

TORNATA DEL 16 MARZO 1869

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COMMENDATORE MARI

SOMMARIO. *Atti diversi.* = *Presentazione della relazione sullo schema di legge per la concessione di un tratto di spiaggia per la costruzione di una fabbrica di prodotti chimici.* = *Domanda del deputato Asproni sulla cessazione del servizio marittimo tra Cagliari e Napoli, e spiegazioni del ministro pei lavori pubblici.* = *Discussione del bilancio del Ministero della marina — Considerazioni generali ed istanze dei deputati Zuradelli e Negrotto.* = *Interrogazione del deputato Mellana sopra un atto del prefetto di Alessandria che cancellò dalla deputazione provinciale i deputati Mellana, Frascara e Pera — Dichiarazione e riserva del ministro per l'interno.* = *Il deputato Negrotto termina il suo discorso — Considerazioni e istanze del deputato Castagnola.* = *Domanda del deputato Valerio circa la pubblicazione di una relazione del segretario generale del Ministero di agricoltura e commercio, e spiegazione del ministro Broglio.* = *Presentazione di uno schema di legge pel piano organico del personale e materiale della marina dello Stato.*

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

MASSARI G., segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antecedente, il quale è approvato.

ATTI DIVERSI

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lovito.

LOVITO. Essendomi ieri sera assentato dalla Camera stante l'ora tarda, dichiaro che, se mi fossi trovato presente alla votazione fattasi per appello nominale, avrei votato *no* sulla proposta Pisanelli, ed in favore di quella dell'onorevole Cavallini coll'aggiunta Sormani-Moretti.

PRESIDENTE. Per urgenti affari di famiglia il deputato Casati domanda un congedo di otto giorni; il deputato Robecchi di tre.

(Cotesti congedi sono accordati.)

Invito l'onorevole Massari a presentare una relazione.

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

MASSARI GIUSEPPE, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Giunta incaricata dell'esame del progetto di legge per concessione di un tratto di spiaggia nell'isola d'Ischia al professore chimico di Napoli Angiolo Ranieri per stabilirvi una fabbrica di prodotti chimici. (V. Stampato n° 256-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO ASPRONI.

PRESIDENTE. Se la Camera lo consente, prima di incominciare la discussione sul bilancio del Ministero della marina, giacchè è presente il signor ministro dei lavori pubblici, io darò facoltà di parlare all'onorevole Asproni, affinchè gli faccia l'interrogazione che venne annunciata nella tornata di ieri, intorno alla cessazione del servizio marittimo tra Cagliari e Napoli. (*Segni di assenso*)

ASPRONI. Fra la Sardegna e Napoli era stabilita una corrispondenza a vapore, che prima si faceva due volte al mese, e percorreva la linea con buon intendimento (così l'avessero conservata) da Cagliari a Terranova, toccando Tortolì, e poi si portava a Napoli e viceversa. Cominciarono a sopprimere una delle corse e ridurla mensile; poi hanno soppresso gli approdi di Terranova e Tortolì, restringendola diretta per Cagliari; finalmente l'hanno soppressa totalmente.

L'anno scorso si fece lo stesso tentativo, ma un voto della Camera obbligò il Ministero a ristabilire la corsa. Quest'anno è soppressa di nuovo. Io ho inteso di fare una interrogazione al signor ministro affinchè voglia spiegare i motivi per cui ha tolto queste corse, e se intende reintegrarle. Napoli è di sua natura il mercato centrale della Sardegna, il punto di gravitazione commerciale; ed io non posso nascondere che l'intendimento segreto di sopprimere questa corrispondenza abbia per fine d'impedire che il commercio si ravvivi, come in altri tempi, verso quel punto, ed abbandoni in

tutto o in parte un'altra direzione che direi più artificiale che naturale. Si è allegato che questa corrispondenza non somministrava vantaggi assai cospicui per poterla mantenere. Ed io vi spiego le cause dei poveri risultati di questa corrispondenza.

In primo luogo hanno mantenuto una tariffa altissima ed esagerata; infatti, se si vuole andare, per esempio, da Napoli a Cagliari, che è una traversata, in cui non si dà che un pranzo ed una colazione, si pagano 98 lire; e se volete far passare un capo cavallino, si pagano 60 lire. Io lo comprendo che questa è una maniera di intercettare il commercio.

Io domando che il signor ministro dichiari che cosa intende di fare a questo riguardo, perchè egli saprà la dolorosa impressione che ha fatto nell'isola, quanto è commossa la città di Cagliari, e specialmente quanto reclama contro questa soppressione la Camera di commercio. Mentre si domandano fondi per sussidiare altre compagnie per altre linee marittime che si vorrebbero stabilire per avere rapporti esteri, si avarizza per togliere le corrispondenze con chi? Con le isole che dovrete procurare di riannodare maggiormente al continente. Questo mi pare non solo uno sproposito economico, ma un errore di ragione di Stato. Io attendo che il signor ministro mi dia una risposta, riservandomi, ove sia necessario, di convertire l'interrogazione in solenne interpellanza.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Evidentemente il Ministero, nell'ordinare la soppressione della corsa marittima fra Napoli e Cagliari, non ha voluto fare una cosa arbitraria. Egli non ha fatto che ottemperare alle prescrizioni della Camera. Mi spiego.

Nel progetto di bilancio pel 1869, presentato alla Camera, era proposta, sul capitolo 35 dei *Servizi marittimi*, un'economia di lire 160,000.

È vero che questa diminuzione di 160 mila lire sul complesso delle spese pei servizi marittimi non fu definitivamente approvata dalla Camera, poichè il bilancio è adesso in discussione, e la Camera potrebbe non approvarla; nel quale caso non resterebbero ferme le riduzioni in quei servizi. Ma quando la Camera, nel passato dicembre, ha autorizzato l'esercizio provvisorio del bilancio, lo ha fatto nei seguenti termini: « il Governo è pure autorizzato a far pagare le spese ordinarie dello Stato e le spese straordinarie che non ammettono dilazione, e quelle che dipendono da leggi e da obbligazioni anteriori, conformandosi alle previsioni fatte nel progetto di bilancio 1869 rettificato, presentato al Parlamento, e contenendosi, per quanto riguarda le spese, nella misura ivi stabilita. » Per ubbidire a questa prescrizione, e perchè 160 mila lire bisognava risparmiarle sul capitolo 35, si è esaminato quali erano le corse marittime che si potevano con minor danno sopprimere, e ne risultò quello che era già risultato nel 1867, che, cioè, la corsa meno importante, e che con minor danno si poteva sopprimere,

era quella fra Napoli e Cagliari, e conseguentemente fu soppressa quella corsa. Con ciò si ottenne un'economia di circa lire 40 mila.

Abbiamo poi potuto ottenere, senza soppressione di corsa, dalla compagnia Florio un'altra economia di circa 54 mila lire sul servizio fra Palermo e Livorno; ma, malgrado questa riduzione, mancherebbero ancora più di 50 mila lire per compiere tutte quelle economie che sono state prescritte dalla Camera.

E qui aggiungerò un'altra osservazione.

Nel 1867, nel progetto di bilancio, era stata parimente esclusa una somma di lire 20 mila, e conseguenza di questa esclusione era stata la soppressione della corsa fra Cagliari e Napoli.

Nell'atto della discussione del bilancio due onorevoli deputati, mi pare i signori Garau e Del Zio, hanno proposto la reintegrazione di questa somma di 20 mila lire, e dopo lunga discussione, malgrado il dissenso di alcuni deputati, ed anche del ministro dei lavori pubblici, la Camera ha deciso che le corse fra Cagliari e Napoli fossero reintegrate, ma pel solo secondo semestre 1867; accordò, vale a dire 10 mila lire: e questo perchè? Perchè anche in quell'anno era già in corso l'esercizio provvisorio a tutto il 30 giugno e non era più necessaria che la somma di lire 10 mila.

Lo stesso avverrà in quest'anno, se alla Camera piacerà di reintegrare la somma destinata a questo servizio, il quale potrà essere ripreso, avendo cessato solo col primo di marzo, perchè, secondo il contratto, non si poteva sospenderlo prima.

In quanto alle tariffe io non saprei che dire, perchè, secondo i contratti, sta nell'arbitrio, in certo modo, delle compagnie di navigazione, di stabilire queste tariffe; se le compagnie intendessero meglio il loro interesse, potrebbero veramente, in alcuni casi, ribassarle come propone l'onorevole Asproni; ma io non credo che il Governo abbia la facoltà di obbligare le compagnie ad abbassare queste tariffe.

ASPRONI. Io ringrazio il signor ministro degli schiarimenti che mi ha favorito, ma mi permetterà di dirgli che non mi dichiaro soddisfatto. Nè per questo io intendo muovergli una interpellanza, nè continuare la discussione. Essendo imminente l'esame del bilancio dei lavori pubblici, allora sì che tratteremo la questione e spiegheremo tutte le circostanze per far vedere che quando s'ha da fare un taglio doloroso, si fa sempre sul cadavere della Sardegna. Colpa antica dei Sardi è d'essere pochi e disuniti: *pocos y mal aunidos*, come dicevano gli stranieri della dominazione spagnuola. Tali continuano ad essere, e perciò sono sempre flagellati.

Si decreta una strada ferrata, poi la si rimanda alle calende greche. Si stabilisce che la Sardegna abbia qualche comunicazione col continente, poi ad un tratto si dà un colpo e si sopprime la cifra, invece di fare economia sulle corrispondenze che percorrono il lit-

torale continentale del Tirreno, delle quali lo Stato non ha verun bisogno urgentissimo, essendovi le comunicazioni ferroviarie con Napoli.

Ciò prova che non siete nè buoni ministri, nè buoni italiani.

La Commissione d'inchiesta sulle condizioni della Sardegna vi farà senza dubbio conoscere, per poco che voglia parlare, qual peccato enorme abbia commesso il Ministero trascurando quell'isola, trascurando il porto di Terranova dove non ha messo mai un cavafango almeno per aprire l'imboccatura del porto. Spero però che la Camera farà sì che le corse abbiano almeno luogo, come prima, due volte al mese toccando i punti ai quali ho accennato. Allora la società cui sta a capo l'amico mio Rubattino, che è pur benemerita per tanti altri titoli, sentirà la necessità di ribassare le tariffe per rendere fruttifere le corse come è la comunicazione fra Cagliari e Palermo.

Quello adunque che mi fa maravigliare si è che il Ministero non abbia saputo dove applicare l'economia, a lui imposta dalla Commissione, ad altra parte che all'impoverita e sempre flagellata Sardegna. Mi basta denunziare i fatti; il resto lo farà la pubblica opinione, e lo dirò e proporrò io stesso a suo tempo.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Ripeterò in parte le cose già dette, cioè che il Ministero era obbligato a fare sulle corse marittime un'economia di 160,000 lire. Quest'economia il Ministero non poteva farla che sui contratti Florio e Rubattino, perchè gli altri contratti erano assoluti e non si prestavano a scioglimento o variazioni; abbiamo consultato anche il Consiglio di Stato; e la compagnia Peirano e Danovaro, se si avesse voluto ridurre le sue corse, avrebbe potuto intavolare una lite, e l'erario sarebbe stato costretto a pagare.

