPANS. Voglio l'uovo e la gallina.

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, la Commissione del bilancio...

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, ancora?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ho due parole; non posso a meno di rispondere.

Non ho rifiutato affatto all'onorevole Compans di esaminare il modo di migliorare il servizio della distribuzione delle lettere a Torino; non potrei dire se sia possibile farlo adesso. Intanto egli dice che bisogna anticipare di un'ora l'arrivo del treno a Torino. Migliorando l'arrivo in quella città non peggiorerà poi in altro? Questo non saprei dirlo adesso. Esamineremo la cosa, e io credo che potrà servire al caso uno di quei treni a cui alludeva l'onorevole Di Sambuy, quello precisamente che partirebbe da Firenze e, per Pisa, andrebbe a Torino.

Non posso poi non rilevare ciò che l'onorevole Compans ha detto rispetto al pagamento della tassa per la distribuzione delle lettere. Il regolamento non rende obbligatorio, ma facoltativo il compenso, perchè ognuno è padrone di andarsi a prendere all'ufficio postale le lettere.

COMPANS. Nei piccoli paesi...

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Nei piccoli paesi tutti accedono all'ufficio postale; ma in parecchi ci è qualcheduno che si assume di portare le lettere a domicilio per una piccola mancia. In questi casi, chi vuole ricevere lettere da costui paga volentieri cinque centesimi, ma non è obbligato; in caso diverso egli è padrone di andarselo a prendere da sé.

PRESIDENTE. Verremo ai voti.

Come la Camera ha udito, la Commissione propone che si premetta alla votazione di questo capitolo il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Ministero a portare un miglioramento nel servizio rurale delle poste, e passa all'ordine del giorno. »

L'onorevole ministro accetta?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Accetto.

PRESIDENTE. Pongo a partito lo stanziamento del capitolo 42, nella somma di lire 4,660,000.

Chi l'approva sorga.

(È approvato, e sono pure approvati senza discussione i seguenti capitoli fino al 48 inclusive:)

Capitolo 43. Personale degli uffici postali di seconda classe (Spese fisse), lire 2,650,000.

Capitolo 44. Personale dei corrieri, messaggeri, portalettere e serventi (Spese fisse), lire 2,095,000.

Capitolo 45. Assegnamenti per spese d'ufficio e per pigioni (Spese fisse), lire 575,000.

Capitolo 46. Assegnamenti ai titolari degli uffici postali italiani all'estero (Spese fisse), lire 46,400.

Capitolo 47. Rimborsi alle amministrazioni postali estere (Spesa d'ordine), lire 40,000.

Capitolo 48. Canoni ai mastri di posta, 19,257 lire.

Sul capitolo 49, Trasporto delle corrispondenze (Spese fisse), lire 3,905,000, ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Non infrequenti sono i casi dello smarrimento delle lettere non raccomandate. Mi si risponderà che chi vuole che una lettera vada al suo recapito può raccomandarla. Ma v'è della gente povera che ha bisogno di mandare ai soldati qualche piccola somma, somma inferiore alle 20 lire, e non potendo raccomandare la lettera o procurarsi un vaglia postale, mette il denaro nella lettera. Queste lettere con valori, non raccomandate, ordinariamente vanno smarrite; e gli smarrimenti generalmente cadono a danno dei poveri soldati che si trovano nell'esercito. I contadini che mandano ai loro figli, ai loro parenti le tre, le quattro lire, non hanno la comodità di fare il vaglia postale, perchè non si trovano vicini ad un ufficio che emetta vaglia postali (né in tutti i comuni, né in tutte le frazioni dei comuni sparsi ed estesi vi possono essere uffici postali). Cosa nasce quindi? Che le piccole somme che si mandano incluse in queste lettere, né raccomandate, né con vaglia postale, vanno perdute. E v'è della gente che tasta queste lettere, e quando suppone che vi possa essere qualche biglietto di banca, le lacera, e mette il biglietto in saccoccia. E questi sono casi che si fanno troppo comuni; ed i reclami che deve aver avuto la direzione generale delle poste dai soldati o dai loro parenti, devono aver messo il Ministero nell'avvertenza che il guaio è un po' troppo grave, e che bisogna rimediare.

Come si rimedia? È vero che v'è la disposizione che per i militari, per le somme inferiori a 20 lire, con 5 centesimi si possano avere dagli uffici della regia posta i vaglia postali; ma non tutti i contadini possono avere la comodità di farsi fare il vaglia, per le circostanze suaccennate.

Quindi io raccomanderei che si studiasse se fosse possibile autorizzare i sindaci, dando loro la franchigia postale per questo speciale servizio, a trasmettere d'ufficio ai comandi militari le sovvenzioni inferiori alle 20 lire che famiglie rustiche mandano ai loro figli che si trovano nell'esercito.

