

LXXXI.

TORNATA DI MARTEDÌ 11 GIUGNO 1889

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Petizioni.* — *Commemorazione del deputato Menotti* — *Parlano il presidente, i deputati Gandolfi, Mel, Cittadella, Inviti, Mocenni e Sprovieri, ed il ministro della guerra.* — *È dichiarato vacante un seggio nel collegio di Modena.* — *Votazione a scrutinio segreto del bilancio della pubblica istruzione, che è approvato.* — *Il deputato De Renzis presenta la relazione sul bilancio del Ministero della guerra.* — *Il deputato Vigoni presenta una relazione sopra un disegno di legge riferentesi alle amministrazioni locali.* — *Discussione del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi* — *Nella discussione generale parlano i deputati Panattoni, Righi, Cavalletto, Del Balzo, Turi, Napodano, Trompeo, Vollaro, Vastarini Cresi, Mel, Comin, Sorrentino, Sprovieri, Carrozzini, Filà-Astolfone, Elia, Baccarini, Balsamo* — *Risposte del ministro e del deputato Franchetti, relatore* — *Il deputato Del Balzo propone un ordine del giorno firmato anche da altri deputati* — *Osservazioni del presidente del Consiglio* — *Il deputato del Balzo ritira il suo ordine del giorno* — *Viene approvato un ordine del giorno proposto dalla Commissione* — *Si approvano i capitoli fino al 20* — *Sul capitolo 21 parlano i deputati Sciacca della Scala, Garavetti, Del Giudice e Ferraris.* — *Deliberazione sull'ordine del giorno.*

La seduta comincia alle 2,20 pomeridiane.

Fortunato, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Raffaele, sul processo verbale.

Raffaele. A nome della popolazione e del comune di Taranta Peligna, mia patria, ed anche dell'intera deputazione abruzzese che me ne ha dato speciale incarico, ringrazio l'onorevole deputato Bonghi, che mi dispiace di non veder presente, della premura che si è dato d'interrogare il Governo in riguardo all'infortunio che ha colpito il comune di Taranta Peligna. Ringrazio ancora il Governo per la sollecitudine con cui ha provveduto; e mi auguro che non si limiterà al sussidio finora accordato, giacchè il danno subito da quel paese è così immane, che occorrono provvedimenti assai maggiori.

Mi dispiace altresì di non vedere qui l'onorevole ministro delle finanze, perchè desidererei fargli una speciale preghiera...

Presidente. Potrà rivolgergli una interrogazione, onorevole Raffaele. Per ora non può fare che una dichiarazione.

Raffaele. Intendevo chiedergli soltanto s'egli abbia in animo di proporre il differimento del pagamento della imposta fondiaria intanto che si compiano le operazioni per lo sgravio.

Presidente. Se non vi sono altre osservazioni, il processo verbale si intenderà approvato.

(È approvato).

Petizioni.

Presidente. Si dia lettura del sunto delle petizioni.

Fortunato, segretario, legge il seguente sunto: 4513. Silvestro Bello ed altri rappresentanti dell'amministrazione del Sacro Monte del Purgatorio in Martina Franca (Lecce) chiede che sia respinto il disegno di legge sulle istituzioni pubbliche di beneficenza o quanto meno siano modi-

ficati gli articoli che autorizzano la conversione dello scopo delle attuali opere pie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Grassi.

Grassi Prego la Camera di dichiarare urgente la petizione n. 4513, della quale fu testè letto il sunto, e la Presidenza di volerla mandare alla Commissione che esamina il disegno di legge sulle opere pie.

(L'urgenza è ammessa).

Presidente. A tenore del regolamento, questa petizione sarà trasmessa alla Commissione incaricata di riferire sul disegno di legge relativo alle opere pie.

Commemorazione del deputato Menotti.

Presidente (*Segni di attenzione*). Onorevoli colleghi! Un telegramma pervenuto ieri dal prefetto di Modena, sventuratamente confermato oggi da una lettera del ministro dell'interno, mi recò la dolorosa notizia che l'onorevole nostro collega deputato Menotti ha cessato di vivere ieri notte nella sua villa di Spezzano presso Fiorano.

Massimiliano Menotti, il cui nome evoca nell'animo nostro il ricordo delle più sante memorie, era figlio di Ciro Menotti, martire caro e sacro alla patria. L'efferata tirannide che a lui tolse la vita, ed alla sua famiglia la sostanza, cacciandola in esilio, costrinse ad esulare anche Massimiliano appena settenne. Riparato in Toscana, egli compì i suoi studi a Pisa, e vi fu laureato in legge.

Non appena, nel 1848, serpeggiarono per tutta l'Italia i primi moti del risveglio nazionale, Massimiliano Menotti corse a Modena, per arruolarsi, col fratello Achille, nel corpo dei volontari modenesi, anelante di combattere la santa guerra dell'Indipendenza della patria.

Fece intera quella campagna, si trovò al combattimento di Governolo, e seppe sì degnamente distinguersi che l'illustre general Fanti, riordinato quel corpo di volontari, volle averlo suo aiutante di campo col grado di sotto tenente. Più egli non si staccò da quel valente generale; fu con lui alla difesa di Milano e nella infausta giornata di Novara, lo seguì più tardi, nella gloriosa spedizione di Crimea; poscia combattè con lui la guerra del 1859, prendendo parte alla battaglia di Magenta ed a quella di San Martino, dando sempre prova di distinto valore e meritandosi due medaglie al valor militare.

Quando la ispirata, patriottica iniziativa di

Carlo Farini diede all'Italia la coscienza di farsi arbitra di sè stessa, Massimiliano Menotti corse nell'Emilia per contribuire all'ordinamento dell'esercito che ivi s'improvvisava; organizzò il 23° reggimento bersaglieri, ed ebbe il premio poco dopo di condurlo a gloriosi fatti d'armi, sotto le mura di Ancona, dove egli diede esempio di grandi virtù militari e riportò diverse ferite. Nominato al grado di maggiore per merito, fece la campagna del 1866, e sul campo di battaglia di Custoza fu promosso al comando di un reggimento. I suoi lodevolissimi servizi gli valsero la promozione ai gradi superiori; maggiore generale nel 1877, egli fu assunto ad aiutante di campo di Vittorio Emanuele ed ebbe da lui prove di alta fiducia, uffici delicati, importanti missioni; confermato nello stesso ufficio, presso l'augusto nostro Sovrano, godè pure la di lui benevolenza e ne ricevè ogni testimonianza di particolare considerazione.

Promosso tenente generale, tenne il comando della Divisione di Padova, poi quella di Palermo, sinchè la necessità di curare l'affralita salute lo costrinse ad abbandonare a malincuore il servizio militare.

Massimiliano Menotti, deputato di Modena da due Legislature, fu sempre assiduo alla Camera. La bontà dell'animo suo, la dolcezza della sua indole, i suoi modi affabili e ad un tempo distinti lo rendevano caro a quanti lo avvicinavano. Di esemplare modestia, egli non parlava mai di sè stesso, nè di quanto egli e la sua famiglia avevano operato e sofferto per la patria; invece si compiaceva di rilevare i meriti altrui ed era verso gli altri largo di quelle lodi che ricusava per sè. I suoi giudizi avevano l'impronta della maturità e dell'alto senno dell'uomo saggio ed imparziale, la sua lealtà fu pari alla sua rettitudine e alla sua integrità; come il venerato suo genitore morì per la patria, così alla patria egli consacrò tutta la vita, e dopo una lunga nobilissima carriera, con la coscienza di aver compiuto il suo dovere, egli serenamente s'è spento nel sonno del giusto.

A Massimiliano Menotti non occorrono altre lodi che il nome suo; in lui si spegne un nome che rimarrà sacro nel martirologio italiano, sacro all'affetto di quanti sentono il culto della patria, sacro alla riconoscenza e agli esempi delle generazioni che verranno.

A Massimiliano Menotti, l'illustre collega che avemmo la sventura di perdere, io rendo, in nome della Camera, un sincero tributo di rimpianto, rendo alla sua memoria un'ultima testimonianza

della nostra gratitudine e della nostra perenne riverenza. (*Vive approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gandolfi.

Gandolfi. Onorevoli colleghi; l'aver sortito i natali nella stessa terra ove nacque Massimiliano Menotti, la terra di Ciro e di Fanti; l'essere stato eletto dallo stesso collegio politico che lo inviò alla Camera; l'aver avuto con lui comune la carriera delle armi, mi fanno quasi un dovere di pronunziare dinnanzi a voi poche parole in commemorazione del defunto collega, a nome anche dei deputati che fanno parte del Collegio politico a cui appartengo.

Ma non è questo solo il sentimento che mi ha mosso a prendere a parlare; è un sentimento più caldo, che si riverbera nel più bel periodo della vita giovanile di noi a cui la fortuna pur concesse di prender parte alle lotte per la indipendenza d'Italia.

Massimiliano Menotti, nella provincia nostra, fa parte di quella pleiade di patrioti, alla cui testa sta Ciro Menotti, padre al nostro collega perduto. Fu quella pleiade che mantenne, in noi, ultimi della generazione alla quale esso appartenne, vivo l'esempio di abnegazione e di sacrificio per la patria, e di amore per quelle armi che furono fattore principale della nostra redenzione politica.

I nomi dei fratelli Araldi, dei Menotti, dei Masselli, dei Cornia e di tanti altri che dal 1848 già militavano nell'esercito Sardo, lumeggiati dalla luce vivida che su di essi riflettevano le figure del Fanti, del Cialdini e del Cucchiari, ci furono di faro e di esempio in quei giorni di aspettazione che precedettero il 1859, e di guida allorchè giunse anche per noi il momento fortunato di prendere il nostro posto nei combattimenti per l'indipendenza e l'unità d'Italia.

Benedetti quei nomi e quell'esempio, che ci infusero il santo fuoco che riscaldò la nostra gioventù nel sacro amor di patria, che la tolsero dalla vita neghittosa in cui i Governi d'allora avrebbero voluto soffocarla, e la innalzarono a meta più alta, più nobile e più degna!

Fu per questo esempio che le province dalle quali quegli uomini ebbero i natali, possono ora esser contate fra le prime che in quegli anni più largamente risposero all'appello loro rivolto dal Re Galantuomo.

I tre figli di Ciro Menotti furono tutti degni del padre. Educati fino dall'infanzia più tenera nell'esilio, vennero in Italia per combattere nel 48 e 49 le guerre dell'indipendenza. Le condizioni fisiche del maggiore e del minore dei fra-

telli non permise loro di prender parte alle ultimi lotte per l'indipendenza, ma essi si trovavano sempre alla testa delle più patriottiche e liberali iniziative.

A Massimiliano solo la fortuna acconsentì di percorrere tutta intera la via, e di segnare tutte le tappe cruenti della epopea che ci portò alla unità!

Sotto una scorza all'apparenza burbera, egli aveva un cuor d'oro, che facilmente ardeva per tutto ciò che era nobile e generoso.

La sua amicizia riusciva cara e gradita a chi per poco la coltivasse, perchè alle doti eminenti del cuore, in lui non faceva difetto un consorzio piacevole nutrito di sana e larga coltura.

Ebbene, onorevoli colleghi, quest'uomo, che pochi giorni fa avete visto fra voi, non è più.

Ripensando alle preziose qualità che distinsero Massimiliano Menotti, nella vita cittadina, nella politica e nella militare, non è a dubitare che il suo nome rimarrà nella memoria degli amici; e per l'educazione della gioventù italiana, esempio di carattere, e delle solide qualità morali, che devono distinguere il cittadino difensore della patria. (*Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mel.

Mel. Amico d'antica data e ammiratore sincero delle virtù civili e militari di Massimiliano Menotti, io non posso lasciar passare questa mesta commemorazione senza associarmi alle eloquenti parole di compianto e di lode che sono partite dal banco della presidenza e dall'onorevole Gandolfi.

Figlio a quel Ciro Menotti che lasciò la vita sulle forche di Modena, vittima della tirannide estense, Massimiliano Menotti fu degno di portare il nome di tanto uomo, quanto ne è degno il figlio dell'eroe dei due mondi, che è qui fra noi a ricordarci, con le sue, le glorie del proprio padre e il martirio patriottico del genitore di colui che oggi piangiamo.

Massimiliano Menotti, esule dalla patria, si dedicò in Piemonte alla carriera delle armi dove, nutrito di forti studi e di una bella coltura, si distinse fra i migliori ufficiali, non solo per la sua inflessibile devozione ai principii della disciplina, e del dovere, ma pel valore dimostrato in tutte le battaglie combattute per la ricostituzione nazionale.

Spirito retto, sereno, elevato, integro, Massimiliano Menotti si impose alla stima ed alla benevolenza di tutti.

Egli non ebbe nemici nè avversari, e ben può dirsi che uomini come lui sono di quei pochi che fanno amare e benedire l'umana natura.

Di una modestia che rasentava quasi l'estremo confine della ingiustizia, quando si trattava di lui stesso, egli era giusto ed equanime con tutti; il *justum et tenacem propositi virum* del poeta non ebbe mai un'applicazione più degna che nella nobile sua personalità, alle apparenze burbera e fiera, ma in fondo aurea e benevola.

La passione di parte a lui era sconosciuta; unica passione che albergasse in quel cuore era l'amore per l'esercito, il culto della giustizia, la devozione al suo Re, l'abnegazione per la sua patria, della quale anche in questi ultimi giorni, conversando con me, egli divinava la prosperità e la grandezza che non le possono mancare.

Ma io ricordo di lui un episodio, che non posso fare a meno di narrarvi, o signori.

Investito, con me, di una missione dal Governo per ricondurre l'ordine e la disciplina, alquanto turbata, fra i reclusi e condannati degli stabilimenti militari di pena, Massimiliano Menotti si recò a Gaeta ed arringò quei disgraziati, e, quel tipo austero di militare burbero e benefico, seppe trovare accenti ed argomenti così fattamente toccanti da strappare ad essi le lagrime e gli applausi! Indi parlando a me, che in quella missione rappresentava, per dir così, il rigore delle leggi militari, egli dicevami: veda, questi non sono dei pervertiti, sono dei traviati, sono degli uomini che noi dobbiamo restituire moralmente riformati all'esercito, e dei quali all'occorrenza noi potremo fare degli eroi, come ne abbiamo fatto dei militari appartenenti alle compagnie di disciplina di Fenestrelle nel 1859; si metta dunque anche lei una mano al cuore!

Questo salutare ammonimento, signori, del generale Menotti, che per me scolpisce tutto l'uomo, io l'ebbi sempre presente come regola della mia condotta.

Ma ora Massimiliano Menotti non è più!

Triste cosa l'assistere al declino di un'epoca che tramonta, ed accompagnarla di sterili rimpianti!

Triste cosa l'assistere giorno per giorno al diradarsi delle file di quella sacra legione di prodi che col senno e con la mano maggiormente adoperarono per far grande, una, libera, indipendente, questa nostra patria; ma più triste ancora se guardandoci d'attorno, non ci venga fatto di scorgere chi possa degnamente riempire i vuoti che si vanno ogni giorno più facendo nella falange dei benemeriti delle presenti fortune di Italia.

Io finisco mandando al patriotta intemerato, al bravo generale, all'amico Menotti un saluto rive-

rente ed affettuoso, e dicendo di lui, ciò che disse di altri il poeta della Basvilliana:

Fu giusto, umano, liberal, cortese
Tutti amò, Dio temette, e niuno offese.

(Approvazioni).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cittadella.

Cittadella. Non è orgoglio, ma riverenza, che mi invita ad associarmi alle parole dette dall'illustre nostro presidente in onore dell'uomo che abbiamo perduto.

Nè è sola riverenza il motivo, per cui io mi associo a queste parole così profonde e così opportune, ed a quelle aggiunte dall'onorevole Gandolfi e dall'onorevole Mel; ma è anche un sentimento di dovere, che mi spinge a parlare.

Il generale Menotti fu generale di divisione a Padova per più anni. Il suo nome è ora ricordato con dolore, e con grandissima stima, dalla cittadinanza di Padova; mentre quando, egli vivo, dirigeva la divisione di Padova, era dai cittadini attorniato, non solamente come si attornia una autorità, con rispetto e con stima, ma con quel sentimento facile e benevolo di chi fraternizza anche con uomini, i quali occupano un posto elevato; ed appunto perchè, come ebbero a dire, prima l'illustre nostro presidente, e poi gli oratori che mi precedettero, il Menotti aveva il grandissimo pregio del sapere unire la facoltà potente e militare del comando, per abbandonarla poi con facile maniera in onore di una fraternità generale.

Il Menotti parlava così con modestia e con rispetto dell'opinione altrui, che poco dopo che si era trovato con una persona sembrava un amico a quella.

Ecco i motivi che resero carissimo il generale di divisione a Padova, indipendentemente dal posto da lui occupato. Ecco perchè io sento nella povertà della mia parola di pur rappresentare qui tutti i padovani, dinanzi al pensiero della morte del generale Menotti, al quale la discendenza fu come una specie di fiaccola che l'accompagnò per tutta la vita; perchè il suo grande nome, grande per storica libertà e libertà consacrata dal martirio, egli portò sempre col pensiero di non dovervi mai contraddire.

Ecco il nostro illustre presidente, ricordando la vita del Menotti, la sua abilità congiunta al suo speciale valore, notare come egli organizzava un corpo di bersaglieri. Sicuro, signori, nei campi di Crimea, giovane ancora, animato dalle glorie del Piemonte, egli aveva potuto udire le voci di Ales-

sandro ed Alfonso Lamarmora, e così egli potè, un giorno, condurre alla vittoria i nostri bersaglieri.

Io ho ricordato con riverenza quest'uomo; e se l'ho ricordato un poco lungamente mi si perdoni; perchè non sono io solo che parlo, parlo a nome di Padova, che ricorda il generale burbero, e forse troppo forte in qualche comando, piangere a Padova un giorno perchè un infelice semplice soldato era morto improvvisamente. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Inviti.

Inviti. Onorevoli colleghi!

Profondissimo è il mio dolore per la perdita improvvisa che abbiamo fatto del nostro collega Menotti, nè saprei esprimerlo a parole.

Io ho perduto in lui non solo un collega, ma ho perduto un amico sacro al mio cuore.

Sotto i suoi ordini, sui campi di battaglia per la redenzione della patria, io ebbi da lui splendidi esempi del suo valore, della sua pronta intelligenza e della sua abnegazione.

Fu appunto in mezzo ai pericoli e nei difficili momenti, ch'io imparai sempre più a stimarlo ed amarlo.

La sua scomparsa è un lutto per gli amici, pe' colleghi e pei suoi concittadini, è un lutto per l'esercito e per la patria.

Se le mie parole non sono all'altezza delle virtù sue, sono però e saranno l'espressione e l'attestazione schietta dell'animo vivamente addolorato e commosso d'un amico d'antica data, di quelle date in cui, per i comuni pericoli, l'amicizia diventa una religione. (*Bravo!*)

Onorevoli colleghi!

Ho preso a parlare per un sentimento di riconoscenza, ma il cordoglio dell'animo mio non mi permette di dire più oltre.

A me non resta che di associarmi colla voce e col cuore alle nobilissime parole testè pronunciate dal nostro illustre presidente e dagli altri colleghi, e colle quali si volle rendere al nobile estinto un tributo d'onoranza e di compianto. Tale compianto in me non cesserà che con la vita.

Auguriamoci, e ciò consoli il nostro cuore, auguriamoci che i nobili esempi delle virtù di soldato e di patriota che il compianto collega ci ha lasciati, trovino mai sempre seguaci ed imitatori tanto fra i presenti, quanto fra i futuri cittadini d'Italia. (*Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sprovieri.

Sprovieri. Dopo tutti i discorsi dei nostri onorevoli colleghi, a me non resta che di mandare

un tributo d'affetto alla memoria dell'amico mio Massimiliano Menotti.

Il lungo nostro esilio ci affratellò così sinceramente che la sua morte, come è una perdita per l'Italia, è per il mio povero cuore un gran dolore e una grande sventura. (*Approvazioni*).

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

Bertolè-Viale, ministro della guerra. Il Governo si associa di cuore alla elevata commemorazione, fatta dall'illustre Presidente, alla memoria di Massimiliano Menotti.

Figlio di quel grande martire che fu **Ciro Menotti**, egli fu costretto fanciullo a prendere la via dell'esilio.

Venuto il 48, egli corse animoso sui campi lombardi a combattere la prima guerra per la indipendenza italiana. Volte a male le sorti delle armi italiane, rifugiò in Piemonte, dove fu ammesso sottotenente nel corpo dei bersaglieri, nel quale corpo percorse la più gran parte della sua brillante carriera; ed io ebbi campo, più di tutti, di apprezzarlo, per le doti di mente e di cuore, perchè vissi con lui, durante tredici mesi sotto la stessa tenda in Crimea.

Colto, modesto, valoroso, egli combattè tutte le guerre dell'indipendenza italiana.

Basta questo solo titolo per farci rimpiangere l'immatura sua perdita, e perchè la sua memoria rimanga onorata e sacra, come rimarrà di certo nell'esercito e presso coloro i quali sanno apprezzare quanti spesero tutta la loro vita per costituire l'unità della patria.

Ripeto adunque, che il Governo si associa di tutto cuore alla commemorazione fatta, e manda un saluto alla memoria di colui che abbiamo perduto anzitempo, del quale molti oratori elogiaron meritamente le doti e le qualità di mente e di cuore e di patriottismo. (*Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mocenni.

Mocenni. Con la morte di Massimiliano Menotti essendo estinta la famiglia di **Ciro Menotti**, pregherei la Presidenza di voler inviare le nostre condoglianze al municipio di Carpi, il quale è stato così fortunato di aver potuto annoverare tra i suoi concittadini uomini così illustri, come **Ciro** e **Massimiliano Menotti**, e il generale **Fanti**.

Presidente. L'onorevole Mocenni propone di mandare un telegramma di codoglianza alla città di Carpi, patria di Massimiliano Menotti.

Pongo a partito questa proposta.

(*È approvata*).

Dichiaro vacante un seggio nel collegio di Modena.

Votazione a scrutinio segreto del bilancio della pubblica istruzione.

Presidente. L'ordine del giorno reca: *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1889-90.*

Si faccia la chiama.

Quartieri, segretario, fa la chiama.

Prendono parte alla votazione:

Alimèna — Amadei — Andolfato — Arbib — Arcoleo — Armirotti — Aveni.

Baccarini — Baccelli Guido — Badini — Bagnioni — Baldini — Balestra — Balsamo — Baroni — Barsanti — Basetti — Berti — Bertolotti — Billi — Bobbio — Bonacci — Bonasi — Boneschi — Borromeo — Boselli — Bovio — Branca — Briganti-Bellini — Brin — Brunialti — Bufardeci — Buttini Carlo.

Cadolini — Cagnola — Capilongo — Capoduro — Carcano — Carnazza-Amari — Carrozzi — Castelli — Cavalieri — Cavalletto — Cavalli — Cavallotti — Cefaly — Ceraolo Garofalo — Chiala — Chiapusso — Chiara — Chiaradia — Chiesa — Chimirri — Chinaglia — Cibrario — Cittadella — Cocco-Ortu — Cocozza — Colaianni — Colombo — Comin — Compagna — Compans — Coppino — Costa Andrea — Costantini — Crispi — Cuccia — Curcio.

D'Adda — Damiani — D'Arco — De Dominicis — Del Balzo — Del Giudice — De Lieto — Della Rocca — Della Valle — Delvecchio — De Mari — De Pazzi — De Renzis Francesco — De Riseis — De Rolland — De Seta — De Zerbi — Di Belmonte — Di Blasio Scipione — Diligenti — Di Pisa — Di San Giuseppe — Di Sant' Onofrio.

Elia — Ellena — Episcopo.

Faina — Faldella — Farina Luigi — Ferrari Luigi — Ferraris Maggiorino — Ferri — Fili-Astolfone — Florenzano — Forcella — Fortis — Fortunato — Franceschini — Franchetti — Franzini — Frola.