Io spero che la Camera prenderà a cuore i desideri della Sardegna; ma fino a tanto che essa non abbia revocato il voto dato colla legge del 30 dicembre, approvando il bilancio provvisorio, il Ministero, sotto pena di essere accusato d'inobbedienza, deve mantenere intatta questa disposizione.

ASPRONI. Io non so come il ministro possa dire che è obbligato a fare dei tagli sulla Sardegna. Le economie si possono fare in mille altre maniere. Se si deve fare una detrazione, non si deve fare sulla parte più bersagliata, sulla parte più sofferente, su quella che ha bisogno della maggiore attenzione, delle maggiori cure dello Stato.

L'onorevole ministro, mi perdoni, è novello nell'amministrazione, e non conosce forse tutte le magagne burocratiche. Verrà tempo in cui io dirò francamente, con parole senza velo, alla Camera tutto il maneggio degl'intriganti per sacrificare l'interesse della Sardegna, e detrarre, per quanto è possibile, a Napoli.

Io spero che i deputati napoletani si associeranno a me per sostenere quello che si deve propugnare per la

utilità comune dello Stato e della due provincie sorelle.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Ripeto che quest'economia di 160,000 lire fu ordinata dalla Camera sul capitolo 35 del bilancio, e non su altri capitoli.

Sui contratti coi signori Peirano e Danovaro non era possibile fare alcuna economia, bisognava quindi farla sui contratti Florio e Rubattino.

Del resto io desidero che, al momento della discussione del bilancio pei lavori pubblici, l'onorevole Asproni ottenga quella soddisfazione per la Sardegna che egli giustamente si aspetta dalla Camera.

DISCUSSIONE DEL BILANCIO DELLA MARINERIA PEL 1869.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul bilancio del Ministero di marina per l'esercizio 1869. (V. Stampato n° 169-H.)

L'onorevole Zuradelli ha facoltà di parlare.

MELLANA. Prima d'incominciare la discussione di questo bilancio, io chiederei che mi fosse data facoltà di fare l'interrogazione che ho annunziata ieri.

PRESIDENTE. Faccio osservare al deputato Mellana che non c'è il ministro dell'interno.

MELLANA. Io prego adunque il signor presidente a volermi accordare facoltà di farla quando il signor ministro dell'interno sia presente.

PRESIDENTE. Sta bene.

L'onorevole Zuradelli ha ora facoltà di parlare.

ZURADELLI. Signori! La posizione del territorio, la lunghezza delle coste, la frequenza e comodità dei porti e il possesso di colonie, sono cause e fondamento della marina militare. Gli eserciti di terra se ne avvantaggiano per il rapido trasporto dei mezzi di difesa e di offesa.

Prima della guerra di Crimea, principalissime potenze navali europee erano la Gran Bretagna, la Francia e la Russia, e le loro forze stavano presso a poco nella proporzione seguente: la Francia aveva due terzi all'incirca delle forze della Gran Bretagna, e la Russia ne aveva assai meno; e questa proporzione si serbò con poche differenze dalla pace di Aquisgrana fino a quella di Parigi del 1856.

Dunque notevolmente superiore era la Gran Bretagna, non solo per i mezzi di offesa e di difesa, ma anche per varie altre circostanze che annovero brevemente.

La Gran Bretagna può concentrare prestamente tutte le sue flotte intorno alle sue isole: Helgoland, Gibilterra, Malta le danno appoggio a facili offese. La Francia ha le sue flotte divise parte sull'Oceano, parte sul Mediterraneo, e di mezzo è lo stretto di Gibilterra che spetta agli Inglesi. La Russia possiede tre mari lontani e chiusi dagli stretti del Baltico, da quello di Gibilterra e dai Dardanelli,

Non è poi dubbio che la Gran Bretagna prevale a qualunque altra potenza marittima per cantieri, arsenali, istruzione ed esperienza sul mare.

La guerra di Crimea e la pace di Parigi che ne seguì, cambiarono di molto la condizione delle tre potenze navali surricordate. Oggidì le potenze che possono misurarsi sul mare non sono che l'Inghilterra e la Francia. Sebastopoli fu smantellata, e le navi da guerra russe vennero escluse dal mar Nero.

Però l'Inghilterra ha tuttavia sul mare una considerevole superiorità al paragone della Francia.

Nel 1867 la marina militare del Regno Unito contava 430 legni, la Francia 386. E non molti anni prima la Gran Bretagna annoverava 610 legni da guerra, tra i quali 152 vascelli di linea e 172 fregate, con 9750 cannoni. L'Inghilterra stanziò nel *budget* della marina pel 1867 11 milioni di lire sterline.

L'armata navale italiana, quale fu computata a Lissa, non contava che 38 legni, tra cui 7 fregate corazzate e 7 in legno, con 624 cannoni.

La marina mercantile è di considerevolissimo sussidio alla marina militare, e per gli uomini e per i trasporti, senza pur ricorrere all'arruolamento forzato, come fa la Gran Bretagna in tempo di guerra.

Sentite la proporzione della marina mercantile degli Stati di cui discorriamo.

Nel 1867 il naviglio mercantile della Gran Bretagna aveva quasi 28 mila legni della portata di circa 5 milioni e mezzo di tonnellate; quello della Francia ne aveva poco più che 15 mila con un milione novecentomila tonnellate, e l'Italia circa 13 mila, del carico di sole 678 mila tonnellate.

Da ciò si vede di leggieri che il naviglio mercantile italiano consta in gran parte di legni sottili.

Da tutto ciò è manifesto che l'Italia è nell'assoluta impossibilità di entrare in guerra marittima colla Gran Bretagna e nemmeno colla Francia.

Però anche l'Italia ha molte condizioni favorevoli allo sviluppo d'una considerevole marina: la sua posizione peninsulare, la lunghezza delle sue coste e i molti e comodi suoi porti le danno grandi opportunità. D'altro canto dobbiamo notare parecchie circostanze sfavorevoli: molte delle nostre città sono in riva al mare, alcune delle nostre isole sono in possesso degli stranieri; abbiamo difetto di cantieri ed arsenali militari (soprattutto la Spezia richiederebbe urgenti e larghi provvedimenti); manchiamo di legname da costruzione, di legna da fuoco e combustibili fossili. Non possediamo neppure una colonia, e la nostra marina mercantile è molto al di sotto anche di quella della Francia.

Le armate navali, come sapete, non possono formarsi che in lungo tempo e con enormissimo dispendio. E d'onde di presente trarremmo noi i mezzi? Basta il notare che una fregata corazzata costa a noi da 6 ad 8 milioni di lire, cioè molto più che non costi

all'Inghilterra e alla Francia, perchè noi dobbiamo trarre quasi tutti i materiali dall'estero.

A noi è dunque assolutamente impossibile adesso e per molto tempo avvenire entrare in aperta guerra marittima coll'Inghilterra e colla Francia. Nè dobbiamo prendervi parte come ausiliari, chè la sorte degli ausiliari fu e sarà sempre la medesima: perdono sempre o vincitori o vinti.

Quali sono impertanto le conseguenze di questi fatti e di questi paragoni?

Io non verrò già alla conclusione di distruggere o vendere il naviglio militare che abbiamo. Ma dirò: teniamo solo tante navi da guerra che bastino a far fronte, occorrendo, all'Austria ed alla Prussia (la Prussia fa ogni sforzo per divenire potenza marittima), e quanto basti oltracciò a proteggere il nostro commercio, i nostri agenti diplomatici e i nostri consoli.

Però, quanto alla protezione del nostro commercio, è da notare che gli Stati barbareschi sono scomparsi, che è sorto nell'impero ottomano uno Stato civile, la Grecia. Dunque questo nostro bisogno si può restringere all'estremo Oriente (alla China, al Giappone, ecc.) ed all'America meridionale.

Dobbiamo adunque conservare ciò che abbiamo, ma anche migliorarlo assiduamente. Se è mestieri porre l'armata di terra a livello delle straniere per ogni progresso, tanto più è necessità tener dietro a tutti i progressi che fanno le armate navali.

Dobbiamo porre sollecita cura a fortificare i nostri porti e massime i militari. Imitiamo la Gran Bretagna che, durante le gigantesche lotte napoleoniche, fortificò i suoi principali porti e le sue coste, e così si mise al sicuro dalle offese.

Dobbiamo favorire il rinnovamento e la estensione dei nostri boschi, l'aumento dei combustibili in generale, degli scavi di miniere e degli stabilimenti metalurgici. Adesso dobbiamo comperare legnami, combustibili, fossili, metalli, ecc. al di fuori e li paghiamo assai più di quanto ci verrebbero a costare se li avessimo in paese, lasciando pure che non sempre si potranno avere quando ci saranno necessari.

Dobbiamo avere ogni cura anche della marina mercantile, tanto più che pel canale di Suez l'Italia verrà ad acquistare molta importanza nei suoi commerci col Levante.

Non minor cura dobbiamo avere per la istruzione e la esperienza degli uomini di mare. Non parlo dei nostri costruttori e dei nostri comandanti. L'Italia quanto a ciò non può invidiare alcun altro Stato. La nostra gloria militare sul mare non si è estinta a Lissa, poichè a Lissa si trovarono anche il *Re di Portogallo* e la *Palestro*.

Verrà tempo in cui l'Italia primeggerà anche sui mari; ma ora abbiamo maggiore bisogno di provvedere all'armata di terra e ad assicurare i nostri confini attorno alle Alpi.

NEGROTTO. Signori, se vi ha un bilancio il quale deve meritare tutta l'attenzione, e direi la predilezione della Camera, si è appunto quello il quale riguarda la nostra marina. L'Italia, che è una potenza eminentemente marittima, deve avere una marina militare la quale sia corrispondente alla sua grandezza.

L'estensione delle nostre coste, il nostro commercio, le nostre industrie, sono tali che, per difendere le prime e per tutelare i secondi, si richiede appunto una forte marina, in opposizione a quello che testè diceva l'onorevole Zuradelli, che non la crede necessaria.

La nostra marina militare deve essere quale si addice ad una grande nazione.

Mi basterà per poco il rammentare il passato di Genova, Pisa e Venezia, le quali non solo erano padrone dei nostri mari, ma la loro possanza ed i loro commerci si estendevano a tutto l'Oriente; ma se ne può dispiacere il ricordare ora quelle intestine discordie, ne deve recare conforto il pensiero che i discendenti dei valorosi marinai di quei tempi militano ora tutti uniti sotto un'unica bandiera italiana.

L'onorevole mio amico il deputato Visconti-Venosta diceva in un suo discorso fatto alla Camera allorchè reggeva il Ministero degli affari esteri: *noi saremo indipendenti sempre*, isolati mai. Ed io, signori, credo che l'onorevole Visconti-Venosta s'ingannava a partito, e dico invece che saremo indipendenti mai, isolati sempre, se appunto non faremo sì che la nostra marina corrisponda all'esercito di terra nella sua possanza. Provvediamo, signori, a farci forti; e credo che noi lo possiamo, perchè non ci mancano elementi per potere avere una marina, non solo da stare a fronte alla marina francese, ma da poterla superare.

