

## LXXXIII.

## 2ª TORNATA DI MERCOLEDÌ 12 GIUGNO 1889

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Petizioni.* — *Seguito della discussione del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi* — *Sul capitolo 21 parlano i deputati Indelli, Morelli, Giordano-Apostoli, Nasi, Carnazza-Amari, Di Sant'Onofrio, Sprovieri e Nicolosi* — *Risposta del ministro* — *Repliche dei deputati Sciacca della Scala, Indelli e Garavetti* — *Nuove osservazioni in proposito, dei deputati Ferraris e Maldini, del deputato Franchetti, relatore, e del ministro* — *Approvati un ordine del giorno della Commissione, e l'articolo 21* — *Sui capitoli successivi parlano i deputati Florenzano, Valle, Rubini, Lugli e Vollaro* — *Risposta del ministro* — *Si approvano i capitoli dal n. 21 al 60 e lo stanziamento complessivo.* — *Discussione del bilancio del Ministero dell'interno* — *Nella discussione generale parlano i deputati Cavalletto e Fortunato* — *Risposta del ministro, presidente del Consiglio.*

La seduta comincia alle 2,30 pomeridiane.

**Di San Giuseppe**, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri, che è approvato; quindi legge il seguente sunto, per le

**Petizioni.**

4514. Il sindaco di Ali (Messina) chiede che nella nuova circoscrizione giudiziaria sia mantenuta la sede di quel mandamento.

**Presidente.** L'onorevole Billi ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

**Billi.** Prego la Camera di voler dichiarare urgente la petizione n. 4493, con la quale i reduci di Milazzo chiedono di poter fregiarsi della medaglia dei Mille, ed invocano un sussidio per quelli tra essi che si trovano in bisogno.

Qualunque sia la deliberazione che la Camera

vorrà prendere, sarà sempre utile che essa venga presa sollecitamente.

(L'urgenza è ammessa).

**Presidente.** Dall'onorevole ministro della pubblica istruzione è pervenuta la seguente lettera:

“ Roma addì 10 giugno 1889.

“ Allorchè giunse a questo Ministero il ricorso che nel 1885 aveva ad esso rivolto il dottore Epaminonda Abate, contro gli esercizi chirurgici che si praticano nelle scuole veterinarie sugli animali viventi, il sottoscritto domandò informazioni in proposito a tutte le dette scuole. Le risposte date da esse furono poi, insieme col ricorso, trasmesse al Consiglio Superiore di pubblica istruzione, il quale, sopra relazione dell'illustre senatore Moleschott, dichiarò inammissibile il ricorso stesso.

“ Tuttavia, in seguito a raccomandazione del Ministero dell'interno, con apposita circolare, si è raccomandato alle scuole veterinarie di far uccidere l'animale, appena ha servito alle operazioni di esercizio; e, pur riconoscendo la difficoltà di anestetizzare gli animali coi mezzi ordinari, si è raccomandata l'iniezione di cloralio nelle vene, nelle proporzioni che la scuola stessa ritiene convenienti; determinandosi in tal modo, con un metodo di facile applicazione e di poco costo, l'anestesia dell'animale.

“ In seguito poi alla discussione che ebbe luogo in codesta Camera nell'adunanza del 25 marzo prossimo passato sulla petizione del signor dottore Abate, ho fatto chiedere alle scuole di veterinaria quali provvedimenti siano stati da esse adottati circa le misure consigliate dal Ministero, e quali effetti siansi ottenuti.

“ Sembra pertanto allo scrivente, che ciò che questo Ministero ha fatto e sta facendo in proposito, possa soddisfare così gli scienziati, come coloro che osteggiano le operazioni sul vivo.

“ E nel far ciò conoscere all' E. V., in rispetto alla lettera con cui mi fu trasmessa la petizione di cui si tratta, pregiomi rimetterle un opuscolo a stampa contenente le risposte del direttore della Scuola superiore di medicina veterinaria di Milano, le quali ottennero l'approvazione e le lodi del senatore Moleschott nel riferire al Consiglio superiore sul ricorso del dottore Abate.

“ Il ministro

“ P. Boselli. ”

Questa lettera risponde ad una petizione che la Camera deliberò di mandare al ministro della pubblica istruzione.

### Congedi.

**Presidente.** Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Taverna, di giorni 5, Righi di giorni 8. Per motivi di salute, l'onorevole Di Broglio, di giorni 10.

(Sono concessuti).

### Seguito della discussione del bilancio delle poste e dei telegrafi.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca il 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. La discussione è rimasta sospesa al capitolo 21,

ed ora spetta di parlare, su questo capitolo, all'onorevole Indelli.

**Indelli.** Farò poche osservazioni sull'ordine del giorno proposto dalla Commissione intorno alle future convenzioni nei servizi marittimi.

Come già ieri fu detto da parecchi oratori, la Giunta del bilancio, e particolarmente il suo relatore onorevole Franchetti, ha preso, d'accordo col Governo, una nobile iniziativa, proponendo alla Camera un ordine del giorno, perchè sia aperto l'adito a tutte le Compagnie di navigazione a vapore a concorrere all'assunzione dei servizi sovvenzionati dello Stato. Così non solo si farà il vantaggio dello Stato, ma si faranno cessare i lamenti che finora vi erano stati su questo argomento.

L'onorevole relatore del bilancio, dopo aver ricordato quali sono i quesiti importantissimi, che debbono essere risolti per le nuove convenzioni con le Compagnie di navigazione sovvenzionate, accompagna l'ordine del giorno con le seguenti parole, che si leggono a pagina 14 del suo rapporto.

“ Queste e molte altre quistioni hanno da esser risolte dal Governo, e la loro soluzione discussa dall'opinione pubblica. Ed il Governo sente la necessità di risolverle: tant'è vero che molte fra esse sono nell'articolo 2 del decreto ministeriale del 30 gennaio 1887 (di cui parleremo or ora) sottoposte allo studio della Commissione con esso decreto nominata. ”

La Camera ricorderà che fu nominata una Commissione, la quale, studia il riordinamento dei servizi marittimi.

“ Nè basta. Niuno dubita che sia intenzione del Governo lo spalancar le porte a tutte le iniziative, a tutte le energie, a tutti i capitali nazionali che seriamente ed onestamente vogliono partecipare alla gara che sotto forma di pubblico incanto, o di partiti privati si aprirà in occasione delle nuove convenzioni e pur conservando equo riguardo a chi ha già considerevoli capitali impegnati nell'industria della navigazione, dar modo a tutte le forze nazionali che lo vorranno e lo potranno, di cooperare al desiderato risorgimento del nostro commercio marittimo dalla sciagurata condizione in cui si trova.

“ Ma perchè questa intenzione si traduca in atto, e non sfumi in dichiarazioni sonore ma platoniche, occorre che il pubblico conosca per tempo le condizioni nelle quali, secondo il concetto del Governo, dovrà esercitarsi la navigazione sovvenzionata. ”

E così la Commissione, alla quale applaudo di cuore, dimostra che trattasi di una materia nella quale occorre non poco tempo, perchè non solo i capitali si riuniscano, ma si appresti il materiale in conformità ai capitoli.

Ripeto, mi associo di cuore a queste considerazioni. E siccome in Italia, checchè si dica, vi sono state delle splendide prove di quelle potenti energie, delle quali parla il relatore, le quali bisogna non arrestare ma secondare in tutte le guise, e ve ne sono di quelle che si manifestano da gran tempo in potenti Compagnie, di quelle più giovani che hanno bisogno di rendersi più forti e mature, e ve ne sono che possono ancora sorgere e manifestarsi, è necessario che i capitoli sieno tali da non escludere nessuna iniziativa del capitale e dell'associazione.

Ieri qualche oratore ha accennato ai criteri della Commissione sul riordinamento dei servizi marittimi. Ma questi criteri nessuno sa quali sono, nè quali possano essere. E appunto perchè nè noi, nè il pubblico, e nè le Compagnie di navigazione potranno saperli, se non dai capitoli, dobbiamo fare in modo che questi diventino una cosa seria.

Dobbiamo, ripeto, fermarci sui capitoli, e dobbiamo poi fare in modo, come dice il relatore, che le promesse non riescano illusorie.

L'onorevole Maggiorino Ferraris fece ieri una proposta, cioè che la Camera non approvi le convenzioni dopo i capitoli, ma che invece approvi i capitoli prima, e il Governo, in seguito di questa approvazione, faccia le convenzioni in base a' capitoli.

L'onorevole Maggiorino Ferraris (e non dice male in astratto) sostiene che l'approvazione dei contratti è d'ordinario un controllo parlamentare assai incerto e fuggevole, mentre la discussione preventiva dei capitoli riuscirebbe più ponderata, la garanzia della libertà del concorso assai maggiore.

Ho sentito ieri a parlare di diffidenza, verso il Governo, che qui non c'entra punto.

Qui si tratta di riordinare questi importanti servizi più seriamente che sia possibile.

Io perciò mi associerei volentieri all'idea manifestata dall'onorevole Maggiorino Ferraris. Ma gli osservo che la sua proposta può riuscire a risultati assai dubbi, e ciò dipende dal fatto che spesso si fanno dei capitoli, ma poi non si eseguono. E il mio dubbio, in questo caso, è tanto maggiore, in quanto non si tratta di appalti comuni, non si tratta di quegli appalti che possono essere più o meno comunemente conosciuti, e l'esperienza

dei quali è per tutti. Qui si tratta di servizi specialissimi e difficilissimi, per i quali le convenzioni che noi abbiamo ora in esecuzione, sono appena un inizio, e quindi non hanno potuto illuminare a sufficienza nè il Parlamento, nè il Governo, nè le molteplici esigenze del commercio. E che cosa ne deriverebbe? Che si tornerebbe innanzi alla Camera per modificazione a' capitoli, e si farà così un lavoro doppio.

Onorevole Maggiorino Ferraris, torno a dire che io non mi dichiaro per il *no*, ma credo che il suo concetto, esatto in astratto, non possa essere sicuramente e con successo attuato.

Invece io sarei contento di una proposta assai più pratica.

L'ordine del giorno proposto dalla Commissione d'accordo col Governo, bisogna renderlo più efficace e più rispondente alle intenzioni dei proponenti. Voi dite così:

“ 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.

“ A concludere e a presentare alla Camera le nuove convenzioni entro il 1890. ”

Dunque quattro mesi prima delle convenzioni bisogna presentare i capitoli, e le convenzioni debbono essere concluse e presentate alla Camera nel 1890.

E qual tempo voi date? Qui si tratta di richiamare il concorso di capitali nientemeno che per Compagnie di navigazione; e un anno di tempo non basta. Tanto più che bisogna vedere quali sono i criteri da cui i capitoli partiranno. Io rispondo così anche all'onorevole Sciacca della Scala, che fu l'oratore il quale ieri parlò dei criteri probabili della Commissione del 1887. Non so quali possano essere questi criteri. Se si dicesse, per esempio, ne' capitoli, che per i concorsi bisogna semplicemente fare le offerte in diminuzione della sovvenzione, e che chiunque possa avere il diritto di offrire, senza che il Governo si pigli il grattacapo di esaminare preventivamente se ciascun concorrente possiede i mezzi necessari o si trovi in grado da poter rispondere a' patti che va ad assumere, io non mi contento di queste astrazioni di capitoli, perchè quando poi siamo all'esecuzione, potrà avvenire che i patti non si adempiono e i servizi mancheranno.

I capitoli per uniformarsi alle regole generali della contabilità dello Stato, debbono avere delle prescrizioni per cui il Governo possa esser

quasi sicure che chi rimane aggiudicatario o chi contratta a trattative private, per adempiere ai suoi obblighi abbia i mezzi necessari. Non si può da me, che sono avvocato, andare a fare un appalto per servizi marittimi, nè la legge di contabilità dello Stato me lo permetterebbe: bisogna che i capitolati diano il tempo alle Compagnie di prepararsi a poter validamente contrattare.

Io vi domando: vi è il tempo necessario a far ciò in soli quattro mesi? Se voi richiedete, come dovete richiedere, dei piroscafi che abbiano delle condizioni speciali per questi importanti servizi, a quali cantieri queste Compagnie possono andare a provvedersene?

Non certo ai cantieri nazionali!

Via dunque! Debbono andare in Inghilterra; ma debbono andare nei porti inglesi! non già nei cantieri, a comprare degli scarti che d'ordinario sono ben lungi dal rispondere all'esigenze del servizio.

E qui permettetemi che vi faccia un'altra osservazione.

Non vi parlo nell'interesse speciale di nessuna Compagnia. Qualcuno forse potrà dirmi: voi siete deputato di Bari e parlate nell'interesse della Compagnia *Puglia*. Niente di tutto questo. Sapete nell'interesse di chi parlo? Nell'interesse dello Stato e dei servizi pubblici.

Voi sapete che in caso di guerra, la marina mercantile è l'ausiliaria della marina da guerra. Ora voi dovete fare in modo che la flotta mercantile, per quanto dipende da voi, si trovi in condizioni da essere la degna ausiliaria a quella non grandemente numerosa, ma già splendida e potente, marina militare.

È nell'interesse del Governo e dello Stato che tutte le compagnie a vapore possano concorrere, affinché anche quando non riescano ad avere per esse i servizi marittimi a cui aspirano, abbiano poi potuto fornirsi di piroscafi dei quali lo Stato potrà valersi in occasioni assai più importanti che non sono quelle dei servizi ordinari della marina mercantile, cioè in caso di guerra. Sono adunque delle esigenze assai più elevate che debbono imporvi.

Ecco perchè, o signori, io proporrei che i capitolati non siano pubblicati solo dopo quattro mesi prima degli appalti. Questo termine è troppo breve per prepararsi.

Quattro mesi non sono sufficienti nemmeno a riunire i capitali, mentre in siffatto argomento si richiedono capitali e tempo per approntare il materiale. (*Interruzioni*).

Un momento, onorevole Della Scala; io credea di aver già preventivamente risposto alla sua obiezione, ma vado a ripetere la mia argomentazione.

Nella legge di contabilità dello Stato vi è una regola indeclinabile, che non per tutti i concorsi i cittadini sono uguali. Ciascuno dee essere ammesso a concorrere per opere speciali che lo riguardano, giacchè lo Stato deve essere non dico interamente, ma almeno per tre quarti sicuro che chi rimane aggiudicatario, sottoscrive un contratto, assume particolarmente una grave convenzione, possa portarla a termine. E, per far ciò, è necessario premunirsi prima del contratto, e conoscere bene la persona o la Società con cui si contratta, e dare i modi per fare una convenzione seria.

Io son sicuro che il capitolato dirà, per esempio, che, per una Compagnia di navigazione a vapore la quale dovrà assumere un servizio marittimo, dovrà farsi prima una qualunque ispezione dei battelli a vapore, e che solo verificate certe condizioni si potrà essere ammessi a concorrere.

E perciò, in questo stato di cose, io i 4 mesi (appunto perchè voi dovete poi presentare le convenzioni già fatte nel 1890) li trovo insufficientissimi per prepararsi.

Ecco, onorevole Della Scala, come noi ci mettiamo d'accordo. Appunto perchè nel 1890 dovete fare ad ogni costo le convenzioni, io desidererei che i capitolati fossero pubblicati prima dei 4 mesi anteriori alle convenzioni. E questo io prego caldissimamente che si faccia.

Ho plaudito, e pare che tutti abbiano fatto lo stesso, a questa feconda iniziativa dalla Commissione del bilancio d'accordo col Governo; ma vorrei che questo ordine del giorno riuscisse a dei risultati più sicuri nell'interesse dello Stato, e che non rimanga una aspirazione astratta.

Ho promesso di essere breve; ma mi concedete che, nel concludere, io mi rivolga direttamente al ministro delle poste.

Ho sentito, ieri, far l'elogio da ogni parte, della creazione di questo nuovo Ministero. E in questo accordo generale, non sarò io la corda scordante. Antico relatore della legge sui Ministeri, propugnai io la creazione del nuovo Ministero delle poste e dei telegrafi, e ritenni che il nuovo dicastero avrebbe portato tutti quei vantaggi che ne sperano i miei colleghi.

Son sicuro che l'onorevole Lacava con la sua operosità e il suo ingegno userà bene di queste nuove forze della pubblica amministrazione, che

gli sono affidate, e saprà rispondere alla generale aspettativa.

Alcuni miei colleghi proponevano un ordine del giorno per accrescere il compito del nuovo Ministero. Ma quest'ordine del giorno non fu accettato dal presidente del Consiglio.

Lasciate fare, amici miei, abbiate pazienza.

L'idea fu vera e feconda ed ha prodotto una pianta che si è già fatta rigogliosa.

L'onorevole Lacava oggi col primo bilancio delle poste e dei telegrafi, non discute solo della vuotatura delle cassette, nè di pacchi postali, ma discute, o signori, dei commerci internazionali, della produzione delle diverse provincie, delle compagnie di navigazione a vapore, delle grandi linee e commerciali di navigazione, discute, o signori, dei più vasti ed importanti interessi del paese, compreso il congegno della cumulazione dei servizi marittimi co' servizi delle ferrovie.

Lasciate fare. Di mano in mano si farà la sua casa più vasta.

Questa pianta, o signori, è parassita, parassita intendo dire in senso buono, per la omogeneità degl'interessi del paese; e io son certo che diventerà un albero maestosissimo. (*Bene!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Morelli.

**Morelli.** Parlo per pregare il ministro delle poste e dei telegrafi che ripari il danno cagionato al comune di Scalea col togliergli l'approdo del piroscampo postale in occasione della ultima convenzione con la Società generale di navigazione.

L'onorevole ministro, che ha percorso quei luoghi, dalla spiaggia di Pisciotta fino a Belvedere marittimo, saprà apprezzare l'importanza di un approdo alla spiaggia di Scalea; che è il centro di comunicazione di quattro comuni; onde lo aver tolto l'approdo a quella spiaggia ha danneggiati altresì i comuni di Aieta, Tortora, Santa Domenica, Verbicaro ed altri che il ministro ben conosce e che si trovano in vicinanza di quella spiaggia. Il provvedimento preso dalla Società di navigazione generale di sopprimere quell'approdo è giusto? Mi permetto di dubitarne. Da Pisciotta a Scalea si impiegano sette ore di navigazione senza che vi sia un approdo intermedio da Pisciotta sino a Diamante. Da qui invece sino a Reggio vi sono approdi a breve distanza sempre ogni mezz'ora o poco più. Per cui la soppressione dell'approdo di Scalea non è nè equa nè giusta.