Gagliardo — Galimberti — Gallo — Gandolfi — Garavetti — Garibaldi Menotti — Gatticasazza — Genala — Gentili — Geymet — Gianolio — Giolitti — Giordano Apostoli — Giordano Ernesto — Grassi Paolo — Grimaldi — Guicciardini.

Indelicato — Indelli — Involi.

Lacava — Lagasi — Lanzara — La Porta — Lazzarini — Levi — Lorenzini — Lucchini Giovanni — Lugli — Lunghini — Luporini.

Maldini — Marcatili — Marcora — Marin — Mariotti Filippo — Mariotti Ruggero — Marselli — Martini G. Batta — Marzin — Mascilli — Mazza — Mazzoleni — Mel — Merzario — Meyer — Miceli — Mocenni — Morelli — Morra. Napodano — Narducci — Nasi — Nicolosi. Odescalchi.

Palizzolo — Panattoni — Panunzio — Papa — Papadopoli — Paroncelli — Pascolato — Pelloux — Penserini — Peruzzi — Petroni Gian Domenico — Peyrot — Piacentini — Pianciani — Pierotti — Pignatelli — Poli — Pompilj — Pozzolini — Pugliese Giannone.

Quartieri.

Raffaele — Randaccio — Reale — Righi — Rizzardi — Rizzo — Rubini.

Sacchetti — Sacchi — Sanguinetti Adolfo — Saporito — Scarselli — Sciacca della Scala — Serra Vittorio — Siaci — Sola — Solimbergo — Solinas Apostoli — Sorrentino — Sprovieri — Suardo — Summonte.

Tabacchi — Taverna — Tenani — Tittoni — Tomassi — Tondi — Torraca — Torrigiani — Tortarolo — Trompeo — Turi.

Vaccaj — Vacchelli — Vastarini-Cresi — Vendramini — Vigoni — Villanova — Vollaro. Zainy — Zanolini — Zaccaro — Zucconi.

Sono in congedo:

Adamoli — Alario — Angeloni — Antoci — Araldi — Arnaboldi — Auriti.

Bastogi — Bonardi — Bonfadini — Bruschettini.

Calciati — Campi — Canevaro — Canzi — Carmine — Carrelli — Comini — Cordopatri — Costa Alessandro.

De Bassecourt — De Simone — Di Collobiano — Di Gropello — Dini — Di Rudini

Ercole.

Fabbricotti — Fabris — Farina Nicola — Figlia — Filopanti — Finocchiaro Aprile — Franzosini.

Garelli — Gerardi — Gherardini — Giudici Giuseppe.

Luciani.

Magnati — Maranca Antinori — Martini Ferdinando — Mordini — Moscatelli.

Oliverio.

Passerini — Pelosini — Picardi — Plastino. Racchia — Raggio — Ricci Agostino — Ricci

Vincenzo — Rinaldi Pietro — Romanin-Jacur
— Romano — Rossi — Rubichi.
Salandra — Sigismondi — Silvestri — Si-
meoni.
Tommasi-Crudeli — Toscanelli — Tubi.
Vayra.

È in missione:

Morana.

Sono ammalati:

Cairolì — Carboni — Coccapieller — Cor-
vetto.
Di San Giuliano.
Ferracciù — Fornaciari.
Massabò — Maurogònato — Mosca.
Pavesi.
Spaventa.
Vigna.

Presidente. Comunico alla Camera il risulta-
mento della votazione sullo stato di previsione
del bilancio della pubblica istruzione:

Presenti e votanti	230
Maggioranza	116
Voti favorevoli	188
Voti contrari	42

(La Camera approva).

Discussione del bilancio delle poste e dei te- legrafi.

Presidente. Si procederà nell'ordine del giorno,
il quale reca: Discussione dello stato di previsione
della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi
per l'esercizio finanziario 1889-90.

La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

Panattoni. Accenno a fatti, i quali non hanno
bisogno di corredo di parole per scolpirsi nella
mente illuminata del ministro.

Io ricordo la condizione anormale degli aiutanti,
dei commessi postali, e dei titolari delle collet-
torie.

Sarei fastidioso se dovessi ripetere oggi le do-
glianze delle quali troppe volte qui, con altri col-
leghi, mi feci interprete in occasione di prece-
denti bilanci.

Io mi limito a chiedere all'onorevole ministro
quali siano i propositi suoi di fronte una classe
dimenticata. Chi lavora ha il diritto di non es-
sere dimenticato, e di non essere esposto a lottare
con le incertezze dell'avvenire.

Auguro che non mi avverrà, come altre volte,
di raccogliere soltanto sterili promesse. Invoco che
a tante necessità risponda adeguata efficacia di
fatti.

Richiamo poi l'attenzione del ministro sopra
un'anomalia, che si verifica nel servizio dei va-
glia negli uffici postali di seconda categoria. Fino
a ora questi uffici potevano tenere una scorta in
numerario di 600 lire, che serviva ai pagamenti
dei vaglia che si presentavano; scorta fissa im-
mutabile, che doveva rimanere sempre al di là dei
versamenti che allora, come oggi, facevansi delle
somme eccedenti.

Invece questo oggi accade per una circolare del
1° giugno: che gli uffici di 2ª categoria debbono ogni
sera versare quanto abbiano esatto; non riten-
endo che sole 50 lire. Ora di frequente avviene:
in paesi che pure hanno importanza commerciale,
che, così stremato dai versamenti quotidiani, l'uffi-
cio postale non abbia di che soddisfare i vaglia che
si presentano. Comprenderanno il ministro e la
Camera quali danni possano derivare all'interesse
privato, e all'andamento del commercio, da que-
sta mancanza di numerario in codesti uffici; mentre
i vaglia dovrebbero tenere luogo di titoli paga-
bili a vista, per i quali dove la esazione deve essere
immediata perchè rispondente al deposito che del
proprio denaro, nei loro rapporti, il privato e l'in-
dustriale hanno confidato alla amministrazione
pubblica.

Sappia il ministro soddisfare con pronta provvi-
denza a questo che, più che corrispettivo di pub-
blico servizio, è corrispettivo e dovere di stretta
moralità.

Attendo con fiducia la sua risposta.

Presidente. L'onorevole Righi ha facoltà di
parlare.

Righi. Non volendo io far perder tempo alla
Camera, dichiaro senz'altro che, dopo ch'ebbi a
leggere gli ordini del giorno presentati oggi alla
Camera dalla Commissione del bilancio, cessa in
me qualsiasi motivo d'entrare nella discussione
generale, poichè quegli ordini del giorno relativi
agli aiutanti postali esauriscano la materia che
io voleva trattare.

Senonchè dal momento che mi trovo a parlare,
per amore di brevità e per non essere costretto
a riprenderla nella discussione degli articoli, mi
permetto in quest'occasione d'indirizzare o dirò
meglio di ripetere qui pubblicamente una do-
manda all'onorevole ministro delle poste, sulla
quale ebbi più volte a richiamare insieme agli
egregi miei colleghi Pullè e Miniscalchi, la sua
attenzione in forma ufficiosa.

L'onorevole ministro conosce perfettamente la richiesta che fu fatta replicatamente dalla rappresentanza della città di Verona per potere avere un ufficio sussidiario postale alla stazione di Porta Vescovo, e per potere ottenere un più facile smaltimento per le varie rispettive loro direzioni, delle lettere che si trovano nelle cassette postali che sono disseminate, a parecchi chilometri di distanza l'una dall'altra, in quella vasta città.

Non è all'onorevole ministro necessario ricordare che non è una semplice velleità capricciosa e di municipalismo, codesta domanda: ma che essa è reclamata da un vero interesse pubblico, poichè la stazione di Porta Vescovo in Verona costituisce un vero plesso ferroviario dove s'intrecciano tutte le ferrovie internazionali, tanto quelle che vanno per Venezia alla Pontebba, come quelle più vicine del Brennero.

Qui però mi affretto a dichiarare in omaggio del vero che il servizio postale nella città di Verona procede anche in oggi regolarmente, per quanto lo possono acconsentire le difficoltà gravissime che vi si incontrano. Ma ciò è dovuto, mi compiaccio nell'affermarlo, alla eccezionale attività ed intelligenza di quel bravo direttore, il cavalier Calderara, il quale, col suo, trova pur modo di moltiplicare il buon volere e la potenzialità di azione dei suoi stessi subalterni. Ma devo avvertire che noi non possiamo calcolare sopra le condizioni eccezionali, sopra i miracoli: quindi, a nome anche degli onorevoli colleghi ed amici carissimi Pullè e Miniscalchi, coi quali abbiamo altre volte parlato con l'onorevole ministro, mi rivolgo ad esso nella ferma speranza che in oggi egli abbia fatto gli studi che si era riservato di fare, e voglia per ciò farci conoscere quali ne siano stati i risultati. E non dubito che l'onorevole ministro potrà oggi, con una parola di piena adesione, corrispondere a quella benevolente disposizione che ci aveva già fatto conoscere, quando noi abbiamo avuto l'onore di interessarlo intorno a questa materia.

Non aggiungo altro: perchè, ripeto, ho piena fiducia che egli vorrà rispondermi con una dichiarazione di piena adesione, e non amo di aggiungere parole a quelle strettamente necessarie per esprimere quanto aveva bisogno e dovere di esporre. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Seguirò l'esempio dell'onorevole Pannattoni, e sarò quindi brevissimo. In presenza della promessa di un nuovo organico per gli aiutanti

postali, prima di parlarne giova attenderne la presentazione. Io voglio sperare che l'onorevole ministro ricorderà le precise raccomandazioni che ho fatto ripetutamente, in occasione della discussione dei bilanci dei lavori pubblici, relativamente alla più logica, alla più giusta classificazione degli aiutanti postali.

Gli aiutanti, finora, erano considerati inamovibili, divisi in classi e con diversità di stipendio, secondo i paesi nei quali servivano; invece, a me pare logico che questa inamovibilità non possa più sussistere, e che questa differenza di stipendio secondo le diverse residenze degli aiutanti non debbasi continuare, essendochè il cumulo dei servizi, a cui dessi aiutanti devono attendere, è quasi eguale e così grave per loro, tanto nelle città principali quanto nelle secondarie, e negli uffici di circondario.

Quindi, non c'è più ragione di differenziare gli stipendi secondo i paesi in cui servono questi aiutanti; e spero che nel nuovo ordinamento si stabiliranno per questi impiegati classi progressive, e non si avrà più l'inconveniente, veramente grave, che, quando ci sono concorsi per ufficiali postali, il concorso sia chiuso agli aiutanti più provetti (e ve ne sono dei distinti specialmente nell'amministrazione centrale, occupati in incarichi e in funzioni superiori al loro grado, i quali, per avere oltrepassato il limite di età stabilito pel concorso, non possono progredire nella carriera superiore) mentre giovani novizi, entrati in servizio da un biennio, possono concorrere, e oltrepassare in grado e stipendio questi provetti e benemeriti impiegati, chiusi in una categoria subalterna. A questo gravissimo sconcio provvederà e riparerà certamente il nuovo organico, che si è finalmente promesso.

Vengo ora ad accennare ad una categoria di impiegati abbastanza numerosi, che sono gli straordinari.

Io dico in verità a proposito di questi impiegati straordinari, che quando si tratta di cottimisti, d'impiegati avventizi che si prendono temporaneamente per le necessità straordinarie e temporanee del servizio si possano assumere senza affidamento alcuno di continuazione e senza soldo fisso mensile, bensì proporzionato al lavoro effettivo del cottimo.

Ma quando si tratta di straordinari che diventano e sono di fatto stabili, io non posso ammettere che si debbano tenere in servizio precario per 10, 15, 20 anni con la qualifica di impiegati straordinari.

Se sono necessari, dopo un conveniente ti-

rocio di prova si mettano in pianta stabile e si dia loro il diritto alla pensione. Perchè quando viene il momento di collocarli in pianta stabile il lungo servizio prestato come straordinari, non conta nulla ad essi per gli effetti della pensione: e questa è cosa *ingiusta*.

Nell'ammettere poi questi straordinari in pianta stabile, sono certo che l'onorevole ministro terrà conto dei sott'ufficiali dell'esercito e della legge che loro assicura la metà dei posti disponibili.

Vengo ora ai subalterni o inservienti postali.

Io ebbi già assicurazioni dall'onorevole ministro che nella nomina di questi subalterni e inservienti postali si seguiranno norme precise e conformi ai principii di giustizia.

Egli ha circa 11,000 domande di ex-militari che aspirano a questi posti di subalterni. Fra questi 11,000 richiedenti vi sono sott'ufficiali che hanno servito otto, dieci e undici anni lodevolmente nell'esercito; come vi sono caporali o comuni che servirono oltre la loro ferma normale, ma vi sono anche fra i petenti ex-militari con soli tre o due anni e anche meno di servizio militare: ed invero non v'è nessuna ragione per cui questi ultimi possano essere presi in considerazione e fors'anche preferiti a quelli che contano un molto maggior servizio nell'esercito. Sarebbe anzi questo sistema inverso di preferenza un gravissimo danno all'esercito, perchè impiegando od anche facendo sperare un impiego a questa gente che solo per tre, due e anche meno di anni è rimasta nell'esercito, si viene ad impedire che i soldati restino lungamente sotto le armi, prendano la rafferma e diventino dei buoni sott'ufficiali di carriera, capaci e provetti nel servizio, dei quali il nostro esercito ha tanto bisogno e coi quali può molto avvantaggiarsi. Noi quindi abbiamo tutto l'interesse a stimolare i soldati a rimanere lungamente nell'esercito, e solo dopo questo lungo servizio dobbiamo riservare ad essi, se non abbiano compiuto il dodicennio di militare servizio, questi impieghi modesti sì, ma ricercati.

Passo infine ad un altro argomento intorno al quale io non posso entrare in particolari: dico solamente che pochi giorni fa io ebbi occasione di parlare con un mio amico, uomo molto autorevole e competente nelle cose commerciali.

Questo mio amico era reduce dall'Egitto, da Tripoli e da Tunisi. Parlandoci ebbi da lui la informazione che il servizio della Navigazione Generale non è così soddisfacente come dovrebbe essere e come è imposto a questa Società dalle convenzioni che con essa si sono stipulate. Noi

però la paghiamo questa Società, e credo anche largamente, e quindi abbiamo diritto di esigere che faccia il suo servizio con tutta regolarità.

Mi venne assicurato che questo servizio è trascurato e irregolarissimo, e questa trascuranza va tutta a vantaggio delle Società di navigazione francesi, cioè della Francia, la quale anche in questa parte di pubblico servizio guadagna terreno a nostro danno, e allarga a discapito nostro la sua influenza tanto a Tunisi quanto a Tripoli,

Questo inconveniente deve cessare, e spero che nei capitoli per la rinnovazione delle convenzioni si stabiliranno delle norme precise, rigorose e più severe, e che non avremo più a lamentare queste trascuranze che tornano a danno degli interessi del nostro paese, e della nostra influenza in Oriente, un tempo grandissima, oggi purtroppo scemata, e combattuta da una potenza rivale.

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

Del Balzo. Secondo l'esempio dato dagli onorevoli colleghi dirò brevissime parole. Comincerò col constatare i benefizi recati al servizio coll'impianto del Ministero delle poste e dei telegrafi: e senza annoiare la Camera con dimostrazioni, citerò cifre le quali sono per sè stesse eloquentissime.

Dal 10 marzo 1889 fino ad ora, cioè in un periodo minore di tre mesi si impiantarono 35 uffici postali nuovi, si stabilirono 22 nuovi servizi di procacciati; si aumentò la retribuzione a 37 procacci; si stabilirono 15 nuove collettorie di prima classe; se ne formarono 18 di seconda; si stabilirono 55 servizi nuovi da portalettere rurali; e si aumentò la retribuzione di 123 di questi funzionari con una maggiore spesa totale di lire 58,319.

Il servizio dei telegrafi ebbe pure dei benefici positivi. Si impiantarono infatti 21 nuovi uffici governativi; si impiantarono nuovi uffici governativi concessi ai comuni; e sono in corso le trattative per altri 23 nuovi uffici telegrafici dipendenti da Società di ferrovie e di tranvie, e che saranno obbligati al servizio pubblico.

Inoltre, fu impiantato un ufficio telegrafico di accettazione nella tribuna della stampa, in questa Camera; fu autorizzato l'ufficio centrale di Roma ad accettare un deposito dai corrispondenti dei giornali per togliere ad essi l'incomodo di pagare i telegrammi volta per volta; si è disposto che nell'ufficio telegrafico siano tenuti aperti nuovi sportelli, dalle 10 alle 11 antimeridiane ed anche oltre, per facilitare l'accettazione dei telegrammi privati e della stampa.

Fu disposto che i telegrammi delle presidenze

del Parlamento, dei ministri, dei senatori e dei deputati siano fatti proseguire con precedenza; ed in seguito a pratiche iniziate e completamente riuscite tra l'amministrazione inglese e la nostra si avrà una comunicazione diretta fra Roma e Londra che accelererà la corrispondenza fra l'Italia e la Gran-Bretagna, e forse farà aumentare sulle linee italiane il transito dei dispacci internazionali. Furono rinnovati gli accordi fra l'Austria-Ungheria, la Svizzera e l'Italia per la reciprocità del transito gratuito, coordinandolo sia per il passaggio in ciascuno dei tre Stati, sia per il transito internazionale.

Se tutti questi nuovi miglioramenti del servizio rappresentassero per lo Stato un aumento di spesa, certamente le innovazioni sarebbero sempre lodevoli, ma si potrebbe obiettare che se ne risentono i contribuenti. Invece il vantaggio vero è questo: che il pubblico ha ottenuto questo beneficio; e il bilancio dello Stato, lungi dall'averne un aggravio avrà una sensibile diminuzione di spesa, perchè l'attuale bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi ha sensibili diminuzioni sugli stanziamenti approvati per questi servizi nel bilancio dei lavori pubblici pel 1888. Credo bene anche di aggiungere che il ministro molto lodevolmente viene ogni giorno più concentrando nelle stesse persone e negli stessi uffici il servizio postale e quello telegrafico, e ciò con grande beneficio dei privati, e con sensibile economia per lo Stato.

Ciò premesso io voglio rivolgere alla lodevole solerzia del ministro una raccomandazione nello interesse degli agenti rurali, i quali, tra tutti gli inservienti postali, sono quelli che più lavorano, obbligati come sono a percorrere molti chilometri ogni giorno sotto il sole, la pioggia, o la neve, mentre sono i peggio retribuiti, poichè hanno stipendi che variano dalle 150 alle 200 lire all'anno senza alcuna speranza di carriera, e con la minaccia di essere licenziati da un momento all'altro, anche dopo molti anni di servizio, appena cessi per qualsiasi ragione il servizio per cui erano stati occupati.

Nelle presenti condizioni finanziarie, non io certamente pregherò il Ministero di aumentare lo stipendio di questi agenti rurali: ma debbo e voglio pregarlo di vedere se non ci sia modo di modificare il regolamento in maniera che questi poveri agenti, dopo un certo tempo di servizio, possano essere promossi portaletto nelle città. Così l'erario non avrebbe alcun danno, e questi poveri impiegati potrebbero aspirare ad un miglioramento nella loro carriera.

Da ultimo richiamerò l'attenzione dell'onorevole ministro sopra un'altra questione che sembrami abbastanza grave.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi, che ha già arrecato molti benefici ed è destinato a recarne molti altri al pubblico, se rimanesse nello stato in cui si trova ora, sarebbe troppo piccola cosa. Io perciò vorrei richiamare l'attenzione del ministro e della Camera su questo argomento: se non sia il caso di aggregare a questo Ministero il servizio delle ferrovie, e farne così un vero Ministero del movimento.

Troppo poca è la mia autorità e troppo modesta è la mia parola perchè io mi possa arbitrare di trattare così grave questione.

Ma io ricordo alla Camera che essa fu già trattata da uomini molto più competenti di me.

Infatti, nella seduta del 2 febbraio 1883 il compianto Bertani si esprimeva in proposito con queste parole:

“ Non ho a dire che due parole all'onorevole ministro dei lavori pubblici richiamandolo ad un suo progetto di tre anni or sono; di separare dal suo grave, gravissimo Ministero le poste ed i telegrafi e forse qualche altra cosa che porti a costituire un Ministero del movimento, Ministero che certamente contribuirebbe a secondare e sviluppare maggior civiltà e pertanto il progresso. ”

E il Bertani più giù soggiungeva: “ Dette queste poche cose torno a raccomandare la spartizione del Ministero dei lavori pubblici in due Ministeri distinti; e confido avvenga, se pure c'è vita riformatrice nel Ministero attuale e non accada per questo proposito, da me riproposto, come della istituzione di altri Ministeri creduti utili; e che, perchè tali, ci furono promessi, ma non si videro mai. ”

Il ministro di quel tempo, l'onorevole Baccarini, persona certamente competentissima rispondeva accettando l'idea dell'onorevole Bertani. E come io non potrei dire parole più adeguate e più corrispondenti al pensiero suo, mi pregio di leggere quanto egli in quella occasione disse:

“ L'onorevole Bertani ha raccomandato che dal Ministero dei lavori pubblici si separi almeno tutta la materia delle poste e dei telegrafi per costituire un Ministero speciale. Aggiunse anche qualche altra cosa senza determinare però a che alludeva. Se l'onorevole Bertani od altri qualsiasi credesse che possa fare il più lontano dispiacere all'attuale titolare del Ministero dei lavori pubblici il separare dal suo dicastero una

parte, ed anche grande, della materia, si ingannerebbe.

« Io sono tanto convinto della utilità di separare una parte della materia da questo Ministero, che, fino dal 1878, di mia iniziativa, senza che nessuno avesse ancora parlato in proposito, ho proposto nel Consiglio dei ministri di fare un Ministero speciale delle poste e dei telegrafi. Questa è sempre stata la mia opinione e non posso adesso dire per quali ragioni non abbia potuto venire attuata tale proposta.

« Le crisi si sono succedute alle crisi, i Ministri ai Ministri: senza che io possa neppure dire che vi sia mai stata opposizione a questa mia iniziativa, pure non è venuta mai la volta di attuarla; ma egli non può richiedere da me più di questo, perchè è cosa che spetta interamente al Governo, piuttosto che al titolare d'un dicastero.

« A riguardo del Ministero dei lavori pubblici, io debbo dichiarare che in esso le materie sono oramai tante, da essere impossibile che un uomo qualunque possa fare convenientemente il ministro, a parte l'intelligenza, a parte il tempo materiale che vi possa dedicare. Sono troppe, materialmente parlando, specialmente dopo l'applicazione delle leggi dei lavori straordinari delle strade ferrate e dei porti, bonifiche, ecc., da costruirsi a cura diretta dello Stato. Per me, credo che il Ministero dei lavori pubblici sarebbe già sufficientissimo all'opera di un uomo qualunque, quando si riducesse alle costruzioni delle strade ferrate, dei porti, delle strade ordinarie, dei fiumi, ecc. Sarebbe già un grande Ministero che richiederebbe tutta l'attenzione di un uomo solo. Per conseguenza, non solo troverei utile la costituzione di un Ministero separato dalle poste e dei telegrafi, ma non essendo qui il momento di parlare di questo, accenno solo che crederei anche utile la creazione di un Ministero dell'esercizio delle ferrovie. »

Ciò posto, parmi inutile che io mi diffonda in maggiori argomentazioni per dimostrare l'importanza di tale questione e l'opportunità di studiarla. Se il servizio delle ferrovie, o più facilmente quello dell'esercizio, fosse stralciato dal Ministero dei lavori pubblici ed aggiunto a quello delle poste e dei telegrafi, avremmo questo doppio beneficio: che il Ministero delle poste e dei telegrafi sarebbe veramente il dicastero delle comunicazioni e del movimento; e il Ministero dei lavori pubblici sarebbe sollevato da un altro grave compito, e potrebbe attendere con maggiore cura

e zelo al disimpegno delle sue funzioni. Il Ministero delle poste e dei telegrafi è per sè stesso indicato ad avere anche l'esercizio delle ferrovie, poichè dalla continua corrente delle pratiche postali, dalla maggiore o minore intensità di esse, benissimo può un Ministero avere elementi per maggiormente attivare il traffico ferroviario.