Signori, difficilmente si trovano alleati quando appena si può bastare a se stessi; ma se si trovassero, non ci converrebbe troppo accettarli, specialmente per le nostre strettezze finanziarie; poichè facendo la migliore ipotesi che, aprendosi la guerra, la sorte delle armi ne arridesse, avremmo vantaggi di molto problematici, e danno gravissimo se sconfitti; nè potrebbe, in qualunque modo andassero le cose, compensarne il detto *Les Italiens sont dignes de combattre à côté de nous*.

Ma lasciamo questo argomento.

L'onorevole Zuradelli vi diceva testè che egli non credeva che il paese potesse in verun modo provvedere ad avere una marina da competere colla Francia e coll'Inghilterra che sono di noi tanto più potenti. Quanto all'Inghilterra, signori, io mi sono proposto di non parlarne in quest'occasione, appunto perchè alle nostre forze è di tanto superiore; perchè maggiore è l'estensione delle sue coste, ed il numero de' suoi marinai, come ne supera in tutto ciò che riguarda la marina: sicchè avrei creduto inopportuno ed affatto inutile il venire a stabilire un confronto. Ma, senza esa-

minare ora gli elementi che ha l'Italia per compiere una grande marina e quelli che ha la Francia, risponderò all'onorevole Zuradelli che, se egli dice che l'Italia s'avvicina alla Francia nel numero dei suoi bastimenti, credo che s'inganni, inquantochè, se la Francia ne ha 15,000 circa, l'Italia ne aveva alla fine del 1867 17,788.

ZURADELLI. Domando la parola.

NEGROTTO. L'Italia, signori, ha una parte delle sue principali metropoli sul mare. Vi ha Napoli con 600 mila abitanti; Palermo con 250 mila; Genova, Venezia, Messina, Catania ed altre minori sì, ma non meno importanti per il loro commercio e le loro industrie.

Abbiamo due grandi isole, una delle quali la Sardegna che fu sempre ritenuta come la chiave del Mediterraneo. Parmi che tali interessi dovrebbero bastare per animarci ad organizzare potentemente la nostra marina.

Ma vi sono anche altre ragioni, quelle di tutelare lo sviluppo immenso della nostra industria marittima.

Nel 1867 si contavano nel regno 89 cantieri in esercizio, dai quali si varavano 642 bastimenti della complessiva portata di 72,257 tonnellate.

E degna invero d'onorevole menzione è l'operosità che specialmente s'incontra nei cantieri di Sestri Ponente e di Varazze sulla riviera di Genova, e tra i cantieri delle provincie napoletane, in quello di Castellammare.

L'industria marittima, come vedete, signori, non potrebbe meglio prosperare, ed i costruttori navali italiani sono realmente ben degni di lode, in quanto che vanno tutti gli anni popolando il mare di una grandissima quantità di bastimenti che, per eleganza, portata e solidità, certamente non temono il confronto di quelli delle altre nazioni. In Inghilterra, per esempio, che citava testè l'onorevole Zuradelli, non se ne vararono che 238, sebbene avessero una portata di gran lunga maggiore di quella delle navi che si sono varate in Italia.

Il nostro paese ha 11,100 chilometri di coste, comprese le isole. Il movimento generale della navigazione dei nostri porti nel 1866, sommando gli approdi e le partenze, fu di 37,512 bastimenti a vela ed a vapore, della complessiva portata di 6,718,961 tonnellate, e con 476,568 uomini di equipaggio e 107,024 passeggeri.

Le navi cariche asciesero a 29,655, e le scariche a 7857.

La nostra marina mercantile contava nel 1867, 17,788 navi a vela od a vapore, della complessiva portata di 815,621 tonnellate. In quell'anno la sola marina del dipartimento di Genova ne aveva 1755, della complessiva portata di 300,281 tonnellate.

Il movimento poi delle navi nel porto di Genova fu nel 1866 di circa 1400 mensilmente, ben inteso tra arrivi e partenze.

Eppure, o signori, il porto di Genova, non ha che un solo bacino di carenaggio, ed un solo scalo di allaggio.

Qui mi giova fare osservare alla Camera quanto poco in certe circostanze il Governo si preoccupi di questi grandi interessi dei quali ora io vado parlando.

Ognuno sa che allorquando un bastimento deve carenarsi, se non vi è luogo per raddobbarlo nel porto stesso, è obbligato a portarsi in altro porto, per esempio, da Genova a Marsiglia, epperò l'armatore deve fornargli un equipaggio provvisorio; deve mettere il bastimento in zavorra, deve assicurarlo, specialmente nell'inverno, per non andare a rischio di perderlo; si aggiunga a ciò il danno dalla perdita di tempo che deve incontrare.

Ebbene, una società si offerse per costruire tre scali di allaggio nel porto di Genova. Sapete che cosa le fu risposto dal ministro dei lavori pubblici? (non intendo fare appunto al ministro della marina, perchè so che sarebbe stato favorevole a ciò). Si rispose che non si poteva permettere, perchè questi scali d'allaggio si sarebbero costruiti in una situazione che avrebbero impedito il passaggio della strada ferrata, che dovrà girare attorno al porto, strada ferrata che d'altronde ora non esiste perchè non sono ancora fatte le calate. Ma, se anche fosse esistita, si sarebbe potuto facilmente rimediare con i ponti mobili, *ponts tournants*, come diconsi dai Francesi, e che sono molto in uso in Inghilterra.

Non occorre poi molto tempo per allare a terra un bastimento o vararlo, specialmente quando si fa uso delle macchine apposite a vapore, ed inoltre tale operazione si sarebbe potuta fare anche nelle ore che i treni della ferrovia non avessero dovuto passare. Eppure si seppero trovare tante difficoltà per impelire che si eseguissero tali scali, sebbene, come avete udito, sia immenso il movimento nel porto di Genova, e che non vi si trovi che un solo bacino di carenaggio per uso della marina militare ed un solo scalo di allaggio che basta appena per i vapori della compagnia Peirano e Danovaro. Lo stesso inconveniente credo si verifichi in quasi tutti i porti del regno.

È necessario, signori, che il Governo si preoccupi di quest'argomento e prenda esempio dal Governo francese il quale cerca sempre di migliorare le condizioni delle industrie e del commercio di quella nazione. A Marsiglia, mentre vi sono già parecchi bacini di carenaggio e scali di allaggio, si sta per costruirne altri sei nel porto Napoleone. Questo vi provi quanto il Governo francese si interessi alla prosperità commerciale di quella città.

Ma ora che in Italia, come presso le altre nazioni, sembra che andrà adottandosi di preferenza il sistema delle costruzioni in ferro perchè presentano maggior convenienza, avuto riguardo non solo alla più lunga loro durata, ma ben anco al vantaggio che alle medesime meglio si addice l'applicazione dell'elice, sarà

tanto più necessario di avere bacini di carenaggio e scali di allaggio, poichè ognuno sa che un bastimento in ferro richiede d'essere ripulito molto più sovente di quel che non sia necessario per un bastimento in legno.

Dovrei anche dire della necessità di incoraggiare le nostre industrie metallurgiche, ma non ho d'uopo di farlo, poichè, a lode dell'onorevole ministro della marina, in tutte le circostanze ha mostrato di voler favorire tali industrie dando commissioni per lavori riguardanti la marina militare piuttosto agli stabilimenti nazionali che a quelli esteri.

Ora che vi ho parlato del come prosperino tanto le nostre industrie quanto il nostro commercio; ora che vi ho detto quanta sia l'importanza dei nostri porti, mi è d'uopo parlarvi del personale della nostra marina. In Italia abbiamo la rilevante cifra di 155,747 iscritti marittimi, dei quali 131,497 addetti alla navigazione e 24,250 occupati nelle arti ed industrie marittime. Questo personale è distinto per sobrietà, coraggio ed intelligenza, tanta fama si è acquistata presso le altre nazioni, che essendo molto bene retribuito e ricercato, troppo sovente abbiamo a lamentarne le diserzioni. Il ministro della marina ha creduto dover suo nominare una Commissione per vedere appunto quale potrebbe essere il mezzo d'impedire questi fatti i quali recano incaglio e danno non lieve al nostro commercio.

Io non intendo dare consigli a tale Commissione certamente composta di uomini competentissimi, ma mi permetto di proporre un espediente che credo potrà giovare di molto a diminuire le lamentate diserzioni.

Non so se la Camera sappia che, allorquando i nostri marinai disertano, per esempio, in America dove noi abbiamo un grandissimo commercio, si presentano ai consoli per avere un certificato di nazionalità: e, ottenuto, che cosa fanno? Si recano da un capitano e cercano di imbarcarsi.

Ora, un mezzo per impedire od almeno diminuire le diserzioni, quello appunto sarebbe di dar ordini severissimi ai consoli di ben accertarsi, prima di rilasciare i certificati di nazionalità, se quegli che si presenta a farne richiesta, ed a ritirarlo sia un disertore; in secondo luogo poi se questo non bastasse, io credo che vi sarebbe un modo più radicale, ed è quello di togliere ai consoli i proventi ai quali hanno diritto di partecipare sulle tariffe stabilite dalla legge consolare; perchè, quando i consoli non avranno più nessun interesse a rilasciare tali certificati, allora siate sicuri, signori, che non li rilasceranno più tanto facilmente quanto il fanno adesso.

Dopo il fin qui detto relativamente alla marina mercantile, per verità io credo mi cada ora in acconcio il fare un'osservazione.

Ho udito diverse volte domandare in questa Camera

perchè non si passa la marina mercantile al Ministero di agricoltura e commercio.

Io, per verità, non so come tale idea abbia potuto venire in mente a qualcuno, tanto è poco pratica.

Mi duole di non vedere al suo posto il ministro della guerra, perchè vorrei chiedergli se acconsentirebbe che, per la ragione che i soldati sono in gran parte commercianti ed agricoltori, la divisione delle leve fosse sottratta al Ministero della guerra per essere aggregata a quello di agricoltura e commercio; e vorrei udire quello che ne direbbe il nostro collega Torre, se fosse passato colla sua divisione sotto gli ordini del *generale* Ciccone. (*Si ride*)

Credo che in questa circostanza, come sempre, il ministro della guerra farebbe ragione al suo collega della marina, poichè se v'è una cosa importante, si è per certo quella che la marina mercantile rimanga nelle attribuzioni del Ministero della marina. È solo questo diastero che può dare l'istruzione militare ed inculcare la disciplina ai marinai che, imbarcati sul regio naviglio temporariamente, ritornano poi sulle navi mercantili, sulle quali la disciplina non è meno necessaria di quello che lo sia sulle navi militari. Spero quindi che la Camera, nell'interesse stesso della marina mercantile e del commercio, non consentirà mai che dal Ministero della marina sia sottratto il servizio della marina mercantile.

Prego la Camera a volermi concedere pochi minuti di riposo.