Io credo che nella legge postale che ora si deve riformare si potrebbe includere questa disposizione a favore delle famiglie di contadini che avessero dei

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

parenti nell'esercito; a favore cioè di quella popolazione che è la più numerosa in Italia, e che è anche la più povera.

In generale non v'è niente a ridire quanto agli impiegati superiori e ordinari delle poste, come anche sugli aiutanti; ma v'ha però qualche eccezione sui sabalterni. Qualcheduno commette delle infedeltà, e le infedeltà, quando sono scoperte, io le punirei inesorabilmente, perchè l'impiegato che sia stretto dal bisogno, se l'impiego non gli dà mezzi sufficienti per vivere onoratamente, vi deve rinunciare piuttosto che rendersi colpevole di infedeltà; e l'amministrazione d'altra parte non deve essere pietosa con gli impiegati infedeli; deve assolutamente allontanarli.

So che in qualche caso certe mancanze di fondi si considerarono come un debito, si traslocò l'impiegato e lo si obbligò a pagare ratealmente sul proprio stipendio mensile questo così detto debito, il quale era una sottrazione vera e propria.

Questa è una pietà pericolosa che può demoralizzare l'amministrazione, ed io non l'ammetto; paghiamo convenientemente i nostri impiegati, ma esigiamo che siano assolutamente fedeli ed onesti.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Pandolfi.

**PANDOLFI.** Io pregherei l'onorevole ministro di voler fare attenzione a quest'inconveniente che si vuole introdurre nel servizio delle corrispondenze della provincia di Catania, e precisamente nel circondario di Nicosia. Vi è una via nazionale da Termini a Taormina che già da lungo tempo avrebbe dovuto essere terminata, e che per circostanze tecniche si è arrestata dinanzi a Cesarò; e la quale nel prossimo mese di aprile avrebbe dovuto essere compiuta.

Prima di tutto io pregherei l'onorevole ministro di far pratiche presso l'appaltatore affinché essa sia terminata effettivamente per aprile, e sia consegnata e prontamente inaugurata.

Or bene: il Governo fa il servizio delle corrispondenze colle diligenze fino a Nicosia, e poi pretenderebbe di farlo coi pedoni da Nicosia a Taormina, paesi grossissimi che nell'insieme rappresentano dai 18 ai 20 mila abitanti.

Io domando se è possibile che nell'anno di grazia 1881, con una via nazionale che dovrebbe essere aperta, si debba ricorrere ancora a questo sistema medioevale. Quali sono gli svantaggi che l'amministrazione stessa risente da questo fatto? Svantaggi immensi; perchè una strada che non ha una diligenza cadrebbe naturalmente presto in rovina; perchè non vi sarebbe nessuno interessato di reclamare i pronti provvedimenti.

Ella sa, onorevole ministro, che una piccola ripa-

razione, che fatta subito costerebbe poco, dopo qualche tempo (precipuamente poi in un paese pieno di frane come è quello di cui è questione) dopo qualche giorno costerebbe molto di più. Non c'è proporzione da stabilire: può costare 20 volte più di quello che costerebbe riparando subito. Vede dunque, onorevole ministro, la grande economia che si raggiungerebbe con una manutenzione fatta a tempo opportuno; essa compenserebbe le migliaia di franchi che l'amministrazione dovrebbe poi spendere pel riattamento.

Questa sarebbe la parte economica; guardiamo ora la parte morale. Può la direzione delle poste in coscienza garantire che il pedone incaricato del trasporto delle corrispondenze non sia mai aggredito? Che questo pedone non muoia per istrada? Che, per conseguenza, la fortuna, e l'onore di molte famiglie (perchè le lettere racchiudono talvolta segreti d'importanza), siano esposti così facilmente, quando vi è il mezzo di riparare tutto ciò? Io vedo, per esempio, che sulla linea da Sparanise a Gaeta non solo v'è il servizio della corrispondenza per mezzo della diligenza, ma v'è qualche cosa di più, vi sono i carabinieri che la scortano, perchè il Governo giustamente si preoccupa per prevenire il pericolo che chi porta la corrispondenza sia aggredito; e vi provvede anche con questa spesa di più.

Ma io non domando che si mettano i carabinieri alla diligenza; chiedo solo una parità di trattamento; cioè che quei paesi siano trattati come gli altri dove esiste una via nazionale.

E tanto più lo domando, in quanto che, quando anche l'amministrazione volesse spingere all'estremo la sua parsimonia, l'economia su questo punto si ridurrebbe a ben poca cosa, perchè, come ho detto, alla fine del mese di aprile dovrebbe aprirsi la strada nazionale da Termini a Taormina, ed allora non vi sarebbe più ragione perchè l'amministrazione potesse ricusarsi a quel servizio.