Noi in questi giorni ci siamo grandemente dibattuti nel discutere se meglio convenisse avere un treno lampo, od accelerare un treno misto, o avere un treno accelerato.

Ma a me sembra che nessuno sarebbe più competente del ministro delle poste e dei telegrafi per avere le norme sulle quali stabilire un orario per i treni ferroviari.

Io voglio quindi sperare che il presidente del Consiglio e il ministro delle poste e dei telegrafi vogliano studiare la questione, tanto più oggi che, non essendovi bisogno di una legge per modificare l'organizzazione dei Ministri, la cosa sarebbe molto più semplice e di molto più facile attuazione. Con queste cose che dissi, io non intendo sollevare il ministro dei lavori pubblici, quasi che egli vi fosse meno, dalla sua grave e complicata responsabilità, che anzi io qui rendo omaggio alla sua capacità e solerzia, ma ho inteso perorare in favore del pubblico interesse.

Io mi auguro perciò di potere, l'anno futuro, vedere completato il ministro delle poste e dei telegrafi, e divenuto un vero Ministero del movimento o delle comunicazioni.

Dopo ciò, non ho altro da aggiungere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Turi.

Turi. Brevissima sarà la raccomandazione che io mi permetto rivolgere all'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi. E poichè egli è così cortese, e tanto s'interessa dei pubblici servizi da lui dipendenti, ho fiducia che vorrà accogliere benevolmente questa mia raccomandazione. In tutta Europa, ed anche in Egitto, al Brasile, al Messico, e finanche in China ed al Giappone il telefono è applicato alle comunicazioni interurbane a lunghe distanze, mentre in Italia non è ancora introdotta questa applicazione, poichè il parlare delle comunicazioni tra Roma e Fiumicino vale quanto il poter parlare da un estremo all'altro della città di Londra.

È verissimo che lo stabilire una larga rete telefonica sarebbe cosa lunga e non facile: ma mettere in comunicazione fra di loro tutte le grandi città della Penisola, sarebbe cosa opportunissima.

E poichè ciò che io domando si è già fatto

altrove, come dissi, non mi pare domandar molto al nostro ministro quando gli chiedo che voglia fare lo stesso anche per l'Italia a cui non dubito che coi suoi buoni intendimenti, col suo amore alla cosa pubblica, vorrà dare questo beneficio.

Sarà molto comodo e molto utile il poter parlare da una città all'altra dalle proprie case, massime se si considera la distanza che separa per esempio Roma da altre città al Nord ed al Sud della Penisola: Palermo per esempio dalle altre città del Continente.

Aggiungasi a tutto questo, che oltre al comodo ed all'utile dei cittadini, c'è anche un interesse patriottico e militare: poichè in tempo di guerra, quando l'esercito nostro dovrà essere mobilitato, certamente oltre ad avere le comunicazioni telegrafiche sarà molto utile avere una rete telefonica; poichè di ogni movimento del nostro esercito potrebbero aversi notizie immediate; si potrebbero dare ordini come si fosse sul luogo, ed in ogni momento i centri militari e le autorità potrebbero essere informate dei movimenti, ed anche dirigerli. Se si pensa alle enormi difficoltà che presenta una rapida mobilitazione del nostro esercito, maggiormente ci si convince della grande utilità di una grande rete telefonica.

Tenuto conto adunque dei grandi benefizi del telefono a grande distanza per i cittadini in tempo di pace, e per gl'immensi servizi che può rendere in tempo di guerra, io raccomando caldamente all'onorevole ministro di volere studiare la questione, e vedere se anche da noi sia possibile adottare, se non una rete telefonica vastissima, almeno tale da mettere in comunicazione tutte le grandi città del Regno. Nè questa è cosa molto difficile, giacchè da Nuova-York a Chicago fra breve si potrà parlare col telefono: e fra l'una e l'altra città ci sono circa 4000 miglia.

Io non dubito che l'onorevole ministro vorrà tener conto di questa mia preghiera a beneficio del paese, e lo ringrazio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Napodano.

Napodano. Io ho accolto con piacere la formazione del Ministero delle poste e dei telegrafi, come vidi con compiacenza che fosse chiamato a dirigerlo l'onorevole mio amico Lacava il quale ha dimostrato, nel breve tempo da che si trova al suo posto, di ben comprendere l'indole di questa nuova istituzione.

E siccome confido che questa nuova istituzione sia destinata a crescere prospera e rigogliosa, così dico francamente che non saprei com-

prendere un Ministero delle poste e dei telegrafi, senza che abbia alla sua dipendenza anche il servizio delle ferrovie, dalle quali dipende il movimento postale e anche quello telegrafico.

Se le poste e i telegrafi sono il termometro dell'attività economica del paese, com'è possibile che siano questi servizi disgiunti da quello ferroviario, che è il mezzo con cui queste comunicazioni si svolgono? Infatti le poste sono in gran parte esercitate mediante le ferrovie, alle quali il telegrafo serve di complemento. È il ministro delle poste e dei telegrafi colui che direttamente vede dove l'attività economica più si risveglia, dove si manifesta un bisogno da soddisfare: e non è possibile quindi che egli possa bene provvedere allo sviluppo economico, alle relazioni internazionali e interne del paese quando la sua azione non si eserciti insieme sui servizi postale, telegrafico e ferroviario.

D'altro canto, non solamente considerazioni razionali ed economiche consigliano questa riunione: essa è consigliata altresì da un'altra ragione di carattere assolutamente amministrativo.

Già il collega del Balzo ha detto che il Ministero dei lavori pubblici, anche senza il servizio delle poste e dei telegrafi, è troppo vasto per l'attività di un solo individuo e ha ricordato che anche l'onorevole Baccarini disse essere impossibile ad un ministro di attendere con la dovuta cura alle molteplici attribuzioni cui ora deve presiedere. Quindi un buon criterio amministrativo ci deve indurre a diminuire al ministro dei lavori pubblici la soverchia mole di lavoro: e se un qualche servizio deve togliersi a quel dicastero per essere aggiunto a quello delle poste e dei telegrafi, tutti intendono che questo servizio non può essere che quello delle ferrovie.

Io mi auguro pertanto che la mia e quella dell'onorevole Del Balzo non rimangano voci solitarie. La Camera, che è stata sempre gelosa del buon andamento delle nostre istituzioni, spero che, anche in questa occasione, vorrà mettersi alla pari degli altri paesi che stanno innanzi a noi negli ordinamenti amministrativi, e che vorrà prendere in attento esame queste raccomandazioni.

Mi permetto poi di fare una preghiera all'onorevole ministro, in favore di quegli infelici funzionari che sono i portalettere rurali, che sono condannati ad un lavoro enorme. Essi devono percorrere 25, 30 e anche 35 chilometri ogni giorno, e si trovano in una condizione peggiore, quasi direi, di quella dei dannati, che niuna speranza conforta mai, perchè non possono neanche aspirare a divenire, quando che sia, portalettere urbani, per

chè manca ad essi probabilmente il requisito di aver servito nell'esercito. Ora l'onorevole ministro intende che si può non aver servito nell'esercito per molte cause, per essere figlio unico, per qualche difetto fisico o per altre cause legittime; e che tutto questo non deve rendere incapaci a divenire un portalettere urbano. Veda dunque l'onorevole ministro di migliorare in qualche modo la sorte di questi infelici portalettere rurali, stabilendo a loro favore un qualche titolo di equipollenza.

Io confido nella grande benevolenza che il ministro ha promesso di spiegare per i vari ordini degli impiegati che da lui dipendono, e sono quasi sicuro che egli troverà modo di esaudire il modesto e giusto desiderio che ora gli ho manifestato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Trompeo.

Trompeo. A pagina 10 della elaborata relazione dell'onorevole Franchetti, trovo la seguente risposta data dall'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi ad analoga domanda rivolta dalla Commissione del bilancio:

“ Il regolamento per l'esecuzione della legge 30 luglio 1888, n. 5618, è in pronto e così pure è in pronto il testo unico di tutte le leggi postali; i quali lavori hanno già riportata l'approvazione del Consiglio di Stato.

“ Si spera che il regolamento stesso potrà essere messo in vigore col 1° luglio o col 1° agosto; salvo nella parte relativa al nuovo trattato della stampa periodica, che non potrà avere effetto prima del prossimo ottobre. ”

Ora, mentre io mi felicito di vero cuore con l'onorevole ministro per la sollecitudine con la quale intende di dare esecuzione alle nuove disposizioni postali, sento però il dovere di rivolgergli, a mia volta, una domanda intorno all'articolo 21 della legge 30 luglio 1888.

Quest'articolo dice:

“ È data facoltà al Governo di elevare, con decreto reale, il peso dei pacchi postali fino a cinque chilogrammi, quando ed ove le condizioni del servizio postale lo consentano, di modificarne le dimensioni, determinate dall'articolo 1 della legge del 10 luglio 1881; di ammettere pacchi voluminosi, con la sopratasta del 50 per cento, e recipienti vuoti di ritorno con la tassa fissa di centesimi 25 per ciascuno. ”

Tutti sappiamo il favore con cui il pubblico ha accolto l'istituzione dei pacchi postali: ma è

generale pure il desiderio che sia aumentato il peso dei pacchi stessi da tre a cinque chilogrammi, come autorizza quest'articolo.

E siccome quest'articolo dà una facoltà al Governo ma non un obbligo, così, dubitando che nella risposta che il ministro ha dato alla Commissione del bilancio non possa essere compresa la disposizione del citato articolo 21, io mi permetto di rivolgere apposita domanda all'onorevole ministro, affinché dica se già siano stati fatti studi per vedere quando e dove si possa introdurre l'applicazione dell'aumento del peso dei pacchi. Poichè evidentemente questo servizio, che ha già preso notevole incremento, ne prenderebbe sempre maggiore con grande soddisfazione della popolazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vollarò.

Vollarò. È il primo bilancio sulle poste e telegrafi che noi discutiamo: e io mi auguro che un antico pensiero, a cui accennava l'onorevole mio amico Del Balzo il quale ricordava le parole del compianto Bertani, abbia intera e piena esecuzione. Il Ministero delle poste e dei telegrafi deve diventare il Ministero del movimento delle comunicazioni nazionali interne ed estere. Se ciò non fosse, sarebbe un'intrapresa a mezzo cammino troncata. Telegrafi, telefono, poste, vapore; corrispondenza elettrica, scritta, orale! Questo dovrebbe essere il substrato di tale ramo dei pubblici servizi organizzato in modo che, badando agli orari, la corrispondenza arrivi a tempo ed il servizio merci e passeggeri sia in relazione con quello dei vapori nelle acque dei nostri mari, dei nostri porti con le contrade straniere.

Ciò premesso, io mi permetto, non parlando pel momento attuale, ma pensando all'avvenire, e fidando nell'egregio uomo che primo ha assunto questo Ministero, di dirigerli alcune raccomandazioni le quali sono dirette a recare maggior utile così all'erario nazionale, come ai cittadini.

Io spero, poichè già ci siamo incamminati su questa via, che fra non molto ciascun comune avrà il suo ufficio postale ed anche il suo ufficio telegrafico, poichè l'ufficio postale e quello telegrafico debbono costituire un unico ufficio.

E pensando che ciò può effettuarsi senza grandi sacrifici e con la stessa spesa ora stanziata traendo dalla miglìoria dei servizi i fondi necessari, mi permetto, in vista, ripeto, dell'avvenire, di ricordare a colui che dirige il dicastero delle poste e dei telegrafi che, ogni anno, dalle nostre scuole normali esce una legione di maestre, dap-

poichè chiunque possa farlo manda la propria figlia alla scuola; e che queste alunne dando poi gli esami diventano maestre elementari.

Ma quante saranno poi le scuole in Italia per contenerle? Verrà il giorno che ci sarà tale plethora di coteste maestre...

Una voce. Comincia già!

Vollaro. Comincia già, mi dice uno che è professore! Tanto peggio! e in ogni modo la plethora crescerà e verrà il giorno in cui non si saprà più che cosa fare di tante maestre. Ora, queste ragazze che voi avete in certo modo spinte a studiare, trovandosi ad appartenere ad una classe diversa da quella da cui sono sorte, andranno naturalmente ad ingrossare il numero delle spostate. Ebbene, onorevole ministro, coteste maestre possono benissimo prestare servizio negli uffici di terza categoria di poste e telegrafi. (*Bravo!*)

I nostri uffizi postali, massime quelli dei grandi centri, sono numerosi per personale; invece, nei servizi delle ambulanze tra ufficio ed ufficio questo personale è quasi nullo. La gran massa delle corrispondenze, dei valori (e talvolta si tratta di somme ingenti), è affidata a un messaggero. Chi è questo messaggero? Uno del basso personale, che quando è arrivato a conseguire 800 lire all'anno, è al sommo della sua carriera. Ma a costoro io voterei un monumento!

Ed io vorrei che si togliesse loro il nome di *messaggeri* perchè fa venire in mente Mercurio, e possono venire delle idee... (*Ilarità*); chiamateli aiutanti delle ambulanze; aumentate il loro numero, lo stipendio, date loro un capo, un direttore e disponete che, nelle ambulanze, si faccia bene quello che poi si fa male negli uffizi centrali. Infatti, in questi uffizi centrali, per la distribuzione delle corrispondenze, manca il tempo ed il personale è assolutamente insufficiente.

Io quindi raccomando all'onorevole ministro, che, per rendere più celere la distribuzione delle corrispondenze, estenda il servizio degli ambulantisti postali ad ogni treno, utilizzando le vetture di terza classe, per ragioni di spesa; in questo modo sarà di molto diminuito il lavoro che si fa negli uffizi centrali e il servizio ne sarà migliorato.

Compito delle ambulanze deve esser quello di dividere le corrispondenze paese per paese; e man mano che giungono alle stazioni centrali dividerle per categoria. Organizzare questi servizi non è cosa difficile, poichè basta che gli impiegati, anzichè prestare il loro servizio negli uffizi centrali, lo prestino in ferrovia per 24 ore, ri-

posandosi le 24 ore successive. E questo servizio sia fatto per turno: sarà evitato così l'inconveniente che, mentre una parte del personale viaggia, l'altra poltrisca negli uffici per ore ed ore.

Raccomando quindi al ministro che tenga conto di queste mie osservazioni ed anche di provvedere nel senso da me indicato.

E qui per incidente, poichè parlo del personale, ripeto anch'io il "*delenda Carthago*," al pari dell'amico onorevole Panattoni e di molti altri colleghi; alludo agli aiutanti postali. Questi *paria* non sono impiegati nè di prima, nè di seconda, nè di terza categoria; nè sono basso personale, non hanno carriera nè di stipendio, nè di grado: sono gli zulu dell'amministrazione postale, almeno in Calabria.

Sprovieri. Ma che Calabria!

Vollaro. Vedremo poi se sia o no vero!

Presidente. Non raccolga le interruzioni, onorevole Vollaro; e gli altri non interrompano!

Vollaro. Onorevole presidente, mi perdoni, ma io ho la disgrazia di raccogliarle e di ribatterle subito!

Ma ora torno all'argomento e rivolgendomi all'onorevole ministro, gli domando: sa egli quanti ordini del giorno approvò la Camera per raccomandare la condizione di questi disgraziati? Molti, ma molti. Ed io non credo davvero che si voglia continuare a ritenere gli ordini del giorno della Camera (che un certo valore pur debbono averlo) come si sono ritenuti quelli riguardanti una certa ferrovia, in gran parte proposti da chi, in questo momento, mi guarda in faccia! (*Onorevole ministro Lacava*) Questo io non lo credo, e sono sicuro anzi che l'onorevole ministro delle poste e telegrafi prenderà in considerazione questa classe di sventurati aiutanti postali e provvederà al loro avvenire.

E basti delle corrispondenze terrestri; passo ora alle corrispondenze marittime.

Intorno alle corrispondenze marittime la Commissione ha proposti due ordini del giorno; perdonatemi se sono costretto a parlare anche di questi; mi conforta anzi il vedermi qui vicino l'onorevole Franchetti relatore. Ecco gli ordini del giorno:

" La Camera confida che il Governo del Re presenterà nel primo semestre del 1889 un disegno di legge per riordinare i servizi marittimi, nel quale siano riservati alla marina mercantile italiana tutti i servizi sovvenzionati. "

Franchetti, relatore. Ma ce n'è un altro!

Vollaro. La ringrazio; il secondo sarà meglio di questo. Esso dice:

“La Camera invita il Governo a pubblicare i capitoli per le nuove convenzioni marittime almeno quattro mesi prima dell'apertura sia dei pubblici incanti, sia delle licitazioni private, sia delle private trattative per le nuove convenzioni.”

Io, onorevoli colleghi, non ho ancora esaminate queste convenzioni, e non posso giudicarne, ma leggendo quest'ordine del giorno mi pare che sia superfluo di invitare il Governo a pubblicare in un dato tempo i capitoli di queste convenzioni, perchè non credo che questo servizio possa essere concesso senza che il capitolato sia esaminato e quindi senza che ne sia fatta prima la pubblicità.

La Commissione piuttosto avrebbe dovuto richiamare il Governo all'osservanza della legge perchè vi è già la legge che indica come le convenzioni si debbono stipulare.

Quanto ai servizi marittimi è certo che vogliono essere riordinati in tutte le singole parti e specialmente rispetto al materiale non solo per le linee interne, ma anche per le linee esterne.

I vapori di 600 tonnellate, a ruote, che fanno, dicono, 9 nodi all'ora, ed io so che invece non ne fanno 6, non possono servire, e non sono ricercati da nessuno perchè a nessuno piace di fare un viaggio in 12, ore quando potrebbe farlo benissimo in 6.

Voca. Chi va piano, va sano.

Vollaro. E va lontano. Questi servizi vanno dunque migliorati; bisogna che le Compagnie assuntrice abbiano un materiale corrispondente alla sovvenzione che loro accordate, che non è piccola.

E quando avrete costretto la Compagnia assuntrice ad avere un materiale conveniente, potrete costringerla pure a fare il servizio regolarmente. Ecco perchè è necessario un Ministero delle comunicazioni!

Una merce arriva a Napoli, la Compagnia di Navigazione non la vuol ricevere. Perchè? Se a me non conviene che la mia merce arrivata a Napoli debba proseguire per terra, e desidero invece che prosegua per mare, perchè non devo ottenerlo? Non si tratta forse di un servizio cumulativo obbligatorio?

Le ferrovie, i mezzi di trasporto sono fatti per i cittadini, non i cittadini per essi. (*Interruzioni*).

Un'altra osservazione debbo fare sulla libertà che spesso le compagnie si prendono di variare i noli di passaggio e di trasporto a loro beneplacito.

Siccome, in certe stagioni, non avendo da tra-

sportare merci in altri paesi, navi di altre bandiere vengono sulle nostre coste, le Compagnie ribassano i noli; ma appena quel vapore e queste navi di altre bandiere si allontanano, le Compagnie li rialzano. Quindi molte volte avviene che se i commercianti i quali hanno fatto assegnamento sopra un dato nolo, e vengono per caricare la merce e trovano rialzato il nolo del cinque per cento si vedono danneggiati nei propri affari!

Quindi a me pare che per comune garanzia i noli non debbano essere lasciati all'arbitrio delle Compagnie, ma debbono essere stabiliti dall'autorità centrale, ammesso pure che le compagnie debbano prima essere consultate.

Io non entro a parlare di altri argomenti perchè farei perdere troppo tempo alla Camera; e finisco con una preghiera.

Veggio che sulla costa a noi dirimpetto dell'Adriatico nuove linee di ferrovie si vanno costruendo; veggio che Salonico che una volta era una rada deserta sta per diventare un gran porto a cui faranno scalo le merci ed i passeggeri che verranno e vengono da e per l'Oriente.

Se voi non potrete sempre tener Brindisi come punto intermedio fra Londra e Suez o Port-Said, vogliate almeno pensare fin d'ora a strappare almeno la metà od un terzo del commercio che arriverà a Salonico; cercando di non farlo proseguire per le ferrovie orientali, ma di farlo deviare a Brindisi, creando delle linee Salonico-Brindisi, Salonico-Ancona, Salonico-Venezia, attraverso il Canale di Corinto, ecc.

Il giorno in cui sia arrivata la ferrovia a Salonico, l'Austria che è nostra alleata politicamente, ma non commercialmente, cercherà che una Compagnia certo più potente delle nostre, prenda su di noi il sopravvento.

Io ho fatto queste considerazioni generali, credendo di interpretare il pensiero di tutti noi qui dentro: che cioè quando l'Italia sarà più ricca, sarà rispettata molto più che non sia ora.

Spero che l'onorevole ministro mi darà una risposta soddisfacente alle mie rispettose ed amichevoli considerazioni.

Presidente. Onorevole Vastarini-Cresi, ha facoltà di parlare.

Vastarini-Cresi. Debbo fare due modeste raccomandazioni all'onorevole ministro dei telegrafi e delle poste e sono ben lieto se potrò avere da lui promessa che, sull'argomento di queste mie raccomandazioni, vorrà provvedere.

La prima riguarda i meccanici della amministrazione dei telegrafi. Costoro, assunti in servizio nel 1860, non vennero mai inclusi nel ruolo

organico degli impiegati, e per tal ragione questi modesti ed utili operai della amministrazione dei telegrafi, anche quando abbiano raggiunta quel numero di anni di servizio, che ad altri basterebbe per ottenere la pensione di riposo, non vi possono aspirare.

Quel che io domando all'onorevole ministro dei telegrafi e delle poste, è la presentazione di un disegno di legge simile a quello già presentato dal ministro della guerra ed approvato, nello scorso anno, dai due rami del Parlamento, nell'interesse degli operai dipendenti dallo stesso Ministero della guerra, i quali trovavansi già nella condizione in cui versano ancora quelli che io ora raccomando.

Venendo all'altra raccomandazione, credo che il ministro delle poste e dei telegrafi non abbia potuto non rilevare la grande disparità di trattamento che si nota nella carriera degli impiegati telegrafici e di quelli postali.

Siffatta disparità, se egli l'ha rilevata, non è certo a beneficio di quella classe d'impiegati dai quali più si richiede. Infatti, per gl'impiegati telegrafici, diventa impossibile, dopo un lunghissimo periodo di servizio, giungere a percepire 4000 lire, mentre questa medesima impossibilità non si riscontra per gl'impiegati postali. Dagl'impiegati telegrafici, oltre il corredo di cognizioni attinenti alla coltura che si richiedono anche per gl'impiegati postali si vogliono speciali cognizioni tecniche vuoi per l'esercizio delle loro mansioni, vuoi perchè seguano le scoperte delle quali si arricchisce ogni giorno l'applicazione del fluido elettrico.

Quegl'impiegati pei quali non v'è giorno di festa, e che nelle occasioni di pubbliche sventure e di pubbliche gioie debbono più che mai rimaner fermi al loro posto, quegli impiegati alla cui fedeltà e vigilanza tanti interessi dello Stato e dei privati debbonsi affidare, pel trattamento che ricevono sia dal lato materiale che dal lato morale, stanno al disotto degli impiegati postali i quali, benemeriti anch'essi della pubblica amministrazione, nol sono certamente più degli impiegati telegrafici. Ora io dico: è impossibile che tutto ciò sia sfuggito alla diligenza del ministro; e se non gli è sfuggito non dubito che verrà assicurarmi che rivedrà gli organici del suo Ministero e cercherà per quanto è possibile di unificare le due carriere. Questa parola in attesa del disegno di legge al quale egli sicuramente darà opera sollecita, l'accoglierò con vivissima soddisfazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mel.

Mel. Dalla brevità delle mie parole, prego l'onorevole ministro a non voler dedurre che poco interesse io annetta alle raccomandazioni che sto per fare: ma tragga invece argomento per ritenere che io sono convinto che le raccomandazioni, che sarò per fare, saranno da lui prese in seria considerazione, tanta è la mia fiducia nell'onorevole ministro, fiducia divisa da molti, e principalmente da tutto il ceto del personale postale, il quale salutò nella costituzione del Ministero delle poste e telegrafi, e nel di lui avvento al potere una promessa di miglior avvenire, che io son certo non andrà frustrata.