PRESIDENTE. L'oratore potrà riposarsi anche più di cinque minuti, perchè, essendo giunto il signor ministro per l'interno, se non v'è opposizione, profitterò di questo ritaglio di tempo per dare al deputato Mellana la facoltà di fare la sua interrogazione, avendo già la Camera consentito che potesse aver luogo in questa stessa tornata. (*Segni di assenso*)

INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO MELLANA.

PRESIDENTE. L'onorevole Mellana ha facoltà di parlare per fare la sua interrogazione sull'applicazione dell'articolo 188 della legge comunale e provinciale.

(*Il deputato Mellana si alza per parlare.*)

Una voce. Forte!

PRESIDENTE. Forte? Ma se non ha ancora incominciato! (*Viva ilarità*)

MELLANA. L'ilarità della Camera all'annuncio dato in modo ilare dall'onorevole nostro presidente che la parola era accordata al deputato Mellana, mi convince di una cosa, ed è che in oggi nel sorgere a parlare non ho il vantaggio, come altra volta, di potermi conciliare l'attenzione della Camera mediante la novità. È naturale che, quando s'ignora il tema sul quale un oratore intende discorrere, l'attenzione si fa più viva. Questo beneficio mi viene meno in oggi, giacchè vedo

che la Camera conosce il motivo pel quale ho domandato d'interrogare il signor ministro dell'interno. Però ho una cosa nuova da annunciare ai miei colleghi i quali, presso che tutti, ieri al mio arrivo a Firenze e nella sala dei Duecento, venendomi incontro, mi dicevano: è vera la notizia data dai giornali? Non è possibile: questo è un *canard*, od un articolo umoristico di giornali.

Ebbene, dichiaro che il decreto annunziato dai giornali, che riguarda tre membri del Parlamento, non è un *canard*, non è un'ironia, ma una verità. (*Ilarità*)

Mi occorre però di fare un'osservazione, prima di entrare nella materia, a coloro che per avventura credessero che si trattasse in oggi di cosa a me personale, ed ai quali perciò paresse naturale che altri a preferenza di me avesse dovuto fare questa interrogazione. Mi piace rendere giustizia al vero: debbo quindi dire che mi animarono a fare la mia interrogazione, non solo parecchi dei miei amici politici, ma anche molti dei miei amici coi quali non sono solito a votare, e da questa tribuna mi è grato rendere loro le più sentite grazie. Ma il guanto fu a me gettato, e giacchè mi sono compiaciuto di raccogliarlo, ho voluto fare io stesso questa interpellanza, e intendo portarlo qui davanti, e parlerò innanzi a voi non come di un fatto che riguarda la mia persona, ma bensì che tocca la dignità e le prerogative di questo Parlamento, e soprattutto la posizione in cui si trova la maggior parte di coloro che siedono sui banchi a me opposti.

Signori, parlando di cosa che può, a primo aspetto, parere personale, io farò in modo che le mie parole non suonino ira o disdegno; anzi io dichiaro che, come uomo di opposizione, dovrei rallegrarmi ogni qual volta da quel Governo che io combatto emanano atti che il paese giudica di demenza. (*Ilarità*) Questo sarebbe un rendere ragione all'opposizione che io faccio. Ma siccome, prima di essere uomo di opposizione, io sono uomo che ama il regime costituzionale, la mia parola suonerà sconforto e dolore, perchè ogni qual volta si compie un atto col quale il Governo del proprio paese corre pericolo di rimanere vulnerato nella pubblica opinione, io ne sento un vero sconforto, un vero dolore. (*Bene! a sinistra*)

Ricorderà la Camera come nella scorsa settimana, nell'improvvisazione di un lungo discorso, sfuggisse dalla mia bocca una frase che forse pensatamente non avrei detta, quando cioè, nel parlare di un alto funzionario dello Stato, gli ho dato del *capo ameno*. Ebbene, il credereste? Egli si assunse appunto l'impegno di dimostrare che quello che era sfuggito dalla mia bocca era il più esatto qualificativo. (*Ilarità*)

Sen tanto che non avrò una risposta alla mia interrogazione, sono incerto se quel funzionario agisse di moto proprio, oppure d'ordine o coll'assentimento del Ministero. Però io debbo credere che non vi fosse connivenza coll'onorevole ministro per l'interno, giacchè

con quell'atto il prefetto d'Alessandria avrebbe oltrepassato i limiti della condotta ben conosciuta dell'onorevole Cantelli quando era prefetto. Infatti, so io che in Firenze alcuni dei nostri colleghi per cinque mesi non poterono intervenire alle adunanze, e lo stesso prefetto non credette di potere agire come fece quello di Alessandria, ma invitò gli altri colleghi della deputazione fiorentina a voler compiere i lavori di quei loro colleghi che, si noti bene, non per motivi parlamentari, ma per impegni personali non potevano intervenire.

D'altronde la condotta, che io vi accenno dell'onorevole Cantelli, era conforme alla giurisprudenza costante di 10 anni nel regno d'Italia.

L'articolo della legge attuale era già iscritto nella legge del 1859, e posso asserire, senza che io sia contraddetto, che non avvenne un solo caso che, non contro un deputato, ma contro qualsiasi membro delle 69 deputazioni, emanasse un decreto consimile a quello del quale noi c'intratteniamo. Quindi questo funzionario avendo oltrepassato, non solo quello che fece l'onorevole Cantelli quando era prefetto, ma quello che fecero tutti i prefetti del regno d'Italia in dieci anni, fino a risposta contraria del signor ministro, io debbo credere che agisse di vero motuproprio.

Pur troppo vi sono uomini i quali sembrano invidiosi della rinomanza storica dell'efesino Erostrato (*Ilarità*), e che ad ogni costo e con ogni mezzo vogliono far parlare di sè: ma, se quel prefetto era roso da questo desiderio, potrebbe già a quest'ora essere soddisfatto, e dire d'aver raggiunto il fine.

I posteri che da qui a cent'anni riterranno come una leggenda il viaggio dell'eroe di Marsala dall'isola da lui liberata, al continente napoletano che pur liberava colla sola sua presenza, troveranno in quelle memorande pagine una disdegnosa risposta che dovette fare il popolare eroe a lui che si prosternava come a volgare conquistatore. (*Commenti*)

E senza attendere la storia, ove lo voglia, la Camera può invitare l'onorevole ministro dell'interno a comunicare la relazione che fece l'onorevole Di Monale, nostro collega, quando, d'ordine del ministro Ricasoli, ebbe l'incarico di visitare le provincie napoletane e di vedere in che modo camminasse colà l'amministrazione; quando il signor ministro dia lettura di quella relazione dell'onorevole Di Monale e delle sue conclusioni, quel prefetto può essere sicuro che fin d'oggi ha raggiunto lo scopo, senza dare il doloroso incarico al deputato Mellana di rinfrescare a voi queste memorie e citare nuovi fatti.

Ora entro in materia.

Avanti tutto darò lettura dell'articolo 188 della legge, che è del seguente tenore:

« Se un membro della deputazione non interviene alle sedute per un mese, senza aver ottenuto congedo, dalla medesima è dichiarato dimissionario. »

Farò notare di passaggio che dopo la parola *medesima* non vi è la virgola; dal quale fatto ne emergerebbe la letterale dichiarazione di legge che la *dichiarazione* deve essere fatta dalla deputazione. Ma non mi fermerò su questa sottigliezza, giacchè dallo spirito della legge chiaramente emerge che a quel Corpo, cui spetta dare o negare i congedi, appartiene il dichiarare la decadenza, salvo che si volesse sostenere (e lo si potrebbe, a mio avviso) che ciò spetti al Consiglio provinciale, il quale nomina i membri della deputazione.

D'altronde questo è conforme ai principii del sistema elettivo ed alla divisione delle attribuzioni, sul quale basa la Costituzione. Se un membro di un corpo elettivo potesse essere dimesso da un impiegato del Governo, la Costituzione sarebbe una derisione. Il principio elettivo sarebbe annullato. La legge, ripeto, è chiara, quindi non mi diffonderò in inutili dimostrazioni; d'altronde, come vedrà in appresso la Camera, non è su questo che io intendo d'intrattenerla, come neppure intendo intrattenerla sul fatto, al quale accennerò solo come cronista.

I tre membri della deputazione di Alessandria, per decreto prefettizio, stati dichiarati dimissionari, sono gli onorevoli Frascara e Pera...

Voci. E Mellana.

MELLANA. Verrò dopo a Mellana, nol posso dimenticare. (*Ilarità*) Credo anzi che questi due amici miei furono compresi per togliere l'indignazione che si sarebbe suscitata restringendo l'odioso atto al solo Mellana. Ma, siccome la posizione del fatto è diversa, è perciò che io faccio distinzione tra gli onorevoli Pera e Frascara e me.

L'onorevole Frascara fu rieletto e l'onorevole Pera fu riammesso in un'ultima tornata straordinaria, il cui verbale non è ancora approvato; e intanto contro l'elezione Pera e Frascara si era sporto un ricorso al Re per annullare l'operato del Consiglio provinciale.

Finchè il verbale non era approvato, il Frascara non aveva diritto d'intervenire; così pure, sin tanto che vi era un ricorso in via per fare annullare le loro nomine (quel ricorso non fu che pochi giorni or sono respinto), la delicatezza non permetteva agli onorevoli Frascara e Pera di intervenire.

Ripeto, il Frascara non poteva legalmente intervenire prima che il verbale fosse approvato; ed era poi naturale che questi nostri due colleghi, per delicatezza, si astenessero dall'intervenire alle adunanze, siao a tanto che pendeva il giudizio dinanzi al Consiglio di Stato; e ritengo che essi meritano lode per questa loro delicatezza, che da altri è disconosciuta e non imitata.

Quanto poi al tratto usato all'onorevole Pera, l'indicatezza è giunta fino all'ultimo confine, per modo da meritare altro qualificativo.

Tanto Frascara che Pera e Mellana avevano rice-

vuto da quel prefetto, che segnava il decreto il 10 corrente mese, l'invito di intervenire alla seduta che doveva avere luogo il giorno 11. Ed il Pera con lettera del prefetto il giorno stesso del decreto riceveva pratiche con invito di riferire il giorno appresso; ed aggiungete, cosa non credibile, ma pur vera, l'onorevole Pera non ricevette il decreto (io l'ho respinto come dovevo) e si recò in seno alla deputazione per riferire, ed ebbe comunicazione orale del decreto del prefetto che, strisciando e contorcendosi, pur diceva di avere fatto suo malgrado un tale atto.

Vengo ora al deputato Mellana contro il quale particolarmente questo atto era diretto.

Mi affretto a dire che opportunamente nella nuova legge amministrativa si stabilisce la creazione di ragionieri presso le prefetture, giacchè si vede dal fatto che sto per narrare, che il prefetto d'Alessandria non conosce l'abbaco.

Avrete sentito l'articolo di legge il quale vi dice che ci vuole un mese di astensione perchè la deputazione possa dichiarare un suo membro demissionario.