Ed io prego l'onorevole ministro di voler considerare che Scalea è un punto intermedio al

quale fanno capo nientemeno che 12 comuni. Parrà strano alla Camera che in questi 12 comuni non ci sia nessuna comunicazione neppure di strada rotabile, ma così è; e volendo andare al capoluogo di circondario bisogna rimanere sul dorso di un cavallo per otto o dieci ore. Ciò, che, per quelle popolazioni, che debbono spesso andare al capoluogo per affari specialmente in occasione della leva, rappresenta un gravissimo danno almeno sino a che o le strade obbligatorie o di serie e le ferrovie non siano costruite in quelle contrade.

Ma non basta ancora: le comunicazioni postali in quei luoghi non giungono che ogni sei giorni e gli onorevoli colleghi Baroni, Alimena e Sprovieri, che conoscono pure quelle località me ne potranno far testimonianza. L'onorevole ministro credo che sia persuaso della indispensabilità di rimettere quell'approdo che Scalea godeva da molto tempo.

Io non credo che vi siano difficoltà di sorta da parte della Società generale di navigazione, la quale anzi dovrebbe trovare il suo tornaconto alla fermata dei vapori a Scalea poichè in quel luogo affluiscono tutti quelli che emigrano per l'America, ed i dodici paesi che vi fanno capo danno un largo contingente di passeggeri ai quali non è dato di raggiungere la spiaggia senonchè facendo molte ore a cavallo od a piedi.

Io prego l'onorevole ministro di voler tenere conto delle condizioni di quelle popolazioni le quali sono sfiduciate perchè si ritengono abbandonate dal Governo. Molti di quei luoghi ritengono che le loro domande non siano ascoltate perchè i loro deputati non alzano abbastanza forte la voce per domandare quella giustizia che ad essi vien negata.

Io credo che in parte essi abbiano ragione perchè il Governo non ascolta benevolmente la nostra voce sebbene ripetuta ed insistente in questi banchi; ma l'onorevole ministro delle poste, spero, non vorrà che da noi siano fatte altre raccomandazioni per accogliere benevolmente questa mia domanda.

E giacchè si parla di trasporti marittimi, vorrei ancora pregare l'onorevole ministro di voler tener conto delle condizioni di quei paesi. Scorrendo l'elenco degli approdi per le navi che trasportano i prodotti in America, non vedo nessun nome di quei paesi nè dal lato del Tirreno nè da quello del Jorio; eppure quelle terre fertilissime abbondano di prodotti, e potrebbero fornire olio, vino, frutti secchi ed altri prodotti agricoli.

Con dolore non vedo segnato nessuno approdo

alle spiagge di Rossano, Corigliano, Cassano e di altri paesi lungo il Jonio, e sulla marina di ponente.

Io prego l'onorevole ministro di tener conto di questa altra mia raccomandazione, considerandola con affetto, perchè la copiosa produzione agricola di quei luoghi, luoghi finora abbandonati, possa trovare facile via di trasporto nelle proprie spiagge.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Giordano-Apostoli.

**Giordano-Apostoli.** Io mi era iscritto per parlare sul capitolo 21 del bilancio che si discute, perchè avrei creduto di mancare al mio dovere se non avessi profittato di questa occasione per richiamare ancora una volta l'attenzione del Governo, sulle deplorabili condizioni economiche della Sardegna, e per sollecitare provvedimenti che valgano a dare sviluppo al commercio di quell'isola; fra i quali provvedimenti certamente uno dei più urgenti è quello della migliore sistemazione dei servizi marittimi, e soprattutto del ribasso dei noli. Ma poichè il mio amico personale l'onorevole Garavetti ieri mi ha prevenuto ed ha trattato giustamente, e con sufficiente ampiezza l'argomento, io non voglio oggi tediare la Camera con soverchie ripetizioni.

Mi riferisco quindi a quanto egli ha detto in proposito, e mi unisco a lui nel domandare al Governo quali provvedimenti finalmente intenda adottare, per far cessare, almeno in parte, uno stato di cose, che ormai è diventato insopportabile, deplorando con tutto l'animo mio che, dopo un anno e più di rimostranze, proposte, raccomandazioni, memoriali, conferenze, di studi e di promesse non siasi ancora approdato a nulla, proprio a nulla che possa riuscire praticamente utile per quell'isola disgraziata.

E con questo io credo di rendermi anche interprete del sentimento, non soltanto degli onorevoli colleghi della Sardegna che oggi sono assenti, ma anche di tutta la popolazione dell'isola nella quale, non giova dissimularlo, la fiducia nel Governo ormai è profondamente scossa. Ne può essere altrimenti perchè le condizioni di quell'isola sono note al Governo da gran tempo, gli inconvenienti che noi oggi lamentiamo sono gravi, evidenti, e furono lamentati più volte dai rappresentanti dell'isola; ciò non ostante si è sempre esitato e si esita tuttora nello adottare opportuni ed efficaci provvedimenti.

L'onorevole Garavetti ha detto ieri che le tariffe delle ferrovie sono tali, che la stessa Compagnia concessionaria delle strade ferrate non ha interesse a promuovere ed accrescere il trasporto

delle merci. Ciò è verissimo; ma vi ha di più. Quando anche le ferrovie riuscissero a dare maggiore sviluppo al commercio, questo resterebbe strozzato dai noli, i quali non solamente sono eccessivamente elevati, ma sono stabiliti in modo che impediscono addirittura il trasporto dei prodotti dell'isola.

Infatti il peso minimo tassabile sui piroscafi è di un quintale; vale a dire che un collo del peso, per esempio, di quindici chilogrammi, paga come se pesasse un quintale; mi limito a dire che questo è semplicemente enorme. Potrei citare esempi molti, e dimostrare che talvolta le spese di trasporto superano il valore delle merci. Potrei anche enumerare molti altri inconvenienti che si verificano nei servizi marittimi; ma, come ho detto, non voglio tediare la Camera riparlando di cose ormai già dette più volte anche in quest'aula da me e da altri miei colleghi e note a tutti.

Io non intendo di fare recriminazioni all'onorevole ministro Lacava, il quale è da poco tempo a capo del Ministero delle poste e dei telegrafi, e nel quale, lo dico francamente, io confido. Mi auguro anzi che egli possa darmi una risposta che valga a far rinascere in Sardegna la fiducia nel Governo e, con la fiducia, la speranza di poter presto uscire da una situazione la quale, come ho già detto, è diventata insostenibile, e può condurre a serie conseguenze anche nei rapporti della sicurezza e dell'ordine pubblico.

E questo mi auguro, non in nome di un interesse locale, ma di un interesse veramente generale e nazionale; poichè, è inutile illudersi, la prosperità, il movimento delle grandi città, l'alta politica, le alleanze, le imprese coloniali sono qualche cosa che manca di equilibrio e di base solida, se in tutte le parti del Regno, in tutti i comuni dove si riscuotono le tasse, e donde debbono all'occorrenza trarsi le braccia per difendere la patria, il Governo non può fare assegnamento su di un grado relativamente elevato di fiducia e di benessere.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Nasi.

**Nasi.** Molte raccomandazioni si sono fatte per il miglioramento delle comunicazioni postali, specialmente con le isole. Permettetemi che io dica brevissime parole in favore di un'altra isola, che ne ha assoluto bisogno, dell'isola Pantelleria, questa nostra sentinella avanzata verso l'Africa.

Le condizioni di quel servizio fra la Sicilia e Pantelleria sono pessime: gli approdi sono difficili, e spesso impossibili. Non si è potuto finora

ridurre a migliore stato quel porto, che pure ha non poca importanza commerciale e militare. I ritardi nel servizio postale non si contano a giorni; ma spesso a settimane; ed è originale il caso del 1878, quando per difetto di comunicazioni d'ogni genere col resto d'Italia, i notari dell'isola continuavano a fare i rogati in nome del re Vittorio Emanuele, che era morto da un pezzo!

Non mi dilungherò ad accennare gli inconvenienti ed i danni che da questi ritardi derivano, specialmente al commercio di quell'isola: pagamenti non fatti a tempo; cambiali che arrivano dopo la scadenza, affari e interessi che vanno in malora; per tacere di molti altri danni relativi ad altri bisogni e interessi della vita civile.

Il servizio postale era, prima, affidato al solo vapore della Navigazione generale, che fa il viaggio da Palermo a Tunisi. Ma questo vapore, che anche adesso fa il suo viaggio settimanale, molte volte non si ferma a Pantelleria; e talvolta passa avanti, senz'esservi assolutamente costretto dal mare; obbligando i viaggiatori a fare una visita involontaria a Tunisi.

Il Governo, per rispondere meglio alle domande di quelle popolazioni, parecchi anni addietro, noleggiò una barca, che fa il servizio postale.

Questa barca postale viaggia naturalmente a discrezione dei venti, spesso arriva con molto ritardo, e talvolta con pericolo dei viaggiatori e anche dei valori, che trasporta.

Convien anche osservare, che ciò reca danno a parecchi servizi governativi; e basti citare quello della giustizia penale. Molte cause in Trapani debbono differirsi, perchè non arrivano giurati o testimoni necessari da Pantelleria. L'erario soffre una maggiore spesa.

Pertanto le autorità locali di Pantelleria, sulle istanze specialmente di quel ceto commerciale, hanno formulato e trasmesso un voto al Governo; chiedendo che all'attuale servizio della barca postale, venga sostituito quello di un vaporetto.

Io spero che l'onorevole ministro vorrà prendere in benevola considerazione il voto di quella industriale popolazione.

Senza dubbio si rende necessaria una maggiore spesa. Ma io faccio osservare che l'Isola di Pantelleria, sotto ogni riguardo, è più importante di altre, come Ustica e Lampedusa, che godono quel servizio.

Confido quindi nei giusti e solleciti provvedimenti del Governo.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Carnazza-Amari.

**Carnazza-Amari.** Io dichiaro che vedo con viva compiacenza l'onorevole Lacava a capo del Ministero delle poste e dei telegrafi: e prendendo occasione del presente capitolo, mi permetto di indirizzargli qualche viva raccomandazione.

Io mi unisco a quegli oratori i quali hanno con ragione rilevato la gravezza delle tariffe dei trasporti della navigazione generale, gravezza la quale arrestò l'attività del nostro commercio fino al punto che nelle stesse piazze italiane, per potere spedire i prodotti del nostro suolo, si ricorre ai porti esteri onde poter avere dei noli più favorevoli. Infatti le merci che sono a Genova, vanno sino a Marsiglia per ivi trovare i piroscafi delle *Messageries françaises* e con quelli comunicare con tutto il resto della penisola. Così avviene in quanto ai prodotti che sono a Venezia, che vanno a Trieste, per andare a trovare il Lloyd austriaco.

Ora tutto questo danneggia il nostro commercio, e sopra tutto in un'epoca in cui il disagio economico del nostro paese cresce in modo pericoloso e spaventevole, molto più in Sicilia, e di questa più ancora nella Sicilia meridionale.

Io credo che la Navigazione generale non abbia nemmeno il concetto della produzione siciliana.

È veramente strano come la Navigazione generale, volendo fare una prova di portare del vino dall'Italia al Plata, creda opportuno di trasandare il porto di Catania, dove convergono anche i prodotti della provincia di Siracusa.

Ora è mestieri che si sappia che la produzione del vino che in Italia nel 1886 fu di un totale di 35,564,900 ettolitri, è per 8,136,100 ettolitri della sola Sicilia; vale a dire la Sicilia rappresenta la quarta parte della produzione italiana; e di questa quarta parte la metà è delle provincie di Catania e di Siracusa, che sebbene divise amministrativamente, moralmente ed economicamente possono dirsi una sola provincia; dunque vuol dire l'ottavo della produzione italiana si concentra nella piazza di Catania.

E la Navigazione generale, volendo far questa prova, crede opportuno di trasandare il porto di Catania, dove affluisce la produzione della provincia non solo, ma anche della provincia di Siracusa. Ciò vuol dire che la Navigazione generale non ha un'idea esatta delle condizioni di produzione del paese. Nè a scuoterla da questi intendimenti valsero deliberazioni del Consiglio comunale di Catania, del Consiglio provinciale, della Camera di commercio ed anche le istanze

fatte dal Governo, come ebbero ad assicurarmi gli stessi ministri anche con lettere.

Stante queste condizioni, io credo che incomba al Governo mettere ogni opera perchè i commerci nazionali siano, con tutti i mezzi possibili, agevolati e spinti innanzi, massime per quanto riguarda i commerci marittimi; che il Governo si penetri della posizione eccezionale in cui versa il paese e particolarmente la Sicilia e di questa la parte meridionale.

Si è molto parlato del disagio delle Puglie, che è veramente una tristissima realtà; ma il disagio nostro è maggiore di quello delle Puglie, perchè maggiore è il nostro prodotto, perchè lo *stok* di vino, che rimane nelle nostre cantine, è maggiore; e il disagio economico cresce ancora, perchè abbiamo anche la crisi zolfifera e la crisi agrumaria ed oleifera; abbiamo, perciò, una condizione veramente allarmante.

Per queste ragioni, faccio vivissima raccomandazione al Governo, perchè voglia imporre alla Navigazione generale l'approdo nel porto di Catania, e voglia altresì escogitare tutti i mezzi possibili, sia provocando il ribasso delle tariffe, sia promuovendo nuove linee e nuovi percorsi anche sovvenzionati, sia adottando tutti quei mezzi che sono a sua disposizione, per venire in soccorso di questa condizione disgraziata del paese; la quale, se attualmente si annunzia con parole di dolore, potrebbe in seguito rendersi ancora più grave, e potrebbe togliere al paese sin anco i mezzi di rispondere all'appello che potesse, in qualche evenienza, essergli fatto.

Difatti, mentre dappertutto si teme la revisione dei fabbricati, per noi, potrà servire solamente a ribassare la tassa, perchè, da noi, essendo inaridite tutte le sorgenti di ricchezza, la gente ha ristretto le sue abitazioni, le pigioni sono diminuite e una gran quantità di case sono rimaste vuote.

Per queste considerazioni, io insisto perchè il Governo si preoccupi sollecitamente della Sicilia meridionale, e veda ciò che è possibile fare per recare a quello stato di cose rimedi pronti ed efficaci, e che un giorno non si trovi nella dolorosa condizione di dover dire: è troppo tardi!

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

**Di Sant'Onofrio.** Io devo rivolgere una brevissima preghiera all'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi relativamente al servizio postale diretto tra Messina e Napoli il quale è fatto attualmente con tre vapori che partono il mercoledì, il giovedì e il sabato di ogni settimana.

Però, siccome il vapore del mercoledì viene da Alessandria d'Egitto, così accade spessissimo che per causa di cattivo tempo, essa ritarda il suo arrivo a Messina, e allora la partenza da quel porto per Napoli ha luogo il giovedì. In tal modo abbiamo in un giorno due partenze, e per tutto il resto della settimana ne rimane una sola, quella del sabato.

Io pregherei, dunque, l'onorevole ministro di voler provvedere acchè l'orario sia cambiato e che il vapore del giovedì parta il lunedì o il martedì, in maniera da avere tre viaggi effettivi tra Messina e Napoli.

E poichè mi trovo a parlare, mi permetto di ricordare all'onorevole ministro che si sta per aprire il tronco ferroviario che va da Messina a San Filippo presso Milazzo. Ora le isole Eolie che sono vicinissime a quest'ultimo porto hanno fatto istanza affinchè sia al più presto attivato un servizio diretto tra Salina, Lipari e Milazzo almeno due volte la settimana. Io so che la Commissione reale incaricata di preparare i nuovi capitolati, ha raccomandato un servizio giornaliero tra quelle isole e la Sicilia. Ma intanto, siccome dovrà ancora trascorrere qualche tempo prima che questo servizio sia attuato, io pregherei l'onorevole ministro di voler vedere se sia possibile di soddisfare questi desideri di quelle popolazioni, le quali in fin dei conti non costano quasi nulla allo Stato, perchè non hanno nè ferrovie, nè strade, nè altri servizi consimili che si debbono esercitare altrove per conto dello Stato.

Spero che l'onorevole mio amico Lacava vorrà prendere in benevola considerazione, come suole sempre, questa preghiera che mi permetto di rivolgergli anche a nome del mio collega Sciacca della Scala.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Sprovieri.

**Sprovieri.** Io mi associo perfettamente a tutto ciò che ha detto l'onorevole mio amico Morelli a proposito di quelle popolazioni delle quali ha parlato. Egli ha detto la verità, anzi forse meno della verità. Prego dunque anche io l'onorevole ministro di trovar modo affinchè, nelle nuove convenzioni, sia prescritta una fermata a Scacela.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicolosi.

**Nicolosi.** Colgo quest'opportunità, per soddisfare più che un dovere, un vivo sentimento dell'animo, ringraziando l'onorevole ministro per l'ottimo provvedimento preso con l'istituzione della nuova linea Italo-Platense.

Questo provvedimento, il quale non potrà non

riuscire fecondo di bene, è stato salutato con gioia dalle popolazioni, e varrà, spero, a mitigare in qualche modo la crisi vinicola ond'è afflitto il paese.

Mi auguro, però, che l'onorevole ministro non vorrà arrestarsi ad un primo esperimento, che può dirsi, anzi, incompleto, sì per i noli relativamente alti, sì, e più ancora, per gli impegni dai commercianti precedentemente assunti.

Ond'è, che, per esempio, da Riposto, scalo importantissimo della Sicilia quant'altro mai, si è spedito in questi giorni per l'America del Sud 2800 *bordolesi*, ma solo 800 sul vapore *Birmania*.

Io confido che nuovi esperimenti daranno migliori risultati. E prego l'onorevole ministro a voler sempre persistere nel suo provvedimento, veramente benefico.

### Il deputato Papa presenta una relazione.

**Presidente.** Invito l'onorevole Papa a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Papa.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione intorno al disegno di legge per approvazione di maggiore spesa per opere straordinarie nei porti del regno.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata, e distribuita agli onorevoli deputati.

### Seguita la discussione del bilancio delle poste e dei telegrafi.

**Presidente.** L'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi ha facoltà di parlare.

**Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi.** Gli onorevoli colleghi che quest'oggi hanno preso a parlare sul capitolo che riguarda il servizio postale commerciale marittimo, hanno alcuni trattato questioni generali, altri si sono limitati a raccomandazioni speciali.

Risponderò prima alle questioni generali, e poi mano mano alle diverse osservazioni e raccomandazioni speciali.

E comincio richiamando l'attenzione della Camera sulla questione toccata dagli onorevoli Garavetti e Giordano Apostoli per quanto riguarda la Sardegna.

Sin dacchè io fui chiamato a dirigere l'amministrazione delle poste e dei telegrafi, mi occupai delle condizioni del commercio della Sardegna, anche perchè parecchie volte alcuni egregi rappresentanti di quell'isola mi fecero l'onore di varie loro conferenze.

Essi lamentano diverse cose.

Lamentano gli approdi non sempre esatti della Navigazione generale al Golfo degli Aranci; l'elevatezza dei noli e la mancanza di servizi cumulativi.