Mi gode l'animo di constatare fin da principio che tutti sono d'accordo nel riconoscere che il servizio postale in Italia procede regolarmente. Tutti gli oratori che ne hanno parlato in questa Aula, tutti quelli che ne parlano anche fuori di qui, sono d'accordo in questo, e ciò ad onore di questa amministrazione.

Soltanto, vi sono taluni, ed io son di costoro, i quali manifestano il desiderio di vedere coltivato il servizio nei piccoli dettagli in modo che più risponda alle esigenze del pubblico. Per esempio, io ho sentito lamentare, e mi è toccato anche di constatare, che non sempre la scelta del personale il quale viene messo a contatto del pubblico, sia la più felice e la più adatta che possa farsi. Per me io credo che si dovrebbe procedere con molto tatto nel designare quegli impiegati che devono continuamente stare di fronte al pubblico che si affolla agli sportelli, e destinarvi coloro che sono più attivi e più solleciti nel disbrigo delle mansioni ed anche quelli i quali riuniscano una certa urbanità e gentilezza di maniere onde poter trattare col pubblico con quei modi fermi sì, ma cortesi sbrigativi, onde il pubblico ha diritto di essere trattato.

E poichè sono a parlare di questo personale, io vorrei raccomandare all'onorevole ministro di vedere se non sia indicato dall'interesse del servizio che le promozioni che avvengono nel personale non siano tutte quante fatte alla sola stregua dell'anzianità.

Io lo prego di considerare se non valga come incoraggiamento e ricompensa al personale migliore lo attivare in una determinata proporzione le promozioni a scelta e per merito.

Questa mi pare che sarebbe una leva potente onde spingere questi impiegati a moltiplicarsi di zelo più di quanto ancora oggi si moltiplichino nel disimpegnare il loro servizio, perchè

oggi gl' impiegati sanno di poter progredire nella loro carriera, tanto mostrandosi infingardi e meno atti, quanto se si mostrano svelti, attivi, operosi e indefessi. Io credo che il Governo abbia il dovere, in questo ultimo caso, di retribuire adeguatamente questo maggior servizio, questa maggiore attività e operosità.

E vengo alla questione degli aiutanti postali, questa vecchia questione della quale ebbi occasione più volte d'intrattenere la Camera.

Sarò brevissimo. Io non ricorderò altro all'onorevole ministro che l'ordine del giorno da me presentato e che la Camera ha votato l'8 maggio dello scorso anno, e al quale più di 30 colleghi mi fecero l'onore di dare la loro adesione. Con quell'ordine del giorno, la Camera confidava che il Ministero avrebbe presentato, in sede di assestamento, quei miglioramenti, che erano da tanto tempo promessi agli aiutanti postali; miglioramenti dei quali hanno parlato testè l'onorevole Cavalletto e altri oratori.

Io non mi intratterrò a discutere le ragioni per le quali l'onorevole ministro Lacava ha creduto, per il momento, di non accettare il lavoro compiuto da una Commissione, istituita appositamente per studiare il piano organico di questi aiutanti postali. Io amo anzi credere che, in questo, egli sia stato animato dal desiderio di fare una cosa più efficace, più completa e più rispondente agli interessi e alle aspirazioni del personale a lui sottoposto.

Ma poichè sono parecchi anni che questi promessi miglioramenti si rimandano da un esercizio all'altro, dall'assestamento alla discussione del bilancio di previsione, ecc. ecc.; e siccome questi poveri aiutanti postali hanno il pane abbastanza assottigliato; così io pregherei l'onorevole ministro a volermi dire, conformemente a quanto leggo nelle note di variazioni da lui presentate, se effettivamente, col primo del 1890, andranno in attività questi miglioramenti, da tanto tempo promessi, e mai attenuti, a questa benemerita classe di funzionari.

E poichè sono a parlare di personale, parlerò eziandio del personale subalterno: dei portalettere. Io credo che stia molto a cuore del Governo di impedire che questo basso personale si trovi in così misera condizione da essere costretto dirò quasi a venir meno a quelle considerazioni di decoro tanto doverose in chi riveste una divisa pubblica.

Per esempio, io sono rimasto molto contristato, da parecchi anni, dacchè mi trovo a Roma, nel vedere questi portalettere andare di porta in

porta, in certe festività annuali, a postulare una mancia.

Credo che questo non risponda al decoro del corpo a cui appartengono: ma d'altra parte, considerando le condizioni miserrime di questi fattorini postali, così male pasciuti e retribuiti, e pur così operosi, ho dovuto rendermi ragione del fatto, e propormi per far cessare tale inconveniente, di pregare l'onorevole ministro a voler provvedere sollecitamente ad una migliore sistemazione degli stipendi a questi poveri portalettere ai quali si lesina il necessario alla vita. Io ricordo che nel Lombardo-Veneto i portalettere godevano sotto l'Austria, oltrechè di uno stipendio superiore a quello che noi diamo ai nostri, anche di una speciale indennità per scarpe. Questi portalettere camminano da mane a sera e camminando molto consumano molto di stivali. Io quindi domando se non si possa fare dei risparmi in qualche altro ramo dell'amministrazione, e corrispondere invece ai portalettere un'indennità a questo titolo? Veda, onorevole ministro, di studiare tale questione, e di sfrondare in alto il rigoglio di spese inutili.

Dirò eziandio una parola pei pedoni postali rurali i quali da più parti si fanno a reclamare un aumento di retribuzione, specialmente quelli che servono in comuni di circuito molto esteso. Essi hanno una retribuzione che varia dalle 160 alle 300 lire al massimo, se non erro. Vi sono dei comuni che misurano un perimetro di 8. e 10 chilometri, cui questi poveri pedoni devono giornalmente percorrere per lungo e per largo. Io crederei che sarebbe del caso di aumentare alquanto la retribuzione anche a questi agenti rurali.

Ma per fare tuttociò, dirà l'onorevole ministro, bisognerà che la Camera accordi i fondi. Io non so se coi fondi già stanziati in bilancio si possa arrivare a concedere i modesti aumenti da me propugnati.

Ma in ogni caso prego l'onorevole ministro di considerare se non fosse possibile limitare le spese per i moduli, per gli stampati, per le relazioni annuali che si pubblicano con molto lusso di edizione dall'amministrazione delle poste. Io non vorrei dire una cosa barbara, ma mi pare che per quella relazione postale annuale (che non so se è fatta in seguito ad una prescrizione di legge) vi è uno sperpero inutile di danaro. Essa è molto voluminosa, e stampata su carta di lusso, con certe tavole grafiche colorite in alto e in basso, che mi somigliano le canne dell'organo di Trento.

Ora io domando: vi è poi tutta questa neces-

sità di sapere quanti pacchi e quante cartoline postali ha distribuito l'ufficio postale di Peretola? Che di tutto si faccia una sintesi per vedere lo andamento generale del servizio postale lo comprendo, ma tutta questa profusione di stampe, io non la credo assolutamente necessaria. E molti, e competenti, sono dell'avviso mio. Quindi qualche cosa si potrebbe risecare invertendolo a beneficio dei portalettere; anzi a tal proposito prego l'onorevole ministro di guardare appunto come sono stati stipulati certi contratti di somministrazione di stampati, perchè ho motivo di supporre che si potrebbe forse risparmiarne e innovare qualche cosa su quanto si fece in passato.

Finalmente io devo raccomandare all'onorevole ministro di assicurare gli esatti e puntuali incassi derivanti dagli abbonamenti postali.

Con queste semplici raccomandazioni, alle quali spero che l'onorevole ministro vorrà dare categoriche e rassicuranti risposte, io termino il mio discorso.

Presentazione di relazioni.

Presidente. Invito l'onorevole De Renzis a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

De Renzis. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Giunta generale del bilancio sullo stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1889-90.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole Vigoni a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Vigoni. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per autorizzare diversi comuni ad eccedere il limite delle sovrimposte.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Comin.

Comin. Dirò due sole parole.

Io credo che, se ce ne fosse stato bisogno, alla discussione, oggi avvenuta, abbia provato a tutti quanto sia stata opportuna, anzi necessaria la istituzione del Ministero delle poste e dei telegrafi; tanto più che deve essere rilevata l'economia considerevole dovuta alla istituzione di

questo nuovo dicastero, economia che certo acquisterà coloro i quali temevano che ne dovesse invece derivare una maggiore spesa di 30 o 40,000 lire.

Vorrei però pregare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi di considerare la condizione di cose creata dall'ultima legge postale.

Tutti sanno come, dal giorno della sua promulgazione è passato già quasi un anno; ora quella legge deve essere senza dubbio applicata, ma non bisogna nascondersi, di quanto difficile e complicata applicazione essa sia. Perciò pregherei l'onorevole ministro di considerare se non fosse opportuno prendere un provvedimento provvisorio, finchè non ritenga conveniente di presentare un disegno di legge il quale contenga un articolo esplicativo di questa legge postale che non fu fino ad ora applicata. Ho chiesto di parlare solo per fare questa raccomandazione; tanto più che al ministro non deve riuscir difficile intendere da quali concetti la Camera sia stata guidata nell'approvare quelle disposizioni di legge. Non ho altro da dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini. È presente?

(Non è presente).

Allora spetta di parlare all'onorevole Sorrentino.

Sorrentino. Dirò pochissime parole. Con un Ministero nuovo è da aspettarsi qualche progresso; è perciò che vorrei suggerire un'idea che riguarda un grandissimo bisogno del paese. Noi abbiamo comuni che, quanto a relazioni e comunicazioni, si trovano in uno stato veramente primitivo; mancano di ferrovia, di strade rotabili e mulattiere. Ora, per provvedere a tutti i bisogni della vita e del commercio, sarebbe utilissimo estendere la rete telegrafica, che non costerebbe gran fatto, perchè questi paesi sono sempre vicini a centri dove esiste il telegrafo.

Ed a proposito di questa proposta suggerisco ancora un'altra cosa.

Queste linee telegrafiche, che sono diventate così complicate, si potrebbero rendere più semplici con tariffe diverse. Per esempio, distinguendo le linee interprovinciali dalle linee provinciali, che chiamerei comunali; si potrebbe mantenere la tariffa vigente per le interprovinciali, e per quelle situate entro la provincia si potrebbe ridurla a 50 centesimi, come si è già ridotta nelle grandi città.

Se si telegrafa da un capo all'altro di una grande città con soli 50 centesimi, non vi è ra-

gigne perchè, entro il limite del circondario e della provincia non si possa fare lo stesso.

Anche il materiale, che occorrerebbe per queste linee, sarebbe di molto inferiore a quello che occorre per le grandi linee, giacchè sarebbero necessari pali di minor valore; e quindi ciò si potrebbe facilmente avere con grandissimo vantaggio.

Certo è però che questi paesi sono tagliati fuori dai centri, anche nei casi urgenti di malattie, di commercio, di sicurezza pubblica. Coloro i quali conoscono qualcuno di cotesti paesi, possono facilmente comprendere come in essi sia difficile ogni rapida comunicazione.

Ma io non domando all'onorevole ministro che prenda ora alcun impegno, ma solo che rivolga su questo argomento la sua attenzione e occorrendo provveda o faccia delle proposte per provvedere.

E mi si permetta un'altra osservazione su cosa che veramente non ha grande importanza, ma che per se stessa fa certo una brutta impressione. Intendo parlare dei telegrammi con risposta pagata; per questi telegrammi si applicano disposizioni veramente draconiane, direi quasi illecite; si stabilisce che la risposta pagata valga fino a sei settimane e che non possa servire che pel paese da dove il telegramma è stato ricevuto. (*No! No!*)

E proprio così, potrei provarvelo, perchè ho dovuto sperimentare io stesso questo fatto qui a Roma.

Quindi se voi avete una risposta pagata e non ve ne servita entro le sei settimane, la vostra lira va perduta, e se volete valervi di questa risposta per telegrafare in un paese diverso da quello da cui avete ricevuto il telegramma non lo potete fare senza pagare di nuovo.

Ora tutto ciò non mi pare onesto; non dico che il diritto di valersi della risposta pagata debba essere eterno, ma credo che il limite dovrebbe almeno esser portato a due, tre, quattro mesi e che dovrebbe essere in facoltà dei cittadini di telegrafare per qualunque località.

Ecco i due argomenti che intendevo trattare: l'uno riguarda la manifestazione di un bisogno l'altro una questione di onestà e giustizia, perchè non è lecito prendersi i danari in questo modo quasi da strozzini. (*Si ride*).

Spero che l'onorevole ministro terrà conto di queste mie osservazioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sprovieri.

Sprovieri. Sono lieto della istituzione del Ministero delle poste e dei telegrafi; e sono lietissimo e contentissimo che vi sia stato posto alla

testa l'illustre Lacava di cui tutti conoscono il cuore e il sapere. A lui mi permetto di raccomandare gli straordinari del suo Ministero.

Questi sventurati, con 75 lire, come possono vivere? È una paga inferiore a quella che guadagna un calzolaio. Io mi permetto, dunque, di raccomandarglieli caldamente e conoscendo il suo cuore, sono sicuro che prenderà dei provvedimenti in loro favore.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Carrozzini.

Carrozzini. L'onorevole Vollaro, poc' anzi, nel parlare dei servizi commerciali marittimi, ha accennato ad un fatto che, secondo me, è della più alta importanza pel nostro paese, e dovrebbe richiamare la più seria attenzione da parte del Governo. Egli ha detto: Salonico che, pochi anni addietro, era una rada presso che deserta, è diventato ora un gran porto, un porto internazionale della più grande importanza; esso, quanto prima, sarà congiunto alla rete ferroviaria dell'Austria-Ungheria, e, per essa, all'Europa del Nord ed al mondo civile.

Ora, questa che l'onorevole Vollaro dà come una cosa avvenire, è già un fatto compiuto: poichè è noto che, mercè l'apertura all'esercizio di parecchi tronchi di ferrovia in quei paesi orientali dell'Europa (tronchi che ancora rimanevano da costruire), Salonico è già congiunto con una linea diretta a Vienna, e per Vienna, naturalmente a Parigi, alla Germania del Nord, ed al resto d'Europa.

Questo fatto, io dicevo, è tale da richiamare la più seria attenzione del Governo, e del paese.

È evidente che da oggi in avanti noi dovremo sostenere una concorrenza non lieve, nè facile con le ferrovie di altri paesi, che ci disputeranno la valigia delle Indie.

Saremo costretti a fare sacrifici, a studiare e porre in opera tutti i mezzi atti a migliorare il servizio e mantenere la superiorità delle nostre linee, per non perdere, una seconda volta, tutti i vantaggi che a noi derivano dal commercio dell'Inghilterra e di una parte dell'Europa con l'Oriente. Ho detto una seconda volta, perchè noi, nei secoli passati, fummo già i supremi moderatori e gli arbitri di quel commercio, e fu quella un'epoca di grande prosperità e floridezza commerciale per il nostro paese, prosperità che venne meno e decadde allora quando quel commercio prese un'altra via.

Ed ora che, insieme con le fortune politiche, noi abbiamo ritrovato, una seconda volta, le nostre fortune economiche e commerciali, in seguito al

taglio dell'istmo di Suez, non saremo certamente poco teneri e gelosi nel custodirle e conservarle.

Sono certo che il Governo studierà seriamente l'argomento e sono convinto che, se anche lo Stato dovesse fare sacrifici, per conservar al nostro paese le utilità e i vantaggi di quelle grandi correnti commerciali, che ora lo attraversano, da un capo all'altro, essi ci sarebbero ad usura ricompensati.

E, per indicare una delle innovazioni che, secondo me, potrebbero riuscire utili allo scopo da me indicato, inviterò il ministro delle poste e dei telegrafi, a studiare se non sarebbe più conveniente di fare di Otranto testa di linea della nostra ferrovia, per il trasporto della valigia Indiana. (*Oh! oh! — Interruzioni.*)

Balsamo. Chiedo di parlare. (*Si ride.*)

Carrozzini. Qui si tratta di un grande interesse generale ed io per il primo debbo dire che non ho nessuna predilezione, perchè tanto Brindisi quanto Otranto si trovano nella mia stessa regione. (*Interruzioni.*) No, non si tratta qui di una questione d'interesse locale... Mi permettano di continuare il mio discorso e poi risponderanno. Si tratta, ripeto, di un interesse nazionale della massima importanza ed è che l'Italia non abbia a perdere, come lo ha già perduto un'altra volta, il commercio con l'Oriente. Questo mi pare interesse generale e del resto non so quali gravi obiezioni potrebbero muoversi alla mia proposta.

Balsamo. Se ad Otranto manca il porto...!

Carrozzini. È ben quello che si dovrebbe fare. Il certo si è che se i battelli i quali vengono da Alessandria sbarcassero la valigia ad Otranto, invece di Brindisi, si avrebbe un risparmio di 5 o 6 ore, perchè tanto importa ora la traversata da Otranto a Brindisi; quando poi il mare è tempestoso, come spesso accade in quel tratto, le 5 o 6 ore diventano 8 o 10. Invece da Otranto a Brindisi v'è la ferrovia e sono circa 90 chilometri che, con un treno celere, si percorrerebbero in due ore. Si avrebbe dunque un notevole risparmio di tempo e quando noi siamo di fronte ad una linea che ci minaccia della più terribile concorrenza, pare a voi che il risparmio di quattro o cinque ore sia tal cosa da doversi disprezzare?

Del resto, anche quando una parte del commercio, quella che più tiene alla celerità, quella per cui il guadagno di un'ora è qualche cosa che entra in linea di conto, potesse valersi di un comodo approdo ad Otranto, la parte di gran lunga più importante non cesserebbe di rivolgersi a Brindisi, e per ragioni di economia e per le facilità nelle

operazioni commerciali e le altre condizioni immensamente più favorevoli di quel porto. Vede dunque la Camera che la mia proposta non era poi tale da sollevare tanti clamori.

Mi permetta ora la Camera che io prenda l'occasione offertami dalla discussione di questo bilancio per ringraziare il Governo e la benemerita Società di navigazione generale della nuova linea commerciale, testè attuata, per il Plata. Questa linea ebbe in mira principalmente di promuovere l'esportazione dei nostri prodotti agricoli verso quelle lontane regioni dell'America meridionale; dove, da parecchi anni, si è avviata una gran corrente di emigrazione italiana, e dove perciò i nostri prodotti dovrebbero trovare le più favorevoli condizioni al loro smercio ed un vasto quanto opportuno mercato. Però, affinché la nuova linea risca davvero utile, conviene che essa tocchi, lungo le nostre coste, tutti quei porti, i quali offrono delle merci e prodotti agricoli da caricare.

Se essa fosse stata istituita semplicemente a vantaggio di alcune grandi città, e se le nostre derrate dovessero sostenere prima una grave spesa, per trasportarsi nei grandi porti ed ivi essere imbarcate per l'America, lo scopo della nuova linea; io credo, verrebbe, in gran parte, a mancare.

Mi permetta quindi l'onorevole ministro, di manifestare la mia sorpresa, per aver constatato che nel primo suo viaggio da Venezia a Buenos-Ayres il battello della Navigazione generale ha trascurato varii porti che hanno alle loro spalle dei vasti territori e sono lo sbocco di paesi eminentemente vinicoli. Citerò un esempio. Nel primo viaggio si trascurò Gallipoli sul Jonio, il cui circondario è divenuto oggi tutto un immenso vigneto. Sono milioni di ettoltri di vino, che si producono in quelle ricche e fertili campagne; e se ne è già tentata, e giova sperare con successo l'esportazione per l'America.

Ecco a questo proposito le notizie che riceveva, da quella città, la *Riforma* e che io trovo pubblicate nel suo numero del 28 maggio passato.

“ Il movimento dei vini per l'America si estende e noi ci auguriamo che continui. La nostra banchina è zeppa di botti piene di vino allestite per l'imbarco per l'America. La casa Foscarini e compagni, ha già spedito 500 fusti, in totale 2000 ettoltri di vino, per Montevideo. Il 21 corrente ne partirono altri 1800 fusti già collocati sulle diverse piazze; Alezio, Nardo, Aradeo, ecc. ”

Ora mentre nel maggio passato, come si rileva dalle notizie della *Riforma*, migliaia di ettoltri di vino erano allestiti sulle banchine di Gallipoli, pronti ad imbarcarsi per l'America, il battello

della navigazione generale, che in quel mese fece il primo viaggio, non toccò Gallipoli. Posso fare almeno di indicare i danni che ciò arreca al commercio di quel paese; mi consta, per esempio, che una casa in attesa del passaggio del piroscafo della Navigazione generale, aveva preparato una considerevole quantità di vino, per mandarlo in America; ma il battello non passò e le botti rimasero per lunghi giorni esposte al sole, con grande discapito del negoziante e della sua merce.

Quel vino forse sarà andato finalmente in America; ma, dopo quanto s'era passato, io dubito che esso abbia colà confermato la buona fama dei nostri prodotti.

E così avviene che, pel difetto dei nostri servizi commerciali, le nostre derrate si discreditano all'estero, ed il nostro commercio di esportazione non prende quello sviluppo, che potrebbe avere.

Io dunque concludo augurandomi che l'onorevole ministro voglia prendere in considerazione le mie raccomandazioni e interporre i suoi buoni uffici presso la Compagnia di navigazione generale, giacchè credo che si tratti di una linea non sussidiata, affinchè, nei prossimi viaggi, i suoi battelli approdino in tutti quei punti, nei quali ci sono delle merci da esportare, perchè il nuovo servizio riesca davvero utile agli interessi della nostra agricoltura e del nostro commercio.

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

Fili Astolfone. Dirò brevi parole: anche perchè forse le raccomandazioni che io intendo di fare sarebbero state più opportune in un capitolo del bilancio. Ma dovendomi associare alle raccomandazioni dei precedenti oratori intorno al migliore riordinamento dei servizi dipendenti dal Ministero delle poste e dei telegrafi, e delle condizioni assai infelici degli aiutanti postali, portali, letteri, messaggieri e dei poveri telegrafisti straordinari, io ho creduto giusto di parlare anche nella discussione generale. Mi fermerò specialmente sopra i servizi marittimi.

Io credo che le raccomandazioni rivolte all'onorevole ministro dalla Giunta del bilancio e dagli oratori che mi hanno preceduto in ordine a questo argomento debbano attirare tutta la sua attenzione, poichè davvero i servizi che lasciano qualche cosa a desiderare sono più specialmente i servizi marittimi e i servizi cumulativi tra il continente e la Sicilia.

Anzi a questo proposito ricorderò all'onorevole ministro una cosa che merita un immediato provvedimento.

In Reggio di Calabria, all'arrivo del treno

diretto, si è spesso costretti a fermarsi parecchio tempo: e ciò deriva unicamente dalla Società ferroviaria, la quale non si dà disturbo alcuno per portare appena giunge la mattina da Messina allo scalo, le merci che, arrivano per essere imbarcate sul piroscafo e ciò unicamente per risparmiare la spesa di trazione.

Questo fa perdere un tempo prezioso, non tanto di estate, quanto nella stagione invernale nella quale i ritardi del diretto non sono infrequenti; sicchè spesso si rischia di perdere la coincidenza per Messina e Palermo.

È questa la osservazione che sottopongo all'onorevole ministro, il quale spero troverà modo di regolare meglio questo servizio.

In quanto poi alle osservazioni che furono fatte dall'onorevole Comin all'onorevole ministro intorno alla applicabilità della legge postale, debbo dire che non so a qual parte di questa legge l'onorevole Comin si volle riferire.

Egli forse vollè riferirsi al modo come per la nuova legge viene regolata la tassa dei giornali. Quelle disposizioni non nego che lascino veramente molto a desiderare: ma è certo che non si può non applicare una disposizione di legge solamente perchè può sembrare difettosa in una parte.

Io ricordo che la Commissione che esaminò quella legge, e della quale io ebbi l'onore di far parte, fece di tutto per chiarirne il concetto: e quindi se c'è qualche cosa che può praticamente fare ostacolo alla attuazione della legge medesima, a questo si potrà rimediare col relativo regolamento.