Rivolgo dunque una calda raccomandazione al signor ministro (il quale, sono persuaso, su questo punto mi darà ragione), affinché voglia usare per quei due paesi di Troina e di Cesarò quel trattamento che usa verso tutti gli altri posti in eguale condizione.

Ripeto che quei due paesi comprendono 20 mila abitanti, ed è giusto ed onesto che siano serviti come gli altri.

Mi aspetto dall'onorevole ministro una risposta favorevole.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Ercole.

**Voci.** Oh! Ha promesso di non parlar più su questo bilancio.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

**ERCOLE.** È vero; nella fretta ho dimenticato che io aveva ancora un'altra domanda a fare all'onorevole ministro.

**PRESIDENTE.** Si era dimenticato di un affare importante.

**ERCOLE.** Dirò una parola sola.

Ho già richiamato più volte l'attenzione del Governo e della Camera sulla necessità di modificare la legge relativamente alla franchigia postale. Basti rammentare le cose da me dette nella tornata del 27 maggio 1878 e 27 febbraio prossimo passato. Il ministro mi ha promesso di esaminare la questione, il cui lato più difficile era quello delle conseguenze finanziarie.

Io voglio sperare che il ministro persuaderà a sua volta i suoi colleghi che è necessario di modificare la legge nella parte riguardante il carteggio dei sindaci colle autorità. A mio avviso, le considerazioni finanziarie non possono ritardare una soluzione definitiva di tale questione. Credo si tratti di 440,000 lire che il ministro delle finanze può ben risparmiare su altri capitoli di spesa.

Creda pure l'onorevole ministro, che tassare il carteggio dei sindaci colle autorità è cosa veramente assurda, che ripugna al buon senso. Sono sicuro che io non dovrò ritornare un'altra volta su questo argomento.

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

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Io vorrei che l'onorevole Cavalletto fosse persuaso che nell'amministrazione delle poste vi è un rigore come non si trova forse negli eserciti.

Il caso, od i casi a cui egli ha alluso io non li conosco, almeno che sieno avvenuti per fatto mio.

Disgraziatamente io debbo firmare assai di frequente delle destituzioni per un francobollo che fu staccato da alcune lettere, come mi è avvenuto anche per un capo d'ufficio di una città importante per un fatto di questa natura.

Dal lato della disciplina, ho qualche volta il rimorso che la pena regolamentare sia eccedente la qualità del reato.

L'onorevole Cavalletto ha fatto una raccomandazione, della quale terrò gran conto per attentamente esaminarla in occasione dello studio in corso sul progetto della riforma postale, perchè trattasi di un piccolo beneficio che si assicurerebbe ancora alla benemerita classe dell'esercito. Ma oltrechè egli stesso ha accennato che attualmente i vaglia postali per i militari costano una piccolissima somma, anzi pochi centesimi, io debbo osservare che non è permesso dalla legge di mettere dei valori nelle lettere ordinarie, per poi reclamare in caso di smarri-

mento. So che egli mi risponderà che l'ignoranza scusa molte cose.

**CAVALLETTO.** No, no!

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Ma quando uno viene all'amministrazione a dire che in una lettera ordinaria vi era un valore, e che gli è stato rubato, l'amministrazione risponde, che non lo sa e che non deve risponderne. In Francia ed in Inghilterra è considerato dalla legge come una trasgressione l'includere un valore in una lettera ordinaria, in una lettera non raccomandata.

Ad ogni modo terrò conto della sua raccomandazione per vedere se questo servizio può essere migliorato.

All'onorevole Pandolfi non posso rispondere in concreto che una cosa.

Ricordo che vi era la diligenza fra due paesi da lui accennati, ma vi è stata perchè colla direzione delle poste quei due comuni avevano fatto una specie di convenzione, colla quale i comuni, per avere un maggior comodo, non nel porto della corrispondenza postale, ma nella diligenza che porta viaggiatori, pagavano 2, o 3 mila lire, non ricordo bene la somma. Ora l'amministrazione postale dovendo rinnovare il contratto di appalto, e non volendo più quei comuni contribuire per questo comodo della diligenza, pensa provvedere al proprio bisogno mandando le corrispondenze per un uomo a cavallo. Bisogna dunque distinguere; il servizio postale è soddisfacentissimo e quando la posta delle lettere arriva, sia pure anche per mezzo di un uomo a cavallo; quello che a quei comuni manca è la comodità del trasporto per gli altri servizi che non sono la posta, ma che generalmente vanno alla posta uniti. Ora si metta anch'egli l'onorevole Pandolfi un po' dalla parte del Governo, ecciti quei comuni a fare essi pure un piccolo sacrificio per questo loro comodo speciale della diligenza che nulla dà, nè toglie al servizio postale, e allora vedremo di combinare ancora qualche cosa, in maniera che si possa mantenere a quei comuni il servizio desiderato. (*Interruzione*)

Non importa che la strada sia nazionale o no; la posta non cerca la strada nazionale per impiantare il servizio con diligenze; purchè una strada ci sia, il servizio si fa. Veda dunque di persuadere quei comuni, e io mi unirò a lui per combinare le cose in modo che siano di comune soddisfazione.