Mi sono occupato dello studio di queste questioni, e dirò ancora con molto amore per deferenza alle premure del presidente del Consiglio e perchè i bisogni della Sardegna non sono pochi e sono noti a tutta la Camera. Studiando dunque tali questioni trovai che era il caso di richiamare sull'argomento l'attenzione delle Società ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sarde assieme alla Navigazione generale. Dopo diverse mie istanze ebbi il piacere di ottenere l'adesione delle dette Società ad una conferenza, alla quale doveva prendere parte anche l'ispettorato ferroviario e un rappresentante del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Questa conferenza avea per obiettivo:

1° che le merci del Continente per la Sardegna percorressero il tratto ferroviario più breve per giungere al più prossimo porto di imbarco;

2° che pel percorso marittimo fossero adottate per le merci le stesse prescrizioni di peso in vigore presso le Società ferroviarie nei trasporti a grande e piccola velocità;

3° che i noli in servizio cumulativo fossero determinati colla maggiore riduzione possibile.

I rappresentanti sopradetti tennero già parecchie sedute, ed ho qui i verbali di questa Commissione presieduta dal mio egregio collaboratore l'onorevole Compans, e sono lieto di annunziare agli onorevoli Garavetti e Giordano Apostoli che le premure del Governo hanno avuto sino da ora qualche risultato e che altri sono in via di ottenersi. Ed infatti le Società che hanno preso parte alla conferenza, hanno già ammesso in linea generale che le merci a piccola velocità del continente per la Sardegna debbano avviarsi al porto più prossimo che abbia servizio diretto con la Sardegna, e che per le merci a grande velocità si terrà la linea ferroviaria più breve per arrivare a Civitavecchia, lasciando facoltà al mittente di richiedere l'istadamento della merce al porto più prossimo, per altro sotto la sua responsabilità nei termini di resa.

Ammesse queste basi generali, ora si tratta di concludere su questi altri temi speciali, cioè che la Navigazione generale italiana presenti la tariffa dei piccoli colli in servizio cumulativo riducendo le spese di sbarco; che le ferrovie continentali abbiano a ridurre da centesimi 4 1/2 a 4 la tariffa della terza classe dei viaggiatori da e per la

Sardegna, e che il Ministero faccia pratiche perchè si adottino per le merci, nella traversata Civitavecchia-Capofigaro lo stesso trattamento doganale in vigore per lo stretto di Messina.

Inoltre il Ministero delle poste e dei telegrafi si è occupato indipendentemente da questi accordi della diminuzione delle tariffe, da parte della Navigazione generale del 30 per cento.

Io posso assicurare gli onorevoli Garavetti e Giordano Apostoli che la Società di navigazione è disposta a concedere la diminuzione sulle tariffe del 10 per cento.

Credo anch'io che questo non basti e spero di poter indurre la detta Società a diminuire i noli ancora di più; in ogni evento si cercherà provvedere diversamente. Gli stessi delegati alla conferenza da me indetta hanno pure manifestato che sono per compiersi dalle diverse Società gli studi, per quanto riguarda il servizio cumulativo, non solamente per i porti della Sardegna, ma anche per la Sicilia e per altri porti del regno ed esteri. Io, quindi, ho fede che, per le premure e le sollecitudini che farà anche il mio onorevole collega ed amico Finali, le Società si indurranno a completare questi loro studi.

Gli onorevoli Garavetti e Giordano-Apostoli hanno lamentato ancora che i piroscafi della Società di Navigazione italiana che fanno il servizio quotidiano tra Civitavecchia e Golfo degli Aranci non sempre partono, nè giungono in tempo alle rispettive destinazioni. Non nego quanto essi dicono; ma giova anche soggiungere che non sempre dipende da fatto volontario il non arrivo in tempo al Golfo degli Aranci; spesse volte, è causa del ritardo il cattivo tempo. Io ho qui una nota di ritardi, avvenuti appunto per tempo cattivo o per tempeste di mare.

Inoltre io credo che il tempo che impiegano i piroscafi della Navigazione italiana, nei viaggi da Civitavecchia al Golfo degli Aranci, sia in qualche modo ristretto: ossia dovrebbe accordarsi una maggiore estensione. Mi spiego:

L'orario stabilito per la traversata da Civitavecchia al Golfo degli Aranci non ha la latitudine necessaria per cui si possa approdare colà in tempo, anche quando vi è cattivo mare.

Avendo riconosciuta questa mancanza di latitudine per percorrere la linea da Civitavecchia al Golfo degli Aranci, ho interessato il regio Ispettorato delle ferrovie ad ottenere dalla Società delle ferrovie Mediterranee che sia modificato l'orario del treno in partenza da Roma per Civitavecchia, il quale giunge spesso in ritardo non essendo diretto, o ad affrettarne la percorrenza in modo

da giungere a Civitavecchia una mezz'ora prima dell'attuale arrivo.

Come pure ho interessato la Società delle ferrovie Sarde affinchè il treno di coincidenza che muove dal Golfo degli Aranci per Cagliari parta un poco più tardi, onde possa il piroscafo in caso di ritardo giungere in tempo e possano così proseguire corrispondenze e viaggiatori. Oltre a ciò mi consta che il treno che parte dal Golfo degli Aranci per Cagliari ritardando la partenza, poniamo pure di un'ora, potrebbe riguadagnare il ritardo nella sua corsa, perchè si ferma molto tempo lungo le stazioni che si trovano su questa linea, e così diminuendosi il tempo di fermata presso quelle stazioni, potrebbe ottenersi un maggior margine di tempo per gli arrivi dei piroscafi.

E, come dissi agli onorevoli preopinanti in altra occasione, dico ora alla Camera che il Ministero delle poste e dei telegrafi, quando riceve da quello della marina il certificato che dichiara idonei quei vapori impiegati nella navigazione fra Civitavecchia ed il Golfo degli Aranci, non può nulla obiettare.

Ora io posso assicurare gli onorevoli Garavetti e Giordano-Apostoli che i vapori che percorrono quel tratto di mare, anche i più ritardatarii, hanno tutti il certificato della Commissione tecnica presso il Ministero della marina, certificato attestante della loro idoneità. Ad ogni modo io prometto che farò di tutto pur di eliminare anche questi inconvenienti.

Omogenea a quella della Sardegna è l'altra questione stata ieri sollevata dagli onorevoli Fili-Astolfone e Sciacca della Scala ed oggi riprodotta dall'onorevole Carnazza-Amari e sembrano anche dall'onorevole Nicolosi. Essi pure si lamentano dell'altezza delle tariffe e dei noli, specialmente lungo il passaggio dello stretto di Messina. Ieri io ebbi occasione, se non m'inganno, rispondendo al mio onorevole amico Vollaro di trattare di questa questione. E come ieri dissi, replicherò ora brevemente, che per essa è indetta una conferenza presso il Ministero dei lavori pubblici sotto la presidenza dell'Ispettorato delle ferrovie, alla quale prenderanno parte la Società delle ferrovie del Mediterraneo, quella di navigazione, ed un rappresentante del Ministero delle poste e dei telegrafi, ed io ho ragione di sperare che sarà anche in quella conferenza presa qualche risoluzione da poter accontentare i desideri degli onorevoli che ho sopra citato.

Ad ogni modo essi possono essere sicuri che il delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, qualora veda che nessuna conseguenza possa

derivare dalla conferenza indetta, sosterrà la convenzione fatta col Ministero dei lavori pubblici, la quale obbliga la Società della navigazione ad un'altra corsa per lo stretto di Messina, e quindi alla costruzione di nuovi vapori.

L'altra questione generale è quella che riguarda l'ordine del giorno proposto dalla Commissione generale del bilancio accettato dal Ministero; ma prima di discorrere di questa ultima questione generale io mi permetterò di rispondere ad alcune di quelle interrogazioni speciali che vari oratori mi hanno fatto.

Ieri il mio amico onorevole Del Giudice trattò della rottura delle *eliche*, che può accadere in qualche piroscalo postale; e disse che essendo i piroscali sprovvisti di lancia a vapore avviene che, rotta l'elica, il piroscalo, resta in balia della fortuna e dei venti, e raccontò pure che di un caso simile fu spettatore in un viaggio che egli fece su di un postale dalle Calabrie diretto a Napoli.

Ho voluto esaminare gli obblighi imposti alla Navigazione generale dal regolamento per l'esecuzione dei servizi marittimi del giugno 1887, ed ho trovato che fra questi non vi è quello di avere una lancia a vapore.

Trovo però giusta la sua osservazione, ed Egli può esser sicuro che me ne occuperò.

Gli onorevoli Morelli e Sprovieri, hanno richiamato la mia attenzione sull'approdo dei vapori a Scalèa e Fuscaldo nel Tirreno e a Corigliano e Rossano nel Jonio. Posso aggiungere che si trovano presso il Ministero diverse domande per l'approdo tanto a Scalèa quanto a Fuscaldo.

Come l'onorevole Morelli disse, io conosco molte di quelle località; ed io per il primo riconosco che l'approdo in quei luoghi sarebbe utile; dapoi chè a Scalèa, per esempio, fanno capo i commerci di diversi paesi, lungo quella zona. Ma non è la prima volta che il Ministero se ne occupa, ed ha fatto delle premure alla Navigazione generale per avere degli approdi nelle località sopradette. In vero gli onorevoli miei amici Sprovieri e Morelli, sanno che vicino a Scalèa come vicino a Fuscaldo vi sono altri scali, dove approda la Navigazione generale, come, per esempio, Cetraro, Belvedere, Diamante, ecc. (*Interruzioni*).

L'onorevole Morelli interrompe e dice che vi sono otto ore. Comprendo che ci saranno otto ore, ma si deve osservare che lungo quelle coste della Calabria vi sono già molti approdi; non pertanto tornerò a fare delle raccomandazioni alla " Navigazione italiana " affinchè voglia appro-

dare nelle località sopradette. Non prendo impegni, ma userò di tutta la mia influenza.

Dirò pure all'onorevole Morelli, che conosce quei luoghi molto meglio di me, che vi è anche un'altra località che avrebbe bisogno di un approdo, ed è difatti l'unico sbocco di una vasta provincia, la Basilicata, ed è Maratea, a cui non c'è approdo dei vapori della Società generale.

L'onorevole Di Sant'Onofrio richiamò la mia attenzione sul servizio fra Messina e Napoli. Egli dice che tre vapori sono destinati per questa linea e che l'orario delle partenze e degli arrivi non è ben distribuito nei vari giorni della settimana.

Io posso assicurare l'onorevole Di Sant'Onofrio che studierò questa questione, e se si potrà apportare qualche modificazione, io non avrò nessuna difficoltà ad ordinarla per soddisfare i desideri dell'onorevole mio amico Di Sant'Onofrio.

L'onorevole Nicolosi accennò alla nuova linea Adriatico-Platense, che fu anche oggetto ieri di discussione per l'onorevole Balsamo ed altri.

L'onorevole Nicolosi sa, meglio di altri, che questo primo viaggio è stato a perdita per la Navigazione generale, poichè il carico fatto lungo i porti dell'Adriatico ed a Riposto, non è stato sufficiente a riempire il piroscalo *Birmaniana*, il quale ha dovuto correre a Napoli per completare il carico.

Il prodotto che la Società ne ricaverà è al disotto delle spese che essa incontrerà fino al Plata.

Io mi auguro che questo primo viaggio sia seguito da altri, poichè tutti sanno che non si può da un primo e solo viaggio giudicare della bontà di una linea, poichè i commerci non s'improvvisano, ma a poco a poco si sviluppano.

D'altra parte non posso nascondere a me stesso ed alla Camera che le dichiarazioni e direi le promesse fatte dalle Camere di commercio, e dalle associazioni commerciali, di molte merci che si sarebbero potute caricare in varii porti dell'Adriatico ed in quello stesso di Riposto, non si sono avverate, poichè, col fatto, le merci, pronte per essere imbarcate, sono state molto al disotto della realtà.

Adesso non è il caso di dire le ragioni per le quali le promesse fatte da quelle diverse rappresentanze commerciali, non furono mantenute; ma certa cosa è che il *Birmaniana* dovette, come dissi, correre a Napoli per completare il suo carico. Nè si può dire che i noli erano molto alti, perchè mi consta ufficialmente che la Società si

è accontentata per fino di 17 lire per bordolese. Nè è esatto quello che ieri disse l'onorevole Balsamo, che la spesa era minore per trasportare il vino dalle Puglie per Genova al Plata, di quella richiesta pel trasporto diretto nel *Birmania* dalle Puglie al Plata.

Io comprendo che l'onorevole Balsamo conoscitore di queste cose dev'essere stato malamente informato. Difatti in un dispaccio della Società di navigazione generale venutomi testè da Genova io leggo che:

il 1° corrente il minimo nolo delle bordolesi è stato di 15,50 e il massimo di 16 lire.

Onde vedete che 16 lire o 15,50 è poco differente da 17 lire, prezzo fatto nei porti dell'Adriatico e di Sicilia. Aggiungendo al prezzo di Genova l'importo del trasporto, dai porti dell'Adriatico a Genova, naturalmente la spesa è maggiore e non minore.

Ho voluto dire ciò affinchè l'onorevole Balsamo sappia come stanno le cose. Anche l'onorevole Nasi ha discorso del ritardo degli approdi nell'isola di Pantelleria. Posso assicurarlo che anche di questo farò oggetto dei miei studi, e se è possibile toglierò questo ritardo.

Vengo infine, a rispondere ad un'altra raccomandazione fatta dagli onorevoli Sciacca e Di Sant'Onofrio circa le comunicazioni da Lipari a Milazzo. (*Cerca fra le sue carte*).

**Di Sant'Onofrio.** Le studierà.

**Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi.** No, le cose delle isole Eolie le ho studiate.

Mi pare, se non m'inganno, che il mio sotto segretario di Stato ha avuto l'onore di ricevere una Commissione, la quale chiedeva anzichè un viaggio quotidiano fra Lipari e Milazzo il raddoppiamento delle corse da Messina a Lipari. La ferrovia Messina-Milazzo non è ancora aperta.

**Di Sant'Onofrio.** È prossima ad aprirsi.

**Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi.** Lo so che è prossima ad aprirsi, ma non è ancora aperta.

Però ho detto a me stesso: vediamo quanta sarebbe la spesa delle nuove domande che fa la Commissione, la quale è venuta a Roma per chiedere questo nuovo servizio: ed ho trovato che il servizio giornaliero fra Milazzo e Lipari importerebbe una spesa di circa 100,000 lire al tasso ben inteso delle attuali convenzioni.

Ora, sia per l'entità della spesa, sia perchè non è ancora aperta all'esercizio la ferrovia da Milazzo a Messina, non potrei dare assicurazione agli onorevoli miei amici Sciacca della Scala e

Di Sant'Onofrio, di poter stabilire questo servizio giornaliero.

Viceversa, il raddoppiamento del servizio da Messina a Lipari, vale a dire, da bisettimanale portarlo a quattro volte alla settimana importerebbe la spesa di 75,000 lire.

Solito ad esser chiaro e franco, dico le cose come sono. Ciò che posso assicurare ai miei onorevoli amici è questo: che nelle convenzioni future io terrò conto di questo loro giusto desiderio. Infatti, quando si vede, per esempio, che l'Elba ed Ischia, che sono due isole importanti come Lipari, hanno un servizio giornaliero e Lipari non l'ha; io sono tratto dal principio di equità e di giustizia ad applicare a Lipari lo stesso trattamento che si fa per Ischia e per l'Elba.

Ho voluto però far conoscere che il servizio giornaliero fra Milazzo e Lipari importerebbe una maggiore spesa di 100,000 lire, e le quattro corse fra Messina e Lipari una maggiore spesa di 75,000 lire.

Concludo che, da parte mia, mi farò un dovere, nelle prossime convenzioni, di tener presente questi bisogni.

Vengo ora all'ordine del giorno della Commissione, e mi sbrigherò il più brevemente possibile.

Ieri tanto l'onorevole Sciacca della Scala, quanto l'onorevole Maggiorino Ferraris, trattarono di quest'ordine del giorno ed oggi se ne è occupato anche l'onorevole Indelli, il quale, accettandolo intieramente lo ha suffragato, di valide ragioni ed argomenti.

L'onorevole Ferraris accettò anch'egli l'ordine del giorno e, con quella efficacia di parola che tutti gli riconoscono, fece delle osservazioni su di esso, chiedendo che siano pubblicati e presentati al Parlamento i capitolati. Nell'indicare le ragioni per le quali desiderava tale presentazione accennò anche al concetto di farli approvare dal Parlamento prima che il Governo addivenisse alle concessioni. Veramente egli non si pronunziò in modo assoluto su questo sistema, ma dal suo discorso apparve che egli lo predilige.

Siccome però non ha insistito, nè ha fatto una proposta, ma ha solo accennato che sarebbe stato bene di presentare questi capitolati al Parlamento, io gli rispondo che non c'è nessuna difficoltà di presentarli, dal momento che sono da pubblicarsi. Infatti quando accettò che questi capitolati siano pubblicati, ci vuol ben poca cosa per ottenere che essi siano comunicati al Parlamento.

Credo quindi mio debito di presentarli invian-

doli alla Presidenza della Camera, ma non potrei ammettere che debbano essere presentati affinché li Parlamento li giudichi o li approvi prima. Io intendo che il Parlamento sia libero, nell'accettare o respingere le convenzioni, ma intendo pure che il potere esecutivo sia ugualmente libero nel fare capitolati e convenzioni. Credo inoltre che si debba attendere il risultato degli studi della Commissione sui servizi marittimi.

E giacchè ho accennato a questa Commissione pei servizi marittimi, permettetemi che io vi parli di essa il più brevemente possibile, perchè così si toglieranno di mezzo molti equivoci, e c'intenderemo meglio.

La Commissione fu nominata dal ministro dei lavori pubblici per studiare il riordinamento del servizio marittimo, essa è composta di uomini competenti e noti per i loro studii su questa materia. Appena costituitasi, fece il suo questionario, lo mandò alle prefetture, alle Camere di commercio, e ad altri istituti dello Stato, e raccolse le risposte. Poi si riunì, e si suddivise in tre sotto-commissioni, una per lo studio delle tariffe, l'altra per quello delle linee, la terza per quello del materiale.