Tranne, adunque, questa difficoltà che concerne i giornali, e alla quale il ministro per via del regolamento potrà rimediare, il resto, credo che sia di beneficio per tutto il servizio postale, e quindi dovrebbe essere rigorosamente applicata: ed io ho fede che l'onorevole ministro non vorrà ulteriormente indugiare nel promuoverne l'attuazione.

Ora mi resta una preghiera speciale che io debbo rivolgere all'onorevole ministro, e ad essa si associa pure l'onorevole La Porta. L'anno scorso io dovetti raccomandare al ministro dei lavori pubblici la necessità di collegare per mezzo di un cordone sottomarino l'isola di Lampedusa con la Sicilia. L'onorevole Saracco promise di tener nel maggior conto questa mia raccomandazione. E perchè io possa esattamente riferire la risposta del ministro mi permetto di leggerla testualmente:

“ L'onorevole Fili ha anche parlato della convenienza di stabilire una comunicazione telegra-

fica fra l'isola di Lampedusa e la Sicilia, anche per motivi strategici che a me non spetta di apprezzare. Io non metto in dubbio l'utilità dell'opera: e se, rimanendo nei limiti del bilancio, la cosa sia possibile, se cioè coi fondi disponibili l'opera si possa eseguire procurerò di soddisfare il suo desiderio che trovo legittimo. Se poi i fondi mancassero, mi farò un dovere di esaminare la cosa anche in riguardo alla spesa, e se questa sarà leggera, il Parlamento provvederà secondo giustizia, perchè in fin dei conti queste piccole isole hanno anche esse il diritto ad un trattamento di equità e di giustizia. »

Io ho atteso invano per vedere quale importanza l'onorevole ministro dei lavori pubblici avesse dato alla mia raccomandazione, e quali studi avesse fatto per provvedere: e disgraziatamente non trovo traccia nel bilancio e nella relazione che mi faccia credere che la questione sia stata studiata.

Debbo anche aggiungere che la comunicazione telegrafica fra Lampedusa e la Sicilia è di grande importanza non soltanto perchè i legni di grande portata trovano in quell'isola facile approdo, ma anche perchè la sua rada può servire di ricovero ad armate navali. La storia ricorda infatti il naufragio della flotta navale di Carlo V, e come Andrea Doria dopo una formidabile battaglia coi turchi riparasse in quelle isole le avarie delle sue navi. Lampedusa, Linosa con gli isolotti di Robbit e del Lampione formano il gruppo delle Pelagie che Caterina II voleva acquistare per farne un porto pei Ruteni contro gli Inglesi di Malta; e quando Napoleone I pose l'occhio su Malta, gl'inglesi pensarono a Lampedusa. Basta poi consultare qualunque dizionario geografico per vedere come essa sia considerata un porto abbastanza vasto e sicuro fra il Mediterraneo, e l'Africa verso la Tunisia, perchè non sia trascurabile dal lato strategico.

Infine le comunicazioni telegrafiche di Lampedusa con la Sicilia gioverebbero oltrechè dal punto di vista strategico, anche a quello della pubblica sicurezza, imperocchè colà si manda un buon numero di domiciliati coatti.

E qui mi piace constatare la presenza dell'onorevole ministro dell'interno nelle di cui attribuzioni entra questo servizio dei coatti, il quale potrà associare la sua opera alla mia, affinchè quell'isola, la quale non ha altra risorsa e che ha bisogno di tutte le agevolezze, sia appagata nei suoi giusti desiderii. Il Governo fece di tutto per migliorare la corrispondenza postale, ed ora il vapore vi approda settimanalmente anzichè ogni quindici giorni: ma resta ancora molto

a farsi, e credo che la questione concernente il servizio telegrafico meriti tutta la sua attenzione. Quindi, nella fiducia che l'onorevole ministro vorrà accogliere la preghiera che io e l'onorevole La Porta gli rivolgiamo a questo proposito, ci auguriamo che vorrà portare la sua attenzione benevola sull'argomento e provvederà nel modo che crederà migliore, appunto perchè si tratta della sola isola che non si trova collegata all'isola maggiore per mezzo del telegrafo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Elia.

Elia. Io dirò due sole parole per ripetere una sola raccomandazione, che da diversi banchi della Camera si era usi rivolgere al ministro dei lavori pubblici, e che io rivolgerò oggi al bene augurato ministro delle poste e telegrafi. Noi abbiamo degl'impiegati straordinari, molti dei quali servono lo Stato da circa 8 anni, che prestano servizi importanti, faticosi e delicati e che, per la loro posizione incerta, temono di perdere, da un momento all'altro, il posto che essi occupano. Io so che il cuore dell'onorevole Lacava, ministro delle poste, scongiurerà questo pericolo; ma ad ogni modo io faccio una raccomandazione, per vedere se non sia il caso di classificare questi impiegati straordinari e tener conto soprattutto di quelli, che si trovavano già al servizio dello Stato quando l'onorevole Baccarini, con provvido decreto, nominava aiutanti postali, non so bene come si chiamino, tutti quelli che avevano un servizio superiore a tre anni. Ora tutti quelli che non furono compresi in quel decreto, come dissi, hanno 8 anni di servizio nelle poste, e sono sempre straordinari. Io raccomando perciò questi padri di famiglia, che proprio hanno bisogno di una assicurazione che non perderanno il pane per i loro figliuoli.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Associandomi alle raccomandazioni fatte adesso dall'onorevole Elia ed estendendole, in generale, a tutto il personale inferiore, o subalterno delle poste e dei telegrafi, io pregherei l'onorevole ministro di volere, con qualche dichiarazione, mettere fuori di pena una parte grandissima del personale stesso, il quale, o teme troppo da una parte, o può essere che spera anche troppo dall'altra. Sarebbe bene, pare a me, che il ministro, con qualche dichiarazione esplicita rimettesse gli animi in pace in modo che ciascuno sapesse che cosa debba attendere da lui.

Detto questo, io farei due raccomandazioni semplicissime; una riguardo agli organici che

erano stati presentati per gli aiutanti postali; l'altra, relativa agli impiegati straordinari, tanto delle poste che dei telegrafi.

Ai telegrafi e in maggior numero alle poste vi sono, come dissi, persone, che da molti anni prestano il così detto servizio straordinario, ma senza la cui opera, per quanto si chiami straordinaria, il servizio non camminerebbe: per cui sono impiegati straordinari di nome, ma di fatto sono più che permanenti. Molti ve ne sono che hanno da tempo le condizioni volute per essere collocati in pianta.

Io non aggiungo parola, perchè so quanto sia grande lo zelo dell'onorevole ministro per dar sesto alle cose del suo Ministero; non foss' altro per giustificare la nuova creazione.

Tanto più che a differenza del ministro passato, egli ha il tempo ed il modo di dedicarsi interamente alle due importantissime amministrazioni, alle quali presiede.

Io colgo quest'occasione per ringraziare il mio egregio amico Del Balzo di aver voluto ricordare la mia opinione, per quel poco che valeva, rispetto all'istituzione del nuovo Ministero. Io tengo a ripetere che l'istituzione del Ministero delle poste e dei telegrafi ha una ragione d'essere, anche in sé stesse; e tengo pure a ripetere che forse sarebbe stato più completo, se vi si fosse aggiunto l'esercizio delle strade ferrate, creando un Ministero delle comunicazioni.

E dico questo, perchè anche sottratte le poste e i telegrafi, il Ministero dei lavori pubblici resta sempre un Ministero di facchinaggio, e per me i ministri facchini non saranno mai perfetti ministri, qualunque sia la mente e la volontà che mettono nel dirigere il loro dicastero.

Io credo che siano tre i Ministeri assolutamente troppo aggravati di lavoro materiale: l'interno, le finanze e tesoro ed i lavori pubblici. Per le finanze e tesoro è ormai questione finita dopo la creazione del Ministero del tesoro. Il Ministero dei lavori pubblici, malgrado che sia stato liberato dalle poste e telegrafi, è ancora troppo aggravato, tanto che io credo che si potrebbe separarne ancora i servizi dei ponti, strade, fari, ecc. da quello delle ferrovie.

Anche il Ministero dell'interno è sopraccarico. Esso per me non dovrebbe esistere che come Ministero di polizia e Ministero politico per i comuni, il personale dei sindaci, ecc. Tutto il resto è un Ministero amministrativo che chiamerei dell'assistenza pubblica, come sarebbero le carceri, la beneficenza, le Opere pie. Ce ne sarebbe per due ministri, i quali potrebbero disimpe-

gnare il loro ufficio meglio di quello che non possa farlo oggi uno solo.

Ma io ho detto tutto questo per incidente, non perchè voglia invitare la Camera a prendere una risoluzione.

Del resto il Governo ha la facoltà di fare quello che vuole, e potrà tener conto di queste ed altre osservazioni, se le crede opportune.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Balsamo.

Balsamo. La proposta dall'onorevole mio collega Carrozzini, mi duole il dirlo, ha suscitato nella mia mente una giocosa immagine dell'Ariosto. L'Ariosto parlando della cavalla tolta da Orlando ad Angelica, che si era resa invisibile col suo anello incantato, e delle sue vicende, dice che aveva tutti i pregi della sua specie, ma aveva il piccolo difetto di esser morta. Nondimeno sebbene morta per l'affetto che le portava, soggiunge il poeta, Orlando proseguiva a nutrirla

... saccheggia ville e case
Se bisogno di cibo aver si sente.

E la proposta dell'onorevole Carrozzini mi pare che abbia avuto somigliante fato, era morta e gli pareva viva, e continuava a vagheggiarla.

Agli occhi del proponente era affascinante lo spettacolo dei grandi piroscafi stranieri volteggianti sulle acque di Otranto. Vi si affannava intorno, presagendo tutte le felicità per i paesi vicini, e pregustando quasi il giubilo dei suoi elettori. Non si era accorto che quelle navi solcavano il mare della sua fantasia, alla cui sponda non vi era nè porto nè rada, e la proposta si dileguava da se stessa.

Dimostravano la inanità della sua proposta, i segni di stupore e di riprovazione dell'onorevole Maldini espertissimo delle cose di mare, e familiare in quei paraggi, quando l'onorevole Carrozzini esponeva ciò che aveva escogitato. Il porto d'Otranto, che l'onorevole mio amico vorrebbe fare rada di approdo della nuova linea da Salonico.

Carrozzini. No! No! Non ho detto questo.

Balsamo. Non ho udito bene se si tratti della futura linea marittima di Salonico, o dell'attuale linea marittima percorsa dalla Peninsulare. Ma intendo parlare della nuova stazione marittima che egli vorrebbe fare della spiaggia di Otranto, in sostituzione del porto di Brindisi, qualunque fosse la Società navigatrice, che dovesse esercitare quelle linee.

Dico spiaggia, perchè quel seno di mare non ha caratteri di porto di alcuna categoria, e forse dep-

pure è classificato, o è confinato in quarta classe. Non ha altezza sufficiente di acqua, ed il fondo è costituito da una roccia subaquea calcarea, che in taluni punti affiora alle rive, e che ne renderebbe costosissima l'escavazione. In altri punti la profondità è così scarsa, che appena potrebbero fare evoluzioni palischermi o barehe peschereccie.

Manca di dighe naturali contro i flutti che impetuosi entrano da nord-est, est e sud-ovest, le colline che lo circondano, non lo riparano bastevolmente dai venti dominanti, non vi è un centimetro di banchina per scaricare un chilogramma di merce, non vi sono caprie, verricelli, colonne per ormeggio delle navi: tutto bisogna creare. E poi la rotta per Brindisi è molto più agevole della rotta per Otranto ai piroscafi che tornano dall'Oriente per l'arcipelago greco, secondo asseverano tutti i marinai. Come mai quindi l'onorevole Carrozzini può sognare di fare di Otranto un approdo per i piroscafi della Penisulare, di cui taluni ascendono a 6500 tonnellate, o per qualsivoglia altro battello anco di minore mole?

Carrozzini. Chiedo di parlare.

Presidente. Il bilancio dei lavori pubblici è stato esaurito. Non rientriamo di nuovo in quella discussione.

Balsamo. Ma, onorevole presidente, per combattere la proposta dell'onorevole Carrozzini, mio malgrado, sono ora trascinato da considerazioni che avrebbero sede più naturale nel bilancio dei lavori pubblici. Non è colpa mia se dobbiamo in questo momento disaminare questioni portuali in relazione dei nuovi approdi fantastici dal deputato di Gallipoli. Evidentemente se questa proposta non deriva da un'allucinazione, rivela una completa ignoranza della struttura reale della spiaggia idruntina. Ma se anco l'ingegneria portuale, coi mezzi potenti di cui oggi dispone, potesse giungere in pochi anni a formare di Otranto un porto di prima categoria, le strettezze dell'erario, consentirebbero siffatti lavori?

Poi non ci sarebbe nemmeno il vantaggio per la velocità dei trasporti. Da Otranto a Brindisi, coi treni ferroviari, ordinariamente s'impiegano poco meno di cinque ore. Secondo l'onorevole Carrozzini, da Otranto a Brindisi i piroscafi compirebbero il cammino in ore sei, ma io credo che filando 18 nodi l'ora basterebbero anco cinque ore. Poniamo pure che occorressero sei ore; per un'ora di differenza che intercederebbe facendo scalo ad Otranto e non a Brindisi, varrebbe la pena di gittare lo Stato in spese insensate ed inopportune?

In quanto alla raccomandazione fatta, che la

nuova linea che muove da Venezia, tocca Brindisi, poi perviene a Riposto, e di là si trasferisce all'America del Sud, io mi unisco agli altri nel raccomandare che tocchi anche il porto di Gallipoli. Dal momento che pochi giorni or sono, ho parlato a favore di Gallipoli, non posso combattere questa proposta.

È vero che sinora di quelle grandi masse di vino cui accennava l'onorevole Carrozzini esportate da Gallipoli, non se ne sa ancora il risultato, non si prevede ancora se i consumatori dell'America le acquisteranno e le consumeranno, ma intanto è bene di facilitare i mezzi di trasporto su i mercati trasatlantici.

Quindi io mi associo all'onorevole Carrozzini per raccomandare all'onorevole ministro che ingiunga alla Società di navigazione, di toccare anche il porto di Gallipoli. Se davvero la intrapresa degli audaci giovani gallipolini, che hanno avventurata la loro merce al beneplacito dei consumatori americani, fosse coronata da successo, come io desidero ardentemente, il Governo non dovrebbe esitare ad accelerare i lavori portuali. Almeno si dovrebbe attuare presto il prolungamento del binario dalla stazione ferroviaria di Gallipoli sino alla banchina di caricamento, per facilitare il trasporto delle botti di vino o di olio dai paesi e dai poderi alla banchina di quel porto.

E a questo proposito debbo far notare all'onorevole ministro, che le sue intenzioni probabilmente sono state frustrate e deluse, perchè, mentre egli vuole aprire un facile sbocco ai prodotti della penisola Salentina (e di questo gli sono gratissimi tutti gli abitanti), le tariffe stabilite dalla società di navigazione sono così elevate, che alcune società lombarde, a mo' d'esempio Crosti e Bassi, residenti a Brindisi sono state costrette a mandare i loro fusti di vino per ferrovia in Genova, farli trasportare al porto sopra un piroscapo genovese, e mandarli in America.

Si son così contentati quei negozianti di sostenere le spese di trasporto dalla stazione di Brindisi a Genova e ci hanno trovato utilità, perchè a Brindisi la società di navigazione pretende 20 lire per ogni bordelese, invece a Genova se ne esigono 13. Ora le spese di trasporto da Brindisi a Genova non ascendono che a 3 o 4 lire; quindi in conclusione vi è un margine di circa 3 lire, e sopra ogni bordelese 3 lire già presentano un vantaggio notevole pel trafficante. Per la qual cosa mi rivolgo al ministro, affinchè voglia colla sua grande sollecitudine, che ha per i nostri interessi, persuadere (perchè credo non la possa obbligare) la Società di navigazione, al ri-

basso della tariffa, in guisa da rendere accessibili ai suoi piroscafi i prodotti delle nostre terre. Altrimenti le sue intenzioni su questa linea di navigazione somiglierebbero alla freccia di Aceste, descrittaci da Virgilio nell'*Eneide*, la quale lasciava una striscia luminosa nello spazio, ma non feriva alcuno perchè si consumava nell'aria

Volans liquidis in nubibus arsit arundo
Signavitque viam flammis tenuisque iecessit
Consumpta in ventos.....

Vale a dire che le sue proposte, ispirate a tanta luminosa benevolenza, non recherebbero alcun vantaggio a quelle popolazioni. Quindi insisto, perchè il ministro studi il modo di far menomare i prezzi di tariffa, dalla Società di navigazione. Questo sarà il solo mezzo da promuovere gli interessi della Società di navigazione, ed incoraggiare gli sfiduciati asportatori di vino e di altre derrate agricole delle Puglie. Perchè col ribasso dei noli affluiranno ai porti di Barletta, Bari, Brindisi e Gallipoli i prodotti agricoli delle contrade più feraci, e nella quantità maggiore delle merci la Società di navigazione troverà una copia maggiore di lucro. Cesseranno allora le querimonie di quella Società riferitemi dall'onorevole ministro Lacava, in una conversazione privata che io tenni con lui a proposito della elevazione dei noli stabiliti nella linea adriatico-platense, che cioè nei porti che toccavano i suoi vapori, non si trovavano merci da caricare.

Carrozzini. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Carrozzini. Io mi trovo già di aver risposto all'onorevole Balsamo nel mio discorso, perchè ho detto e ripeto che fo questione non di interessi locali, ma bensì d'interesse generale.

Ora io credo che il giorno in cui...

Balsamo. Domando di parlare. (*Oh! oh!*)

Carrozzini... il Governo ed il paese si persuaderanno che fra le altre misure da adottarsi per non perdere il transito della valigia delle Indie, converrà anche di fare qualche cosa ad Otranto, nel senso da me indicato, in quel giorno, io credo, tutte le questioni e le gare locali dovranno cessare. Quanto alla cavalla (non so se cavallo o cavalla) (*Si ride*) d'Orlando, dell'onorevole Balsamo, io mi permetto di osservare che i cavalli, come tutti gli altri animali, muoiono per non rinascere più; ma le città, i porti possono morire, e dopo un tempo più o meno lungo, rinascere.

Presidente. Onorevole ministro...

Balsamo. Ho chiesto di parlare.

Presidente. Ma è inutile, onorevole Balsamo, non posso lasciare aprire una discussione.

Balsamo. L'onorevole Carrozzini ha attribuito a questioni e gare locali le mie osservazioni. Ma la radice di quelle gare la troverà nella sua proposta, che offende le regole nautiche le più elementari e gli interessi di Brindisi consacrati dagli anni e dalla natura, senza giovare agli interessi generali. La proposta per sè stessa era inaccettabile; ma se per una bizzarria del caso fosse stata accettata, si sarebbero scossi secolari interessi e si sarebbero smunte le ultime risorse dei contribuenti.

L'onorevole Carrozzini ha espresso la fiducia, che la sua proposta non sia morta o non muoia. Se egli, l'onorevole Carrozzini, con una nuova alchimia muterà le sabbie della spiaggia di Otranto in altrettanti granelli di oro, potrà aspirare certamente all'immortalità della sua proposta.

Presidente. Ma queste son questioni che si riferiscono al bilancio dei lavori pubblici, ripeto.

Procediamo ora nella discussione del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Anzi tutto, onorevole ministro, la prego di notare che se il primo ordine del giorno della Commissione può trovare la sua sede nella discussione generale, perchè si riferisce ai servizi marittimi, il secondo pare a me che dovrebbe essere rimesso al capitolo 23. Se la Commissione ed il ministro acconsentono, rimarrà così stabilito.

Ora prima di dare facoltà di parlare all'onorevole ministro, affinchè possa rispondere alle varie proposte, gli comunico il seguente ordine del giorno presentato da oltre dieci deputati:

“ La Camera, convinta della necessità di riunire ai servizi del Ministero delle poste e dei telegrafi, anco quelli dell'esercizio delle ferrovie e dei piroscafi sovvenzionati, allo scopo di ottenere quei maggiori vantaggi economici che un vero e proprio Ministero del movimento può dare, invita il Governo a valersi della legge sui Ministeri e a provvedere con apposito decreto. ”

“ Del Balzo, Villanova, Morelli, Garavetti, Sprovieri, Pignatelli, Chinaglia, Belmonte, Marin, Di Sant'Onofrio, Marcora, Nasi, Comin, Aventi, Chiara, Palizzolo, Chiaradia, Vollarò, Piacentini, Pierotti, Sorrentino, Turi, Mazzoleni, Badini, Bobbio, Chiapusso, Pasquali. ”

L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Lacava, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Veramente, un primo ministro di un novello Ministero dovrebbe far lunghi discorsi e programmi; ma non è nè nella mia natura, nè nel mio modo di pensare, di far programmi e discorsi lunghi, volendo invece essere giudicato dai fatti; quindi, mi limiterò a seguir l'esempio degli oratori che hanno parlato nella discussione generale; cioè, di esser breve e di rispondere categoricamente a quanto essi mi hanno fatto l'onore di domandare. Anzi tutto, gli onorevoli Panattoni, Cavalletto, Del Balzo, Napodano, Vollaro, Mel, Sprovieri, Elia ed in fine l'onorevole Baccarini si sono occupati molto del personale delle poste e dei telegrafi, e specialmente degli aiutanti, del personale secondario degli agenti rurali e degli straordinari, tanto postali, quanto telegrafici. Per quanto riguarda gli aiutanti postali, questa è una questione che non viene la prima volta alla Camera; voi tutti ricorderete che, più volte, nelle discussioni del bilancio dei lavori pubblici degli esercizi scorsi, molti deputati hanno parlato in favore degli aiutanti postali; ed io oredo che sia arrivata l'ora di dover risolvere la questione di essi.

L'onorevole Genala, quando fu ministro dei lavori pubblici, nominò una Commissione con l'incarico di studiare una tale questione; questa Commissione fece degli studi, tanto dal punto di vista dello stipendio degli aiutanti, quanto da quello della loro posizione in confronto ai servizi che rendono; studii che terrò in debito conto; però, l'organico che fu presentato ultimamente, ha suscitato molti reclami, anzi dirò che una gran parte degli aiutanti non ne è rimasta soddisfatta. Ed invero per la sua applicazione occorreva un lungo periodo di anni senza sicurezza della riuscita, dappoichè essendo il servizio postale in continuo aumento, l'organico proposto, prima di avere completa esecuzione, sarebbe stato novellamente modificato.

Il criterio del loro miglioramento non aveva base sicura, onde nella pratica sua attuazione molto probabilmente sarebbe riuscito a beneficio di alcuni, senza giovare ad altri, che pure oltre del miglioramento della loro condizione economica aspettano un miglioramento morale che dal detto organico non conseguivano, e ciò indipendentemente dalla questione della classificazione.

Ora è bene sapere che gli aiutanti postali tengono più al miglioramento della loro condizione morale che ad un aumento di stipendio.

Non nego che gravi difficoltà si presentano per un buon organico degli aiutanti, dappoichè

essi sono quasi inamovibili. Questa inamovibilità stabilita quando furono istituiti, poteva giovare; ora nuoce a loro ed all'amministrazione.

Essi sono divisi in tre classi, non inerenti alla persona, ma al luogo.

Vi è una classe di aiutanti postali per le località al disotto di 60,000 abitanti, un'altra per le città dai 60,000 a 120,000, in fine un'ultima per le città al disopra di 120,000: e queste tre classi erano rispettivamente retribuite collo stipendio di 800, 1000 e 1200 lire.

L'onorevole Baccarini, volendo migliorare la condizione degli aiutanti dal punto di vista economico stabilì, dietro le premure che a lui come ministro aveva fatto la Camera, di dare a ciascuno un aumento di lire 200; onde si ebbero le tre classi retribuite rispettivamente ora con lire 1000, 1200, 1400.