Quanto all'onorevole Ercole, dico che, quando ci sarà occasione di modificare la legge sulla franchigia postale, sarà tenuto conto della sua raccomandazione, come gli ho promesso altra volta, per quanto riguarda i sindaci, cosa che non è però molto facile, perchè non ha in tutte le parti un

gran fondamento di ragione, a mio avviso; ma avremo tempo di parlarne allora.

ERCOLE. Vorrei che giungesse presto questo tempo.

*Voce a sinistra.* Parleremo con comodo.

PRESIDENTE. Dunque verremo ai voti.

CAVALLETTO. Avevo chiesto di parlare.

PRESIDENTE. Perdoni onorevole Cavalletto, non avevo posto mente al cenno che mi ha fatto. Parli pure.

CAVALLETTO. Oh! non è che per togliere un equivoco. L'onorevole ministro non ha bene inteso le cose che io ho detto. Io non mi sono lagnato che vadano smarrite queste lettere non raccomandate, ho detto anzi che le lettere contenenti valori debbono essere raccomandate; ma ho fatto osservare che non tutti i contadini hanno la comodità in ogni comune di avere l'ufficio postale e quindi di fruire del beneficio di procurarsi il vaglia a tassa ridotta o di fare raccomandare le lettere contenenti poche lire che spediscono ai figli e parenti che militano nell'esercito.

Io ho detto che questi contadini sono costretti a mettere dei valori nelle lettere non raccomandate; e ordinariamente le consegnano al pedone che va alla cassetta dell'ufficio postale. A questo mezzo sono costretti a ricorrere, a meno che non vogliano perdere una o mezza giornata di lavoro, per recarsi personalmente all'ufficio postale per ritirare il vaglia o raccomandare la lettera contenente il sussidio di *tre* o *quattro* lire che spediscono al figlio o al parente soldato. Per ciò io domandava un provvedimento speciale in questo caso. Io non voglio elevare nemmeno il sospetto, che questi smarrimenti di lettere che contengono valori, sian tutti dipendenti da infedeltà dei bassi impiegati postali. Potrebbero essere anche cotesti pedoni, che portano alle cassette le lettere coi valori, che astutamente fingessero di depositarle alle cassette. Quanto poi ai casi di tolleranza io ne conosco qualcuno, però non recente, e quindi non intendo minimamente censurare l'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Dunque verremo ai voti.

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli fino al 57 inclusive:)

Capitolo 49. Trasporto delle corrispondenze (Spese fisse), lire 3,905,000.

Capitolo 50. Trasporto delle corrispondenze (Spese variabili), lire 748,000.

Capitolo 51. Servizio postale e commerciale marittimo, lire 8,703,572.

Capitolo 52. Indennità per missioni, per traslocazioni, per visite d'ispezioni, di viaggio agli impiegati sugli ambulanti, di servizio di notte e di stazione, lire 517,000.

Capitolo 53. Spese diverse per il materiale, lire 360,000.

Capitolo 54. Premio ai rivenditori di francobolli e di cartoline postali ed ai titolari degli uffici postali di 2<sup>a</sup> classe sui francobolli e sulle cartoline da essi vendute (Spesa d'ordine, lire 290,000).

Capitolo 55. Rimborsi eventuali (Spesa d'ordine), lire 310,000.

Capitolo 56. Aggio ai consoli sulle tasse di vaglia emessi (Spesa d'ordine), lire 15,000.

Capitolo 57. Rimborsi ai titolari degli uffici postali per le corrispondenze rinviate, detassate e rifiutate (Spesa d'ordine), lire 135,000.

(Sono pure approvati i seguenti capitoli fino al 65 inclusive:)

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — *Spese generali.* — Capitolo 58. Maggiori assegnamenti a conguaglio di antichi stipendi (Spese fisse), 19,172 lire e 76 centesimi.

Capitolo 59. Stipendio ed indennità di residenza agli impiegati fuori di ruolo in seguito all'attuazione dei nuovi organici prescritti dall'articolo 1 della legge 7 luglio 1876, n° 3212 (Spese fisse), lire 33,550.