Ora io so che la Commissione è molto avanti nel suo lavoro e nel risultato dei suoi studi. Ho pure due volte pregato il presidente della Commissione, il senatore Brioschi, affinché egli, alla sua volta, voglia, al più presto possibile far completare questi studii, e nutro fiducia che non tarderanno ad essere ultimati, e me ne affida, non solamente il patriottismo e la diligenza dei componenti quella Commissione, ma specialmente me ne è garanzia il mio egregio amico, che mi sta di fronte, l'onorevole Maldini, il quale ne è relatore generale, e sono sicuro che il risultato di questi studi non tarderà ad essermi presentato. Ed il ministro, a sua volta, dopo che avrà esaminato tale relazione, potrà adempiere a quell'ordine del giorno che fu votato dalla Camera, cioè presentare le nuove convenzioni. L'onorevole Franchetti, relatore del bilancio delle poste e dei telegrafi, ha sintetizzato le varie proposte che egli, come relatore della Commissione del bilancio, ha creduto di sottoporre alla Camera, e io divido interamente i concetti che si esplicano in quella relazione; pubblicità, difesa dei grandi interessi commerciali e nazionali, appello a tutte le forze del paese. Intendo che tutto il paese sappia dei capitolati, come mi auguro che le forze, cui egli si appella, si facciano avanti. Ma ciò, che io reclamo anzi-

tutto, è la libertà per il Governo e perciò non accetto altre modificazioni all'ordine del giorno. Ciò posto mi permetto di dire cosa che sogliono dire i giuristi.

Io lo accetto *prout de jure*.

È bene che ci intendiamo. Poichè io ho fede, come abbiamo fede tutti, che questi lavori della Commissione vengano il più presto ultimati; ma ponete, per una ipotesi qualunque, che questi lavori non vengano presto presentati al Governo e che io per una causa qualsiasi abbia la necessità di attenderli (è fatto obbligo al Governo, con un ordine del giorno di attenderne i lavori), io li aspetterò. Però, siccome ho fiducia che non ritarderanno, ho accettato l'ordine del giorno della Commissione e mi sono ad esso adattato; quindi ho detto che lo accetto: *prout de jure*.

Ieri l'onorevole Ferraris disse pure che si associava ad un giusto desiderio dell'onorevole Sciacca per quanto riguarda la sorveglianza tecnica da parte del Ministero della marina. Ma a questo desiderio non c'è bisogno di soddisfare, perchè la sorveglianza tecnica già c'è da parte del Ministero della marina, come ha benissimo detto anche l'onorevole mio amico Indelli.

Il Ministero della marina è quello che giudica delle caldaie, delle macchine, ecc., e dell'idoneità dei vapori alla navigazione. Ed oltre la sorveglianza tecnica c'è anche la sorveglianza sui servizi, dappoichè sono i capitani dei porti, gli ufficiali addetti alle capitanerie, i quali sorvegliano il servizio e gli orari, e quando insorge questione tra un capitano del porto ed un comandante di vapore, il Ministero delle poste e dei telegrafi deferisce la questione al Ministero della marina.

Adunque la sorveglianza a cui è stato fatto richiamo già esiste; al di là di questa sorveglianza, non posso aderire.

Rendo grazie a tutti coloro che così benevolmente hanno voluto discorrere così del Ministero delle poste e dei telegrafi, come del ministro che ora ha l'onore di dirigere questo servizio. Ed accetto interamente quello che or ora diceva il mio amico Indelli e quello che disse ieri l'onorevole Ferraris: io desidero di essere giudicato dai fatti; quando avrete questi fatti, voi giudicherete.

**Presidente.** L'onorevole Sciacca della Scala ha facoltà di parlare.

**Sciacca della Scala.** Dissi ieri che avrei votato di gran cuore l'ordine del giorno della Commissione, accettato dal ministro delle poste e dei telegrafi, appunto perchè riconosco la necessità che

i capitolati siano prima conosciuti e discussi dalla opinione pubblica, e che tutte le Società che ci sono in Italia e quelle che potranno esserci, siano in condizione di concorrere ad assumere il servizio marittimo. Però, intendo, con questo, che l'opera della Commissione nominata dall'onorevole Genala non possa per nulla tardare questo termine: poichè, se questa relazione uscirà in tempo, certamente essa sarà gratissima alla Camera, al Parlamento, e potrà illuminare tutti quanti; ma, se questa relazione non potrà venire prima dell'epoca fissata in questo ordine del giorno, io credo che l'onorevole ministro, anche senza di essa, pubblicherà i capitolati.

Mi pare che la Camera, già, sin dall'anno scorso, abbia risolto questa questione: poichè la Camera votò un'ordine del giorno col quale s'invitava il Governo a pubblicare i capitolati, nel primo semestre di questo anno. Ciò significa che la Camera, anche senza la relazione, voleva che i capitolati fossero pubblicati.

Quindi, prego l'onorevole ministro delle poste di voler tenere presente che la votazione di questo ordine del giorno, significa che, anche quando la relazione non sia presentata, il capitolato si debba presentare, nei termini indicati dall'ordine del giorno medesimo.

Rispondendo, poi, al mio amico Indelli, dico che i quattro mesi nei quali debbono essere presentati i capitolati prima del contratto, potrebbero prolungarsi ad otto, facendoli cominciar prima, ma senza diminuire il termine di un anno dall'epoca del contratto all'attuazione del servizio: poichè il vero tempo utile, affinchè una concorrenza generale ci sia, è appunto quello dall'epoca in cui si fa il contratto a quella in cui si deve incominciare il servizio: è questo il tempo necessario nel quale le Società, i capitalisti possono concretare l'opera loro, poichè prima di costruire o di comprare battelli, occorre avere la concessione dei servizi marittimi.

Relativamente poi al desiderio espresso da me ed al quale si associò l'onorevole Ferraris perchè il ministro della marina abbia l'esecuzione della parte tecnica dei capitolati, dirò all'onorevole ministro che è vero che in parte il Ministero della marina c'entra; ma c'entra con quelle ispezioni che il Ministero delle poste ha facoltà di fare, e delle quali, nel periodo di 8 o 10 anni non se ne fece che una sola in Napoli, e quella fu una specie di rivista dell'antica guardia nazionale. Fu annunciata due mesi prima; vennero a Napoli 15 o 20 piroscafi che si trovavano in

buone condizioni; e una Commissione di ufficiali di marina li passò in rivista.

Ma io invece vorrei le quotidiane ispezioni per parte degli ufficiali di marina, almeno in tutti i porti che sono testa di linea, perchè spesso partono battelli che non sono in grado di partire.

Ora questo non lo possono certamente verificare i direttori delle poste; ma è una funzione che essenzialmente dovrebbe essere affidata al Ministero della marina.

Io poi, ho trattato un'altro punto cui l'onorevole ministro non ha risposto: egli invece ha risposto sopra una quistione che ieri non trattai, cioè alla quistione delle tariffe.

Egli è vero, che io pure deploro che le tariffe siano alte, ma di ciò non parlai ieri.

Io pregai invece l'onorevole ministro perchè potesse un rimedio allo stato di fatto che attualmente c'è circa il servizio cumulativo.

Accennai alle merci che partono dall'Alta Italia pel Levante e che sono obbligate ad andare fino a Brindisi per via di terra: ho parlato delle merci che dall'Alta Italia vanno fino ad Alessandria d'Egitto che devono andare per ferrovia sino a Napoli; ho parlato del servizio cumulativo in Sardegna col quale si obbligano le merci a percorrere lunghi tratti di ferrovia lasciando i porti nei quali approdano i battelli sovvenzionati; ho parlato del servizio cumulativo tra la Sicilia ed il Continente che ci dà lo spettacolo di sapere inviate sino a Reggio di Calabria per ferrovia le merci che potrebbero essere imbarcate a Genova, a Livorno, a Napoli o nei porti superiori dell'Adriatico.

Io vorrei che l'onorevole ministro esaminasse bene questi inconvenienti e vi portasse un rimedio perchè è strano che si obblighino le merci a pagare quasi il doppio di ciò che dovrebbero pagare se percorressero per terra solo quel tratto che è necessario per arrivare ai porti dove dovrebbero imbarcarle i vapori dallo Stato sovvenzionati.

In fine io prego l'onorevole ministro a considerare la questione speciale del viaggio del vapore da Salina Lipari a Milazzo. Debbo ricordare che la ferrovia che si aprirà presto all'esercizio è vero che non giunge a Milazzo, ma a San Filippo che dista da Milazzo una mezz'ora. Ora, mercè due approdi settimanali fra Salina, Lipari, Milazzo, anche le isole Eolie potranno godere del beneficio della ferrovia San Filippo-Messina, che s'inaugurerà fra cinque o sei giorni.

Gli abitanti delle isole Eolie che sono 24,000, per la loro condizione non hanno alcun beneficio,

non strade, non ferrovie; si conceda almeno questo!

L'onorevole ministro ha parlato del costo di questi viaggi giornalieri, ma attualmente la nostra domanda riguarda due approdi settimanali, a Salina-Lipari e Milazzo.

Anche l'onorevole Di Sant'Onofrio, oggi, ha parlato in questo senso, e quindi io anche a nome di lui prego l'onorevole ministro di voler considerare la questione sotto questo aspetto.

La domanda della Commissione di Lipari per i viaggi giornalieri fra Lipari e Messina, cui ha accennato il ministro, riguarda la questione dell'epoca in cui saranno riordinati i servizi marittimi. Per ora si tratta di due approdi settimanali con Milazzo e sono sicuro che l'onorevole ministro sodisferà la nostra modesta domanda. *(Bene!)*

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Indelli.

**Indelli.** L'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi ha dimenticato di rispondere alla sola obiezione che io facevo. Accettando l'ordine del giorno e le idee che lo informano, ho detto semplicemente una cosa: invece di quattro mesi dalla pubblicazione dei capitolati alle convenzioni, siano otto. L'onorevole Sciacea della Scala ha replicato anche al mio argomento. Ma io non ho avuto neanche per la terza volta la fortuna di essere stato da lui inteso. Ho detto solo che questo genere di convenzioni rappresenta qualche cosa di assai più speciale degli appalti ordinari. Qui si tratta di importantissime convenzioni marittime; ed è appunto per questa loro maggiore importanza che l'appaltatore, cioè lo Stato, deve essere fin da principio sicuro che le convenzioni riescano efficaci. Se voi lasciate che la Compagnia di navigazione la quale ha fatto la convenzione col Governo, sia obbligata solo dopo il contratto a migliorare il suo materiale, potrebbe anche avvenire che non eseguisse più i patti.

Perciò le convenzioni debbono essere fatte dopo che già i capitolati sono conosciuti da qualche tempo, dopo aver avuto il tempo a prepararsi.

Quattro mesi sono pochi; cioè sono niente pel materiale, e sono anche pochi per trovare gli stessi capitali. Chi conosce ed ha esperienza degli affari, converrà che quattro mesi sono un nulla per organizzatore delle grandi Compagnie a vapore.

Dunque io non intendo di respingere l'ordine del giorno, ma prego solo che nell'ordine del giorno, sia detto: invece di quattro mesi almeno otto mesi prima.

L'onorevole Lacava ha risposto alla proposta fatta ieri dall'onorevole Maggiorino Ferraris, e a cui aveva anche in parte risposto io, ma non ha risposto alle mie osservazioni. Egli ha detto che accettava l'ordine del giorno *prout de jure*; ma io gli domando se il *prout de jure* lo vuol fare d'accordo con la mia proposta. Ecco tutto.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Garavetti.

**Garavetti.** Sento il bisogno di fare, tanto a nome mio che del collega Giordano Apostoli, alcune osservazioni alle risposte dell'onorevole ministro. Dico il vero che se potessi astrarre dalla persona dell'onorevole ministro dovrei dichiararmi non solo non soddisfatto, ma poco edificato delle dichiarazioni del Governo; perchè quando penso che dopo un anno dacchè si sono promessi formalmente provvedimenti per la Sardegna, specialmente per quanto si riferisce ai servizi marittimi, si è ancora allo stadio delle trattative di là da conchiudere, mi assale un senso di sconforto. L'ho detto ieri e debbo ripeterlo oggi; il miglioramento delle comunicazioni commerciali tra la Sardegna ed il continente non è solo questione di utilità, ma è questione di necessità urgente, e di vita per l'isola, e per noi rappresentanti di decoro.

Ho sentita una dichiarazione dell'onorevole ministro, che mi ha non poco sorpreso; cioè che rimane ancora da concordarsi il quantitativo della riduzione del noli.

Mi è sembrato anzi di udire, che la Società generale di navigazione assentirebbe solo ad una riduzione del 10 per cento.

Io non voglio dimostrare che questa riduzione, avuto riguardo alla enormità dei noli attuali, sarebbe un rimedio illusorio; ma debbo ricordare all'onorevole presidente del Consiglio, cogliendo l'opportunità della sua presenza, le intelligenze corse fra i deputati sardi, e chi prima presiedeva il dicastero dei lavori pubblici; in forza delle quali, il ministro d'allora si era impegnato ad ottenere una riduzione del 30 per cento mediante un certo corrispettivo; e come l'onorevole presidente del Consiglio avesse ratificato quella promessa del suo collega nel Ministero. Quindi non può che sorprendermi, il sentire oggi parlare di una riduzione del 10 per cento.

Vengo ora alla causa dei ritardi. L'onorevole ministro ha spiegati i ritardi con una ragione molto facile, per il cattivo tempo; ma il cattivo tempo è una ragione molto relativa, per giudi-

care della facilità o meno di un viaggio marittimo.

Quello che può essere cattivo tempo per un palischermo, può non esserlo per un vapore ben costruito. D'altronde la qualità dei legni deve essere relativa alle difficoltà del tragitto, tutti sanno che quello dal Golfo degli Aranci a Civitavecchia è difficilissimo, a detta degli stessi uomini di mare, come ieri accennai. Orbene, questa difficoltà di passaggio dovrebbe essere apprezzata dal ministro, e dovrebbe indurlo ad imporre alla Compagnia di usare migliori legni. E poi, io non ho solo deplorati i ritardi, ma pure i mancati arrivi e le mancate partenze; avvenne infatti parecchie volte che la corrispondenza non poté partire, perchè non vi era nessun vapore a Civitavecchia pronto alla partenza.

L'onorevole ministro ha invocati i certificati di visita per affermare che i vapori che fanno questo viaggio sono in buono stato. Io non li disscuto; so però che noi siamo in questa dolorosa condizione di chiedere, prima di partire, quale vapore ci deve trasportare, e di partire o no secondo il vapore che parte. Io desidererei che gli ispettori incaricati delle visite facessero un po' essi la prova di viaggiare sui vapori che visitano e dicono idonei, con quella frequenza di cui io, più di qualunque altro, sono vittima, ed allora forse mi darebbero ragione.

Concretando il mio concetto desidererei che il ministro della marina ordinasse un'inchiesta seria su questi vapori, ed allora solo si vedrebbe se le lagnanze delle quali mi rendo interprete siano o no ragionevoli.

Senonchè, prescindendo dai rapporti di stretto diritto nascenti dai vincoli contrattuali, nutro fiducia che se il Ministero volesse usare della sua autorità morale per indurre la Società a sostituire migliori piroscafi, lo scopo sarebbe egualmente raggiunto.

Dopo tutto ciò tengo a ripetere che io non posso astrarre dalla persona dell'onorevole ministro, poichè non posso mettere in dubbio il suo buon volere; ond'è che mi limito a sollecitarlo perchè conchiuda al più presto le trattative incominciate ed aspetto a giudicarlo *dai fatti* giusta il desiderio da lui espresso.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Franchetti.

**Franchetti, retatore.** Debbo fare poche osservazioni in ordine ad alcune frasi del discorso dell'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, il quale nell'accettare l'ordine del giorno proposto sulle *Convenzioni di navigazione* ha dichiarato che aspet-

terà a parlo in atto dopo che sia presentata la relazione della Commissione amministrativa per lo studio dei servizi marittimi sovvenzionati, nominata con decreto ministeriale del 30 gennaio 1887 (*L'onorevole ministro delle poste e telegrafi fa segni di denegazione*).

Dai segni che fa l'onorevole ministro, pare ch'io l'abbia frainteso. Tanto meglio, così queste mie parole serviranno a provocare una spiegazione più chiara dall'onorevole ministro.

Dunque rimane ben inteso che, trattandosi di una Commissione ministeriale e niente altro, il ministro non aspetterà, come ha accennato, il risultato del lavoro di essa per applicare l'ordine del giorno, attualmente proposto, ma che questo ordine del giorno verrà osservato, indipendentemente dall'andamento dei lavori della Commissione governativa. Altrimenti, tanto varrebbe che il Governo dichiarasse che aspetterà il comodo di un suo capo divisione per eseguire la volontà della Camera.

E ciò dico non per criticare l'opera della Commissione, perchè sono certo che essa farà tutto il possibile per compiere presto i suoi lavori, ma per dare occasione al ministro di dichiarare che egli applicherà l'ordine del giorno, indipendentemente dal momento, in cui la Commissione farà note le sue conclusioni.

Questo mi preme che sia bene chiarito, in quanto che, l'anno scorso, fu approvato dalla Camera un ordine del giorno, che invitava il Governo a presentare un disegno di legge per il riordinamento dei servizi marittimi entro il semestre in corso, cioè non più tardi del mese corrente, e questo ordine del giorno non è stato applicato.

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

**Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi.** Risponderò prima di tutti all'onorevole Sciacca della Scala.

Credo in verità che l'onorevole Sciacca della Scala non abbia tenuto dietro al mio discorso.

Se non ho nominato anche lui nelle risposte, riguardante il servizio cumulativo, gliene chiedo scusa.

**Sciacca della Scala.** L'onorevole ministro ha parlato della Sardegna e della Sicilia.

**Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi.** Ho parlato della Sardegna e della Sicilia, ed ho finito per dire che le conferenze indette, sia presso il Ministero delle poste e dei telegrafi, sia presso l'Ispettorato delle ferrovie cominceranno sì a risolvere la questione del servizio cumulativo per la Sardegna e quindi quello per la Sicilia, ma che

questo era un primo passo per risolvere tutta la questione riguardante il servizio cumulativo.

Quindi, quanto dissi agli onorevoli Garavetti, Giordano-Apostoli, Vollaro, Carnazza Amari ed altri, intendo sia detto anche all'onorevole Sciacca della Scala.

Circa poi all'ingerenza del Ministero della marina, io non ho altro da aggiungere a quanto gli dissi poc'anzi cioè che la sorveglianza tecnica vi è.

In quanto alla sorveglianza amministrativa posso assicurare l'onorevole Sciacca della Scala, che ho qui il regolamento dal quale si rileva che i capitani dei principali porti trasmettono giornalmente il movimento dei piroscafi, che viene riferito al ministro della marina con un estratto anche del giornale di bordo. Questa sorveglianza tecnica ed amministrativa l'ammetto: altre non ne posso ammettere.

**Sciacca della Scala.** Io parlo della tecnica.

**Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi.** Quella tecnica, l'ho già detto, ci è.

Ogni 5 anni si verificano i piroscafi dal Ministero della marina e da esso dipende la dichiarazione dell'idoneità alla navigazione dei diversi piroscafi postali.

Ecco la sorveglianza tecnica che può esercitarsi dal Ministero della marina.