Oltre a ciò gli aiutanti hanno un aumento ad ogni quinquennio; ed hanno di più diritto ai sessennii; cosicchè ora abbiamo questa condizione gravissima, che io rivelo alla Camera; abbiamo cioè circa 3160 aiutanti divisi in 39 classi o categorie, che vanno dallo stipendio massimo, compresi i quinquennii ed i sessennii, di lire 3100 fino al minimo di lire 1000.

Di qui la prima difficoltà per una nuova classificazione; perchè volendoli ridurre a 5 o 6 classi ne verrebbe necessariamente tale aumento di stipendio e quindi tale aumento di spesa nel bilancio, che io non mi sento il coraggio di presentare alla Camera.

L'altra difficoltà è questa: gli aiutanti postali nei primi tempi della loro istituzione, essendo in pochi, resero utili servigi all'amministrazione delle poste; ma appunto perchè pochi, erano adatti a certi speciali servigi.

Ora che sono molti, dirò anzi moltissimi, e che la loro capacità non è uguale, essendo adeguata ed elevata in alcuni, mentre in altri è molto ristretta, avviene che essendo tutti di uguale grado i migliori non possono essere tutti applicati ai servigi postali ad essi omogenei, e spesso degli aiutanti che avrebbero titoli per diventare impiegati di carriera superiore, impiegati di concetto, disimpegnano attribuzioni affidate ad altri aiutanti che tutt'al più possono aspirare ad una carriera d'ordine subalterno. E questa è altra grave difficoltà per la loro classificazione.

Inoltre per la nuova istituzione del Ministero è necessaria una riorganizzazione dei diversi servigi e quindi del personale delle due amministrazioni centrali, con un nuovo organico del per-

sonale, il quale non potrebbe più corrispondere a quello presentato. Aggiungasi infine l'applicazione della nuova legge postale che mi lascia molti dubbi sull'aumento del personale. E fu per tutte queste varie ragioni che nella proposta delle variazioni al bilancio io mi permisi di chiedere di essere autorizzato a sospendere l'applicazione dell'organico proposto per gli aiutanti, il quale, come diceva, non corrisponde interamente al concetto di migliorare la loro condizione morale e materiale. Se però, tenendo conto dei reclami sollevati dagli aiutanti e delle ragioni sopradette, io mi decisi a sospendere l'applicazione di detto organico, mantenni invece la cifra proposta dal mio predecessore, perchè fosse applicata in aumento al loro stipendio dal primo gennaio 1890, secondo la nota di variazioni dell'onorevole Perazzi. Giacchè è bene si sappia come l'onorevole Perazzi ridusse a metà, di accordo coll' onorevole Saracco, la somma destinata per l'intero anno 1889-90 al miglioramento degli aiutanti, e la ridusse alla metà proponendo che l'organico dovesse applicarsi col primo gennaio 1890. Io quindi ho mantenuta la somma destinata in aumento allo stipendio degli aiutanti, ed anche quella proposta per un miglioramento dei corrieri e del basso personale delle poste proponendomi di presentare i rispettivi organici nell'assestamento del bilancio. Ma la Commissione del bilancio trovò a ridire ed osservò: se voi non presentate ora l'organico, ma vi riservate di presentarlo nell'assestamento del bilancio, allora non è il caso di stabilire sin da ora la somma in bilancio, la quale è destinata per il primo di gennaio 1890, cioè dopo la presentazione del bilancio di assestamento.

Veramente io credo che quando il ministro delle poste e dei telegrafi chiede alla Camera la somma destinata per un organico, che egli promette di presentare nel bilancio di assestamento detta somma avrebbe potuto anche mantenersi in bilancio, sia nel modo come fu presentata, sia istituendo dei capitoli a parte. Ma volli deferire alle osservazioni della Commissione generale del bilancio, e quindi d'accordo con la medesima fu stabilito l'ordine del giorno mercè il quale, se da una parte si toglie momentaneamente la somma di lire 243,255 destinata agli aumenti dello stipendio degli aiutanti e del personale inferiore, come si rileva dai capitoli 1, 8 ed 11 dell'anno finanziario 1889-90, d'altra parte si prende l'impegno assoluto sia dal Governo che dalla Commissione generale del bilancio di erogare questa somma nel secondo semestre del 1889-90, dopochè io avrò presentato nell'assestamento del

bilancio gli organici sopradetti. Adunque mentre io dichiaro di presentare l'organico degli aiutanti postali, e del basso personale, come sta detto nella nota preliminare al bilancio, m'impegno anche di apportare dove è possibile modificazioni agli organici tanto delle poste che dei telegrafi, poichè obbietto mio è quello di riordinare il servizio, senza disorganizzarlo. E così per esempio potrò portare dinanzi a voi un organico unico in alcune parti del servizio tanto postale che telegrafico, le quali sono da fondersi e da riunirsi, sia dal punto di vista amministrativo, che dal punto di vista economico; come sarebbero le ragionerie, poichè abbiamo una ragioneria pei telegrafi, ed una ragioneria per le poste; come sarebbe l'economato, poichè abbiamo l'economato pei telegrafi e l'economato per le poste; e come sarebbero infine il servizio amministrativo che riguarda i contratti ed i locali, essendo una delle grandi parti dell'amministrazione delle poste e dei telegrafi, quella che riguarda i locali ed i contratti; e così di altri servizi omogenei ed assimilabili.

Diceva, dunque che porterò alla Camera l'organico degli aiutanti postali, ed insieme anche l'organico dell'amministrazione telegrafica e dell'amministrazione postale centrale, per que'servizi che possono fondersi; poichè comprende la Camera che io non posso apportare una fusione di organici, nella parte tecnica, la quale resta tal quale è; sia pei telegrafi che per le poste.

Detto degli aiutanti postali, passo agli agenti secondari, cioè fuori ruolo. Il personale fuori ruolo delle poste e dei telegrafi (tratterò la questione degli straordinari a parte), si conta a decine di migliaia; ci sono i commessi postali, i portalettere rurali, i procacci, i vuota-cassette, i porta-piegghi, i fattorini telegrafici, ecc.

Ora il pensare di poter fare entrare tutti questi in pianta stabile, e dar loro diritto a pensione, è cosa che basta solo annunziare, per rilevarne le gravi difficoltà e conseguenze. Io piuttosto mi propongo di presentare a voi una proposta, che riguardi una Cassa pensioni per questo esteso personale subalterno; perchè stabilendo per essi una Cassa pensioni, come si è fatto per gli impiegati ferroviari, e per altro personale di vaste amministrazioni, essi potranno con una minima parte dello stipendio o della retribuzione che hanno, dare a questa Cassa nel tempo della giovane e matura età, il loro contingente di previdenza, onde poi in tarda età, possano attingere da essa quei mezzi di vita, che non potrebbero più avere dal Governo, quando fossero arrivati a

tale età, da non poter più accudire al servizio, che loro incombe.

Circa poi gli straordinari, l'onorevole Bacca-
rini sa le mie intenzioni.

Non è per me una questione soltanto di oggi, perchè anche quando io avevo l'onore di far parte della Commissione del bilancio, ho sempre ritenuto e sostenuto che la questione degli straordinari è la più grave che esista per le amministrazioni dello Stato ed è mio desiderio di farli scomparire; ma non è possibile di abolirli così d'un tratto; bisogna abolirli a poco a poco, cercando di far entrare in pianta stabile quelli che esistono e non nominarne più. Quello che posso assicurare agli onorevoli colleghi che hanno parlato intorno agli straordinari, si è che dacchè io sono al Ministero non ne furono e non ne saranno più nominati.

Attualmente essi sono nelle sole poste 250 ed altrettanti circa nei telegrafi, e spero di potere a poco a poco ridurre d'assai questo numero in questo modo: Quando il bisogno lo richiederà, (poichè, come vi ho già detto, io vi presenterò un organico del personale) invece di ricorrere a nomine nuove, io bandirò dei concorsi ai quali potranno prendere parte più o meno gli straordinari che abbiano i titoli per disimpegnare il servizio. Io credo che così facendo un buon numero di essi, specialmente i migliori, potrà entrare in pianta.

C'è poi una parte di straordinari che sono i così detti cottimisti, il cui lavoro si accresce specialmente in alcuni mesi dell'anno (mi pare nel gennaio e luglio) mentre negli altri mesi il lavoro corre per la via ordinaria.

Questi cottimisti sono specialmente addetti al servizio delle Casse postali di risparmio. Ora è difficile mettere in pianta codesti cottimisti sino a tanto che è in vigore la presente organizzazione delle Casse di risparmio, e qui dico, per incidente, che anche l'amministrazione delle Casse di risparmio postali va modificata, e ciò per una ragione semplicissima.

Ogni anno i capitali si accrescono nelle Casse postali di risparmio, e l'amministrazione è molto accentrata, non essendovi in generale operazione la quale non venga al centro e dal centro non ritorni e si dirami alla periferia. A me pare che qualche cosa si possa decentrare per impedire appunto quel cumulo di lavori straordinari, che annualmente si accresce e trova il culmine in alcuni mesi dell'anno.

Fino da quando, lo ripeto, io era nella Commissione del bilancio ho sostenuto che le amministrazioni non dovessero avere straordinari, tranne

pei casi speciali in cui si accumula moltissimo lavoro e solo transitoriamente, ma non in via ordinaria; ed è per questo che degli straordinari, che sono nella amministrazione delle poste e di quelli che sono nei telegrafi, quando mi sarà possibile il farlo, cioè quando gli organici lo permetteranno, metterò il maggior numero possibile di essi in pianta stabile.

Concludo che la loro sorte mi sta molto a cuore.

Vengo ora a rispondere alla raccomandazioni speciali che avrebbero potuto trovar luogo nei capitoli, e rispondo subito onde facilitare la discussione di questi.

Comincio dall'onorevole Panattoni, il quale ha osservato che negli uffici di seconda categoria si è disposto che il fondo di riserva, che resta presso gli impiegati postali non superi le 50 lire; per cui avviene, nel caso del pagamento di un grosso vaglia, che l'impiegato debba ricorrere alla Direzione per pagarlo.

Io mi occuperò di quanto ha detto l'onorevole Panattoni, cui osservo che il fondo di riserva è commisurato all'entità de' pagamenti in confronto degli introiti. Vedrò tuttavia non sia il caso di autorizzare gli ufficiali postali a richiedere anche telegraficamente delle somme per pagare subito i vaglia. Però faccio osservare all'onorevole Panattoni che la disposizione è stata presa nell'interesse del Tesoro, per garantirlo dalle frodi specialmente nelle piccole località. Ad ogni modo terrò conto delle sue raccomandazioni.

L'on. Righi mi ha raccomandato l'ufficio postale nella stazione ferroviaria di Verona.

Io sono lieto di manifestare all'onorevole Righi che il Ministero tiene nella debita considerazione l'importanza del servizio postale della città di Verona, e che a simiglianza di altre città sarà impiantato nella stazione ferroviaria di Verona un ufficio postale succursale. Verona vi ha diritto sia per la sua importanza internazionale, sia per la molteplicità delle operazioni che vi si dovranno compiere.

Dunque può essere sicuro l'onorevole Righi che io, al più presto possibile, procurerò che i suoi desideri siano soddisfatti, tanto per l'impianto di questo ufficio succursale quanto per la maggiore celerità nella vuotatura delle cassette.

Ed a proposito di ciò, mi permetto qui dire, che siccome io intendo di unire gli uffici postali agli uffici telegrafici, e viceversa, sia nei piccoli centri, sia negli uffici succursali delle città, così può esser sicuro l'onorevole Righi che nella sua Verona troverà riuniti insieme codesti servizi.

Ed aggiungo ancora, che è mio proposito di dividere le grandi città in zone postali.

Comincerò dalla divisione in zone della città di Roma applicando così un decreto che per Roma l'onorevole Genala aveva fatto, e che non era stato eseguito, per cui avverrà che la corrispondenza postale riunita in appositi dispacci sarà spedita dall'ufficio della stazione ferroviaria direttamente agli uffici di zona. Vi sarà così guadagno di tempo perchè la corrispondenza non sarà trasportata più all'ufficio centrale per ripartirsi poi dall'ufficio centrale nei diversi punti della città; ma invece, andrà direttamente in pieghi chiusi ai diversi uffici di zona; quindi oltre che vi sarà acceleramento nella distribuzione delle corrispondenze, i portalettere postali non andranno più da piazza San Silvestro, per esempio, fino a porta Maggiore, a porta San Lorenzo o porta San Pancrazio, ma invece partiranno dagli uffici delle zone con risparmio come ho detto di tempo e di fatica.

L'onorevole Cavalletto accennando ancora ad una parte del personale subalterno mi citò il concorso da me indetto per la scelta dei portalettere nell'amministrazione delle poste.

È vero, onorevole Cavalletto; trovai 11,000 domande e credo che ora sono molto di più. Io ho nominato una Commissione, a capo della quale sta il mio egregio collaboratore, l'onorevole Compans, che è composta dei funzionari più elevati dell'amministrazione. Questa Commissione, la quale comincerà il suo lavoro in questi giorni, poichè fino ad ora si sono dovute completare tutte le informazioni necessarie sulle sopradette domande, sceglierà, fra i concorrenti quelli che sono più meritevoli; cioè quelli che hanno maggiori servizi prestati nell'esercito, e quelli che sono *ex* fattorini telegrafici, poichè io intendo preoccuparmi anche dei fattorini telegrafici, i quali, ora, come tutti sanno, arrivati ad una certa età, sono licenziati. E può esser sicuro l'onorevole Cavalletto che quelli i quali saranno riconosciuti avere maggiori meriti od hanno reso maggiori servizi allo Stato, saranno i preferiti.

Di più intendo localizzare questi agenti subalterni. Io credo che questa localizzazione sia necessaria, perchè gli agenti subalterni hanno modesti stipendi. Si comprende facilmente come uno delle Calabrie, per esempio, viva meglio o meno peggio con quel modesto stipendio, in Calabria, mentre non potrebbe campare con uguale facilità in altra regione del regno; e viceversa, un veneto credo che viva meglio nella sua provincia, anche con una piccola remunerazione, che in un'altra regione non sua.

E siccome di *ex* militari se ne trovano in tutte le provincie d'Italia; così ho disposto che siano compilati per provincia degli elenchi, affinchè quando si renda vacante un posto in una data provincia si possa provvedervi con un postulante appartenente alla provincia stessa, e se per caso (cosa certamente non probabile) non si trovasse qualcuno; allora si rimpiazzerà con altro di una provincia contermina.

L'onorevole Turi ha sollevato una questione importantissima, quella cioè di riunire le grandi città con linee telefoniche. Io posso assicurare l'onorevole Turi che questa questione verrà tra breve alla Camera, poichè come egli sa vi è un disegno di legge su questo argomento, sul quale è già pronta la relazione. Anzi il presidente della Commissione, che è l'onorevole Genala, mi ha trasmesso le modificazioni apportate al progetto, perchè io alla mia volta faccia le mie osservazioni. Io mi affretterò a farle perchè è mio desiderio, condiviso anche dall'onorevole Genala, che questo disegno di legge sul servizio telefonico, venga discusso ed approvato dalla Camera, prima di separarci. Appena questo progetto sarà approvato, spero che anche i desiderii dell'onorevole Turi potranno essere soddisfatti.

L'onorevole Trompeo ha toccato anche una questione di molta importanza, quella cioè dell'applicazione di quella parte della nuova legge postale che riguarda i pacchi postali di 5 chilogrammi. L'onorevole Trompeo può essere sicuro che da parte del Ministero delle poste e dei telegrafi si farà tutto il possibile per applicare questa parte della legge che riguarda i pacchi postali di 5 chilogrammi. Però io non gli nascondo che vi sono molte difficoltà, che possono venire dalle amministrazioni ferroviarie, indipendentemente da quelle che chiamerò di spesa, poichè certamente non è così facile l'istituire un servizio dei pacchi postali da 5 chilogrammi. Abbisognano nuovi locali, veicoli più capaci, mezzi di trasporto più estesi, giacchè il servizio dei pacchi postali, limitato a tre chilogrammi, ha preso moltissimo sviluppo, e quando lo porteremo a cinque, esso prenderà uno sviluppo maggiore.

Con ciò non intendo dire che io non tenterò di superare queste difficoltà; anzi posso assicurare l'onorevole Trompeo che fin dal 25 aprile scorso io mi diressi al collega dei lavori pubblici, affinchè anch'egli, alla sua volta, non si lasci sfuggire qualsiasi occasione per indurre le amministrazioni ferroviarie e di tramvie a non sollevare difficoltà nel trasporto dei pacchi postali di cinque chilogrammi.

E giacchè sono a parlare dell'applicazione della nuova legge postale, rispondo pure agli onorevoli Comin e Fili-Astolfone che manifestarono il desiderio di sapere quando questa legge postale sarà applicata. Sodisfo molto volentieri, e subito, al loro desiderio.

La nuova legge postale, dopo votata dalla Camera e dal Senato, e sanzionata da Sua Maestà, ha dovuto essere coordinata in testo unico, imperocchè ricorderete che nell'ultimo articolo di quella legge fu data facoltà al Governo di coordinare in testo unico le diverse leggi postali, la quale cosa non è stata tanto facile. Finalmente il testo unico fu compiuto, il Consiglio di Stato vi diede la sua approvazione, ed approvò ancora il relativo regolamento, per cui in una delle prossime udienze Reali potrò sottoporre alla firma di Sua Maestà tanto la legge postale, testo unico, quanto il detto regolamento.

Come l'onorevole Comin disse, vi è una parte della legge di difficile esecuzione, quella cioè che riguarda il nuovo sistema delle spedizioni delle stampe periodiche.

Io non vi nascondo che ne ho fatto tema di studio speciale, ed ho dovuto riconoscere che nell'applicazione di questa parte della legge, le difficoltà non sono di lieve momento. Ho cercato di risolverle, anche chiamando presso di me molte persone versate nella materia, e difatti mi sono valso del loro aiuto, per quanto riguarda le stampe periodiche. Dopo varie riunioni di questi egregi rappresentanti della stampa, e lunghi dibattiti (poichè non erano tutti d'accordo) finalmente si potè stabilire un accordo su alcuni punti generali, che tenterò di applicare, ma non ho voluto nascondervi le difficoltà che, senza esagerazioni, chiamo gravissime nell'applicazione di questa parte della legge.

È tutto un sistema nuovo che si intende impiantare, sistema a cui le nostre abitudini non sono ancora avvezze. Ed invero diversi editori di giornali dicono sin d'ora che non intendono di accettare quel metodo di associazione, ma invece vogliono mantenere l'attuale abbonamento; e, siccome la legge non è obbligatoria per quanto riguarda il sistema dell'associazione, così nel testo unico della legge e nel regolamento si è detto che possono mantenere, volendo, il sistema attuale. Io, come vi ho dichiarato, cercherò di tutto per eliminare le difficoltà, ma è bene che queste si presentino fin d'ora innanzi a voi, perchè probabilmente, dopo che avrò tentata l'applicazione della legge, se le difficoltà che s'intravedono si riconosceranno insuperabili, sarà il caso di applicare

altri provvedimenti dei quali mi propongo rendere conto al Parlamento. Ad ogni modo sono date istruzioni perchè la legge postale sia applicata al 1° agosto, salvo in quella parte che riguarda appunto la spedizione delle stampe periodiche, la quale per le difficoltà sopradette potrebbe avere qualche ritardo ulteriore nella sua applicazione.

L'onorevole Vastarini-Cresi ha raccomandato i meccanici ed operai telegrafici, e mi invita a presentare un disegno di legge per regolare le pensioni di essi. In verità da quello che mi risulta i meccanici che trovansi nell'amministrazione dei telegrafi sono in pianta ed hanno quindi diritto a pensione.

Ad ogni modo terrò conto della sua raccomandazione, e se vi saranno operai o meccanici che non siano in pianta, vedrò di risolvere la questione secondo equità.

Egli ha inoltre richiamato la mia attenzione sulla disparità di trattamento fra alcuni impiegati telegrafici e gli aiutanti postali.

Quando io ho esordito a parlare, ho detto che mi sarei occupato degli organici postali e telegrafici, e può essere sicuro l'onorevole Vastarini-Cresi che se v'è disparità fra i due rami di servizio affini io cercherò di eliminarla.

L'onorevole Mel oltre alle raccomandazioni fatte per gli aiutanti e pel basso personale, mi ha pure raccomandato di eliminare certi abusi che egli dice infiltrati nel basso personale postale e telegrafico riguardo alle mancie.

La cessata Direzione generale dei telegrafi le ha sempre proibite; l'amministrazione delle poste non le ha proibite, ma non le ha autorizzate, le ha tollerate. Alcuni vorrebbero legalizzare, direi, quest'uso, disciplinandolo, altri, facendo quel che ha fatto la cessata Direzione dei telegrafi, vorrebbero proibirle tutte. Avverto, intanto che, spesse volte, queste mancie non sono date su richieste degli agenti del Governo.

Mel. Non parlo di queste.

Lacava, *minis'ro delle poste e dei telegrafi*. ... poichè, molte volte, e specialmente nelle feste pasquali, nelle feste natalizie, le mancie si danno spontaneamente e quasi in guiderdone dei patimenti sofferti dagli agenti telegrafici e postali, che hanno portato, con alacrità ed in qualunque tempo, lettere e telegrammi. Comprendo che costoro fanno il loro dovere e niente altro che il loro dovere; ma non credo che possa essere negato a colui che con cura è ben servito, di dare volontariamente una mancia in quelle occasioni ai sopradetti agenti. Ad ogni modo, io

che inclino più a proibir le mance, che a tollerarle, vi provvederò.

Una voce. Avvantaggiando le condizioni di questo povero personale, eh?

Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi. Vuol dire che porterò tutta la mia attenzione su questo uso.

Egli, poi, mi ha accennato che io potrei fare delle economie sia sulle stampe, come sulle relazioni.

Onorevole Mel, può esser sicuro che, sin da quando ho preso posto nel Ministero delle poste e dei telegrafi, una delle mie cure principali è stata ed è quella di abolire tutte le relazioni ed i moduli (e sono moltissimi) che non sono necessari. E ne vuole una prova? Quando sono arrivato al Ministero, ho trovato quelle certe cartoline per la spedizione dei pacchi postali, le quali tutti, più o meno, sappiamo quanto tempo richiedessero per essere riempite; mentre avrebbe dovuto e deve essere cosa, per me, semplicissima.

Ricordo di avere una volta assistito alla spedizione di un pacco postale; e mi fece grande meraviglia, veder perdere un gran tempo nel riempire tutto un gran foglio di cartoncino.

Ho creduto necessario di semplificare questa cartolina; e diedi l'incarico di provvedere all'egregio funzionario capo di divisione che sta a capo del servizio dei pacchi postali: ed egli l'ha di molto semplificata, riducendola a metà.

Ora sapete, o signori, qual è stato il risparmio portato da questa sola riforma? Sessantamila lire! (*Bene!*)

Prima la cartolina era un intero foglio di cartoncino; ora è ridotta a metà e di molto semplificata, perchè non contiene che il numero del pacco postale, il nome del mittente, il nome del destinatario, l'indicazione del luogo di destinazione ed il luogo d'invio: ho mandato il nuovo modulo all'officina delle carte e valori destinata a fabbricarle, e la nuova cartolina è stata fatta con sessantamila lire di risparmio.

Io non dirò certo che, oltre a questa, non si possano fare altre economie: spero anzi di farne e non poche.

Così pure l'onorevole Mel può essere sicuro che quando sarà stampata la nuova relazione postale e telegrafica, non avrà più il volume delle due che si facevano per lo passato.

Così credo che molti moduli siano inutili e possano venir soppressi, altri ridotti a minor proporzioni. A questo proposito gli dirò che ho di ciò incaricato un altro egregio funzionario, ed ho pure interessato e richiamata l'attenzione del

mio egregio collega ed amico l'onorevole Giolitti per la semplificazione dei moduli, che riguardano la contabilità generale dello Stato ed interessano tutte le amministrazioni dello Stato, moduli che sono molti, e non tutti necessari.

L'onorevole Sorrentino mi ha chiesto due cose.