Capitolo 60. Assegnamenti di disponibilità (Spese fisse), lire 7,649 64.

*Spese per lavori pubblici.* — *Strade.* — Capitolo 61. Strada nazionale da Cuneo a Ventimiglia pel Colle di Tenda, n° XIII, miglioramento della strada di Cuneo (Spesa ripartita), lire 545,000.

Capitolo 62. Sistemazione della strada nazionale, n° XIV, da Cuneo alla Francia per il Colle dell'Argentera in provincia di Cuneo (Spesa ripartita), *per memoria.*

Capitolo 63. Costruzione e sistemazione della rete stradale nelle provincie napoletane (Spesa ripartita), lire 3,000,000.

Capitolo 64. Apertura e sistemazione della rete stradale nell'isola di Sardegna (Spesa ripartita), *per memoria.*

Capitolo 65. Compimento della rete stradale di conto nazionale e ricostruzione di ponti sulle strade provinciali della Sicilia (Spesa ripartita), *per memoria.*

PRESIDENTE. Sul capitolo 66. Costruzione di strade provinciali nelle provincie più deficienti di viabilità (Spesa ripartita), lire 6,000,000, ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto. (*Rumori*)

Prego di far silenzio.

CAVALLETTO. Che cosa vogliono? Vogliono impedirmi di discorrere degli argomenti di cui si tratta? (*No! no!*)

*Voci.* Ha ragione! Parli! parli!

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

**CAVALLETTO.** Io non sono di quei deputati che vengono qua quando furtano le crisi: io sto qui al mio posto sempre, e mi occupo degl'interessi del paese. (*Bravo!*)

**PRESIDENTE.** Parli pure, onorevole Cavalletto.

**CAVALLETTO.** Rispetto alle strade comunali obbligatorie, io mi limito a poche raccomandazioni. Io domando che si usi la massima economia nella costruzione di queste strade, nessun lusso, e invece buona solidità; e in qualche località di montagna, dove vi sono delle difficoltà, raccomando che si adottino misure eccezionali nella larghezza e nelle pendenze di queste strade.

Debbo poi raccomandare che nell'approvazione dei progetti tecnici per queste strade si trovi modo di provvedere che essi progetti realmente corrispondano ai bisogni delle località e dei paesi e che siano escluse le ingerenze di persone autorevoli e influenti, interessate, e che queste qualche volta non esercitino pressioni perchè le strade servano piuttosto ai loro comodi particolari di quello che all'interesse vero del paese cui devono soddisfare.

Dopo ciò non ho altro a dire.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Pepe. (*Non è presente*) Perde la sua volta. Veniamo ai voti.

Chi approva il capitolo 66 è pregato di alzarsi. (*È approvato.*)

Capitolo 67. Sussidi per la costruzione di strade comunali obbligatorie. Ministero, lire 4,000,000, Commissione, lire 5,000,000.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole De Bassecourt.

**DE BASSECOURT.** Chiesi di parlare per rivolgere una raccomandazione, dirò anzi una preghiera, all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Nella tornata del 28 febbraio scorso, rispondendo agli onorevoli Giovannini, Vollaro, Nervo e Lugli (i quali avevano rilevato gl'inconvenienti ed i difetti che si riconoscono nell'applicazione della legge 30 agosto 1868 sulle strade comunali obbligatorie) egli diceva esser sua opinione che questa legge, e specialmente la parte regolamentare di essa, aveva bisogno di grandi modificazioni. Ed aggiungeva le parole seguenti:

« Io ho avuto più volte in pregio di significare alla Camera che gli studi per rendere più spedita, meno impacciata e meno onerosa l'esecuzione di questa legge, erano già grandemente avanzati. Una parte, forse la maggiore, delle modificazioni relative alla esecuzione della legge, sta nell'orbita del potere esecutivo, e spero quanto prima di potervi provvedere.

« La parte per la quale bisognerà ricorrere al

Parlamento, non potrà essere fatta che alquanto più tardi, ed a studi completamente finiti. »

Ora dal febbraio in poi lo stato delle cose non è cambiato punto, che io sappia, con grandissimo danno per le condizioni economiche dei piccoli comuni, e specialmente di quei di montagna, i quali sono generalmente poveri e devono sottostare per strade obbligatorie ad una spesa fuori di proporzione coi mezzi finanziari dei quali dispongono.