Ebbene, il deputato Mellana è intervenuto alla deputazione provinciale di Alessandria il giorno 25 di gennaio. Non vi ebbero altre convocazioni della deputazione che l'11 febbraio, e il deputato Mellana non intervenne, come non intervenne a quella del 25 dello stesso mese. Una terza convocazione doveva aver luogo l'11 marzo, giorno nel quale era partito di qui appositamente per intervenire, e questo lo sapeva il prefetto per mezzo dei suoi vigili, giacchè non mandò a Firenze, ma a Casale, da persona sicura la lettera che conteneva il prezioso decreto, da me istantaneamente respinto.

Dunque vede la Camera che non si può calcolare il punto di partenza dell'assenza il 25 gennaio, perchè il deputato Mellana era presente, non può neppure computarsi l'assenza dal 26 o giorni susseguenti nei quali la deputazione non ha seduto, ma soltanto questo computo principia dal giorno 11 febbraio nel quale era riunita la deputazione ed il deputato era assente.

Ora quest'assenza si era avverata l'11 febbraio, ed era solo all'11 di marzo, che si compivano i trenta giorni, cioè il mese. Ma non volendo togliere, al famoso computista prefetto il beneficio che gli deriva da che il mese di febbraio conta solo 28 giorni (*Si ride*), osservo che dall'11 febbraio al 10 marzo, giorno dal quale data il decreto, corsero soli 27 giorni.

Eppure sono assicurato che, per compilare questo capo d'opera di decreto, si sono radunati e sono stati in congrega sin oltre la mezzanotte il prefetto, qualche consigliere di prefettura, qualche addetto e perfino (cosa che stento a credere) il maggiore dei carabinieri. (*ilarità*) Vi mancava solo il computista: quindi hanno sbagliato e hanno fatto questo marrone. (*Risa di approvazione a sinistra*)

Se, invece di questo sinedrio di persone altopagate, ci fosse stato un impiegatuccio da 500 lire, il granchio non sarebbe stato preso.

Ora, vede la Camera che, per quanto riguarda me ed i miei colleghi, sotto nessun titolo poteva emanare un simile decreto. Ma, quando pure avesse dovuto emanare, non era dal prefetto, ma bensì dalla deputazione provinciale. Ciò assevero, ancorchè non vi sia giurisprudenza stabilita, giacchè questo fatto non avvenne, nei dieci anni che è in vigore la legge, in nessuna provincia del regno. Era riservato il brevetto di invenzione a questo prefetto che ha trovato questo modo di far parlare di sè.

Conosco troppo gli usi parlamentari, per mancarvi io stesso. Voi sapete, o signori, che, quando vengono delle petizioni al Parlamento, voi avete adottato giustamente il principio che non si possa ricorrere alla sovranità parlamentare se non quando siansi invano percorse le vie amministrative. Quindi, quando taluno ricorre alla Camera senza avere ciò fatto preventivamente, come è portato per legge, voi respingete la petizione, ed io non voglio presentarmi oggi a voi che nella condizione di tutti gli altri cittadini. Perciò io non verrò a chiamare la vostra attenzione su questi due punti, inquantochè so che appartiene (e non voglio per nulla pregiudicare alla libertà del suo voto), alla deputazione, che oggi è conscia di quest'atto, il deliberare che cosa intenda di fare nell'interesse della sua dignità. Allora soltanto che sarà esaurita questa via gerarchico-amministrativa, io intratterrò, ove ancora occorra, sul fatto e sulla legalità dell'atto, la Camera.

Il motivo per cui oggi ho creduto mio debito d'intrattenermi, o signori, non è già per semplici questioni di persone, ma perchè è realmente compromessa la dignità e la sicurezza vostra. Voi comprendete qual triste esempio sia cotesto, quando, come a risposta ad un discorso d'Opposizione pronunciato in quest'Aula, possa il potere esecutivo violare la legge, e mostrare com'esso risponda ai discorsi di opposizione, non in quest'Aula, ma fuori, coi mezzi governativi. (*Bene! Bravo! a sinistra*)

L'altra considerazione che riguarda i diritti del Parlamento è ancora maggiore, ed è questa. Voi sapete che non vi è legge che conceda ai consiglieri di Cassazione, ai consiglieri delle Corti d'appello, ai consiglieri di Stato, ai generali, ai professori, a tutto l'ordine degli impiegati di abbandonare i loro posti, e non solo di abbandonarli, ma di percepirne lo stipendio. Eppure fanno benissimo (anzi è cosa degna di lode) quei membri della Cassazione, del Consiglio di Stato, quei generali, quei professori, che, avendo ottenuto il mandato dei loro elettori ed hanno per legge il diritto di sedere in quest'Aula, vengono qui ad esercitare il più nobile ed elevato degli uffici che un cittadino possa avere in libero Stato.

Non venne mai in mente ad alcuno che il Governo possa imporre a costoro l'alternativa, o di fungere l'ufficio loro, oppure di rinunciare allo stipendio.

Infatti mi ricordo, o signori, un fatto che avvenne quando il Parlamento era ancora in Torino. Sotto il regime dell'antica legge elettorale, in Piemonte non era fissato il numero degli impiegati della magistratura, ma questi potevano sedere in Parlamento in qualunque numero, finchè non fosse oltrepassato quello che era fissato per la generalità degli impiegati. Ora, avvenne che nella sola Corte di Casale furono nominati quattro consiglieri, i quali sedevano a destra della Camera, tra il partito clericale, e facevano opposizione come vi potete immaginare. Per questa mancanza di quattro de'suoi membri la Corte dovette sospendere i suoi lavori; ma non venne in mente a nessuno d'imporre a quei magistrati l'obbligo di abbandonare il Parlamento per andare a compiere l'ufficio di magistrati. E qui ricorderò al signor ministro dell'interno come l'onorevole suo collega, l'attuale presidente del Consiglio, continuando sempre nell'impieghi, sostenesse per dieci anni un'accanita opposizione contro le aspirazioni del paese, senza che mai venisse in mente ad alcun ministro d'imporre all'onorevole Menabrea di andare ad adempiere ai molteplici uffici a cui era stato sì degnamente chiamato, anzichè fare opposizione clericale in Parlamento.

E perchè ciò? Per il gran principio che, quando la legge assente due uffici, anzitutto si deve disimpegnare il più importante; e niuno ve ne ha maggiore a quello di legislatore.

Ora, signori, sarà questo grande principio annullato per i membri delle deputazioni provinciali, quando questi lavorano gratuitamente, quando in tutta Italia, credo io (ma per quel che riguarda Alessandria lo posso affermare), non una volta in dieci anni la deputazione tralasciò di compiere il suo ufficio per mancanza di numero? quando vi sono i supplenti appositamente nominati per compiere alla mancanza degli effettivi?

E qui, signori, mi è d'uopo di ricordare un fatto grave che quasi dimenticava. Il fatto è che l'onorevole ministro ed il prefetto ignoravano una deliberazione della deputazione provinciale.

La deputazione provinciale d'Alessandria, a fronte di quest'articolo, riconoscendo che i deputati al Parlamento non avrebbero mai domandato il congedo (potete bene immaginarvi che, se si domandasse il congedo, i nostri amici lavorerebbero ben volentieri perchè noi potessimo qui venire), perchè lo assentarsi per cagione di utilità pubblica, quale quella di trovarsi nelle due aule legislative, è, non solo un diritto, ma un dovere, ebbene quella deputazione altamente costituzionale ha, credo, registrata ne'suoi atti una deliberazione solenne, nella quale, decidendo sopra la questione se i supplenti dovessero sempre in-

tervenire o intervenire soltanto quando mancavano i membri effettivi, stabili che i supplenti intervenissero continuamente, acciocchè, essendovi nel suo seno molti membri i quali appartenevano all'uno od all'altro ramo del Parlamento, non avvenisse mai il caso che la deputazione non si trovasse in numero od avesse membri i quali fossero meno istruiti degli affari.

E davanti a quest'atto altamente costituzionale della deputazione provinciale, ignorato forse dal prefetto e dal Governo, si venne all'atto che vi ho denunciato.

Io quindi ripeto nuovamente che oggi la mia interrogazione verte puramente su questi due punti, che riguardano la dignità ed i diritti del Parlamento.

Ora conchiuderò dicendo all'onorevole ministro per l'interno che io, quantunque uomo d'opposizione, sarò a suo riguardo molto più arrendevole di quello che sia stata ieri la Camera con un suo voto solenne. Ieri la Camera con un suo voto formale dichiarò di non voler prendere in considerazione le sue promesse; io invece lo invito formalmente a dirmi se esso era conscio ed ordinatore dell'atto del prefetto. Ove dica di no, io prenderò atto di queste parole, e non aggiungerò nulla, ma aspetterò per vedere quali saranno le ulteriori sue deliberazioni; quando poi il signor ministro dichiarerà che assume la responsabilità di quel fatto, allora, a norma di quanto è scritto nella domanda che ho deposta sul banco del presidente, io domanderò alla Camera che mi fissi un giorno, e fra breve, per l'interpellanza, poichè io intendo di promuovere un voto del Parlamento, non per ciò che riguarda i signori Frascara, Pera e Mellana, ma per ciò che riguarda la dignità ed i diritti di questo Parlamento. (*Vivi segni d'approvazione*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro per l'interno.

CANTILLI, ministro per l'interno. La precisa e categorica interrogazione che mi viene fatta dall'onorevole Mellana, con termini così cortesi che io mi sento in obbligo anzitutto di ringraziarlo, mi permetterebbe di rispondergli con poche ed egualmente precise parole. Prima però conviene che io faccia una riserva.

L'onorevole Mellana, nel farmi la sua interrogazione sulla parte da me presa nel decreto emanato dal prefetto d'Alessandria, relativo all'assenza di alcuni consiglieri da quella deputazione provinciale, è entrato in ampi sviluppi intorno alla competenza dei prefetti in questa materia, all'efficacia delle disposizioni legislative ed all'opportunità dello stesso decreto.

Io debbo a questo proposito dichiarare alla Camera come io non sia in grado di seguire oggi l'onorevole Mellana su questo terreno. Non conosco il decreto del prefetto d'Alessandria, perchè, essendo un atto emanato da lui nella sfera delle sue competenze, non può essere conosciuto dal ministro, al quale non vengono tali atti comunicati, se non nel caso che sollevino il ricorso di alcune delle parti interessate.

Non conoscendo l'atto del prefetto d'Alessandria, nè conoscendo in conseguenza i motivi che l'hanno dettato, io non sarei in grado di giudicare sulla legalità del medesimo, nè di pronunciarmi sulla sua opportunità.

Io non dubito che le persone onorevoli colpite da quel decreto vorranno ricorrere contro di esso; e posso assicurare l'onorevole Mellana e la Camera che, qualora questo ricorso venga al Ministero, esso sarà esaminato con tutto lo scrupolo, con tutta la diligenza, con tutta l'imparzialità che sono necessarie per tutelare nel medesimo tempo l'interesse della legge ed i diritti degli onorevoli membri del Consiglio provinciale; ma sino a quel giorno io non credo di potere nè di dovere entrare in discussione intorno alla legalità ed opportunità dell'atto del prefetto di Alessandria.