Dissi già tanto all'onorevole Sciacca che all'onorevole Di Sant'Onofrio circa al servizio delle comunicazioni dell'isola di Lipari con Milazzo. La Commissione che venne in Roma ha chiesto il servizio giornaliero fra Salina Lipari e Milazzo, e non più tardi di due giorni fa... (*Interruzione del deputato Di Sant'Onofrio*).

...ed oltre del servizio giornaliero fra Milazzo e Lipari, la Commissione ha chiesto altre due corse fra le isole Eolie e Messina. Io ho fatto fare un conto, ed ho trovato che per il primo servizio si spenderebbero 100 mila lire, e per il secondo 75,000. Adesso il mio amico l'onorevole Di Sant'Onofrio ha parlato non più di corsa giornaliera, ma di tre corse per settimana limitate da Lipari a Milazzo.

In questo caso la spesa di lire 75 mila diviene di poco minore, e posso assicurarlo, che studierò se è possibile fin da ora stabilire qualche nuovo servizio, quantunque non mi dissimuli le attuali condizioni di bilancio. Dissi pure che Lipari è una di quelle isole che, secondo me, deve essere equiparata ad Ischia e all'Elba, e come tale è proprio il mio proposito di agevolare il commercio di quell'isola. Tanto più che so che c'è molto da esportare e che certamente questo servizio

sarà di gran frutto per quegli abitanti che non sono pochi.

In verità credeva che l'onorevole Garavetti avesse dovuto dichiararsi soddisfatto di quanto io gli ho promesso, e di quanto ho potuto ottenere per la Sardegna.

Le promesse che gli ho fatte dipendono da fatti miei. Io non so, nè voglio sapere se ci sono state ancora altre promesse prima.

Quelle che io gli ho fatto vengono da me. Io non ho trovato che si fosse indetto a nessuno, di domandare che si concretassero quelle proposizioni che io ho avuto l'onore di leggere alla Camera. E siccome credo che quelle proposizioni si finirà per accettarle, così posso assicurare l'onorevole Garavetti che le promesse fatte dai rappresentanti delle diverse Società, avranno conseguenze utili per la Sardegna.

Riguardo poi alla diminuzione dei noli del 10 per cento, non è piccola cosa, onorevole Garavetti, io desidererei che si potesse applicarla dappertutto. Il trattamento doganale per i piroscafi in servizio cumulativo credo non sia di piccolo momento. L'unificazione del peso delle Società di navigazione con quello delle ferrovie, ritengo pure che non sia cosa di poco momento. Ma limitandomi ora soltanto alla diminuzione dei noli, io ho detto che già si è accettato il 10 per cento. Ma non mi arresterò e cercherò di avere ancora di più. E se queste mie speranze dovessero fallire, allora io provvederei diversamente. Ecco le promesse che gli faccio.

L'onorevole mio amico Indelli mi diceva che io, rispondendo al suo discorso, aveva dimenticato una sua proposta, anzi la maggiore delle sue proposte, cioè che nell'accettare l'ordine del giorno, invece di quattro mesi, avessi detto otto mesi.

Io prego l'onorevole Indelli di non insistere nella sua proposta; a me pare che quattro mesi siano sufficienti, affinché i capitolati siano noti. Anzi nella prima redazione dell'ordine del giorno, e me ne appello all'onorevole Franchetti, si era detto tre mesi; ma poi fu messo quattro mesi.

Abbiamo poco tempo dinanzi a noi.

L'ordine del giorno che ho accettato m'impegna a presentare le convenzioni dentro il 1890. Ora quattro mesi mi paiono sufficienti per la pubblicazione dei capitolati, e prego, come diceva, l'onorevole Indelli di non insistere di più e di accettare l'ordine del giorno com'è.

L'onorevole Franchetti ha detto che io accettava l'ordine del giorno in via subordinata. Dico francamente le mie cose, e come sono andate.

Io aveva molta difficoltà ad accettare l'ordine del giorno della Commissione e me ne fanno fede l'onorevole Franchetti e l'onorevole presidente della Commissione; ma accettato lo manterrò nella sua totalità. Ho fatto non una riserva; ma il *pro ut de jure* bisogna che io pure lo abbia...

**Franchetti, relatore.** Domando di parlare.

**Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi.** Questi studi della Commissione sono sicuro che mi verranno in tempo, non ne dubito, sia perchè ho insistito presso il presidente di quella Commissione, sia perchè ho fede che l'onorevole relatore Maldini presenterà al più presto la sua relazione. Quindi non ho da dubitare punto dello zelo della Commissione; ma se la Commissione non presentasse il suo lavoro, volete che il Governo dipenda dalla Commissione? Il Governo non dipende affatto dalle Commissioni.

Il Governo può fare atto di autorità...

*Una voce.* Si capisce!

**Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi** ... ma comprenderete bene che, per riguardo dovuto alla Commissione, il Governo non potrebbe fare diversamente.

Quindi io mi auguro che la Commissione darà questo studio, e che io mi troverò in grado di applicare, in tutta la sua integrità, l'ordine del giorno che ho accettato.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Franchetti.

**Franchetti, relatore.** Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, che cioè egli applicherà l'ordine del giorno presentato dalla Commissione, e che lo applicherà anche quando non venisse presentata in tempo la relazione della Commissione nominata con decreto ministeriale del 1887. Prendo atto delle sue dichiarazioni, che cioè le parole che aveva pronunziate prima erano semplici parole di riguardo personale verso i membri della Commissione.

Ma queste considerazioni di riguardo, per le quali ho il massimo rispetto, non possono essere tali da subordinare ad esse una questione di interesse capitale pel paese, quale è quella delle convenzioni, che, come diceva benissimo l'onorevole Ferraris, ieri, implicano il buono o cattivo andamento di tutto il nostro commercio marittimo.

Del resto faccio osservare all'onorevole ministro, che anche, nella inverosimile ipotesi che la Commissione non presentasse, in tempo, la sua relazione, egli avrebbe certamente i mezzi di poter sostituire sè stesso, e il lavoro dei suoi uffici, alle conclusioni della Commissione. Imperocchè se la Commissione nominata nel gennaio

del 1887, e costituitasi nel marzo dello stesso anno, che sei mesi dopo doveva presentare la sua relazione, oggi, dopo un anno e mezzo, non ha ancora radunato gli elementi per le sue conclusioni non arriverà certo in tempo a presentare la sua relazione. E se ha radunato tutti gli elementi per le conclusioni, caso mai non facesse a tempo a presentare la relazione, il Ministero potrà, con questi elementi, tirare lui le conclusioni, coll'aiuto dei valenti funzionari che sono al suo servizio.

Dunque conchiudo prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferraris.

**Ferraris** Ringrazio l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi della promessa di presentare al Parlamento i capitoli sui servizi marittimi.

Duolmi però che fino a questo punto probabilmente tra me e l'onorevole ministro vi sia una differenza di metodo per risolvere codesta questione.

Potrei anche non desiderare una discussione minuta, articolo per articolo, dei capitoli, fatta prima delle convenzioni; ma amerei che il Governo, in tempo opportuno, presentasse alla Camera il programma dei nuovi servizi marittimi, e che su questo programma si potesse stabilire un accordo tra Governo e Parlamento.

L'onorevole Indelli ha fatta un'osservazione di molto valore; ha detto che i nuovi servizi marittimi bisogna quasi crearli dal nulla, perchè noi non abbiamo una base su cui edificare, talmente è cambiata la direzione, l'importanza e la natura della navigazione marittima a vapore dopo le ultime convenzioni.

È quindi necessario stabilire quali linee si debbano sovvenzionare e quali no; quali abbiano un carattere postale, e quali invece un carattere commerciale, secondo la distinzione fatta dall'onorevole Sciacca della Scala, e ciò per poter stabilire gli obblighi dello Stato e delle Compagnie e quindi le relative sovvenzioni. Sono tante le questioni d'interesse generale che ci si presentano, che crederei proprio opportuno un accordo preventivo tra Governo e Parlamento.

Ho citato il caso precedente del Governo germanico, il quale, quando ha voluto stipulare convenzioni di navigazione, non ha fatto che presentare al Parlamento un piccolo progetto nel quale chiedeva quest'autorizzazione: ma il Parlamento, in undici punti, ha determinato il tracciato generale dei capitoli, ed in base a questi il Governo ha stipulato le convenzioni con la Società del *Lloyd Germanico*.

Per esempio, il primo articolo della legge dice che i servizi saranno affidati in via di licitazione, e quindi esclude le trattative private; furono stabilite alcune regole generali per la velocità, per i punti di partenza ed i punti d'approdo.

C'è quindi determinazione delle linee, determinazione della velocità, determinazione di alcuni oneri, nell'interesse generale del paese, come pure di alcune norme circa al materiale, al tonnellaggio, la velocità, ecc.

La Camera sa pure che, per la linea sussidiaria del Mediterraneo, erasi stabilito Trieste come punto di partenza per Alessandria, e che più tardi vi si sostituì Genova.

Ora siccome si tratta di una grandissima riforma nell'interesse del commercio nostro di esportazione e della navigazione a vapore, desideravo semplicemente, che il Governo, in quella forma che crederà più opportuna, presentasse alla Camera il suo programma di rinnovamento di questi servizi marittimi; porgendo così alla Camera stessa il modo di manifestare per lo meno i suoi desideri. Poesia il Governo stipulerebbe le convenzioni per trattativa privata, per licitazioni, o per appalti (io preferirei il metodo degli appalti) in base ai principii generali stabiliti di comune accordo fra Governo e Camera. Questo è il mio desiderio; non credo che il Governo vorrà accettarlo ora; lo lascio libero di dirci più tardi se vorrà seguire questa via: per parte mia, mi dichiarerei soddisfatto, quando il Governo credesse poterlo fare.

**Presidente.** L'onorevole Maldini ha facoltà di parlare.

**Maldini.** Veramente non avevo nessuna intenzione di prender parte a questa discussione, per causa della posizione in cui mi trovo non nella Camera, ma fuori di quest'Aula.

Ma l'onorevole Franchetti, non so per quale motivo ha tirato in campo una Commissione che non è parlamentare, la quale...

**Franchetti, relatore.** Domando di parlare per fatto personale.

**Maldini.** non ha quindi da render conto alla Camera del suo operato, bensì al ministro che l'ha nominata. Speravo poi, dopo alcune spiegazioni che gli ho date che egli non mi avrebbe obbligato a dire che la Commissione si trova in qualche difficoltà per presentare immediatamente la sua relazione. Però lo farà fra brevissimo tempo, e l'onorevole ministro lo sa. E quando anche l'onorevole ministro avesse subordinata l'accettazione dell'ordine del giorno alla presentazione definitiva dei lavori della Commissione,

sono sicuro che egli avrebbe potuto farlo, dacchè, lo ripeto, la relazione tra breve sarà compiuta.

Ed ora mi permetta l'onorevole presidente che io faccia un'osservazione all'onorevole Maggiorino Ferraris, quantunque potrà meglio di me rispondergli l'onorevole ministro.

Come può il ministro, dopo che ha una legge che gli imponga certi obblighi di capitolato, fare le convenzioni con una Società? Io credo che occorra lasciar libera la mano al Governo nel fare questi contratti con le Società, poichè, nei capitoliati a tinte generali, si possono stabilire, per esempio, le linee. Ma quando si verrà poi alla periodicità delle linee, agli approdi...?

Noi abbiamo assistito a tante discussioni del bilancio dei lavori pubblici ed abbiamo veduto, come è avvenuto anche oggi, che molti domandano speciali approdi.

Ora volete che la Camera discuta queste questioni? Dirò di più: volete che la Camera imponga al Governo gli approdi e le tariffe? ma questa è una questione gravissima.

Le Società diranno al Governo: noi accettiamo le date tariffe, i dati approdi, ma ricordatevi che la sovvenzione che chiediamo invece di essere, per esempio, 14 lire per lega, sarà 20, sarà 30.

Io credo cosa utilissima che i capitoliati siano conosciuti per tempo dal pubblico. In questo modo, ove occorra, un deputato potrà fare una interrogazione o una interpellanza sopra alcuni punti di essi, ma i capitoliati fatti per legge ed imposti al Governo a me sembra che vincolino troppo l'azione del Governo, senza raggiungere lo scopo che l'onorevole Ferraris cerca di raggiungere con la sua proposta.

**Presidente.** L'onorevole Franchetti ha facoltà di parlare per fatto personale.

**Franchetti, relatore.** Il mio fatto personale è questo. L'onorevole Maldini ha detto che io ho tirato in ballo questa disgraziata Commissione. Ciò non è esatto e se non fosse stata da altri tirata in ballo nella discussione, non ne avrei parlato, poichè, come ho detto, rispondendo la prima volta all'onorevole ministro, ritengo che non debba tenersi conto del ritardo o non ritardo nel lavoro di questa Commissione.

Del resto, ringrazio l'onorevole Maldini delle assicurazioni che ci ha date; o meglio che ha date al ministro (perchè noi non abbiamo da saperlo) che il lavoro della Commissione sarà sollecitamente compiuto e così non vi saranno più reclami.

**Presidente.** L'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi ha dichiarato d'accettare l'ordine

del giorno proposto dalla Commissione. Lo rileggo:

“ 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;

“ a concludere e a presentare alla Camera le nuove convenzioni entro il 1890. ”

Lo pongo a partito.

Chi l'approva si alzi.

(È approvato).

Non essendovi alcuna osservazione, rimane approvato il capitolo 21 con lo stanziamento di lire 10,353,932.

Capitolo 22. Indennità per missioni, traslocazioni e visite d'ispezione, lire 250,000.

Capitolo 23. Indennità per servizio prestato in tempo di notte, lire 250,000.

Capitolo 24. Spese d'ufficio, lire 376,600.

Capitolo 25 Spese di costruzione e di mantenimento delle vetture postali, dei forgoncini ed altri veicoli pel trasporto delle corrispondenze e dei pacchi, lire 200,000.

Capitolo 26. Spese di mantenimento dei locali delle direzioni e degli uffici postali, lire 80,000.

Capitolo 27. Tasse da pagarsi alle amministrazioni delle ferrovie ed alle Società di navigazione per il trasporto delle corrispondenze, dei pacchi e delle provviste di stampe e di materiale per il servizio; per il trasporto della valigia delle Indie e per il nolo di vetture ferroviarie ridotte ad uso postale (*Spesa d'ordine*), lire 1,865,000.

Capitolo 28. Premio per la vendita dei francobolli e delle cartoline postali spettante agli uffici di 2<sup>a</sup> classe, alle collettorie di 1<sup>a</sup> classe ed ai rivenditori patentati - R. decreto 18 giugno 1887, n. 4641 (*Spesa d'ordine*), lire 359,000.

Capitolo 29. Aggio ai consoli sulle tasse di vaglia (*Spesa d'ordine*): lire 14,000.

Capitolo 30. Rimborsi alle amministrazioni postali estere (*Spesa d'ordine*), lire 200,000.

Capitolo 31. Rimborsi per le corrispondenze e per i pacchi rinviati, detassati e rifiutati; per i pacchi ricomposti e per i francobolli relativi alla francatura dei telegrammi (*Spesa d'ordine*), lire 200,000.

Capitolo 32. Rimborso del valore dei francobolli accettati come deposito di risparmio dagli uffici postali, ed altri istituti - Reali decreti 18

febbraio 1883, n. 1216 e 25 novembre detto anno, n. 1698 (*Spesa d'ordine*), lire 460,000.

Capitolo 33. Rimborsi eventuali (*Spesa d'ordine*), lire 60,000.

*Spese per i telegrafi.* — Capitolo 34. Personale di ruolo nell'amministrazione provinciale dei telegrafi (*Spese fisse*), lire 5,657,740.

**Florenzano.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Florenzano.** Onorevoli colleghi, la spesa ordinaria pel servizio dei telegrafi, dal capitolo 34 al capitolo 53, ascende alla complessiva cifra di 12,924,819. Vi è poi una spesa straordinaria, dal capitolo 56 al 60, per la cifra di 597,300. In tutto: 13,522,119. Dovendo tener conto della complessiva spesa pel servizio dei telegrafi, io non posso omettere la metà delle spese generali, che essendo in questo bilancio calcolata nella cifra di lire 900,000, la metà fa lire 450,000: in tutto 13,952,119.

Bisogna inoltre tener conto di ciò che lo Stato spende per pensioni agli impiegati dei telegrafi, nonchè la quota di spese che paga l'economato generale per forniture di stampe e cancelleria. Tutto sommato, arriveremo su per giù ad una spesa di 15 milioni di lire.

Quale è la entrata corrispondente a tale spesa? Ho voluto fare questa indagine, e rilevo dal bilancio dell'entrata, che dalle corrispondenze telegrafiche e telefoniche lo Stato ricava lire 13,250,000. Poi vi sono i telegrammi governativi (che non costituiscono proprio una entrata, ma il corrispettivo di un servizio di cui lo Stato ha bisogno) per la cifra di lire 1,900,000. In tutto 15,150,000.

Di guisa che, anche tenendo conto dei telegrammi governativi, allo Stato non resta supero fra l'entrata e la spesa dei telegrafi, uguale essendo la cifra dei 15 milioni così alla spesa come alla entrata.

In altri paesi d'Europa tale servizio costituisce invece un cespite ragguardevole.

Ora io domando: perchè nel nostro paese avviene che il telegrafo non lascia un margine di entrata?

Comprendo il minore sviluppo che vi è fra noi dei commerci, delle industrie, degli affari in genere, ma io credo che vi concorra per molta parte la nostra tariffa telegrafica troppo elevata.

A questa questione accennò ieri l'onorevole Sorrentino che voleva ridotta a metà la tariffa dei telegrammi nell'ambito della provincia. Io guardo invece la questione da un punto di vi-

sta generale, e domando se è giusto che in Italia dobbiamo pagare una lira per un telegramma di 15 parole, mentre molto meno si paga negli altri Stati d'Europa.

Infatti in Inghilterra e cioè in tutto il regno unito, per 12 parole costituenti un telegramma, i privati pagano 6 *pence* pari a centesimi 62 e mezzo. Pagano inoltre mezzo *penny* pari a centesimi 5 per ogni successiva parola. La ricevuta costa due *pence* pari a 20 centesimi.

Ma questa tariffa del regno unito non è la più discreta! Nel Belgio per un telegramma di 15 parole si pagano 50 centesimi e 10 centesimi in più per serie indivisibile di 5 parole oltre le 15, e sino a 50 parole. Si pagano 10 centesimi in sopra per serie indivisibili di 10 parole al di là delle prime 50. Il telegramma collazionato e ripetuto si paga 65 centesimi sino a 15 parole, e se il telegramma è urgente, di notte, si paga lire 1.