In primo luogo ha domandato una estensione maggiore delle linee telegrafiche, specialmente nei paesi privi di mezzi di comunicazione: tale suo desiderio è per me un proposito continuo, poichè dove posso estendere il telegrafo, specialmente nei paesi privi di altri mezzi di comunicazione, lo faccio molto volentieri. Ma l'onorevole Sorrentino deve comprendere che c'è qualche cosa che mi costringe ad andare piano, piano, ed è la spesa.

Presso l'amministrazione dei telegrafi vi sono parecchi progetti per estendere la rete telegrafica secondaria, ma la questione è di aver dei fondi. Se la Camera volesse darli, io certamente non li rifiuterei. Anzi vi sono due progetti speciali, uno per lire 11,085,000 e l'altro per lire 6,026,000; quando la Camera e l'onorevole ministro del tesoro potranno concedermi i fondi io non solo curerò una maggiore estensione delle linee telegrafiche, ma farei di più: diminuirei la tariffa telegrafica, ed un progetto esiste anche a questo riguardo. S'intende che accrescere la rete ed i fili telegrafici, vuol dire accrescere anche i motori, gli apparati telegrafici e quel che più importa, il personale che richiede spesa abbastanza considerevole.

Ed anche ad un altro progetto intendo accennare, che avrebbe certamente l'approvazione della Camera, ed è la diminuzione della tariffa telegrafica per la stampa.

Ma siamo sempre lì, bisogna prender le cose come sono e non secondo i nostri desideri. Il desiderio di chi ha l'onore di parlarvi sarebbe di potere presentare all'approvazione vostra questi diversi progetti; ma *rebus sic stantibus* bisogna rimandarli a tempi migliori.

L'onorevole Sorrentino disse pure che la cosa alla quale testè ho risposto era una raccomandazione, ma che ve ne era un'altra gravissima, e con dura parola la stigmatizzava dicendo che quasi quasi il Governo nella risposta pagata cercava per mezzo di restrizioni di guadagnare la lira!

No, onorevole mio amico Sorrentino, la risposta pagata può spedirsi dappertutto dove si vuole, dimodochè se io mando un telegramma con risposta pagata all'onorevole Sorrentino a Gragnano, egli può partire da Gragnano ed andare in tutte le parti del regno e spedire un telegramma con quella risposta pagata.

Sorrentino. Mi pare di no.

Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi. Può essere sicuro l'onorevole Sorrentino che questo si usa da moltissimo tempo; egli forse avrà presentato uno dei moduli di risposta pagata dopo passato il tempo prescritto che è di sei settimane, ma può essere sicuro, diceva, che nel periodo di sei settimane la risposta pagata può portarla e spedirla in qualsiasi paese del Regno, dove si mangiano i maccheroni di Gragnano. (*ilarità*).

Presidente. Non faccia dello spirito, onorevole ministro. (*Si ride*).

Comin. Ma a me non ha risposto.

Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi. Io le ho risposto, onorevole Comin, anzi mi sono esteso molto sulle difficoltà dell'esecuzione della legge postale in quella parte che riguarda la stampa periodica.

Probabilmente l'onorevole Comin in quel momento era assente, me ne dispiace, ma una lunga parte del mio discorso era diretta appunto a rispondere all'interrogazione che il mio amico Comin mi aveva diretta.

Ora vengo all'onorevole Vollaro.

L'onorevole Vollaro mi ha raccomandato, ciò che poco fa mi hanno detto anche altri; cioè che ogni comune abbia il suo ufficio postale e telegrafico. È una delle mie aspirazioni, dei miei desideri, dei miei propositi.

L'onorevole Vollaro ha poi dato occasione col suo discorso, all'onorevole Carrozzini, all'onorevole Balsamo e ad altri, di parlare della questione della valigia delle Indie, e quindi del treno che mette capo a Salonico. È bene che la Camera sappia, che ormai dal 15 di questo mese, v'è un treno settimanale che parte da Amburgo e va a Salonico; quindi non è questione di là da venire. Quello che posso dire è, che da parte del Governo italiano, si prendono tutte le disposizioni, e si metterà ogni cura affinché il treno da Amburgo a Salonico, non nuoccia ai nostri interessi.

L'onorevole Vollaro ha anche detto, che bisognerebbe che in ogni treno vi fosse un ambulante. Anzitutto io gli dirò che ogni ambulante costa qualche cosa; e non pertanto ho avuto cura che agli esistenti altri se ne aggiungano. Così sono in pronto parecchi di codesti ufizi la cui spesa ascende a 94,000 lire; spero di attuarli nei limiti del bilancio proposto, e se non potrò in questo esercizio, si attueranno certamente nell'altro.

Il desiderio quindi dell'onorevole Vollaro, per quanto riguarda gli ambulanti, sarà soddisfatto nei limiti del bilancio, poichè se si volesse mettere un ambulante per ogni treno, creda l'onore-

vole Vollaro, che ci vorrebbero molti quattrini, che il mio bilancio non ha.

L'onorevole Carrozzini ha parlato lungamente sull'istituzione della nuova linea Adriatico-Platense.

Questa linea non costa nulla allo Stato, dapochè la Navigazione generale italiana, come io ebbi già a dire rispondendo ad un'interrogazione dell'onorevole Buonaiuto, l'ha istituita a proprio rischio e pericolo; ed io debbo rendergliene lode.

Or bene, è d'uopo sapere che in questo primo esperimento la Navigazione ha fatto un viaggio a perdita, nonostante tutte le sue premure, giacchè i porti lungo l'Adriatico ed il Ionio cioè i porti di Venezia, Bari, Brindisi, Taranto e Riposto non hanno dato tanta merce quanta ne occorreva per completare il carico del vapore "Birmania" addetto a questo primo viaggio, il quale ha dovuto correre a Napoli per completarlo.

Balsamo. Ciò è accaduto per l'elevatezza delle tariffe.

Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi. Onorevole Balsamo, non lo credo; poichè la Navigazione generale è scesa fino a 17 lire di nolo per bordolese. Ho qui un rapporto. (*Interruzioni dell'onorevole Balsamo*).

Tutti i porti che ha toccato non hanno dato quanto si era fatto credere che dassero.

E qui rispondo anche all'onorevole Carrozzini per quanto riguarda il porto di Gallipoli.

Si, è vero, Gallipoli non era nello elenco dei porti, ai quali doveva approdare il "Birmania", poichè la Navigazione generale, naturalmente, non ha accettato per l'approdo che alcuni porti principali, non potendo essa fare un servizio di cabottaggio per una linea diretta al Plata, ostandovi anche la celerità del viaggio e la spesa troppo forte, che si sarebbe incontrata, prolungando molto di più la durata del viaggio medesimo.

Ciò non toglie, ove, come mi auguro sia proseguito l'esercizio di questa linea, che si possa in seguito toccare anche Gallipoli.

Io però posso dire all'onorevole Carrozzini che, quando la Società generale di navigazione si accorse che non aveva le merci necessarie per completare il carico, fu telegrafato al sindaco di Gallipoli per sapere, se toccandosi quel porto si potessero imbarcare delle merci, che si diceva stessero pronte.

Il sindaco di Gallipoli rispose che, non avendo la Navigazione generale dichiarato in principio che si sarebbe approdato in quel porto, le merci erano state caricate su di altri piroscafi.

Io non posso entrare nella questione, sollevata dall'onorevole Carrozzini, circa l'approdo della valigia delle Indie non a Brindisi, ma ad Otranto.

L'onorevole Corazzini ha trattato la questione da un punto di vista generale, ed io non intendo fare questa questione. Ci è un fine di non ricevere, ed è questo che il porto d'Otranto dovrebbe essere di primo ordine, come quello di Brindisi nel quale approdano piroscafi di grande tonnellaggio, quali sono quelli della Peninsulare ed altri che fanno i viaggi d'Oriente.

Da ultimo debbo una risposta all'onorevole Fili-Astolfone ed all'onorevole Vollarò circa il servizio cumulativo dello stretto di Messina.

Per non dilungarmi dirò all'uno, ed all'altro, che appena giunto al Ministero fu una delle mie prime cure quella di occuparmi del servizio cumulativo dello stretto di Messina, giusta gl' impegni presi anche nel Senato.

Fu indetta una conferenza dall'ispettorato delle ferrovie, colle Società delle strade ferrate del Mediterraneo, delle Sicule e della Navigazione generale italiana alla quale conferenza prenderà parte anche un delegato di questo Ministero.

La conferenza avrà luogo, lo spero, in questo mese.

Mi auguro che da essa possa risultare, come conseguenza, il miglioramento del servizio cumulativo e la diminuzione del prezzo di tariffa per il passaggio delle merci attraverso lo stretto di Messina, giacchè, come è noto, le convenzioni garantiscono un massimo d'introito al concessionario, il quale non si presta a qualsiasi diminuzione di tariffe.

Finalmente l'onorevole Fili-Astolfone mi parlò del cavo di Lampedusa, e ricordò la promessa fatta dall'onorevole Saracco.

Io mi recherò a premura di prendere in esame gli antecedenti, studiarli e vedere quel che si possa fare circa il cavo sopradetto.

Così mi pare di aver risposto ai diversi oratori e termino il mio dire. Se non che mi preme di fare una piccola rettifica ad un quadro che l'egregio relatore ha messo in principio della sua elaborata relazione.

Franchetti. Chiedo di parlare.

Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi. Veramente non credo che la rettifica che io debbo fare, dia luogo all'onorevole Franchetti di rispondere (*Siride*) poichè egli riconoscerà pel primo che non è questione sulla quale si può intrattenere la Camera; soltanto io intendo rettificare qualche grossa cifra, trattandosi di un documento che viene dalla Commissione del bilancio.

Osservo dunque che nelle previsioni risultanti dal detto quadro per l'esercizio 1888-1889 non è riportata la somma di 485,064 lire. Questa cifra di 485,064 lire, come l'onorevole Franchetti sa, consiste nelle due somme di 260,064 lire per il servizio fra Brindisi e Patrasso e 225,000 lire per il servizio fra Genova e Batavia, servizi che dipendono da leggi votate dopo l'assestamento del bilancio, ma però votate in quest'anno e approvate per legge pubblicata il 7 giugno; e quindi facenti parte della previsione finale risultante per l'esercizio 1888-89 la quale deve per ciò essere accresciuta di 485,064 lire. Laonde le cifre restano tali e quali; soltanto nel risultato finale, invece della somma in più pel 1889-90 di 1,212, si deve dire 726,692. 50. Taccio di altre minori.

Detto questo io non credo che vi sia altro da aggiungere. (*Bravo!*)

Se mi permette l'onorevole presidente, direi una cosa sull'altro ordine del giorno.

Presidente. Quello lo riserbiamo al capitolo 21.

Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi. Giusto; io volevo pregare appunto l'onorevole presidente di voler riservare l'ordine del giorno che riguarda i servizi marittimi al capitolo 21.

Presidente. Quanto al primo lo accetta?

Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi. Lo accetto.

Sull'altro ordine del giorno presentato, dall'onorevole Del Balzo, dirà l'onorevole presidente del Consiglio.

Presidente. L'ordine del giorno dice così:

« La Camera convinta delle necessità di riunire ai servizi del Ministero delle poste e dei telegrafi anche quelli dell'esercizio delle ferrovie e dei piroscafi sovvenzionati, allo scopo di ottenere quei maggiori vantaggi economici che un vero e proprio Ministero del movimento può dare, invita il Governo a valersi della legge sui Ministeri e a provvedere con appositi decreti. »

L'onorevole Franchetti ha facoltà di parlare.

Franchetti. Ho da dire pochissime parole riguardo all'osservazione con la quale l'onorevole ministro ha finito il suo discorso. Si tratta di una somma che è stata stralciata dall'assestamento dell'esercizio corrente, perchè la legge non era ancora votata.

Della legge che approva le due linee Genova-Batavia e Brindisi-Patrasso ho tenuto conto nella mia relazione, a pagina 8, a proposito del capitolo 21 « Servizio postale e commerciale marittimo. » Non ne è stato tenuto conto nella tabella indicata dall'onorevole ministro, per la ragione

che questa tabella essendomi stata fornita dal Ministero delle poste e dei telegrafi, non ho creduto di doverla verificare, vista l'origine dalla quale veniva; molto più che si trattava di stanziamento che riguardava un esercizio precedente a quello, che io doveva esaminare.

Il fatto prova che ho avuto torto, perchè la tabella è errata. Sono felice che l'errore del Ministero sia stato dal Ministero stesso visto a tempo, perchè il ministro abbia potuto rettificarlo davanti alla Camera.

Non avrei altro da dire, se non volessi rispondere ad un apprezzamento errato dell'onorevole Vollarò, il quale ha trovato, nell'ordine del giorno riguardante i servizi marittimi, un atto di diffidenza verso il Governo.

Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi. Non ne discorriamo. Se l'ho accettato!

Franchetti. Io tengo fin d'ora a determinare il carattere della cosa.

Quest'ordine del giorno è stato combinato di pieno accordo col Governo, perchè è stato concetto comune del Governo e della Commissione che i capitoli, che in occasione delle precedenti Convenzioni non sono stati esaminati dal pubblico, fossero questa volta studiati da tutti e potessero essere oggetto poi di un concorso per parte di tutte le forze economiche della nazione.

E mi sorprende che l'onorevole Vollarò se ne sia lamentato, poichè egli stesso ha fatto delle osservazioni sul servizio marittimo, le quali in occasione di un bilancio non hanno nessun valore, perchè si sa che lasciano il tempo che trovano, mentre potranno discutersi con profitto il giorno in cui si esaminerà un progetto di capitolo.

Non ho altro da aggiungere, riservandomi di ritornare sull'argomento, se occorre in occasione del capitolo che riguarda i servizi marittimi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Crispi, presidente del Consiglio. Devo pregare la Camera di non accettare quella parte dell'ordine del giorno, di cui fu data lettura dal nostro presidente e che si riferisce alla congiunzione dell'esercizio delle ferrovie ai servizi delle poste e telegrafi.

È una materia molto grave e che non bisogna compromettere. Dai pratici ho sentito dire che nelle ferrovie costruzioni ed esercizio devono andare insieme. Aggiungete a questo le condizioni provvisorie in cui è il regime delle ferrovie, in conseguenza delle celebri Convenzioni. Qualunque

voto della Camera in questa occasione comprometterebbe la soluzione del gravissimo problema.

Quindi se i proponenti dell'ordine del giorno consentissero di stralciare dalla loro mozione la parte alla quale mi oppongo mi farebbero cosa grata. Se poi insistono, pregherò la Camera di non volerla approvare.

Presidente. Onorevole Del Balzo, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

Del Balzo. Poichè l'onorevole presidente del Consiglio dichiara che con l'approvazione del mio ordine del giorno si verrebbe a compromettere questa grave questione, io non avrei nessuna ragione d'insistere, perchè naturalmente il Governo è il più competente in questa materia, e spetta ad esso decidere quando sia opportuno attuare la invocata riforma. Ma il ministro ha parlato di due parti...

Voci. Ma lo ritiri!

Presidente. Insomma, quale parte ritira?

Del Balzo. Il mio ordine del giorno, che porta la firma di altri 25 deputati consta d'una sola parte e quindi non può essere votato per divisione, come avrebbe accennato l'onorevole presidente del Consiglio.

Presidente. Onorevole Del Balzo, che cosa intende ella di fare?

Del Balzo. Ripeto che il mio ordine del giorno non può essere diviso in due parti. Poichè il Governo non l'accetta, lo ritiro.

Presidente. L'onorevole Del Balzo dichiara di ritirare l'ordine del giorno. Ma lo ritira anche a nome di coloro che lo hanno sottoscritto?

Vi sono molti altri deputati che l'hanno firmato.

Del Balzo. Se il Governo lo volesse accettare come raccomandazione...

Crispi, presidente del Consiglio. È inutile.

Presidente. Allora, siccome nessuno di coloro che hanno sottoscritto quell'ordine del giorno insieme all'onorevole Del Balzo dichiara di riprenderlo per conto proprio, quest'ordine del giorno s'intende ritirato.

Rimane allora l'ordine del giorno della Commissione che è il seguente:

“ La Camera riconoscendo fin d'ora necessario di assegnare la somma di lire 243,255 da erogarsi nel 2° semestre dell'esercizio 1889-90, per migliorare le condizioni degli aiutanti e del personale subalterno delle poste, e prendendo atto della dichiarazione del Governo, che presenterà in occasione dell'assestamento del bilancio 1889-90 le relative

modificazioni d'organico da entrare in vigore col 1° gennaio 1890, passa all'ordine del giorno. »

Quest'ordine del giorno è accettato dal Governo.

Lo pongo a partito.

Chi è d'avviso di approvarlo, voglia alzarsi.

(È approvato).

Così è chiusa la discussione generale.

Do lettura dell'articolo unico.

“ *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1889 al 30 giugno 1890, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge ”

Ora procederemo alla discussione dei capitoli.

Ripeto l'avvertenza che, quando nessuno chieda di parlare, o non vi sia alcuna proposta, essi s'intenderanno approvati con la semplice lettura.

TITOLO I. Spesa ordinaria — Categoria prima. — *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 1. Ministero - Personale di ruolo (*Spese fisse*). Il Ministero propone lire 2,073,430, e la Commissione lire 2,036,300.

Onorevole ministro, accetta questa riduzione?

Lacava, ministro delle poste e telegrafi. Perfettamente, in seguito all'ordine del giorno testè votato.

Presidente. Sta bene. Si intende approvata la proposta della Commissione.

Capitolo 2. Ministero - Personale straordinario, lire 297,300.

Capitolo 3. Ministero - Pigion, lire 29,700.

Capitolo 4. Ministero - Spese d'ufficio, lire 300,500.

Capitolo 4. Ministero - Mantenimento dei locali, lire 26,000.

Capitolo 6. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 7. Casuali per tutti i servizi dell'amministrazione centrale e delle amministrazioni dipendenti, lire 130,000.

Spese per le poste. — Capitolo 8. Personale di ruolo nell'amministrazione provinciale delle poste (*Spese fisse*). Ministero, lire 7,162,250; Commissione, lire 7,044,000.

L'onorevole ministro accetta la diminuzione?

Lacava, ministro delle poste e telegrafi. Anche questa è effetto dell'ordine del giorno.

Presidente. È dunque approvata.

Capitolo 9. Personale straordinario nell'amministrazione provinciale delle poste, lire 25,000.

Capitolo 10. Personale degli uffici postali di 2^a classe (*Spese fisse*), lire 4,105,000.

Capitolo 11. Personale dei corrieri, messaggeri, brigadieri, portalettere e serventi (*Spese fisse*). Ministero, lire 3,542,875; Commissione, lire 3,455,000.

Anche qui, onorevole ministro, accetta la riduzione?

Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi. Perfettamente. Sono i tre capitoli ai quali si riferisce l'ordine del giorno.

Presidente. Sta bene.

Capitolo 12. Serventi e portalettere in prova - Agenti straordinari, lire 82,000.

Capitolo 13. Assegnamenti al personale degli uffici postali italiani all'estero (*Spese fisse*), lire 23,500.

Capitolo 14. Pigion dei locali delle direzioni e degli uffici (*Spese fisse*), lire 413,300.

Capitolo 15. Indennità per le spese inerenti al servizio (*Spese fisse*), lire 521,100.

Capitolo 16. Canoni ai mastri di posta (*Spese fisse*), lire 8,471. 50.

Capitolo 17. Retribuzioni ai procacci, lire 4,396,000.

Capitolo 18. Retribuzioni agli agenti rurali, lire 2,184,000.

Capitolo 19. Spese variabili per il trasporto delle corrispondenze e dei pacchi, lire 880,000.

Capitolo 20. Rimunerazioni ad impiegati ed agenti di ruolo per servizi straordinari inerenti al movimento delle corrispondenze e dei pacchi e per l'abilitazione al servizio telegrafico, lire 45,000.

Capitolo 21. Servizio postale e commerciale marittimo, lire 10,353,932.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sciacca della Scala.

Sciacca della Scala. Io mi associo di gran cuore all'ordine del giorno presentato dalla Commissione ed accettato dal ministro, e mi auguro che l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi tenga l'impegno che ha assunto, poichè ricordo che l'anno scorso la Camera aveva già votato un ordine del giorno, col quale invitava il Governo a presentare nel primo semestre 1889 i capitoli della convenzione.

Il primo semestre è quasi trascorso e adesso mandiamo la presentazione di questi capitoli al 1890. E va bene, io accetto questo termine, ma,

ripeto, mi auguro che questo termine sia scrupolosamente osservato.

È di un grande interesse e per il paese e per le stesse Società che debbono concorrere a questo servizio, che le condizioni siano conosciute molto prima, affinché le Società possano mettersi in grado di offrire a questo servizio.

Io so che la Commissione lavora a questo scopo, ma so pure che questa Commissione fu istituita nel 1887 e che aveva obbligo dallo stesso decreto, di compiere il suo lavoro in sei mesi. Siamo già al 1889 ed ancora questo lavoro della Commissione non ha veduto la luce.

Io so in generale quali sono le proposte che si fanno da questa Commissione, ma io mi permetto di farne due principalissime all'onorevole ministro. La prima riguarda la distinzione dei servizi in commerciali e postali, poichè è diverso il criterio a cui debbono ispirarsi questi due servizi.

Pei servizi commerciali sono sufficienti ed adatti alcuni battelli, i quali non sono adatti pei servizi postali.

Noi spesso spendiamo delle forti somme per una ferrovia che abbrevia un percorso di tre o quattro ore, ma intanto per le comunicazioni fra le isole ed il continente, fra un punto e l'altro della costa italiana, che non hanno ferrovia, noi abbiamo battelli che fanno il percorso in 10 ore ed altri che lo fanno in 20 ore. Mentre abbiamo la grande via del mare, che ci costa niente, su cui non dovremmo che applicare dei battelli veloci, noi facciamo il servizio in modo che una volta s'impiegano 10 ore per percorrere una data distanza ed un'altra volta se ne impiegano 20.

Quindi, i servizi postali i quali servono e la parte insulare e la parte che non ha ferrovie lungo la costa, dovrebbero essere fatti da battelli velocissimi e che percorressero in egual tempo quelle distanze. L'Austria ha fatto questa modificazione, e il Lloyd austriaco adesso ha i servizi commerciali e i servizi postali.

Infine, io devo fare anche un'altra raccomandazione. Vorrei che la esecuzione della parte tecnica dei capitolati fosse affidata al Ministero della marina. Noi abbiamo moltissime condizioni, che riguardano il servizio e la condizione dei battelli; e sapete a chi è affidata la sorveglianza di questa esecuzione? Ai direttori delle poste. Ma che volete che sappiano i direttori delle poste, se la macchina di un battello è in condizioni tali, da affrontare il mare? Che volete che sappiano i direttori delle poste, se il ritardo di un battello è avvenuto per forza maggiore, o per le condizioni trovava il bastimento? Aggiungete

che, adesso, la flotta marittima commerciale sussidiata dallo Stato, è anche ausilio alla nostra flotta di guerra; e maggiormente c'è l'interesse che la esecuzione della parte tecnica dei capitolati sia affidata al Ministero della marina.

Ciò riguarda l'avvenire; e sommariamente ho fatto queste due osservazioni. Adesso ne devo rivolgere un'altra all'onorevole ministro; e questa riguarda i servizi cumulativi. Qualche altra volta, ho intrattenuto la Camera su questa questione, e, giorni or sono, in occasione del bilancio dei lavori pubblici (nè parlò anche l'onorevole Di Camporeale); ma qui mi pare la sede più opportuna. Chiamo l'attenzione del ministro delle poste e dei telegrafi su questo argomento; e prego anzi la Camera di ascoltare attentamente per un sol minuto ciò che andrò a dire.

In Italia, sin dal 1885, si fa il servizio cumulativo non tenendo affatto conto degli interessi commerciali del paese, nè (permettetemi che lo dica) della geografia.

Ve ne darò un saggio.

Le merci che partono per esempio da Cagliari, da Sassari, da Porto Torres, e da tutti gli scali di Sardegna per andare a Livorno e Genova, adesso devono percorrere in ferrovia tutto quel tratto che c'è sino al golfo degli Aranci, e di là vanno a Civitavecchia, per andare poi a Genova e Livorno, mentre tutti quei paesi hanno gli approdi dei battelli della Società di navigazione che potrebbero portare direttamente le merci a Genova e Livorno.