Fatta questa riserva, io mi accingo subito e ben volentieri a rispondere categoricamente all'interrogazione che mi ha fatta l'onorevole Mellana.

Il Ministero non ebbe nessuna comunicazione preventiva dal prefetto di Alessandria; il Ministero non ha in nessuna maniera ispirato l'atto emanato da quel funzionario; il quale atto, quantunque, come ho dichiarato alla Camera, io non possa oggi in nessuna maniera giudicare, fece però a me non minore meraviglia di quella che ha fatta all'onorevole Mellana. (*Bene!*)

MELLANA. Io ringrazio l'onorevole ministro dell'interno e per la sua franca dichiarazione di essere estraneo all'atto del prefetto di Alessandria e per essersi compiaciuto di aggiungere che alla notizia avuta di quell'atto ne provò non minore meraviglia di me stesso. E sono tanto più lieto perchè quell'atto, essendo personale al prefetto, esso non ricade con detrimento d'autorità sul Governo.

Quanto a quello che esso diceva, che i membri di questo Parlamento offesi da quel decreto ricorreranno nelle vie gerarchiche, posso garantirlo che quei membri non lo faranno, ma lasceranno che la deputazione prenda quelle deliberazioni che crederà conformi alla dignità del Corpo. Io attendo dal ministro quella giustizia che è dovuta, quando egli si farà persuaso che non una virgola di quanto ho detto si allontana dal vero; quanto ai principii, parmi che siamo d'accordo, da che il ministro fu compreso di meraviglia all'annuncio di quell'atto.

PRESIDENTE. L'incidente è esaurito.

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE
DEL BILANCIO DELLA MARINERIA NEL 1869.

PRESIDENTE. Ha facoltà l'onorevole Negrotto di proseguire il suo discorso. (*Conversazioni generali*)

NEGROTTA. Signori, dopo avervi intrattenuti della marina mercantile, mi corre obbligo di parlarvi della marina militare.

Siccome dissi in principio del mio discorso, io credo che l'Italia possa avere, col tempo, una marina tanto potente quanto è quella della marina francese. Ed ora ho fede di potervelo dimostrare, prendendo a base il numero degli iscritti marittimi; e spero che la Camera si persuaderà dell'importanza, se non di poter gareggiare per ora colla marina francese, almeno di dover mantenere la marina italiana a quell'altezza che i grandi interessi nazionali richiedono.

La marina italiana ha 155,747 marinai, mentre la marina francese ne ha solo 150,000, compresi i *riverains*, poichè in Francia hanno creduto d'iscrivere nei ruoli marittimi anche gli abitanti delle sponde dei fiumi. Vede quindi la Camera che, dove i mezzi finanziari ce lo consentissero, potremmo avere una marina il cui personale, per numero e qualità nulla lascierebbe da invidiare alla marina francese. So che, nelle strettezze finanziarie in cui versiamo, non possiamo pretendere di far tanto. Ma, se dobbiamo aspettare ancora qualche tempo per ottenere quest'intento, possiamo almeno migliorare di qualche poco la nostra marina, come vi è raccomandato dalla Commissione del bilancio, col fare qualche nuova costruzione e col riparare i bastimenti corazzati che abbiamo, i quali presentano una forza di circa una metà di quella della marina francese.

La marina francese poi ha molto materiale in legno, ne ha assai più di noi; ma, siccome in questo momento il materiale in legno non è guari calcolato pei combattimenti, ho fatto soltanto assegnamento sul materiale in ferro, cioè sulle navi corazzate.

I nostri consoli reclamano continuamente perchè si voglia proteggere il nostro commercio all'estero e le nostre colonie che sono numerosissime, ed hanno bisogno di frequente della protezione della marina militare. Io non ho d'uopo di dire alla Camera come questa necessità sia tanto sentita, che anche la Commissione del bilancio in quest'anno vi propone nuove stazioni.

Ma a queste nuove stazioni che vi propone la Commissione io ne aggiungerei, se non in quest'anno, per non aggravare di troppo il nostro bilancio, ne aggiungerei, dico, altre due, le stazioni di California e d'Australia, nelle quali noi abbiamo numerosissime colonie.

Ma, se è necessario per il nostro commercio di avere un numero di navi armate, lo è tanto più per i nostri ufficiali. Signori, noi non avremo mai una marina sulla quale poter contare, se non quando avremo i nostri ufficiali, specialmente i giovani ufficiali, bastantemente sperimentati nelle lunghe navigazioni; poichè non è certamente a terra che si fanno i buoni ufficiali di marina. Noi avemmo, non so se ciò sia stato per nostra fortuna o per nostra disgrazia, un fatto nella marina militare che sarebbe stato di grandissima utilità se noi avessimo potuto mantenere squadre permanenti ar-

mate. Accenno ai due corsi suppletivi che sono stati organizzati.

Si sono nominate circa 200 guardie marine di prima classe, e queste guardie marine, le quali dovrebbero essere costantemente imbarcate, onde acquistare quelle cognizioni e quella pratica che è tanto necessaria, di queste guardie marine, una gran parte si trovano a terra. Quindi la necessità d'una squadra permanente d'evoluzione. Tale squadra, la quale sarà l'istruzione dei nostri ufficiali, non solo di grado inferiore, ma degli ufficiali superiori, produrrà un grandissimo giovamento per la nostra marina.

E qui mi si permetta che io citi l'autorità di due valentissimi ammiragli, quali sono l'ammiraglio Jurien de la Gravière e l'ammiraglio inglese lord John Jervis. L'ammiraglio Jurien de la Gravière, nella sua opera *Guerres maritimes sous la république et l'empire*, riferendo ciò che fece l'ammiraglio Jervis che fu, per così dire, maestro di Nelson, Collingwood, Foley, ed altri distintissimi ammiragli inglesi, così si esprime: « Sir John Jervis, quand il entreprit l'importante réforme qu'il s'était donné la mission d'accomplir, porta son attention sur trois points principaux: la tenue du navire, dont il faisait dépendre la santé des hommes destinés à l'habiter, l'instruction militaire, et la discipline de l'escadre. Ce dernier point, » soggiunge, « était celui qui touchait le plus vivement l'amiral Jervis, car la discipline était à ses yeux le plus sûr élément de succès, ecc. » E poi seguita: « Il aimait à citer la réplique de don Juan de Langara à lord Rodney. *La discipline, mi-lord, est tout entière dans un seul mot espagnol: obediencia.* »

Or bene, o signori, da questo voi vedete quanto sia importante che vi sia permanentemente una squadra armata. Se noi non abbiamo questa squadra, le massime di lord Jervis, tanto importanti pel bene della marina, le quali sono citate dall'ammiraglio Jurien de la Gravière, evidentemente non si potrebbero applicare.

Io non intendo qui certo di voler dare lezioni di disciplina all'onorevole ministro che presiede alle sorti della marina, poichè diede abbastanza prove, in molte circostanze, del come si conducono con fermezza gli ufficiali e gli equipaggi. Dirò soltanto, a conferma di quanto ho esposto, che lord John Jervis annetteva, e giustamente, tanta importanza alla disciplina, che quando l'ammiraglio Nelson ebbe il comando della squadra, colla quale riportò la vittoria d'Aboukir, a preferenza dei due ammiragli più anziani di Nelson, sir William Parker e sir John Orde, scriveva allo stesso Nelson in questi termini:

« J'ai fait tout ce qui était en mon pouvoir pour empêcher les deux baronnets de m'adresser par écrit leurs réclamations; malheureusement pour eux, les mauvais conseils des envieux l'ont emporté sur tous mes arguments. J'attends leurs lettres, et, dès que je

les aurai reçues, je les renverrai tous deux en Angleterre. »

Qual era la colpa di questi due ammiragli? Di essersi permessi di reclamare l'onore che per anzianità loro spettava di comandare una squadra.

L'ammiraglio John Orde di poi sfidava lord John Jervis. Ebbene, sapete che cosa gli ha risposto? Che quando si tratta di questioni che vengono per motivi di servizio, nessuno si deve battere, ed ha rifiutato; e certo è che non aveva paura l'ammiraglio John Jervis, perchè ne ha date prove abbastanza inconcusse e luminose, specialmente a Capo San Vincenzo, dove si ebbe, per la sua valorosa condotta, il titolo di lord.

Quello che poi devo raccomandare e caldamente all'onorevole ministro della marina si è che voglia, per quanto lo può, non armare e disarmare troppo sovente i bastimenti.

Io ho visto un fatto che è accaduto sotto i miei occhi durante la recente rivoluzione di Spagna. Un bastimento si fece partire per colà; fu richiamato poco dopo per essere disarmato, e si armò una corazzata. In questo modo nè gli ufficiali, nè gli equipaggi possono prendere affetto al loro bastimento, conoscersi vicendevolmente, raffermarsi lo spirito di corpo, e ad un tempo la disciplina, istruirsi con i continui esercizi prescritti dal regolamento. Ammetto che certe circostanze non si possono prevedere, ma veda per quanto può l'onorevole ministro di prevenire tali inconvenienti.

Un altro bisogno sentito nella marina, signori, si è quello di organizzare per modo il corpo reale Equipaggi, che le reclute, allorquando sono prese dalla marina mercantile, non siano tosto imbarcate senza alcuna istruzione.

Accade che, allorquando le reclute, le quali non hanno d'uopo d'imparare l'arte del marinaio, ma di essere disciplinate ed avere l'istruzione militare siano messe, per esempio, in sentinella a bordo, e che molte di esse non sappiano neppure da qual parte si porti il fucile: che avviene da ciò? Che il marinaio, non adempiendo alla consegna avuta, come è regolare, deve essere severamente punito; e quindi oltre all'inconveniente di non aversi il servizio ben fatto, vi ha quello che un uomo sia punito, non per colpa sua, ma perchè non è stato istruito in nessuna guisa intorno ai suoi doveri militari.

Molti ufficiali trovansi sbarcati, ma, meno l'aiutante maggiore in primo e l'aiutante maggiore in secondo, non sono mai a contatto dei marinai, che sono comandati dagli ufficiali di maggioranza i quali hanno altre cure; per cui ne avviene, ad esempio, che in una caserma in cui vi saranno 3000 marinai, non vi è per comandarli che un aiutante maggiore in primo, e quello in secondo. Ed è nelle caserme appunto dove si guastano i marinai. Quando poi nella caserma ve ne sono, per esem-

pio, 3000, e ne giungono altri 200, si mandano ad imbarcare sopra un bastimento disarmato, dove c'è un solo ufficiale, il quale è responsabile degli uomini e del bastimento.

Vedete dunque, signori, che, se è difficile di mantenere la disciplina, l'ordine, la polizia a bordo d'un bastimento sul quale vi sia un comandante e tutto lo Stato maggiore al completo, calcolate che cosa possa fare un solo ufficiale a bordo di un bastimento: lo si mette a rischio d'essere compromesso.

Io raccomando quindi caldamente al ministro che voglia ovviare a quest'inconveniente. Quanto a ciò che riguarda l'istruzione delle reclute formate in compagnie che si dovrebbero dare a comandare agli ufficiali sbarcati, mi affretto a dire che il signor ministro so che tende a provvedervi, e che nel dipartimento di Venezia è stato fatto a questo proposito un esperimento, che fece assai buona prova, e che mi duole non sia stato applicato anche negli altri dipartimenti.