Citerò inoltre la Francia. In Francia da 1 a 10 parole non si paga che 50 centesimi; al di là delle 10, ogni parola si paga 5 centesimi. Tra la Francia l'Algeria e la Tunisia da 1 a 10 parole una lira; al di là delle 10 parole, 10 centesimi per ogni parola.

Ora se le tariffe telegrafiche di 62 centesimi in Inghilterra, di 50 nel Belgio e nella Francia (e potrei citare la Svizzera e tanti altri paesi) recano al bilancio dell'entrata un considerevole contributo, per quale ragione in Italia dobbiamo pagare il doppio e non averne vantaggio l'erario? Se voi studiate la questione, non solo dal punto di vista delle tariffe comparate, ma anche dal punto di vista dottrinale, non incontrerete un solo economista che sia propugnatore del rialzo della tariffa, essendo cosa confermata dalla costante esperienza che il ribasso delle tariffe significa pel bilancio di uno Stato aumento di percezione.

Io comprendo che questa della tariffa telegrafica sia una questione complessa, studiata ultimamente dal nostro collega Ferraris e da tanti altri valorosi, studiata non solo nell'interno, ma nei rapporti internazionali, e così in confronto alle spese di impianto e di esercizio, come al rendimento attuale e possibile.

Riconosco tutto ciò, e non propongo soluzione immediata. Volli però portare la questione alla Camera come un tema degno dello studio del nuovo ministro delle poste e telegrafi.

Egli che ha preso la direzione di questo Ministero con tanto ardore di volontà e fermezza di propositi, spero accetterà il tema e prometterà una revisione della vigente tariffa telegrafica. Io sono persuaso che una diminuzione di essa au-

menterà nel paese le corrispondenze telegrafiche ed assicurerà una maggiore entrata al bilancio dello Stato. Del resto è anche discutibile se trattandosi di un pubblico servizio, lo Stato debba assolutamente guadagnarci, o non sia il compimento di un dovere che lo Stato compie come tanti altri servizi pubblici. E certamente in un paese civile come l'Italia, lo Stato deve essere propugnatore di progresso continuo, e con tutti i modi facilitare lo sviluppo più rapido dei rapporti sociali. Tra questi rapporti occupa un posto primissimo la sollecita trasmissione del pensiero in questo secolo segnalato dalle grandi conquiste del vapore e del telegrafo! Da qualunque aspetto guardate la questione essa è degna di esame e di provvedimenti.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Valle.

**Valle.** Io vorrei chiedere all'onorevole ministro se non credesse conveniente di modificare il sistema attuale per le promozioni degli ispettori telegrafici, i quali ora vengono promossi per esami senza tener conto di quelli che potrebbero essere promossi per merito ed anzianità.

Questo sistema ha l'inconveniente che gli ispettori i quali hanno più anni di servizio vengono ad invecchiare nel servizio stesso senza ottenere una promozione.

Se l'onorevole ministro adottasse invece le promozioni per merito ed anzianità, come io gli raccomando, produrrebbe una soddisfazione vivissima nel personale intero degli ispettori telegrafici.

Mi si permetta poi di rilevare una frase pronunciata ieri dall'onorevole ministro; cioè che egli ha la buona intenzione di fare sparire gli straordinari attualmente addetti al servizio telegrafico. Non so se sia esatto, lo rilevo dal resoconto sommario, ma se lo è, non so se l'onorevole ministro potrà mantenere questa promessa; inquantochè molti di questi straordinari non potranno prender parte al concorso, non avendo la licenza liceale o tecnica, che prescrive l'ultimo decreto, nè potranno procurarsela, non avendo studi sufficienti per ottenerla; mentre altri hanno passata l'età prescritta da questo programma di concorso.

Ora io non ritengo logico, nè conveniente sottoporre ad un esame questi straordinari; poichè se furono mantenuti in servizio fino ad oggi, si deve supporre che abbiano, anche senza esame, la capacità di compiere quelle funzioni, che furono chiamati a disimpegnare, altrimenti avreste dovuto già licenziarli. Ecco quello che io domando.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

**Rubini.** Permetta l'onorevole ministro una osservazione relativamente ai proventi del servizio telegrafico.

Ho visto con dolore all'allegato n. 9 che è unito al bilancio, e rilevo pure dalla *Gazzetta Ufficiale*, che i proventi telegrafici fino a tutto aprile furono in sensibile diminuzione in rapporto a quelli del medesimo periodo dell'anno scorso, come anche in rapporto alle previsioni. Non so se la nota apposta in margine all'allegato n. 9, con la quale si vorrebbe attribuire questa diminuzione agli effetti della crisi enologica ed edilizia sia esatta; mi mancano all'effetto di venirne in chiaro gli elementi relativi agli incassi di quest'anno, perchè l'ultima relazione statistica della direzione dei telegrafi arriva solo a tutto giugno 1888. Se la causa dei ribassi dovesse ascriversi soltanto alla crisi enologica, si dovrebbe già trovarne l'effetto nei prodotti dello scorso esercizio, ciò che non si rileva, o meglio si rileva soltanto in minima parte, dai risultati offerti da quella statistica, giacchè i proventi dei telegrafi nelle due regioni più travagliate dalla crisi vinicola, la Puglia e la Sicilia, provennero nello scorso esercizio quasi dal medesimo numero di telegrammi dell'esercizio precedente.

Può darsi che la situazione si sia in quest'anno peggiorata, ma a me mancano, come dissi, gli elementi di constatarlo, elementi che invece stanno a disposizione dell'onorevole ministro. Ma mi sembra difficile che questa sola sia la causa dei deplorati minori proventi.

Piuttosto crederei che la diminuzione degli introiti sia solo quasi figurativa e cioè da attribuirsi ad una inesattezza di previsione; e questo in base a ciò che nell'anno 1886-87 si era avuto un provento di 13,800,000 lire, ed invece nel 1887-88 con un salto fino allora sconosciuto negli annali dei proventi telegrafici, si ebbe un provento di ben 15 milioni; quindi un aumento di 1,200,000, mentre prima l'aumento normale era di sole 500 o 600 mila lire all'anno.

Ora, avendo stabilito il preventivo degli incassi per il 1888-89 in base agli incassi del 1887-88 aumentato ancora dell'incremento normale non dobbiamo meravigliarci se poi il fatto non ha corrisposto alle previsioni.

L'onorevole ministro potrà domandare a che io faccia ques e osservazioni, quando poi mi mancano i dati di fatto per dedurne delle positive conseguenze. Mi perdoni se ciò nonostante non credo assolutamente inutile di averle fatte, imperocchè non vorrei che il Governo si lasciasse influire da considerazioni che a me sembrano poco esatte

per ricercare le cause del male dove realmente non esistono omettendo di studiarle dove realmente possono trovarsi. D'onde ne deriverebbe che, errata la diagnosi, s'avessero ad applicare poco opportunamente i rimedi.

Ripeto, io non posso fare a me stesso questa domanda, perchè mi mancano gli elementi statistici degli ultimi dieci mesi, ma la faccio all'onorevole ministro, il quale, avendo gli elementi necessari, potrà certo rispondermi con cognizione di causa.

**Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi.** L'onorevole Florenzano ha toccato una questione delicatissima, sulla quale dissi anche qualche cosa nella tornata di ieri, riguardante l'estensione della rete telegrafica e la diminuzione della tariffa telegrafica.

Ieri ebbi occasione di rilevare che vi sono dei progetti, già in studio presso l'amministrazione, tanto sulla estensione della rete telegrafica, quanto sulla diminuzione della tariffa telegrafica.

Io sono di avviso che, diminuendo la tariffa telegrafica, possa aversi un maggior numero di telegrammi. Quindi, se per i primi anni vi potrà essere una diminuzione di entrata, col succedersi degli anni vi sarà certo un aumento, poichè il numero dei telegrammi, diminuendo la tariffa, crescerebbe indubbiamente. Tale è la legge generale economica.

Accennai anche a degli studi fatti per ribassare la tariffa telegrafica della stampa, ma soggiunsi pure che a questo ribasso di tariffa avrebbe dovuto collegarsi un ampliamento della rete telegrafica, il che avrebbe portato una spesa non piccola, ed accennai a progetti di legge con una spesa dai sei agli undici milioni.

Ora certamente l'onorevole Florenzano non potrà non convenire, che allo stato attuale delle nostre finanze non potremmo da una parte accrescere la spesa, perchè bisognerebbe accrescere la rete, gli apparati telegrafici e il personale, e dall'altra diminuire gli introiti, poichè diminuendo la tariffa si diminuisce il reddito almeno nei primi anni.

Detto questo per mostrargli come io entri nel suo ordine di idee, mi permetto però di osservare ancora che non è esatto che la nostra tariffa sia delle più alte. Certamente non è bassa, ma ve ne sono delle più alte. Vi sono nazioni come il Belgio e la Svizzera dove la tariffa telegrafica è più bassa, ma si deve considerare che

il territorio è più ristretto e quindi la spesa è minore. L'Italia è fatta in modo che le linee telegrafiche sono piuttosto allungate che concentrate, e quindi ne consegue una maggiore spesa.

Concludo per questa parte che sarei ben lieto di presentare alla Camera un nuovo progetto sia per l'aumento della rete telegrafica, sia per la diminuzione della tariffa, e mio desiderio sarebbe quello di presentarlo nonostante le condizioni attuali della nostra finanza, ma queste condizioni mi vietano prender impegni. Aggiungo ancora che egli parlando di alcune nazioni disse che il prodotto telegrafico era molto al di là di quello che potesse essere in Italia di fronte alla spesa. Io mi permetto di osservargli che in varie nazioni, dove il servizio, come in Italia ora, è unificato, cioè dove l'amministrazione delle poste e dei telegrafi è tutt'una, ivi non è indicata la differenza del prodotto delle poste da quello dei telegrafi. Da noi, anche dopo l'istituzione del ministero delle poste e dei telegrafi, l'entrata sarà distinta, cioè tanto quella dell'amministrazione delle poste quanto quella dei telegrafi. E anzi, nella riforma che io intendo attuare nelle amministrazioni delle poste e dei telegrafi per l'unificazione e fusione del servizio, tengo a mantenere per quanto è possibile, distinte le entrate delle poste da quelle dei telegrafi, affinché ci sia quella tale distinzione che è sempre utile avere per sapere quanto i servizi rendono.

L'onorevole Valle ha parlato delle promozioni ad ispettori, che egli vorrebbe metà per merito e metà per anzianità, e poi degli straordinari, dicendo che non gli sembra nè logico nè conveniente che questi, per essere messi in pianta stabile, debbano subire un esame ed avere certe condizioni speciali.

Io non ho che da riportarmi alle dichiarazioni di ieri, quando ho detto che studierò gli organici. E parlando dell'ordine del giorno votato ieri dalla Camera, sebbene più speciale per gli aiutanti postali in occasione di quell'ordine del giorno dichiarai che intendeva di dare ancora una soluzione ai diversi organici dell'Amministrazione postale e telegrafica. E certamente uno dei concetti, quando si tratta delle promozioni, è quello di tener conto tanto del merito quanto dell'anzianità; avvertendo però che quando si tratta di nominare specialmente dei funzionari più elevati nelle Amministrazioni deve predominare il merito più che l'anzianità. Ma, come dicevo, questo è oggetto di studi relativi agli organici.

Riguardo agli straordinari, l'onorevole Valle deve sapere che per passare uno straordinario

in pianta stabile bisogna che abbia certi requisiti. Io non dirò che tutti gli straordinari siano privi di questi requisiti. Tutto al contrario. Anzi debbo supporre che gli straordinari che sono nell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, dei quali, ripeto, io non nominerò mai più uno, siano tutti idonei, ma se è mia ferma intenzione di trovar modo come metterli in pianta stabile a misura che le occasioni si presenteranno, intendo pure dire che certe garanzie bisogna dare all'Amministrazione. Ora non dirò che queste garanzie debbano esser date da un titolo piuttosto che da un altro: debbo guardare a tante condizioni speciali, e quindi non posso affermare fin d'ora che io debba guardare alla tale o tal'altra condizione.

Certamente quelli che hanno dei titoli o maggior tempo di servizio prestato nell'amministrazione saranno preferiti a coloro che non hanno questi titoli di capacità o di servizio.

Nell'amministrazione delle poste, per esempio, ci sono alcuni che sono straordinari fin dal 1876 (sono quasi 11 o 12 anni che servono) e ci sono anche di quelli che hanno dei titoli accademici. Di tutte queste condizioni bisogna tener conto.

Quindi io senza vincolarmi, senza dire quali debbano essere le condizioni, per le quali gli straordinari possono esser messi in pianta stabile, dico semplicemente che il Governo deve riservarsi certe garanzie per questi passaggi in pianta stabile.

Così per gli straordinari telegrafici, dirò che è in corso un decreto appunto per modificare alcune di quelle condizioni, che erano state stabilite, come, per esempio, l'età, la licenza ginnasiale o di scuola tecnica.

Vi sono di questi straordinari che servono da molto tempo l'amministrazione, che fanno bene il loro servizio; per questi io credo che non sia il caso di richiedere più la licenza. Che cos'è la licenza? È una garanzia dell'attitudine al servizio per parte del concorrente. Ora quando questa garanzia si trova nel fatto che l'impiegato presta da molto tempo servizio utile nell'amministrazione, non vi è più bisogno per essa della licenza.

L'onorevole Rubini mi faceva rilevare che l'allegato 9 "Entrata dei telegrafi" termina con una deficienza.

Anzitutto mi permetto di far osservare all'onorevole Rubini che in questo allegato si parla di provento di competenza in rapporto alla previsione e che nella *Gazzetta ufficiale*, dove si pub-

blicò pure un prospetto, si tratta di incassi effettivi, cioè della entrata reale.

E così si spiega quella differenza che si trova sempre in uno stesso periodo fra tutto ciò che è previsto per competenza, e quello che è realtà d'incasso.

Ma egli fa un'altra più grave osservazione, quella cioè sulla diminuzione delle entrate telegrafiche nel corrente esercizio.

Ciò è vero, ma spero non sia tanta, quanto ora appare, alla fine dell'esercizio, perchè alla fine dell'esercizio debbono essere messi in conto molti altri cespiti di entrata, come sono i crediti più recenti verso le amministrazioni ferroviarie, e verso le amministrazioni estere, le quali, non sono tutte sollecite a mandare la loro contabilità.

Quindi voglio augurarmi che non sia così grave la diminuzione, come appare dai quadri sopra indicati.

Da calcoli di previsione che si sono fatti ora dall'amministrazione, questa diminuzione non potrà essere superiore alle 300,000 lire, ma vedremo al termine dell'esercizio.

Non posso però negare come ho detto di sopra che vi è una diminuzione notevole di entrata di fronte alle previsioni, tanto nel servizio delle poste quanto in quello dei telegrafi.

E la ragione di questa diminuzione, onorevole Rubini, oramai lo si sa, è quella della crisi economica che travaglia il paese. Poichè certamente chi molto ha, cioè chi molto produce, e molto ricava dalle sue terre, dalla sua industria o dal suo commercio, è indotto anche a spendere di più nei suoi bisogni, e come si spende di più nella vita quotidiana, si spende anche di più nel fare telegrammi e lettere.

Invece quando si produce meno si spende meno, e così la stessa crisi che versa la sua influenza sui consumi, la versa ancora su tanti altri servizi, e bisogni speciali, e fra questi anche sui prodotti delle poste e dei telegrafi.

Questa è la ragione generale.

Nella nota delle osservazioni al detto quadro è scritto che la diminuzione dei prodotti deriva dalla sensibile diminuzione nel commercio dei vini e degli zolfi, questa non è che un'indicazione, ma le ragioni generali si devono trovare, come diceva, nella crisi economica che travaglia il paese, e che esercita la sua influenza su tutto il bilancio dell'entrata.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

**Rubini.** Ringrazio l'onorevole ministro delle spie-

gazioni, che ha voluto cortesemente favorirmi, tanto più che concludono col fare sperare alla Camera che il deplorato minor incasso pel servizio telegrafico abbia a ridursi al chiudersi dell'esercizio entro confini molto modesti.

Io non dissento da lui intorno al credere che il fatto debba attribuirsi anche alla crisi economica generale che travaglia il paese. Solo io aveva creduto bene di far rilevare all'onorevole ministro come ciò non fosse da attribuirsi ad una sola causa speciale, e vedo con piacere che egli divide il mio ordine d'idee.

Io ho poi fatto notare eziandio che la previsione segnata in bilancio, secondo me, è stata eccessiva, perchè fu basata sopra proventi d'un anno, il quale ha dato degli introiti straordinari, non conformi ai proventi normali. Era quindi naturale che, essendo partiti da una base troppo alta, il risultato effettivo non potesse essere quale si sperava e se ciò è, come ritengo, vero, ne avverrebbe ancora che i deplorati minori introiti in parte si risolverebbero in una mera apparenza.

**Presidente.** Se non ci sono altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 34, nella somma di lire 5,657,740.

Capitolo 35. Personale temporaneo nell'amministrazione provinciale dei telegrafi e spese di surrogazione, lire 813,200.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lugli.

**Lugli.** Dirò pochissime parole perchè il tempo ne sospinge.

Ieri molti deputati si occuparono delle condizioni incerte degli aiutanti postali; e molti ancora si occuparono della necessità di migliorare le condizioni degli inservienti postali.

L'onorevole ministro fu largo di promesse ai singoli deputati, che lo sollecitarono e la Camera accolse le sue dichiarazioni con piena soddisfazione. Io oggi vorrei rivolgergli alla mia volta una preghiera per un'altra classe di personale pure impiegata nei telegrafi, classe benemerita al pari di quelle di cui parlarono molti deputati, ed intendendo alludere alle telegrafiste ausiliarie. (*ilarità*).

Mi compiaccio dell'accoglienza dei colleghi! Ebbene, queste ausiliarie prestano in tutti i principali uffici telegrafici del Regno utilissimi servizi, mentre poi gravano sul bilancio dello Stato in piccola misura.

Esse durano da anni nella condizione di impiegati straordinarissimi. E dico così perchè, se avviene che una di loro per effetto di malattia non possa prestare il servizio, la paga viene trattenuta.

Ora l'onorevole ministro, il quale, gentile co-

m'è di animo, non può certo aver dimenticato il sesso gentile, (*Si ride*) spero che vorrà rispondermi che quella benemerita classe di impiegate dello Stato sarà oggetto delle sue cure e vorrà assicurare il loro avvenire.

**Presidente.** L'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi ha facoltà di parlare.

**Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi.** Dirò all'onorevole Lugli che la classe, a cui egli accennava, veramente rende ottimi servizi alla telegrafia, anzi dichiaro che la istituzione delle ausiliarie ha fatto buona prova. Esse si trovano in parecchi uffici principali di trasmissione e da quanto ho potuto sapere nel breve tempo che sono al mio ufficio, due cose domandano le ausiliarie: essere collocate in pianta e poter contrarre matrimonio senza essere licenziate. (*Si ride*).