Infatti la costruzione di strade di montagna è costosissima non solo per le difficoltà tecniche del terreno, ma anche per l'obbligo di dover limitare il massimo delle pendenze al 7 per cento, lo che necessariamente rende molto più considerevole lo sviluppo delle strade stesse. Io conosco comuni i quali, con una rendita annua inferiore alle 20 mila lire, hanno dovuto sobbarcarsi per costruzione di strade obbligatorie, ad una spesa ingente di 100 ed anche 160 mila lire, per riunire fra di esse delle frazioni poco importanti, ed insignificanti per popolazione, ma che pure come le più importanti del comune, si trovano comprese nell'articolo 1 della legge citata.

Lo Stato, è vero, contribuisce a tali spese per il quarto, ma anche con ciò la posizione risultante per le finanze comunali è disastrosa.

Io credo dunque indispensabile un provvedimento pronto per porre termine a questa deplorabile situazione. Si potrebbe anche trovare un rimedio coll'applicazione molto meno rigorosa della legge, e col portare, per i piccoli comuni, il sussidio governativo dal quarto al terzo della somma effettivamente spesa dai comuni medesimi, proponendo perciò alla Camera una modificazione in questo senso all'articolo 9 della predetta legge 30 agosto 1868.

In ogni modo, o con questo mezzo, o con quelli altri che l'onorevole ministro crederà più convenienti, io lo prego di voler affrettare il provvedimento da lui promesso, se desidera evitare la rovina economica dei piccoli comuni.

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

**PEPE.** Debbo ringraziare l'onorevole ministro della cortesia e dello zelo, con cui ha curati gl'interessi della regione che rappresento: debbo però pregarlo di affrettare il compimento dell'opera iniziata. Alludo alla strada adriatico-sannitica che interessa gran parte della provincia alla quale appartengo, e precisamente la strada di prima serie segnata col numero 13 nella legge 30 maggio 1875.

Questa strada, che è desiderata da oltre quarant'anni (perchè i primi studi datano precisamente dal 1840), cominciò a divenire un fatto all'epoca della legge del 30 maggio 1875. Se ne costruirono

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

due tronchi, il primo ed il secondo; e l'ultimo il settimo (per determinazione primitiva, e per decreto reale) deve congiungersi colla ferrovia adriatica precisamente alla cantoniera 205.

Ora, la Società delle ferrovie meridionali, la quale aveva preso impegno fin dall'anno 1869 di costruire una stazione nell'incontro di questa linea colla ferrovia adriatica, dopo molte tergiversazioni si limitò ad una semplice fermata per i passeggeri anzichè fare una stazione per le merci; e ciò sopra una linea di 40 miglia. A questo riguardo, avendo io udito dall'onorevole ministro che fra pochi giorni il gran nodo gordiano della convenzione del 1874 (approvata colla legge 13 maggio 1865 tra il Governo e la Società delle meridionali), sarà sciolto, non ho da far altro che aspettare che l'onorevole ministro presenti un disegno di legge, al quale dichiaro anticipatamente che darò il mio voto.

Rimangono ancora altre due questioni. Il primo tratto della strada è rotto. In questo stato l'ha ricevuto il Governo. Intanto si è costruito il secondo tratto, e quindi si avrebbe facile la percorrenza per circa venti chilometri, il che non sarebbe poco per quei paesi tuttora inesplorati. Ebbene, non si possono percorrere questi venti chilometri appunto per quella rottura.

Prego quindi l'onorevole ministro di dar opera affinchè vi sia riparato, in guisa che il primo tronco possa essere attivato.

L'ultima preghiera che rivolgo all'onorevole ministro si è di dare il suo appoggio alla costruzione di questa strada, che è la principale fra quelle della mia provincia, e costituisce una linea di 40 miglia. La costruzione di questa strada fu costantemente avversata, non già per colpa dell'onorevole Baccarini, ma per circostanze indipendenti dalla sua volontà.

Credo che essa meriti di essere messa alla pari con altre i cui lavori sono più avanzati per mostrare a quelle popolazioni che si ha tutta la cura di promuovere il progresso stradale in quella provincia.

Dopo ciò non ho altro a fare che aspettare dall'onorevole ministro una parola di conforto, per poterla comunicare a quelle povere popolazioni.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Plebano.

**PLEBANO.** Io vorrei rivolgere a proposito di questo capitolo, una semplicissima e brevissima preghiera all'onorevole ministro. Questo capitolo del bilancio stabilisce il sussidio che il Governo dà ai comuni per le strade obbligatorie. Ora, io non so che avvenga in altre provincie, ma in alcune che conosco

avviene che questi benedetti sussidi ai comuni si liquidano, si stabiliscono negli elenchi, ma, quanto a pagarli, è un'altra cosa.

Io so di comuni che aspettano da molto tempo il pagamento di tali sussidi sebbene liquidati.