Da Torino, Milano, Genova e Livorno le merci che vanno per l'Egitto o per Malta potrebbero andar subito a Livorno o Genova; e invece devono percorrere in ferrovia tutto il tragitto fino a Napoli.

Per il Levante dall'Alta Italia le merci si spediscono in ferrovia sino a Brindisi, mentre i battelli partono tanto da Genova che da Venezia.

Le merci per esempio da Salerno e da Potenza devono andare invece che a Napoli fino a Brindisi.

Le merci che da Firenze vanno per la Sicilia, invece che da Livorno, debbono andare a Napoli.

In generale poi tutte le merci che vanno in Sicilia devono percorrere la ferrovia sino a Reggio Calabria.

Poi finalmente c'è un articolo molto strano in questa convenzione fra le Società delle ferrovie e la Società di Navigazione, nel quale si dice così: che una merce che parte da Siracusa per andare ad Alessandria d'Egitto, invece di andar in ferrovia alla vicina Catania l'oltrepassa e con

altre tre o quattro ore di ferrovia va sino a Messina; a Messina è imbarcata per tornar nuovamente a Catania, dove già era stata, e seguita per Alessandria.

Ora io sono sicuro che se l'onorevole ministro delle poste porterà la sua attenzione sopra questa materia farà di tutto perchè il commercio nazionale abbia tutte quelle agevolezze che le stesse condizioni di fatto gli danno, poichè per le Società ferroviarie si tratta di una beneficiata. Invece si dovrebbe tener conto dei servizi pubblici.

Siccome i noli per mare sono infinitamente minori di quelli per ferrovia, dovrebbero le merci, per quel tratto che è indispensabile, far la via di terra; e appena trovano un porto dove ci sono battelli di Società sovvenzionate dallo Stato, dovrebbero esservi imbarcate per andare senz'altro alla loro destinazione.

Detto questo d'indole generale, io debbo rivolgere una preghiera all'onorevole ministro delle poste e telegrafi, preghiera d'interesse locale sopra la quale parlerà, credo, anche l'onorevole Di Sant'Onofrio. Io chiedo sia stabilita una nuova linea di navigazione fra Salina, Lipari e Milazzo nell'occasione in cui andrà ad aprirsi la ferrovia Messina-San Filippo onde, mercè questa ferrovia, possano aumentare ed abbreviare le loro comunicazioni col capo-provincia. Spero che il ministro delle poste e dei telegrafi voglia soddisfare questo legittimo desiderio. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Garavetti.

Garavetti. Ho chiesto di parlare per formulare una domanda all'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi col desiderio di averne una risposta soddisfacente. La domanda riflette un miglioramento dei servizi marittimi commerciali e postali tra la Sardegna ed il Continente. Certamente il ministro non ignora e non ignora la Camera lo stato infelicissimo in cui versa l'economia isolana. E d'altronde è ormai notissimo come le stesse condizioni generali che hanno influito ed influiscono sinistramente sull'economia nazionale abbiano avuto ed abbiano un contraccolpo maggiore nell'isola, sulla quale pesavano già tante cause antiche di decadimento. Ciò indusse la deputazione per la Sardegna a presentare sin dai primordi della passata Sessione un memoriale all'onorevole presidente del Consiglio in cui era tracciato, direi quasi, un programma di rigenerazione economica della Sardegna.

A questo memoriale si rispose con delle promesse di studi, studi che io non so a qual punto siano arrivati e sui quali desidererei davvero di

sentire una parola rassicurante dallo stesso onorevole presidente del Consiglio. Riesce pure a tutti evidente che la interruzione dei rapporti commerciali con la Francia più che altre regioni d'Italia abbia colpita al cuore la Sardegna, la cui parte settentrionale commercialmente poteva dirsi una piazza francese, poichè tutti i prodotti isolani, bestiame, vino, olio, andavano a Masiglia, a Cette, a Nizza.

Accenno a questo, non perchè io voglia fare un inutile quanto inopportuno rimpianto, ma per spiegare come nelle convenzioni marittime ed in altre convenzioni sieno potute sfuggire nella preparazione legislativa certe anomalie davvero inesplicabili. Sfuggirono perchè certe linee di navigazione aveano, quando si stabilirono le convenzioni, più che interesse commerciale un interesse quasi esclusivamente postale; ma una volta cessato totalmente il commercio con la Francia, la Sardegna riconobbe la necessità di ricorrere, come le altre regioni italiane, al mercato italiano; ed è allora che si videro tutte le stranezze, tutte le anomalie che si riscontrano nelle nostre convenzioni marittime.

La nostra vita commerciale si svolge per mezzo di tre enti: della Società di navigazione generale, della Compagnia reale delle ferrovie sarde e della Compagnia italiana delle ferrovie secondarie.

Nella convenzione con la Navigazione generale si riscontra ciò che vi può essere di più strano; anzitutto noi abbiamo delle convenzioni che non specificano neppure la stazzatura dei piroscafi che debbono fare il servizio.

Da questo deriva l'inconveniente che la Società è arbitra di adibire al servizio tutti gli scarti della sua flotta, come di fatto avviene.

In quanto poi alla velocità di questi legni vi è stabilita la velocità media di undici nodi all'ora, da liquidarsi a trimestre.

Io non so quali siano i risultati di questa liquidazione trimestrale; ciò che so di certo è questo che appena giunta la stagione invernale questi vapori non arrivano più in tempo, e spesso non arrivano affatto, ed in quest'ultimo inverno si ebbe lo scandalo di tre giorni consecutivi senza il corriere del continente.

Ed a questo riguardo non posso che rilevare che per testimonianza a me fatta da persone pratiche del mare, la traversata dal golfo degli Aranci a Civitavecchia è una delle più difficili del Mediterraneo, poichè in questa traversata confluiscono le correnti dello stretto di Bonifacio e del canale di Piombino.

Per cui non cattivi vapori, non carcasse come quelle con cui si fa il tragitto, ma vapori buoni si richiederebbero per assicurare il servizio. A tuttociò poi, per quanto riflette l'interesse commerciale, si aggiunge una vera enormità nel tasso dei trasporti. Io non posso venire ai dettagli, ma posso accennare ad alcuni fatti, i quali sono talmente eloquenti da dimostrare come le mie affermazioni siano pienamente giustificate. Allorchè fioriva il commercio fra la Francia e la Sardegna, con sole 6 lire si trasportava un capo di bestiame da Porto-Torres a Marsiglia; e sono 26 o 27 ore di navigazione; oggi per trasportare un capo di bestiame dal golfo degli Aranci a Civitavecchia si spendono 12 lire. Non parlo poi delle altre linee; è cosa notoria, e l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi lo sa benissimo, che si spende quasi ugualmente per trasportare una merce qualunque da Porto Torres a Genova, di quello che si spenda da Genova a Buenos Ayres.

Non è esagerazione. Mi duole di non averla qui, ma io ho avuto pochi giorni fa per le mani una polizza di carico, che rifletteva il trasporto di alcuni fusti di vino direttamente da Porto-Torres a Buenos-Ayres, e dal dettaglio del nolo scritto nella stessa polizza appariva che il trasporto della merce costava lire 150 circa da Porto-Torres a Genova, e lire 240 circa da Genova a Buenos Ayres. La differenza nella distanza è nota, da 20 ore di navigazione a 20 giorni!

E poichè l'onorevole collega Sciacca della Scala, faceva un voto per l'avvenire, accennando pure ad una maggior larghezza nei servizi commerciali marittimi tra la Sardegna ed il continente, io vorrei seguirlo pregando l'onorevole ministro a pensare fin d'ora, perchè sia stabilita nelle future convenzioni una linea diretta tra Porto Torres e Civitavecchia, e tra Cagliari e Civitavecchia.

Esistevano prima queste linee, e producevano vantaggi molto sensibili per il commercio. Vennero tolte allorchè si stabilì la linea diretta dal Golfo degli Aranci a Civitavecchia, ma questa linea è utile nell'interesse postale, ma non nell'interesse commerciale per i due estremi capi dell'isola; perchè le merci, che si producono nell'un capo o nell'altro, debbono traversare tutta l'isola longitudinalmente oppure trasversalmente per giungere al Golfo degli Aranci.

L'altro ente con cui ha da fare il commercio della Sardegna è la Compagnia Reale delle ferrovie Sarde. Anche qui nelle Convenzioni si è incorsi in tali anomalie che sorprendono.

Si è creato un tale stato di cose in cui la Com-

pagnia Reale (non par vero!) ha interesse a non trasportare, e lo dice chiaramente. Perchè si fecero le convenzioni a base di una lauta indennità chilometrica a condizione che il ricavo dell'esercizio fosse diviso a metà fra Stato e Compagnia e che le spese fossero tutte a carico della Compagnia. Da ciò l'inconveniente che la Compagnia ha interesse a non trasportare perchè non trasportando consuma meno di materiale mobile e fisso, e quindi risparmia nelle spese che sono, come dissi, a suo carico. Ci sono poi da lamentare le tariffe altissime; e per darne un saggio non ho che a citare un esempio.

Lungo quella linea che dovrebbe essere la più attiva, e che difatti è quella in cui avviene un maggior movimento commerciale, la Porto-Torres-Sassari, vive anche oggi rigogliosa l'industria del trasporto per carreggio perchè la ferrovia costa troppo.

Il terzo ente è la Società delle ferrovie secondarie. Ma è chiaro che essendo poco attiva l'arteria principale, anche le secondarie soffrono di questa inazione. A tuttociò si aggiunge che questa trinità è tutt'altro che una, perchè le tre Società sono spesso in urto fra loro; e chi soffre di quest'urto è la Sardegna, e l'effetto di questo urto è questo che per quante pratiche, per quante richieste si sieno fatte dalle Camere di commercio, e per quanto si sia impegnato anche il Governo non fu mai possibile riuscire a formare un accordo tra questi tre enti, per organizzare un vero servizio cumulativo. Ora questo stato di cose non è consolante.

La Sardegna non ha più la possibilità di avere commerci con l'estero, non ha la possibilità di concorrere sul mercato nazionale, perchè le tariffe sono altissime ed inaffrontabili.

La conseguenza di ciò è lo stato di assoluta paralisi, mi servo di questa parola perchè è la sola che rappresenta il vero stato delle cose, di assoluta paralisi della vita del paese. Ciò indusse i deputati sardi, or non è molto, a formulare un secondo memoriale, in cui, pur lasciando tutto il tempo che era necessario al Ministero per studiare se una rigenerazione economica della Sardegna fosse possibile e con quali mezzi, domandarono che almeno si mettesse il commercio isolano nella condizione di poter partecipare al mercato nazionale. A questo scopo si formularono delle domande: si chiese il ribasso dei noli e delle tariffe ferroviarie, si implorò un miglioramento dei servizi marittimi e, finalmente si chiese che si stabilisse un servizio cumulativo.

L'onorevole Saracco promise, l'onorevole mi-

nistro attuale promise nuovamente non studi, ma provvedimenti immediati ed efficaci.

Io premetto che ho la massima fiducia nelle assicurazioni, che altra volta a me ed ai miei colleghi diede l'onorevole ministro delle poste e telegrafi, ma egli dovrà pur consentire che ormai è necessario, è urgente il provvedere, non solo per la vita del paese che ho l'onore di rappresentare, ma pure per la dignità dei suoi rappresentanti.

Presidente. L'onorevole Del Giudice, ha facoltà di parlare.

Del Giudice. Io desidero, per un recente e dispiacevole fatto, che, fortunatamente, non diede luogo a disgrazie, richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra un inconveniente grave, al quale, se pur non l'ha già fatto, bisogna che provveda nelle convenzioni per i nuovi servizi postali e commerciali marittimi.

Sui piroscafi ad elica spesso si rompe l'asse dell'elica; questo basta per mettere i piroscafi commerciali in una condizione assai grave, poichè non vi è modo di domandare sollecitamente aiuto, non avendo essi nessuna imbarcazione a vapore.

Ad un piroscafio della Società generale di navigazione si ruppe l'asse dell'elica, ed il piroscafio andò in deriva per quattro giorni.

Io quindi vorrei che l'onorevole ministro, nelle nuove convenzioni mettesse come condizione *sine qua non* che ciascun piroscafio che fa il servizio postale, avesse una lancia a vapore. Essendosi recentemente rotto l'asse dell'elica di un piroscafio su cui mi trovava, diretto a Messina, andammo in deriva per oltre quattro ore per essere poi rimorchiati da un altro piroscafio della medesima Compagnia. Vi era poco distante un ufficio semaforico, ma una imbarcazione a remi non poteva giungervi che in sei ore.

Invece se avessimo avuto una lancia a vapore avremmo potuto avvertire del disastro in un'ora o due il porto vicino. Quindi credo che sia necessario per la sicurezza della navigazione che ciascun piroscafio debba avere obbligo di portare a bordo una lancia a vapore.

Presidente. L'onorevole Carnazza Amari è presente?

(Non è presente).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferraris Maggiorino.

Ferraris Maggiorino. Potrei accettare lo spirito, ma non la lettera dell'ordine del giorno quale è stato formulato d'accordo fra la Commissione ed il Governo, perchè probabilmente la lettera di

quest'ordine del giorno va anche al di là di quello che è nel pensiero dei proponenti. L'onorevole mio amico Franchetti ha dichiarato che il pensiero del Governo e della Commissione era quello che i capitolati fossero pubblicati in tempo affinché il paese avesse agio di considerarli e di discuterli prima della stipulazione dei relativi contratti, ed io non posso che rendere omaggio al pensiero da cui furono mossi il Governo e la Commissione nel formulare quest'ordine del giorno. Ma io amerei che non solo al paese, ma anche alla sua rappresentanza fosse dato agio di discutere questi capitolati, perchè in materia di servizi marittimi non vi sono che due vie. Il Governo viene davanti alla Camera con una serie di convenzioni già stabilite, e in allora non abbiamo che dei contratti da discutere, e per esperienza sappiamo quanto in tal caso sia menomata la libertà della Camera e meno tutelato l'interesse del paese.

Oppure il Governo prende la via di presentare al Parlamento il capitolato chiedendo l'autorizzazione di stipulare le convenzioni in base alle norme che saranno approvate dal Parlamento stesso. Per parte mia dichiaro fin d'ora che avendo fatto qualche studio su questa questione, preferisco il metodo del capitolato approvato preventivamente dal Parlamento con autorizzazione al Governo di stipulare le relative convenzioni. L'onorevole Baccarini aveva proposto questo metodo per le convenzioni ferroviarie; allora non andò in porto, ma la stessa via fu seguita con buon risultato dall'onorevole Genala per le ferrovie secondarie della Sardegna. Per lo meno si potrebbe prima dell'aste o delle convenzioni far approvare dal Parlamento il programma e le condizioni generali dei nuovi servizi marittimi.

Questa via fu, in massima, seguita dal Governo germanico, per le convenzioni di navigazione stipulate nel 1885: si stabilirono prima per legge i criteri generali che il Governo doveva seguire nelle convenzioni. Però io comprendo che fin da ora il Governo forse non crederà di annunciare al Parlamento quale via esso intenda seguire in questo argomento così importante; ed io certamente non intendo in modo alcuno pregiudicare l'azione sua.

Ma, in pari tempo, desidererei che con quest'ordine del giorno non fosse pregiudicata l'azione della Camera. Perchè l'ordine del giorno dice nettamente che il capitolato è semplicemente pubblicato e che alla Camera non si presentano che le convenzioni stipulate in base al capitolato. Crederei quindi opportuno che il Governo e la

Commissione accettassero un piccolo emendamento. Dove si dice: " a pubblicare i capitolati, " si dicesse: " a fare approvare dal Parlamento i capitolati; " se Governo e Commissione intendono che questa sia la via da seguire; ovvero: " a presentare al Parlamento i capitolati. " Nel qual caso mi parrebbe anche opportuno che il termine non andasse al di là del 31 marzo o del 30 aprile, appunto perchè nel periodo invernale il Parlamento siede e può, all'uopo, discutere i capitolati.

Aggiungerò che questa discussione dei capitolati viene anche, quasi di pien diritto, al Parlamento, perchè il Governo, naturalmente, presenterà al Parlamento i risultati dell'inchiesta che esso ha ordinata, e a nessun deputato può esser tolta la libertà di discutere i risultati dei lavori della Commissione, i quali devono formar la base dei capitolati.

Non entrerò affatto in alcuna delle notevoli questioni di ordine tecnico o di ordine economico che dovremo risolvere in allora: scelta delle linee, velocità, portata dei bastimenti, tariffe ed altri argomenti che sono stati oggi accennati da diversi oratori, nei quali c'è stata una certa concordia nel lamentare i risultati dei servizi attuali; tanto più quando calcoliamo che sul bilancio delle poste e telegrafi essi pesano per quasi dieci milioni e mezzo. Abbiamo inoltre una spesa di quasi 4 milioni sul bilancio della marina, per sovvenzioni alle costruzioni ed alla navigazione; cosicchè vedete che noi spendiamo la bellezza di 15 milioni all'anno per quel poco che abbiamo.

Non vorrei economizzare neppure un centesimo, se la Camera non crede di fare diversamente; ma via, 15 milioni all'anno spendiamoli meglio!

Mi affretto a dichiarare che l'esperienza della legge del 1885, riguardo ai premi di costruzione e navigazione, ha dato risultati migliori di quelli che io stesso avrei osato di prevedere. Per cui ad una estensione di quel sistema non sarei contrario, perchè mentre eccita l'iniziativa privata la coordina con gl'interessi dello Stato e della finanza.

L'onorevole Sciacca della Scala ha espresso il desiderio che per il servizio della navigazione marittima, l'azione del ministro di poste e telegrafi si accordi con quella del ministro della marina.

È questo un desiderio così legittimo che ad esso mi associo pienamente anche per un altro riguardo, che è quello dell'industria delle costruzioni navali.

In questi giorni è stato pubblicato un documento che nessun italiano può leggere senza provare nell'animo suo una vera soddisfazione di pa-

trioti, ed è la seconda relazione del commendatore Bozzoni sulle industrie meccaniche e metallurgiche italiane. Veramente ci si intravede una nuova Italia industriale, a cui pochi di noi credevano. Ci si vede la possibilità di svolgere quelle industrie metallurgiche, meccaniche e navali, che per lungo tempo furono tanto trascurate in Italia.

Ed io che, in altra occasione, ho data piena lode all'onorevole Brin per avere così largamente trasformata la marina da guerra italiana, debbo ancora aggiungere questo mio modesto omaggio al nome suo, per esser riuscito ad emancipare la marina da guerra dall'industria straniera.

Ad ognuno di noi sorriderrebbe il pensiero che si potesse ottenere altrettanto per le costruzioni della marina commerciale moderna; ed è per questo che l'opera del ministro della marina, d'accordo con quello delle poste e dei telegrafi potrà forse essere utile, e far sì che le navi italiane possano, di nuovo, percorrere e battere, con la loro bandiera, i più lontani mari, partendo da cantieri italiani.

Spero che l'onorevole Lacava, chiamato a nuovo ed alto ufficio, porrà tutto quanto il suo impegno nel risolvere degnamente il difficile problema.

Credevo che non sia ancora venuto il tempo di giudicare l'opera del nuovo Ministero e del nuovo ministro di poste e telegrafi: sono favorevolissimo alla istituzione di un Ministero di poste e telegrafi, e non posso qui che esprimere tutta quanta la mia deferenza verso il mio amico l'onorevole Lacava, che con molto piacere ho visto a quel posto. Ma il giudizio che, secondo me, Camera e paese daranno di lui, dipenderà principalmente dal modo con cui, con quella diligenza e buona volontà che lo distingue, potrà risolvere i problemi che più si impongono. Due o tre problemi per me sono non di ordine affatto secondario, ma neppure di primaria importanza, come qualche miglioramento tecnico nella posta, qualche progresso economico e tecnico nel servizio dei telegrafi e una maggiore diffusione dei telefoni specialmente a grandi distanze: ma il vero e grande problema che il ministro deve risolvere in questo momento, è quello di coordinare l'azione dello Stato a quella delle libere iniziative private, per far risorgere la marina italiana, per far rifiorire il commercio e la navigazione del nostro paese, in modo da renderli degni delle loro antiche tradizioni. E questo problema sarà tanto più degnamente risolto, quanto più in esso si saprà tenere a freno i desideri legittimi, ma spesso incomposti, dei privati, per avere solo di mira l'interesse generale dello Stato.

Presidente. Onorevole Indelli, vuole parlare ora o domani?

Indelli. Parlerò domani.

Presidente. Questa discussione continuerà domani.

Discussione sull'ordine del giorno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

Giolitti, ministro del tesoro. Pregherei la Camera di inscrivere nell'ordine del giorno della seduta mattutina di domani il disegno di legge numero 89 per modificazioni alla legge di contabilità dello Stato. Inoltre per incarico avuto dal mio collega di agricoltura, pregherei di mettere nell'ordine del giorno per la stessa seduta lo svolgimento della interrogazione a lui rivolta dall'onorevole Tittoni. È una interrogazione la quale come ha assicurato lo stesso onorevole Tittoni, non richiederà che pochi minuti.

Presidente. Dunque l'onorevole ministro del tesoro propone che domattina la Camera tenga seduta per lo svolgimento dell'interrogazione dell'onorevole Tittoni, e per la discussione del disegno di legge per modificazioni alla legge di contabilità. Se non vi sono obiezioni, così rimane stabilito.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

Brin, ministro della marina. Poichè domani mattina c'è seduta, io pregherei la Camera di mettere anche nell'ordine del giorno di questa seduta il progetto n. 100 riguardante l'estensione ai graduati nelle categorie aiutanti, infermieri, e furieri del corpo reale equipaggi delle disposizioni della legge 10 giugno 1888, n. 5465. E poi l'altro portante il n. 92 per la convalidazione del regio decreto 22 marzo 1888 sui compensi da accordarsi all'industria navale.

Presidente. Come la Camera ha inteso l'onorevole ministro della marineria propone che si iscrivano nell'ordine del giorno di domani mattina i due disegni di legge che sono ora iscritti nell'ordine del giorno ai numeri 6 e 10.

Fo però osservare all'onorevole ministro della marineria che se domani mattina questi due disegni di legge non potessero essere discussi, o se la loro discussione non potesse essere esaurita, bisognerebbe rimandarne la discussione più a tardi, poichè venerdì mattina la Camera ha già deliberato che si intraprenda la discussione della riforma penitenziaria.

Brin, ministro della marina. Sta bene.

Presidente. Allora domani alle 10 seduta pubblica con l'ordine del giorno così stabilito.

La seduta termina alle 7,25.

Ordine del giorno delle tornate di domani.

Seduta antimeridiana.

1. Interrogazione del deputato Tittoni ed altri al ministro di agricoltura e commercio.
2. Modificazioni alla legge sulla contabilità generale dello Stato. (89) (quindi i progetti che sono al n. 6 e 10 dell'ordine del giorno)
3. Estensione ai graduati delle categorie aiutanti, infermieri, e furieri del Corpo Reale Equipaggi delle disposizioni della legge 19 giugno 1888, n. 5465. (100)
4. Convalidazione del regio decreto 22 marzo 1888 sui compensi da accordarsi all'industria navale. (92)

Seduta pomeridiana.

1. Seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1889-90. (39)

Discussione dei disegni di legge:

2. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno, per l'esercizio finanziario 1889-1890. (38)
3. Sul personale di pubblica sicurezza. (5)
4. Autorizzazione ai comuni di Musellaro, Barisciano ed altri per eccedere la media triennale 1884-85-86 della sovrimposta ai tributi diretti. (83)
5. Cessione dei Regi teatri di Napoli a quel municipio. (17)
6. Spesa straordinaria pel terzo cambio decennale delle cartelle al portatore dei consolidati 3 e 5 per cento. (90)

Per il Capo dell'Ufficio di revisione.

CAV. EMILIO PIOVANELLI

Roma, 1889. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).