Due questioni queste che l'onorevole Lugli pel primo riconoscerà che sono gravissime, anche perchè nel Consiglio d'amministrazione dei telegrafi, consiglio rispettabilissimo, composto di persone le più distinte, fra coloro che trovansi a capo dell'amministrazione stessa, i pareri sono divisi su queste gravi questioni.

Anche recentemente fu tenuto un Consiglio *ad hoc* e l'esito non fu del tutto favorevole nè al collocamento in pianta stabile delle ausiliarie, nè alla facoltà di accordare ad esse di poter contrarre matrimonio, senza essere licenziate.

Il tempo, come ha detto l'onorevole Lugli, ci spinge, ma potrei intrattenere la Camera lungamente sui benefici e sugli inconvenienti che possono derivare sia dall'ammettere o non ammettere le ausiliarie in pianta, sia dall'accordare o negare ad esse il poter contrarre matrimonio.

Io dichiaro fin da ora che sono favorevole al permesso da darsi alle ausiliarie di poter contrarre matrimonio; (*Benissimo!*) perchè credo che il matrimonio possa giovare moltissimo alle condizioni morali e sociali delle ausiliarie, ma non mi attento di prendere fin da ora un impegno perchè possa essere subito eseguito. Dichiaro che, studierò la questione con questo proposito, affinchè si trovino dei temperamenti per eliminare gl'inconvenienti che possono derivare dalla maternità per quanto riguarda il servizio affidato alle telegrafiste, dovendosi conciliare i doveri della famiglia, con quelli dell'amministrazione che esige da esse un buon servizio.

**Presidente.** L'onorevole Lugli ha facoltà di parlare.

**Lugli.** Ringrazio l'onorevole ministro delle sue buone disposizioni e mi auguro che gli studi che si fanno producano il risultato che le telegrafiste,

siano messe in condizione d'avere il loro avvenire assicurato, altrimenti sarebbe migliore consiglio sopprimere la istituzione del servizio telegrafico affidato alle donne. Io mi auguro che l'onorevole ministro studiando la questione, la risolverà nel senso della giustizia, e dell'equità (*Benissimo!*)

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni rimane approvato il capitolo 35.

Capitolo 36. Retribuzioni agli incaricati degli uffici di 3ª categoria ed ai fattorini in ragione dei telegrammi. (*Spesa d'ordine*), lire 2,020,000.

**Vollaro.** Chiedo di parlare. (*Oh! Oh!*).

**Presidente.** Parli pure.

**Crispi, presidente del Consiglio.** Siamo al 12 giugno! (*ilarità*).

**Vollaro.** Vuole che vi rinunzi?

**Presidente.** No: ha facoltà di parlare.

**Vollaro.** Questo capitolo parla d'incarichi ed io aggiungo qualche cosa sull'argomento trattato dall'onorevole Lugli.

Noi abbiamo uffici di terza classe nelle poste dove ci sono delle incaricate, e dove, essendoci un gran numero d'impiegati, si richiede che la donna sia nubile.

In altri paesi gli uffici di posta dei piccoli comuni, sono affidati a donne; e queste han fatto sempre bene. Non so perchè in Italia ci sia una certa avversione degli impiegati contro le impiegate.

Io pregherei che l'onorevole ministro facesse cessare questa condizione di cose.

Ho un'altra cosa da aggiungere. Nel capitolo si parla anche dei fattorini telegrafici.

Come si reclutano questi fattorini? Io me ne appello al direttore delle poste e dei telegrafi di Roma, il quale ho dovuto constatare che un fattorino ha consegnato una ricevuta falsa, dopo aver perduto un telegramma.

E ciò è avvenuto perchè questi fattorini sono ragazzi, che vanno a divertirsi; perdono i telegrammi, hanno paura di esser mandati via, e ricorrono a questi espedienti.

Or si potrebbero invece scegliere delle persone più mature, che avessero anche compito gli studi della quarta classe elementare.

Io pregherei dunque l'onorevole ministro perchè questo delicato ufficio sia affidato a persone, che possano dare una certa garanzia di sè. Ho finito.

**Presidente Onorevole ministro...**

**Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi.** Alle due osservazioni fatte dall'onorevole Vollaro io rispondo brevissimamente. Ci sono degli uffici di terza categoria, che attualmente sono già af-

fidati a delle donne; e nessuno si attenda di toglierle.

Io per conto mio, siccome ho stabilito che gli uffici di terza categoria siano uniti agli uffici postali, e viceversa, dove trovo il commesso postale mancante interrogo prima di tutti l'incaricato telegrafico se vuole assumere quel servizio, e così pure dove manca l'ufficiale telegrafico dò la preferenza all'ufficiale postale.

Egli ha accennato ancora alla questione dei fattorini telegrafici ed anche qui sarò brevissimo, sebbene il tema richiederebbe lungo discorso.

Non sono poche le difficoltà che riguardano i fattorini specialmente pel modo come si reclutano, poichè dai 16 anni sono tenuti in servizio fino ai 20 anni, e poi sono ordinariamente licenziati. Io non ammetto questo sistema; ma osservo nel tempo stesso non essere esatto interamente che si mandino tutti via, poichè vi sono i così detti fattorini anziani che si reclutano fra quelli in ufficio; comprendo però che questi sono in numero esiguo di fronte ai fattorini che dirò non anziani. Io intendo estendere il numero dei fattorini anziani, e quindi terrò molto conto delle osservazioni dell'onorevole Vollaro.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, resta approvato il capitolo 36 in lire 2,020,000.

Capitolo 37. Indennità diverse, lire 315,900.

Capitolo 38. Pigioni di locali privati, secondo contratti (*Spese fisse*), lire 222,000.

Capitolo 39. Pigioni temporanee di locali per uffici, magazzini ed aree per depositi di materiali, lire 5,000.

Capitolo 40. Spese d'ufficio, cancelleria, illuminazione, riscaldamento (*Spese fisse*), lire 180,000.

Capitolo 41. Spese variabili d'ufficio non comprese nelle spese fisse, lire 50,000.

Capitolo 42. Pernottazioni (*Spese fisse*) 83,000 lire.

Onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, accetta al capitolo 43: " Spese d'esercizio e di manutenzione degli uffici, degli apparati, delle pile e delle linee telegrafiche - Acquisto, trasporto di materiale, dazio „ la riduzione di lire 92,100, proposta dalla Commissione generale del bilancio?

**Lacava, ministro delle poste e dei telegrafi.** L'accetto perchè la somma è poi riprodotta al capitolo 43 bis. Non si tratta in sostanza che della divisione di un capitolo in due.

**Presidente.** Sta bene.

Capitolo 43. Spese d'esercizio e di manutenzione degli uffici, degli apparati delle pile e delle linee telegrafiche - Acquisto, trasporto di materiale, dazio, lire 1,293,985.

Capitolo 43 bis. Manutenzione, riparazione ed assicurazione dei locali, acquisto di mobili ed altre spese eventuali, lire 92,100.

Capitolo 44. Spese per la manutenzione delle linee date in appalto, secondo contratti, lire 50,500.

Capitolo 45. Spese telegrafiche per conto di diversi (*Spesa d'ordine*), lire 300,000.

Capitolo 46. Restituzione di tasse, spese di espresso (*Spesa d'ordine*), lire 20,000.

Capitolo 47. Costruzione di linee telegrafiche nell'interesse del Governo e specialmente della pubblica sicurezza, lire 30,000.

Capitolo 48. Crediti di amministrazioni estere per telegrammi internazionali (*Spesa d'ordine*), lire 900,000.

Capitolo 49. Credito della società *Eastern Telegraph* per telegrammi e per gli uffici del Mar Rosso (*Spesa d'ordine*), 250,000.

Capitolo 50. Annualità per l'immersione e la manutenzione di cordoni elettrici sottomarini, lire 378,894.

Capitolo 51. Annualità dovute alla Ditta Pirelli per l'immersione e la manutenzione di due cavi sottomarini destinati a collegare alla rete telegrafica Massaua ed Assab (Legge 13 febbraio 1887, n. 4319), lire 240,000.

Capitolo 52. Annualità alla società *Eastern Telegraph* per l'esercizio in Perim della nuova linea telegrafica Massaua-Assab-Perim, lire 15,000.

Capitolo 53. Ufficio di Assab - Stipendio ed indennità di equipaggiamento e di residenza all'impiegato telegrafico, retribuzione al fattorino e spese d'ufficio, lire 7,500.

Categoria quarta. — *Partite di giro.* — Capitolo 54. Fitto di beni demaniali ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 201,088.65.

TITOLO II. *Spesa straordinaria* — Categoria prima. — *Spese effettive* — *Spese generali* — Capitolo 55. Maggiori assegnamenti a congruaglio di antichi stipendi (*Spese fisse*), lire 400.

*Spese per i telegrafi* — Capitolo 56. Fondo per i nuovi uffici telegrafici nel capoluogo di mandamento - Legge 28 giugno 1885, n. 3200, serie 3ª (*Spesa ripartita*), lire 490,000.

Capitolo 57. Costruzione di linee occorrenti per collegare alla rete n. 14 nuovi posti semaforici da impiantarsi a cura del Ministero della marina, cioè in Sardegna: Capocaccia, Capo Bellavista, S. Antioco, Capo S. Elia, Capo Figari; in Sicilia: Licata e Capo Gallo; nelle isole prossime alla Sicilia: Marittimo, Pantelleria, Ustica; nel-

l'arcipelago toscano: Montegrosso e Giglio; sul l'Adriatico: Punta Maestra e Porto Corsini (legge del 14 luglio 1887, n. 4773), lire 28,000.

Capitolo 58. Collocamento di un nuovo filo da Bologna a Genova, formando un nuovo circuito Venezia-Bologna-Genova per agevolare così la corrispondenza assai numerosa fra questi importanti centri, lire 29,500.

Capitolo 59. Collocamento di un filo da Roma a Città della Pieve per formare una comunicazione diretta fra Roma e Perugia, la quale si fa ora stentatamente e con ritardi per mezzo di uno dei circuiti esistenti fra Roma e Firenze sul quale sono inclusi sei uffici, lire 28,800.

Capitolo 60. Collocamento di un filo da Siena a Pisa, per far sì che Roma possa comunicare direttamente con Pisa formando un nuovo circuito Roma-Siena-Pisa, lire 21,000.

Riassunto — Spesa ordinaria L. 53,796,611. 15  
Spesa straordinaria . . . . . „ 597,700. „

Spesa complessiva L. 54,394,311. 15

(È approvato).

Rileggo l'articolo unico del disegno di legge:

“ 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. „

(È approvato).

Se la Camera crede, si rimetterà a domani la votazione a scrutinio segreto su questo disegno di legge, unitamente a quella sul disegno di legge approvato nella seduta di stamane, per modificazioni alla legge di contabilità.

Ed ora potremo andare avanti nello svolgimento dell'ordine del giorno.

Voci. A domani!

**Presidente.** Onorevole Cavalletto, vorrebbe rimettere il suo discorso a domani?

**Cavalletto.** Per me credo che possiamo continuare.

**Presidente.** Interrogherò la Camera se intende di rimettere a domani il seguito dell'ordine del giorno.

Chi crede che la seduta debba continuare, è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova la Camera delibera che la seduta continui).

## Discussione del bilancio del Ministero dell'interno.

**Presidente.** La Camera delibera di procedere oltre nell'ordine del giorno, che reca: Discussione del bilancio del Ministero dell'interno.

La discussione generale è aperta, ed ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

**Cavalletto.** Su questo bilancio, nella presente discussione generale, io mi limiterò a brevi osservazioni e raccomandazioni, e procurerò di non divagare nè far perder troppo tempo alla Camera.

Le prime raccomandazioni, che io debbo fare, si riferiscono ai concorsi per la nomina degli impiegati nelle amministrazioni centrale e provinciale, nonchè ai concorsi per le promozioni, di questi stessi impiegati, ai gradi superiori.

Relativamente ai concorsi per le prime nomine, io vivamente raccomando all'onorevole ministro di fare in modo, che gli esami siano molto severi, che non si ammettano al servizio dello Stato, che giovani, i quali diano assoluta garanzia di coltura, di capacità e di idoneità. E vorrei anzi che a questi concorsi non si ammettessero che quei giovani, che nelle scuole hanno dato prova di studiosità e di vero profitto; e vorrei che, quando in questi concorsi di prima nomina si è stabilito il numero degli eligendi e che risultasse un numero maggiore di idonei, si stasse fermi al numero degli eligendi, e che in ogni caso, avendo bisogno di nuovi impiegati, si indicasse un nuovo concorso. Questa raccomandazione io faccio allo scopo di avere sempre pel servizio dello Stato i migliori.

È avvenuto che in un concorso si era stabilito di nominare 60 concorrenti; poi avendo le esigenze del servizio richiesto che si oltrepassasse quel numero, se ne sono nominati 90. Io veramente mi sarei fermato a 60 e per gli altri 30 posti avrei aperto un nuovo concorso; perchè in questo modo si sarebbe avuta la sicurezza di ottenere impiegati veramente distinti, e non mediocri. Nè, a parer mio, con questo sistema ci sarebbe poi la necessità nei concorsi di promozione di ammettere ai concorsi anche aspiranti estranei all'amministrazione. Questo sistema di ammettere a questi concorsi anche avvocati e laureati estranei all'amministrazione è uno di quei ripieghi al quale senza assoluta necessità non si deve ricorrere, perchè scoraggia gli impiegati in attività di servizio, i quali si vedono lesi nei loro diritti.

Veramente diritto assoluto essi non hanno per

impedire l'ammissione in servizio a persone, che sono estranee all'amministrazione; le quali, se distinte, possono, si può dire, rinsanguare l'amministrazione.

Ad ogni modo per non danneggiare, per non scoraggiare gli impiegati, che sono attualmente in servizio, io vorrei che, quando ci sono i concorsi per le promozioni, il numero degli estranei ammissibili al concorso fosse limitato, per esempio, ad un decimo degli eligendi.

Questo sia detto per quanto riguarda i concorsi.

Quanto alle Commissioni esaminatrici, debbo raccomandare vivamente all'onorevole ministro di assicurarsi che nello esame ci sia l'assoluta garanzia del segreto sui temi da risolversi dai concorrenti, e che il giudizio dei commissari sia assolutamente imparziale.

Io non metto in dubbio la imparzialità e la giustizia dei giudizi delle Commissioni, nominate per questi concorsi dal Ministero dell'interno, ma, siccome io, non so se per ventura o per sventura mia, ho presieduto parecchie Commissioni esaminatrici di concorrenti a posti di ingegneri del Genio civile, mi sono persuaso che questa mia raccomandazione non è inutile.

Non dico altro, perchè mi sono spiegato abbastanza.

Veniamo ora agli impiegati straordinari. Su questa materia, già ho parlato altre volte.

Se questi impiegati sono necessari, piuttosto che tenerli molti anni in servizio come straordinari, mettiamoli, quando siano idonei, addirittura in pianta stabile.

Con questo evitiamo lo sconcio e la ingiustizia che gli impiegati straordinari entrando in pianta stabile dopo 10 o 15 anni di servizio straordinario, debbano perdere pel computo della pensione tutto il servizio, prestato antecedentemente alla nomina in servizio stabile, poichè la legge sulle pensioni non tien conto degli anni di servizio, prestati dagli straordinari.

A questo proposito vorrei raccomandare all'onorevole ministro che, quando discuteremo la legge sugli impiegati civili, si esamini se sia conveniente che gl'impiegati straordinari, che si ammettono a servizio stabile, debbano aver diritto che il tempo del servizio straordinario sia ad essi computato come utile per la pensione. Io credo questa massima giustissima.

Vengo ora all'Araldica. Vedo nella relazione che si dice che l'Araldica può essere un cespite per la finanza. Io non lo amo questo cespite.

Io credo che le nomine nobiliari e ereditarie

oggi di siano anacronismi. Rispettiamo l'Araldica relativa alle vecchie famiglie, che hanno tradizioni storiche, ma oggi che siamo in piena democrazia questa nobiltà ereditaria io non la capisco. Meno casi straordinari, io non vorrei che si facessero nè marchesi, nè conti, nè baroni.

Ora ho una breve osservazione a fare sopra una petizione di cui non dovrei neppure occuparmi, perchè è così strana che non so come sia stata presentata.

È una petizione d'impiegati ausiliari, che diconsi nominati da circa un anno.

**Crispi, presidente del Consiglio.** Della pubblica sicurezza?

**Cavalletto.** Sì. Sono agenti ausiliari di pubblica sicurezza di 2ª categoria, i quali dicono che sono stati ammessi in servizio da circa un anno. La petizione è sottoscritta da un G. B. Avellone, che forse è uno di questi impiegati novizii. Essi si lamentano perchè la loro paga è troppo poca. Hanno 100 lire al mese: furono ammessi da un anno. Ma non sapevano quale sarebbe stata la loro paga? La paga è veramente modesta; ma i titoli per essere ammessi a questi impieghi sono titoli modesti; basta che abbiano la licenza ginnasiale o della scuola tecnica. Che cosa vogliono pretendere di più con questi semplici modestissimi titoli? Io non so! E poi essi parlano delle mansioni, che sono loro affidate. Io non credo che tutte queste mansioni, accennate nella petizione, siano veramente affidate a questi agenti. Fra le altre c'è questa: che sarebbero incaricati della statistica delle famiglie nella sezione a loro affidata; e non solo della statistica, ma anche delle annotazioni sulla moralità degli individui abitanti in quella sezione. È impossibile assolutamente, che ciò sia prescritto o ad essi affidato.

Desidero una smentita addirittura, su questa prescrizione, che affiderebbe a questi ragazzi l'incarico di sindacare la moralità dei cittadini. È impossibile che ciò sia! L'Avellone fu ingannato di certo.

Da ultimo debbo fare un ringraziamento all'onorevole ministro. C'è un capitolo per sussidi alle famiglie dei morti per la causa nazionale e dei danneggiati politici poveri. In origine questo capitolo era di 4000 lire. L'onorevole Depretis, il quale aveva sentimenti altamente patriottici e veramente affezione e devozione per i benemeriti della patria, gradatamente ottenne dalla Camera che questo capitolo, dalle 4000 lire fosse portato sino alle 100,000. L'esperienza dimostrò che anche le 100,000 lire erano insufficienti al

bisogno. Ora io lodo e ringrazio l'onorevole ministro Crispi, che insistè e ottenne dalla Commissione del bilancio che questo capitolo fosse aumentato di 50,000 lire e portato a 150,000.

Con ciò egli mostrò di avere gli stessi sentimenti ed affetti patriottici, che aveva il suo predecessore Depretis. Egli avrà la riconoscenza di tutti quei benemeriti della patria, che con questo aumento di assegno potranno conseguire un qualche beneficio a sollievo delle sofferenze patite e che nella presente loro povertà avranno un compenso dei danni, che hanno avuto le loro famiglie.