Gli ufficiali di marina, specialmente i subalterni, si trovano in una condizione di stipendio che certo non è delle più favorevoli.

Io non era presente alla Camera quando si è discusso il bilancio della guerra, ma so che loro si fece un aumento.

Io presenterò un ordine del giorno, che spero l'onorevole ministro e la Camera vorranno accettare, perchè la sorte dei nostri ufficiali di marina standoci a cuore, non dobbiamo permettere che un ufficiale in ogni circostanza non possa fare onore al suo grado, nel mentre che, se esso mancasse a questo suo dovere, il ministro con tutta ragione potrebbe punirlo.

Sento in questo momento che l'onorevole Maldini, conoscendo appunto quanto sia necessario questo aumento, ha già deposto al banco della Presidenza un ordine del giorno in proposito. Appena lo conoscerò, mi farò un piacere di associarmi al medesimo.

Un'altra necessità si è quella di modificare la legge di avanzamento riguardo ai comandanti.

L'articolo 24 del regolamento per l'applicazione della legge 4 dicembre 1858 sull'avanzamento dell'armata di mare prescrive:

« I capitani di fregata devono avere due anni di servizio nel grado, uno dei quali sopra i regi legni nella qualità di comandanti, ed inoltre quattro anni di comando a partire dal grado di luogotenente di vascello. »

Sono pochissimi i bastimenti armati che debbono essere comandati da ufficiali del grado di capitano di fregata, tanto più con le economie che si vogliono.

Si provveda dunque a modificare la legge, perchè altrimenti ne avverrebbe che l'ufficiale al quale spettasse di buon diritto il suo avanzamento, sarebbe pregiudicato, non per colpa sua, ma per colpa delle circostanze che non permisero all'onorevole ministro di poterlo imbarcare. Evidentemente la Camera non

può volere che questi ufficiali siano pregiudicati nella loro carriera.

Si potrebbe facilmente ovviare, se non in tutto, almeno in parte, a questo inconveniente coll'estendere i vantaggi che si danno agli ufficiali superiori comandati al Ministero della marina, ai quali, per un anno che fanno al Ministero, loro si calcola come se avessero fatto sei mesi di navigazione, estendendo dico tale vantaggio, per esempio, ai capi di stato maggiore, ai dipartimenti, ed ai comandanti in primo, ed ai comandanti in secondo dei corpi.

Con questa nuova disposizione si otterrebbe che questi ufficiali potessero essere in qualche guisa compensati pel tempo richiesto di navigazione onde avere l'avanzamento. Questo, in sostanza, non sarebbe poi nemmeno un grandissimo favore, in quanto che la responsabilità che hanno questi ufficiali è maggiore di quella che hanno gli ufficiali superiori comandati al Ministero, i quali non lavorano più di quelli che trovansi nel corrispondente grado destinati ai dipartimenti.

Da qualche anno a questa parte, la marina è stata sempre fatta segno al bersaglio della stampa in generale, perchè, si dice, nella marina non vi è unione, vi sono gare spiacevoli. Vi ha un poco d'esagerazione.

Ciò malgrado, ben lungi dal temere per questo delle sorti della nostra marina, io invece ne prevedo un avvenire molto brillante: e sapete perchè? Per la considerazione che tre erano le marine in Italia: la napoletana, la sarda e la veneta, e quindi di leggieri intenderete come non era poi tanto facile che questi ufficiali, avendo tutti il loro spirito di corpo, tutto ad un tratto lo dimenticassero; ma navigando insieme ed imparando a conoscersi ed a stimarsi, non è lontano il giorno, ne son certo, in cui quello stesso spirito di unione si farà grande nel nuovo corpo in cui le diverse marine sono fuse, e con grandissimo beneficio.

Una delle cause che potrà giovare moltissimo a questa fusione si è appunto l'unione delle due scuole di Napoli e di Genova stata fatta non è molto dal predecessore dell'onorevole ministro della marina.

E di vero, signori, siccome prima le guardie marina escivano parte dalla scuola di Genova ed in parte da quella di Napoli, ne poteva derivare che, trovandosi a bordo le une colle altre, si guardassero di mal occhio, quasichè non appartenessero allo stesso corpo. Ora colla fusione che è stata fatta spero che quest'inconveniente sarà per cessare intieramente.

Non parlerò delle scuole di marina, perchè evidentemente vi sono uomini in questa Camera di me molto più competenti, anzi competentissimi, tra gli altri l'onorevole Maldini e l'onorevole mio amico Bixio, i quali hanno fatto degli studi profondi in questa materia. Chiederò soltanto al signor ministro se per avventura non siano troppo difficili gli esami che si danno per l'ammissione nelle scuole di marina.

È opinione non mia, ma di molti dei più distinti uf-

ficiali che, se taluno di questi esami fosse dato, non ad un giovinetto, ma anche ad un ufficiale, non sarebbe cosa facile da subirsi. Questo si dice per notare la difficoltà del programma. Ad ogni modo io spero che l'onorevole signor ministro della marina potrà in qualche parte modificarlo.

Ma, se è vero che il signor ministro abbia stabilito maggiori difficoltà appunto perchè non vuole ammettere molti di questi allievi, allora mi permetta che gli dica francamente che meglio sarebbe dichiarasse che non se ne vogliono, ma non si seguiti a lasciar in vigore un programma di esami di ammissione, che non so come giovani di dodici a sedici anni possano, senza grandissima difficoltà, superarli.

Signori, v'intratterò ora alquanto intorno alle nostre costruzioni navali. Certo noi abbiamo degli ingegneri costruttori i quali si distinguono per aver fatti eseguire magnifici bastimenti, dei quali hanno dotato la marina militare.

Abbiamo la *Roma*, abbiamo la *Venezia*, le quali sono due bellissime ed ottime fregate corazzate. Ma io vorrei che su questo punto si andasse un poco più a dagio.

Non per mancanza d'intelligenza, mi piace il ripeterlo, ma forse per un poco di precipitazione, la marina ha due batterie corazzate, la *Voragine* e la *Guerriera*, a detta degli ufficiali di marina, non possono assolutamente navigare.

Io dico questo perchè, mentre riconosco che gl'ingegneri navali della marina militare non mancano di distinzione, se l'onorevole ministro formasse una Commissione mista d'ingegneri costruttori e di ufficiali, prescegliendo quelli che nell'uscire dal collegio più si distinsero negli esami in questo ramo d'istruzione, e si facessero qualche volta viaggiare per vedere quello che si pratica negli altri paesi, credo che il materiale della marina si manterrebbe sempre al livello di quanto possano avere di migliore le altre nazioni.

Così io desidererei che, allorchando si costruisce un bastimento nuovo, ci fosse una Commissione mista di ufficiali di marina e d'ingegneri navali, i quali dovessero insieme stabilire la divisione interna del bastimento, specialmente per quella parte che riguarda le cannoniere; poichè evidentemente, senza far torto agli ingegneri navali, gli ufficiali di marina, che hanno fatti studi appositi, saranno più competenti per istabilire il posto dei cannoni nel bastimento, di quello che possono esserlo gl'ingegneri navali.

Nella relazione della Commissione, scritta dall'onorevole D'Amico, si parla di vendita di bastimenti. Per me mi associo pienamente a lui, cioè che sia bene di vendere i bastimenti che non possono più servire alla nostra marina. Ma, se bene nel rammento, mi pare che l'onorevole D'Amico, nella sua relazione, o esplicitamente ed implicitamente, accennasse alla vendita delle fregate ad elice in legno.

Or bene, o signori, io qui non sarei d'accordo con lui. Quando si mettono in vendita bastimenti vecchi, se ne ricava già ben poco, ed assai meno si ricaverebbe dalla vendita dei bastimenti da guerra, i quali sarebbero meno adatti per la marina mercantile. Io dunque, mentre sono perfettamente d'avviso colla Commissione, che si abbiano a vendere i bastimenti affatto inutili, dico che le fregate ad elice si dovrebbero tenere, perchè può venire la circostanza che ci possano almeno giovare per trasporti militari.

Non potrei nemmeno convenire colla Commissione nella parte che riguarda le costruzioni degli arsenali. Io non posso essere tenuto per sospetto, poichè fin dal 1863, parlando nella discussione generale del bilancio della marina, rammento di aver detto che per l'Italia non basta un solo arsenale marittimo, ma bisogna crearne un altro; ed allora, noti bene la Camera, non avevamo ancora la Venezia. Dunque per me sta benissimo che si facciano questi arsenali; ma, signori, se li volete fare, bisogna fornirne i mezzi.

Ora io domando: è un buon sistema di amministrazione quello di spendere i danari dividendone l'ammontare in tante diverse opere, quando in tal guisa non si può trarre nessun profitto dalle opere già da tanti anni cominciate? Miglior partito, parmi, sarebbe quello che noi rivolgessimo tutte le nostre forze sopra l'arsenale della Spezia, che è il più importante, e poi, quando questo arsenale sarà terminato impiegheremo tutti i fondi disponibili in quello di Venezia, e poi in quello di Taranto.

Io dunque ripeto che ritengo sia un pessimo sistema di amministrazione quello di sparpagliare il danaro in vari porti militari. E mi compiaccio che questa mia opinione sia pure divisa dalla Commissione, sebbene insista a volere la più pronta applicazione dell'ordine del giorno votato dalla Camera.

La Commissione infatti riconosce tanto il bisogno (e ve lo dice nella sua relazione) di pensare a terminare l'arsenale della Spezia, che sebbene il ministro, per ragioni di economia (e certo non vi era più nessuno di lui interessato a stanziare nel bilancio i fondi occorrenti a questa opera), avesse tolto un milione da questo capitolo del bilancio, la Commissione ha creduto di doverlo ancora allogare, appunto perchè ha riconosciuto che, se i lavori della Spezia si fossero sospesi, questo sarebbe stato un danno, non solo per la marina, ma anche per le finanze, poichè non si potrebbe ricavare nessun frutto dalle grandi spese ivi fatte.

Nel 1863 io lamentai alla Camera, come era un gravissimo inconveniente che si lasciassero i galeotti negli arsenali marittimi; inconvenienti gravissimi, diceva io, per il pericolo di rivolte o d'incendi negli arsenali. Infatti era anche cosa poco morale il vedere i galeotti a contatto continuamente coi marinai. Ebbene, io allora non ho fatto che ripetere quello che nel 1853 aveva detto l'onorevole Salmour nella sua relazione,

presentata alla Camera subalpina, intorno al bilancio della marina.

Non dirò ora, signori, quanto questo grave inconveniente è stato da tutti riconosciuto; ma vi dirò quello che disse la Commissione incaricata di riferire al ministro per la compilazione di un piano organico, la quale era composta degli egregi ufficiali Bucchia, Maldini e Sandri.