Io mi permetto di ricordare questo stato di cose all'onorevole ministro, perchè voglia riflettere al grave imbarazzo che esso reca; e lo prego di rivolgere su di ciò un occhio benigno, perchè è una condizione di cose che intralcia enormemente i bilanci dei comuni.

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

**FAINA EUGENIO.** Intendevo parlare press'a poco nello stesso senso dell'onorevole Plebano... (*Conversazioni*)

**PRESIDENTE.** Prego di far silenzio. Vediamo di terminare questo bilancio.

**FAINA EUGENIO...** ma con quest'aggiunta: vorrei domandare se i pagamenti che si vengono facendo ai municipi, si facciano per ordine cronologico della data di presentazione dello stato dei lavori, ovvero se si seguono altri criteri. Imperocchè è verissimo che vi sono dei comuni che da oltre due anni hanno compiuto i lavori, ed ancora non hanno ottenuto il pagamento dei sussidi relativi.

Io avrei desiderato una spiegazione sia dall'onorevole ministro, sia dalla Commissione su questo fatto che io ho osservato, cioè che le quote spettanti allo Stato, sia pagate, sia comprese nei due milioni da pagarsi, non stanno, con l'ammontare dei lavori eseguiti fino al 1880, nella proporzione di un quarto, ma v'è una differenza in meno di due milioni. Sono 119 milioni l'importo dei lavori, ed i sussidi ammontano a 27 milioni. Ora io vorrei sapere se per i lavori del 1880 si debbono stanziare altre spese o se con quelle stanziare si possano pagare i sussidi per tutti i lavori compiuti a tutto l'anno 1880.

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

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** È veramente dispiacevole che nessuno dei quattro, che hanno preso a parlare sopra questo capitolo, si trovasse presente alla discussione generale, perchè allora tutte le questioni sollevate adesso furono discusse alla meglio tanto da alcuni oratori, quanto dal relatore del bilancio, e dal ministro. (*Si ride*) Ad ogni modo, poichè si torna sull'argomento, comincerò dall'onorevole Faina, il quale fa una domanda proprio, mi permetta di dirlo, curiosa. Domanda se vi sono motivi diversi dall'ordine alfabetico o dall'ordine cronologico per pagare i debiti dei comuni. Io ho già detto ieri, chiaro e tondo, che noi abbiamo 3,194,000

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

lire di debiti accertati a tutt'oggi; che, appena approvato il bilancio dei lavori pubblici, non c'è nè ordine cronologico, nè motivo di alcuna fatta perchè non li paghiamo tutti in una volta. Finora si sono pagati sempre a seconda delle liquidazioni accertate e regolarizzate. C'era una rimanenza di lire 250,000 disponibili, in questa ultima quindicina di novembre: e sa che criterio ho seguito, onorevole Faina? Di pagare tutti i debiti inferiori a 1000 lire; non avrei saputo trovarne altro, per levare di mezzo tutte le piccole partite e pagar tutti in tutte le provincie.

E se vuole trovare qualche cosa della sua provincia, la troverà: non ha che a chiedermi l'elenco, e io glielo darò. In qualche estremo caso, lungo l'anno, si è dato qualche acconto a comuni che avevano avuto delle disgrazie per inondazioni, uragani, o per altre gravi condizioni, ecc.; del resto, appena sarà approvata la cifra di 5 milioni (aumentata di uno, appunto per poter pagare tutti i debiti e perchè possa rimanere qualche cosa tanto da poter andare innanzi nell'anno), si pagheranno tutti completamente. Credo che di questa risposta sia soddisfatto già anticipatamente l'onorevole Plebano.

Resta che io dica una parola all'onorevole Bassecourt.

LUGLI. Domando di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Bassecourt, meno degli altri, deve essere stato presente a quella discussione; imperocchè l'onorevole Lugli parlò lungamente delle disposizioni prese dal Ministero dei lavori pubblici, e raccomandò anzi diverse cose che non potevano farsi che per legge; ed io risposi che tutto ciò che era nelle facoltà del Ministero per restringere i casi a cui egli accennò, vale a dire di obbligare i comuni che sono impotenti per i loro mezzi a sostenere delle gravissime spese per istrade obbligatorie, non solo sarebbe stato attuato, ma che già era stato attuato in parte da me.

Io vorrei che egli mi citasse il caso avvenuto recentemente, in cui si sia obbligatoriamente imposta una spesa gravissima ad un comune che ha 20,000 lire di bilancio. Credo che non lo troverà così facilmente. Ad ogni modo dopo la circolare a cui accennò l'onorevole Lugli, e dopo diverse altre disposizioni date amministrativamente, questi casi, che erano ridotti a pochi, saranno spariti, e, se non sono spariti, spariranno completamente.