Dopo ciò, non ho altro da dire.

**Presidente.** L'onorevole Indelli ha facoltà di parlare.

**Indelli.** Rinunzio a parlare.

**Fortunato.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Fortunato.** Facendo seguito ad alcune parole, che, se non ho male inteso, sono state pronunziate poco prima dall'onorevole Cavalletto, anch'io avrei da rivolgere una doglianza al ministro dell'interno; ed è questa: che mediante l'articolo 9 del regio decreto, in data 25 novembre 1888, per gli esami di ammissione e di promozione nella prima categoria dell'amministrazione provinciale e del Ministero dell'interno, egli abbia prescritto, che ai posti di consigliere di prefettura e di primo segretario al Ministero dell'interno possano concorrere, oltrechè gl'impiegati di prima categoria aventi grado di segretario, anche i laureati in legge estranei all'amministrazione dell'interno, quando abbiano compiuto trent'anni.

Secondo me, è questa una disposizione grave, molto grave, perchè atta grandemente a scemar fiducia nell'animo di quei giovani, i quali hanno volontà e desiderio, da oggi in poi, di concorrere alla carriera di concetto dell'amministrazione dell'interno, e perchè indubbiamente lesiva de' diritti quesiti di que' giovani, che oggi si ritrovano, dietro pubblici concorsi banditi negli anni passati, a far parte degl'impieghi di prima categoria ne' gradi di segretari. La Commissione del bilancio, per mezzo del già suo relatore, onorevole Della Rocca, anch'essa teme a ragione, che la difficoltà di avere un buon personale nei gradi inferiori possa essere accresciuta dalla mancanza dell'affidamento per la promozione a consiglieri, essendo costretti gl'impiegati a sostenere la prova degli esami in confronto di estranei, che ebbero il vantaggio di dedicarsi esclusivamente al perfezionamento degli studi; ed anch'essa crede, in ogni caso, che sarebbe stato

necessario emanare un apposito provvedimento in favore di coloro, che fossero entrati in carriera con la prospettiva di unire, alla dimostrazione pura e semplice della capacità teorica, anche il merito, comprovato col disimpegno della carica per lungo periodo di tempo.

Sei anni addietro, nell'aprile del 1883, io ho discorso qui dentro, e a lungo, delle ragioni, che sole ed uniche darebbero veramente, secondo me, serio motivo a sperar meglio, per l'avvenire, dell'alto nostro personale amministrativo. Ora, la disposizione dell'articolo 9 di questo nuovo decreto, che accresce la serie de' tanti contraddittori decreti a questo riguardo, peggiora a parer mio (*Segni di diniego dell'onorevole presidente del Consiglio*) ..peggiora, senza la più lieve ombra di bene, la condizione delle cose, di cui tenni parola il 1883, e che è tuttora immutata. La peggiora, onorevole ministro, perchè disanima i migliori dallo entrare fin da prima nello alunnato di una carriera, che ha quindici anni, a dir poco, di lungo, noioso, faticoso periodo di segretariato; e perchè è vano, assolutamente vano sperare impiegati migliori dal contingente degli estranei: i quali, mancati per lo più nell'avvocatura, ricorrono, costretti soltanto dalle necessità della vita, all'ultima ancora di salvezza del concorso per i posti di consiglieri di prefettura, forse con un po' più di loquela, certamente senza la più lieve ombra di pratica amministrativa.

Chechè si dica in contrario, dal nuovo ordinamento in poi, del quale siamo debitori al compianto ministro Lanza, cioè dal 1871 all'anno scorso, l'amministrazione si è tutta rinsanguata di ottimi elementi. (*Segni di diniego dell'onorevole presidente del Consiglio*).

Sì, onorevole ministro, di cinquecento giovani, molti buoni, alcuni bravissimi, tutti laureati in legge, tutti già sottoposti a un difficile concorso di ammissione, superiori, e di molto, a' vecchi elementi, che a noi vennero da' cessati governi e dal primo decennio della nostra unità nazionale. L'onorevole ministro non è del mio parere. Egli, evidentemente, è scontento de' segretari di prima categoria dell'amministrazione provinciale, come il suo collega di grazia e giustizia, onorevole Zanardelli, è più che scontento de' pretori, che sono a capo de' nostri mandamenti. O che razza di giovani laureati, io domando, vengon fuori ogni anno dalle facoltà di legge delle nostre università?

*Una voce.* Lo domandi al ministro della pubblica istruzione. (*Si ride — Commenti*).

**Fortunato.** Ad ogni modo, io non chiedo all'ono-

revole ministro dell'interno, come vorrei poter chiedere con fiducia di essere ascoltato, la revocazione pura e semplice dell'articolo 9 del decreto 25 novembre 1888. Chiedo soltanto che, pure ammessi al concorso i laureati estranei all'amministrazione, sia riservato un dato numero di posti a coloro, che spesero i loro anni migliori nel più duro tirocinio della carriera, cioè nel penoso pellegrinaggio del segretariato. Chiedo insomma, conforme a ciò che dice e spera la Commissione del bilancio, che il ministro riesamini la questione, con grande equanimità di giudizio: non altro che questo. E se egli, ciò facendo, si avvedrà una buona volta, che è tempo di provvedere con legge alle sorti della carriera di concetto nell'amministrazione provinciale, insidiata da' decreti del 23 dicembre 1873, del 25 agosto 1881 e del 25 novembre 1888, tanto di guadagnato! Chè, altrimenti, onorevole ministro, noi si corre il pericolo di non avere più un giovane di qualche merito, che voglia incamminarsi per una via, a cui non sorride avvenire di sorta.

Ho finito.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'interno.

**Crispi, ministro dell'interno.** L'onorevole Cavalletto chiede che siano severi i concorsi per l'ammissione degli impiegati nell'amministrazione civile dello Stato. L'onorevole Fortunato si lagna del decreto del 28 novembre 1888, che ammette agli esami di concorso per i consiglieri di prefettura anche gli estranei.

In verità, avrei desiderato che di ciò non si fosse parlato.

Ma, poichè l'onorevole Fortunato mi vi spinge, dirò l'origine del decreto al quale egli ha alluso.

Prima che io fossi al Ministero, le ammissioni ai gradi infimi della pubblica amministrazione erano molto facili. Nè si metteva nei concorsi tutto quel rigore che era necessario, affinchè si avessero buoni impiegati.

Nell'ultimo concorso fatto l'anno scorso fra gli impiegati medesimi per l'ufficio di segretario e consigliere di prefettura, fra circa 200 concorrenti dell'amministrazione vi fu questa graduazione: 19 ottimi, 16 buoni, 40 mediocri, il resto tutti scartati. Vorrei leggere alla Camera la relazione scritta dalla Commissione e firmata dal consigliere Piroli. Ricordo questo nome di un cittadino egregio, antico avvocato, uno dei migliori che onorino il Consiglio di Stato, e che è stato da voi conosciuto in questa Camera. Ebbene, in quella relazione si diceva che fra i concorrenti a lingua italiana era conosciuta poco, la storia

meno, ma che intanto non si potevano ammettere che gli impiegati, perchè i decreti anteriori limitavano agli impiegati soli il concorso.

**Fortunato.** Domando di parlare.

**Crispi, ministro dell'interno.** Orbene, era possibile che, nella carriera dei consiglieri di prefettura, i quali per la nuova legge da un momento all'altro saranno giudici in materia amministrativa, e che spesso, come collaboratori dei prefetti, sono obbligati a dare pareri e far lavori che hanno bisogno di un'ampia istruzione, si lasciasse sussistere questo stato di cose, e non s'invocasse da tutto il paese quel numero di persone intelligenti che sono necessarie ad una buona amministrazione?

Or, quello che feci pei consiglieri di prefettura, feci anche pei referendari del Consiglio di Stato, e stabilii con quei decreti speciali due sistemi di concorso in materia di pubblica amministrazione: di diritto e di storia, con l'intendimento di poter avere per l'avvenire buoni funzionari pubblici.

Aggiungo poi all'onorevole Fortunato, che fra questi funzionari è necessario spesso di scegliere anche i prefetti e i sotto prefetti. Ebbene creda che tutte le volte che bisogna venire a questa scelta, la posizione del ministro è abbastanza difficile!

Del resto, ammettendo anche da fuori i concorrenti, la posizione degl'impiegati non è peggiorata, imperocchè, a parità di grado fra i concorrenti, l'impiegato ha la priorità, ed intanto agl'impiegati si dà uno stimolo, un impulso, pel fatto che i concorrenti di fuori possono prendere il posto che essi non potrebbero che malamente occupare.

L'onorevole Fortunato ha ricordata la necessità che la materia degli impiegati sia definita per legge. Ora avete innanzi a voi la legge sullo stato degli impiegati civili, la quale fu approvata dall'altro ramo del Parlamento e che da parecchio tempo è innanzi alla Camera, legge che nessuno più di me desidera che sia discussa ed approvata.

L'onorevole deputato Cavalletto desidera, ed in ciò ha ragione, che quando s'indica un concorso, questo sia fatto per gli eligendi e non vi sia una larghezza di scelta al di là del bisogno dell'amministrazione; e così sarà fatto.

Andiamo agli straordinari, di cui pure parlò il deputato Cavalletto.

La posizione degli straordinari è anormale; ma il metterli così, senza un preventivo esame, in pianta stabile, non è possibile. Io posso dichiarare alla Camera, che di straordinari, nei 26 mesi che sono ministro, non ne ho nominato alcuno. Quelli

che attualmente sono al Ministero dell'interno, ce li ho trovati.

Andiamo agli ausiliari. La petizione che l'onorevole deputato Cavalletto ha avuto, e che io non conoscevo, non è abbastanza esatta.

Gli ausiliari furono stabiliti con una legge del 1887, quando noi riordinammo le guardie di pubblica sicurezza. Sono ausiliari alle guardie.

Qualche volta, avviene che, nelle questure o nelle ispezioni, quelli degli ausiliari che hanno maggiore intelligenza sieno chiamati anche a lavori di concetto; ma non è questo il loro ufficio.

Il loro ufficio è tutt'altro.

E qui mi pare di aver risposto a tutte le obiezioni fatte. (*Interruzione, vicino all'oratore, dell'onorevole ministro dei lavori pubblici*). Mi ricorda il mio collega dei lavori pubblici, che il deputato Cavalletto parlò anche dei titoli nobiliari. Quanto ai titoli nobiliari, è noto che, per lo Statuto, il Re ha il diritto di nominare quei nobili che crede, e co' titoli che gli piace.

Io penso che dei titoli nobiliari (poichè non se ne può fare a meno) occorra fare un uso parco, severo, e non conferirli se non a persone che realmente per grandi beneficenze o per alti servizi resi allo Stato possano meritarseli.

Ma badi, onorevole Cavalletto: il limitare il titolo unicamente al primo investito, non è tal cosa da potere spingere, la persona che vien nominata, a quegli atti di benemeranza o di patriottismo, che ne lo hanno fatto degno, poichè meglio lusinga l'amor proprio il pensiero di tramandare ai figli il nome, le tradizioni, il titolo.

Ma anche in questo, ripeto, bisogna essere molto riservati, molto prudenti, e non sciupare questi titoli con nomine e concessioni che possano farli diventar poco seri.

Questi consigli ho dato e continuerò a dare a Sua Maestà il Re, nell'esercizio di questa sua sovrana prerogativa.

Dopo ciò, l'onorevole Cavalletto mi parlò dei benemeriti della patria.

Sinchè la nostra generazione non sarà cossata, e finchè i figli di coloro che hanno servito il paese avranno bisogno, anche questa è una delle azioni che un Governo di libertà deve riservarsi; e io non debbo se non che ringraziare l'onorevole Cavalletto che spingeva il Governo all'esercizio di questi atti di beneficenza.

**Presidente.** L'onorevole Fortunato ha facoltà di parlare.

**Fortunato.** L'onorevole ministro ha detto, che egli è stato incitato a compilare l'articolo 9 del decreto 25 novembre 1884, dietro i dolorosi e

tristi risultamenti dell'ultima sessione di esami d'idoneità fra gli impiegati di prima categoria per i posti di consiglieri di prefettura. Fra dugento segretari, egli ha detto, un centinaio furono addirittura dichiarati pessimi dalla Commissione esaminatrice, il cui relatore si è financo doluto, che moltissimi fossero nientemeno che privi delle più elementari conoscenze della lingua italiana. La rivelazione è triste, molto triste: nè certamente io sono qui, ora, in grado di contraddirla. Mi sia permesso però di osservare, che i due decreti Lanza del 20 giugno 1871, in base ai quali sono avvenuti finora gli esami di concorso per le ammissioni agli impieghi di prima categoria, erano più rigorosi, molto più rigorosi degli articoli 2 e 3 dell'ultimo decreto del 25 novembre 1888, in quanto alle materie richieste per gli esami scritti e per gli esami orali dei pubblici concorsi: occorreva, e non so se occorra tuttora, ch'è il nuovo decreto non ne fa parola, la laurea in giurisprudenza; più, la conoscenza, non di una, ma di due lingue straniere. Ne so qualche cosa, onorevole ministro...

**Crispi, ministro dell'interno.** Non ne dubito. (*ilarità*).

**Fortunato.** ... , erchè io ebbi la strana idea di presentarmi agli esami di concorso, non appena furono banditi qui in Roma, diciotto anni addietro. Or bene, se oggi, agli esami d'idoneità per i posti di consiglieri di prefettura, noi s'è visto di avere a che fare con gente, che non sa neppure scrivere l'italiano, una delle due: o i primi esami di ammissione furono addirittura una derisione, o bisogna confessare, che il tirocinio del segretariato, così come pur troppo c'è venuto dalle leggi piemontesi, è fatto addirittura per incretinire l'umana gente! (*ilarità*). Da questo dilemma semplicissimo non si esce, se non credendo, com'io credo fermamente, esagerato ed eccessivo il giudizio della Commissione esaminatrice.

Intorno al tirocinio del segretariato, che in verità è pessimo, io tenni qui parola altra volta; e non è oggi il caso nè questa l'ora di tornare su l'argomento. A me basta ripetere, che i due decreti Lanza del 1871 sono molto più severi del decreto dell'anno scorso per gli esami di ammissione, e che quindi, se finora abbiamo avuto impiegati mediocri o cattivi, nessuna speranza possiamo logicamente nutrire di averli migliori per l'avvenire.

Di certo non sarà un'attrattiva maggiore, no, quella di chiamarli a concorso, per i posti superiori, insieme con gli estranei all'amministrazione: tutt'altro!

Del resto, a me basta di aver potuto far mia, qui nella Camera, l'autorevole parola della Commissione del bilancio, affinchè la Camera vegga e sappia, che si tratta di una grave questione. Ed io mi auguro, torno a ripetere, che il ministro dell'interno, oggi o domani che sia, riesamini con maggior calma la questione, senza molte lusinghe, senza molte speranze sul possibile contributo della dottrina e della capacità degli avvocati a trent'anni, che disingannati del fôro e della vita professionale, pitocchino miseramente, in concorrenza di tanti pratici e modesti impiegati di carriera, un posto di consigliere di prefettura. A' giovani trentenni di belle speranze, onorevoli colleghi, io non credo.

E non aggiungo altro. Se la legge sullo stato degli impiegati civili, cui io darò favorevole il voto, varrà nella pratica ad abrogare i decreti, che io censuro, essa, una volta per sempre, sia presto la benvenuta!

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'interno.

**Crispi, ministro dell'interno.** Io non ho fatto altro che constatare un fatto: non si domandano avvocati a 30 anni; 30 anni è l'età che si richiede, è la condizione per essere ammessi al concorso, oltre quella della laurea in diritto.

Non credo del resto che tutti quelli che escono dall'Università facciano l'avvocato.

Potrei dire all'onorevole Fortunato ed alla Camera, che quando si indicano concorsi il numero dei candidati è superiore all'aspettazione, il che ci prova, quantunque noi paghiamo male i nostri impiegati, che tutti credono che la miglior via da seguire sia quella delle amministrazioni dello Stato.

**Presidente.** L'onorevole Fortunato ha facoltà di parlare.

**Fortunato.** Di accordo, di pieno accordo con l'onorevole ministro: gli esami di concorso sono affollatissimi. Or come va, che noi, potendo esser rigorosi nella scelta, si giunga ad avere così vergognosi risultamenti? che noi, cioè, si finisca per aver segretari del tutto ignari della lingua italiana? Misteri della burocrazia! Di chi la colpa, se gli esami di ammissione non sono così severi, come l'onorevole Cavalletto giustamente vorrebbe?

In quanto poi agli estranei, io so che essi possono concorrere soltanto quando abbiano compiuto trent'anni; ma so pure, che difficilmente un giovane, il quale, uscito dall'Università, ha prescelto l'avvocatura, abbandoni poi questa, per la carriera amministrativa, dai trent'anni in poi,

senza ragioni effettive, che lo dissuadano dal continuar più oltre nella vita professionale. E, del resto, se è probabile che gli estranei non concorrano per tempo, tanto meglio a favore della mia tesi! Chi volete che entri a far parte degli umili uffici del segretariato, se è possibile, da' venticinque a' quarant'anni, tentar liberamente la fortuna? Tutti tenteranno prima la fortuna, sfuggendo agli umili uffici del segretariato, poi, a impresa fallita, ricorreranno al porto di rifugio degli esami di consiglieri. Ecco la verità!

**Crispi, ministro dell'interno.** La colpa non è mia.  
**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

**Cavalletto.** Ringrazio l'onorevole ministro degli schiarimenti che mi ha dato; debbo però rettificare una frase sua. Io non ho stimolato l'onorevole Crispi ad esser largo in proposito dei benemeriti della patria; l'ho lodato per aver insistito nel fare aumentare il fondo ad essi destinato.

**Presidente.** Se non ci sono altre osservazioni, dichiaro chiusa la discussione generale. La discussione dei capitoli si farà domani.

Avverto che la relazione sul bilancio della guerra sarà distribuita fra poche ore; per cui sarà iscritta nell'ordine del giorno, immediatamente dopo il bilancio dell'interno.

La seduta termina alle 6.45.

#### *Ordine del giorno per la tornata di domani.*

1. **Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:** Modificazioni alla legge sulla contabilità generale dello Stato; Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi.

2. **Seguito della discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1889-90.** (38)

Discussione dei disegni di legge:

3. **Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1889-90.** (40)

4. **Sul personale di pubblica sicurezza.** (5)

5. **Autorizzazione ai comuni di Musellaro, Barisciano ed altri per eccedere la media triennale 1884 85 86 della sovrimposta ai tributi diretti.** (83)

6. **Cessione dei Regi teatri di Napoli a quel Municipio.** (17)

7. **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.