

doveri legali e la non osservanza di doveri morali specialmente per parte della nave che investe verso la nave investita.

Nell'anno passato abbiamo avuto in tutta la navigazione europea e degli Stati Uniti 6196 tra naufragi ed avarie; di questi 172 sono i nostri di cui 166 velieri e 6 piroscafi e 94 furono i nostri morti. E per l'anno presente basta ricordare il miserando disastro della *Utopia*, avvenuto nella baia di Gibilterra e carico di 800 passeggeri, e quel che ogni tanto si legge nei giornali: l'altra mattina una lancia a vapore investiva un battello, e proseguì la sua rotta mentre il battello colava a fondo con due persone ed un bambino.

Certo esiste la buona consuetudine del salvataggio, ma essa non è legge; costituisce un dovere morale non già un dovere giuridico. Certo nel Codice della marina mercantile all'articolo 120 si parla di dovere di aiuto, e nel 121 di diritto a risarcimento ed a premio per lo aiuto prestato; ma il dovere non è accompagnato da alcuna sanzione legale, e lo incoraggiamento del diritto al risarcimento ed al premio può restare senza effetto.

Del resto se ciò può ritenersi sufficiente per la nave che passa e vede la sventura, non lo è certamente per la nave che ha investito.

La nave che ha investito deve per legge e specialmente quando vi ha pericolo di vite arrestare la rotta e dare pronto ed efficace aiuto; e se nol fa deve essere chiamata responsabile di reato, che delitto è certamente, abbandonare gli investiti a morte sicura.

Una legge simile esiste negli Stati Uniti; una legge simile fu progettata in Francia nel 1875, fu votata in Senato nel 1882, è stata ora ripresentata all'approvazione della Camera dal ministro della marina.

Ed un'altra legge è allo studio del Governo inglese sulla questione dei compartimenti stagni nei navigli. La *Utopia* era una nave da 2,700 tonnellate costruita in Scozia venti anni fa, e non aveva più le condizioni che ora si ha il diritto di richiedere per tutte le navi che si usano al trasporto delle persone. I compartimenti stagni erano di troppo grandi dimensioni, perchè non avesse dovuto avvenire quel che avvenne, che cioè calò rapidamente a fondo appena uno solo di essi fu pieno di acqua.

Con i progressi compiuti dalla ingegneria navale nessun Governo civile dovrebbe più accordare l'autorizzazione di trasportare passeggeri

con navigli che non fossero costruiti in maniera da essere praticamente insommergibili.

Il vapore la *Città di Parigi* l'anno passato entrò felicemente in porto dopo un disastro che avrebbe cagionata la perdita sicura di qualunque nave altrimenti costruita.

Un autorevole giornale della Capitale sollevò la questione; io sono lieto di portarla alla Camera e raccomandarla al ministro.

La voce dell'umanità intera, si disse, richiede che sia colmata questa lacuna nella nostra legislazione di marina mercantile; raccolga l'onorevole De Saint-Bon questa voce che sale dal fondo del mare e dal cuore della umanità ed egli avrà aggiunto a sè altro titolo per meritare stima e considerazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Napodano.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Valle.

Valle. Quantunque non uomo di mare, ma appartenente ad una delle Provincie marittime, permetta la Camera che io prenda parte alla discussione di questo bilancio, che tanto interessa alla difesa nostra.

Tanto più che io sono del parere che questo bilancio non debba essere esclusivamente esaminato dalle persone tecniche, ma anche da quelli che sono semplicemente cultori, di quanto alla marina nostra militare si connette. Credo, anzi, che chi trovasi estraneo all'amministrazione sfugga più facilmente a quelle impressioni da cui si lasciano talvolta trascinare gli uomini tecnici, e che conducono a diversi giudizi e a contrarie teorie.

Io in quest'Aula stessa, allorchè fu posta la questione della difesa costiera propugnai il sistema della difesa a mezzo delle navi, opponendomi alla difesa a mezzo delle fortificazioni. E ciò tanto pel lato economico, quanto pel lato tattico e strategico.

Pel lato economico perchè, dato il sistema delle fortificazioni costiere io credo di non errare calcolando la spesa a circa 200 milioni. Pel lato tattico, perchè, data la potenza dell'attuale artiglieria, le nostre città marittime offrirebbero dei bersagli lati e fissi contro bersagli mobili e non sempre visibili. Pel lato strategico infine perchè, ammesse pure le fortificazioni costiere, dovremmo sempre distrarre buona parte delle nostre navi per impedire uno sbarco; giacchè, dato pure che le fortificazioni potessero difendere le città marit-