L'onorevole Pepe ci ha fatto fare un passo indietro, imperocchè in occasione del capitolo sulle strade obbligatorie parlò delle strade di serie, il cui capitolo è già stato approvato. Ad ogni modo, io gli darò una risposta brevissima, che anche l'altro ieri ho già data, ed è questa, che se non si ap-

prova presto il disegno di legge dei lavori straordinari, nessuna nuova strada di serie potrà intraprendersi, perchè tutti sanno che i sei milioni in questo bilancio sono già impegnati per i lavori che la Camera consentì l'anno scorso per straordinarie ragioni economiche. Io non saprei quindi quale altra risposta dargli. Appena ci saranno i mezzi in bilancio, appalteremo tante altre strade che aspettano di poter essere cominciate.

PRESIDENTE. L'onorevole Lugli ha facoltà di parlare.

LUGLI. Io mi compiaccio d'apprendere che gli onorevoli interpellanti su questo capitolo di bilancio si trovano soddisfatti: chi non lo è, in questa parte, è l'umile oratore. Giacchè io nella discussione generale ho rilevato l'abbandono completo delle strade comunali obbligatorie che si sono fin qui venute costruendo, e per le quali Stato e comuni hanno speso, a tutto ottobre, l'ingente somma di 117 milioni.

Ora, siccome io non vorrei che questi 117 milioni andassero sprecati, così mi sono permesso anche in quest'anno di richiamare l'attenzione del mio egregio ed illustre amico l'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè si convinca al pari di me della necessità di provvedere efficacemente alla manutenzione di queste strade. Ed io mi permettevo di fare presente a lui come non fossi minimamente persuaso che la circolare della quale ha egli pure or ora parlato, potesse essere un mezzo per far sì che i comuni seriamente provvedessero alla conservazione delle loro strade. Io ritengo per certo che i mezzi ordinari non servono e non possono servire allo scopo. Ed è così che, mentre io devo lamentare che i comuni siano costretti, come diceva poc'anzi l'onorevole De Bassecourt, a fare sacrifici ingenti per costruire queste strade, ho ragione di domandare se non sia arrivato il momento di pensare anche alla loro conservazione.

Non poteva a meno di profittare di questo capitolo, che tratta delle strade, per dire una parola che in qualche modo è una controreplica alle risposte gentili che il ministro dei lavori pubblici mi ha indirizzato nella seduta di ieri.

PRESIDENTE. Verremo ai voti.

Capitolo 67. Pongo a partito la cifra concordata fra Ministero e Commissione in lire 5,000,000.

Chi l'approva sorga.

(È approvato.)

Capitolo 68. Sussidi ai comuni danneggiati dalle inondazione del fiume Bormida (Spesa ripartita), lire 50,000.

Chi l'approva si alzi.

(È approvato.)

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 DICEMBRE 1880

Domani alle 10, per deliberazione della Camera, seduta straordinaria; quindi alle 2, la seduta consueta.

La seduta è levata alle 6 1/2.

*Ordine del giorno per le tornate di domani:*

*(Alle ore 10 antimeridiane.)*

Discussione del disegno di legge per modificazioni da introdursi nella legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari.

*(Alle ore 2 pomeridiane)*

1° Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1881 del Ministero dei lavori pubblici;

2° Discussione del bilancio di prima previsione pel 1881 del Ministero dell'interno.

Discussione dei disegni di legge:

3° Proroga del termine per l'applicazione dei misuratori dell'alcool;

4° Modificazioni della legge del 1859 intorno alla composizione e alle attribuzioni del Consiglio superiore della pubblica istruzione;

5° Impianto di un sifilicomio in Roma;

6° Riordinamento delle guardie doganali;

7° Iscrizione fra le nazionali della strada da Pian di Portis al confine Austro-Ungarico pel Monte Croce;

8° Convenzione per l'immersione di cavi sottomarini nello Stretto di Messina e fra la Sicilia e Lipari;

9° Inchiesta sulle condizioni della marina mercantile italiana;

10° Tassa di fabbricazione degli olii di seme di cotone e sovratassa sui dazi di importazione;

11. Spesa per adattamento di locali ad uso della Commissione superiore dei pesi e delle misure;

12. Disposizioni circa gli impiegati dei cessati Consigli degli Ospizi delle provincie meridionali;

13. Contratti per vendita e permuta di beni demaniali in Palermo, Ravenna e Imola;

14. Modi di raccogliere la prova generica nei giudizi penali;

15. Restituzione dell'ufficio di pretura dei comuni di Bagni San Giuliano e Vecchiano alla sua antica sede dei Bagni di San Giuliano.

Prof. Avv. LUIGI RAVANI

*Capo dell'ufficio di revisione.*

Roma, 1880 — Tip. Eredi Botta.