Tale Commissione, facendo un calcolo del numero dei galeotti che si trovavano allora negli arsenali marittimi, matematicamente vi dimostrava che erano 3600 lire che costava alla marina un galeotto. E in verità fa pena il pensare che un professore che in una Università secondaria insegna la morale o il diritto penale costi 3000 lire, mentre un galeotto ne costava 3600 per essere maestro d'immoralità.

Ebbene, il ministro della marina, dal lato economico, ha migliorato questo stato di cose, poichè l'amministrazione dei galeotti l'ha regalata al Ministero dell'interno. Ma dal lato della immoralità e dei pericoli permanenti degli arsenali di Genova e della Spezia ancora non ha provveduto, poichè buon numero si trova ancora in quegli arsenali, e credo anche in quello di Ancona.

Ora io spero che il ministro vorrà pensare a provvedervi prontamente.

Potrei dirvi in proposito l'opinione del Tupinier; ma siccome parmi essermi forse già di troppo dilungato, così porrò fine al mio dire con una raccomandazione all'onorevole mio amico il ministro della marina. Egli, che di tanto valore dette sì splendide prove in un'epoca non lontana, vorrei che a questo valore accoppiasse tanta tenacità di proposito da superare le correnti che esistono contro la marina. Io vorrei che il ministro dicesse apertamente: si mantenga la marina all'altezza che le compete o si vendano tutti i bastimenti.

Sono certo che, alloraquando il ministro della marina si mostrasse fermo in questo proposito, coll'appoggio della Camera, avrebbe anche la riconoscenza del paese. So che in questo Consesso non vi sono diversità d'opinioni allorquando si tratta dei grandi interessi del paese e dell'onore nazionale. Quindi io ho l'intimo convincimento di non avere parlato invano, e che, raccomandando a voi la marina che tanto può contribuire al bene della nostra prosperità e potenza nazionale, voi le assicurerete un grande avvenire. (Bene! intorno all'oratore)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maldini.

MALDINI. Onorevole signor presidente, siccome è probabile che io mi distenda alquanto a parlare sull'amministrazione della marina, cederei la parola all'onorevole mio amico Castagnola, il quale la prende in vece mia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Castagnola.

CASTAGNOLA. Signori, prendendo a ragionare sul bilancio della marina, io non seguirò l'esempio del mio amico Negrotto, il quale, in uno splendido discorso che egli ha fatto, passò in rivista minutamente tutti questi servizi della marina, e ne ragionò con molta cognizione di causa.

Il mio compito invece è più breve e più modesto; io non v'intratterò fuorchè di alcune questioni particolari, e farò solamente alcune proposte, alcune semplici domande tanto alla Commissione quanto al signor ministro, nella speranza di portare in questa discussione un qualche elemento, il quale non sia del tutto inutile.

Io sarò breve, e per mantenere il mio proposito entrerà senz'altro nell'argomento.

Io lessi con molta soddisfazione nella relazione presentata dall'onorevole D'Amico come la Commissione, preoccupandosi delle condizioni del nostro commercio nelle acque della Cina e del Giappone, proponeva che per l'avvenire una divisione navale avesse a stanziare in quelle coste.

Io sottoscrivo di buon animo a questa proposta; solamente mi duole che questo concetto, il quale, a parer mio, è così altamente utile e proficuo al nostro commercio, debbasi rimandare ancora di qualche anno, od almeno non abbia luogo nel corrente esercizio; talchè per quest'anno, in quella sterminata quantità di mari e di coste, noi non avremo che una sola corvetta, a difesa e tutela degli interessi del nostro commercio.

Vi è noto, o signori, e ve lo accennò d'altronde l'onorevole D'Amico nella sua relazione, come il commercio specialmente delle sete abbia preso un grande sviluppo nel Giappone, e come moltissimi nostri commercianti ed industriali si rechino in quei luoghi, collo scopo d'incettare il seme dei bachi. Inoltre egli vi accennò come molti atti di pirateria avvenissero in quelle acque.

È questo il punto sul quale io vorrei intrattenere la Camera, perchè egli è d'uopo che si conosca in qual guisa accadessero questi fatti improntati della più alta barbarie, e come i nostri marinai venissero barbaramente trucidati in quelle acque. Ciò che più importa si è che questi fatti si compiono colla connivenza, per non dire colla complicità, dei mandarini, dei rappresentanti dell'impero celeste.

Voi non ignorate al certo, o signori, per averlo letto nei giornali, come l'equipaggio della nave *Teresa* si sia trovato a cattivo partito precisamente in quelle acque; come divenne preda dei pirati e fu condotto nel porto di Chapò, nell'isola di Hay Lyn; porto, notate bene, il quale è interdetto alla navigazione europea. I pirati trattarono più di sette giorni in quel porto la nave, e sotto gli occhi delle autorità cinesi poterono impu-

nemente consumare la loro pirateria, vendere il carico preziosissimo di seterie e mettere a morte il secondo del bastimento, il povero Sebastiano Bollo. I mandarini non comparvero se non dopo il settimo giorno, mentre avrebbero dovuto subito mettersi in guardia al veder comparire in quel porto, interdetto alla navigazione europea, un bastimento che, dalla forma, si doveva conoscere per europeo, ed il quale non poteva entrarvi. Era dunque evidente che il medesimo era in mano dei pirati.

Il signor ministro, se lo crede conveniente, potrà darvi più ampi ragguagli su questo sfregio fatto alla nostra bandiera. Frattanto io mi auguro, per l'interesse del nostro commercio e per quello del nostro paese, che egli sappia ottenere la dovuta riparazione.

Per questi ed altri simili fatti, parmi evidente la necessità di rafforzare la nostra stazione alla Cina, perchè ivi la pirateria è oltre modo forte, ed arreca molto danno al commercio. E, per verità, se voi vi fate a leggere il trattato di commercio concluso tra noi e la Cina, vedrete che i casi di pirateria vi sono continuamente contemplati; vedrete che le due potenze si promettono reciproco appoggio per reprimere questi flagelli; vedrete che il Governo cinese promette di reprimere questi turpissimi fatti i quali tutti i giorni succedono.

Così stando le cose, e cominciando a manifestarsi fra i nostri naviganti e fra i nostri commercianti un certo risveglio, che li induce a navigare ed a trafficare in quelle lontane regioni, egli è conveniente ch'essi non rimangano scoraggiati, come naturalmente sarà per avvenire, in seguito a questa terribile catastrofe.

Quindi io mi sento mosso a far preghiera alla Commissione ed al ministro di trovar modo per poter anche nel corso di quest'anno rafforzare la nostra stazione in quelle acque, e invece d'un solo bastimento e di quella corvetta che giungerà colà quando farà il giro di circumnavigazione, stabilire sin da ora che debba permanentemente trattarsi un naviglio nelle acque della Cina e del Giappone.

Io vedo che la Commissione ha proposto di rafforzare molte altre stazioni. Per esempio, propone uno stazionario permanente al Danubio, un altro in Grecia, uno in Sicilia, un altro in Sardegna. Giustissime proposizioni sono queste; ma mi permetto di osservare che in questi punti i nostri legni di guerra prestano un appoggio, più che altro, morale, mentre invece nelle acque della Cina e del Giappone sono chiamati a prestare una difesa materiale ed efficace, nel vero senso della parola.

È questa la prima domanda che io rivolgo tanto al signor ministro, quanto alla Commissione.

Passerò ora a ragionare brevemente di altro argomento.

Leggendo la relazione scritta così forbitamente dal-

l'onorevole D'Amico, mi fece una penosissima impressione lo scorgere come noi abbiamo 100 guardie marine in più del nostro attuale bisogno, e che sopra un personale di 420 ufficiali di vascello, se non erro, noi contiamo press'a poco la metà di guardie marine, ossia 194, se non vado errato.

Il relatore osservava assai giustamente quanto miseranda fosse la condizione di questi giovani, giacchè l'ultima delle guardie marine, onde avere la promozione a sottotenente di vascello, deve aspettare che almeno la metà degli ufficiali di vascello, i quali figurano sui ruoli della marina, o per morte o per ritiro, abbiano a sparire.

Giustissime sono le sue osservazioni. Io non posso che lodare pertanto la misura che la Commissione ha suggerito, di raddoppiare il numero delle guardie marine a bordo dei bastimenti. Ma io mi permetto però di osservare alla Camera come questo inconveniente, a mio avviso, ne produca deg' altri molto più gravi e maggiori di quelli che siano stati accennati dall'onorevole D'Amico nella sua relazione sul bilancio. Diffatti, quando si ha quasi la metà degli ufficiali in quest'ultimo grado, egli è ben naturale che chi siede al governo di questo ramo della pubblica cosa si preoccupi dell'infelice condizione dei medesimi e desideri di provvedervi, tanto più che il ministro non può a meno di essere assordato dalle insistenti istanze e dalle molte preghiere, talchè si studii di fare da quando a quando un po' di posto, onde sia loro possibile di cominciare a percorrere qualche grado. E come si fa questo? Fa d'uopo naturalmente congedare altre persone e mettere a riposo esperti ufficiali, i quali sono nella robustezza della loro età, sono precisamente giunti, per così dire, al più bel punto della loro carriera. Diffatti, si vedono continuamente, con molto dolore, persone le quali, quantunque siano giunte precisamente al tempo più acconcio per rendere utili servizi al paese, tuttavia trovansi già nello stato di quiescenza; si vedono persone le quali, giunte all'età di 40 o 45 anni, dopo un servizio di 20 o 22, sono già collocate in riposo, e così per 30 o 50 anni non fanno che gravitare sopra il bilancio dello Stato. Ella è frattanto una condizione di cose molto deplorabile che continuamente abbia il nostro debito vitalizio a vedersi così di molto e di molto aumentato.

E non è solo nel bilancio della marina che scorgesi questo vizio di mettere a riposo impiegati, i quali sono ancora in tutta l'energia delle loro fisiche forze e nel pieno vigore dell'intelligenza. Ognuno di voi conoscerà, ne sono sicuro, molti di questi impiegati i quali, trovandosi nel nerbo della loro virilità, continuamente si lamentano di essere messi a riposo forzato, onde vanno mendicando una qualche occupazione per aver modo d'ingannare la noia che quanto mai li tormenta.

Ma, ritornando dalle considerazioni generali al bilan-

cio della marina, io chiederei al signor ministro, quali sono le sue intenzioni in proposito per venire a capo di ridurre le cose allo stato normale. Cento guardie di marina noi le abbiamo in più, secondo che rilevo dalla relazione; frattanto abbiamo sempre le scuole di marina, le quali tutti gli anni danno il loro contingente. Che cosa si pensa di fare per rientrare nell'organico, sicchè sparisca questa eccedenza? Io invoco sopra di ciò una categorica ed esplicita risposta tanto dal signor ministro, quanto dalla Commissione.

Non spetta a me sicuramente, profano qual mi sono alla regia marina, il proporre addirittura un rimedio. Cionondimeno mi permetto di chiedere se per avventura non fosse conveniente, sino a tanto non sia stabilito l'ordine normale, di ridurre alquanto le ammissioni alla scuola di marina, per impedire la perpetuazione di questo inconveniente.

Questo stato di cose poi, mi si permetta di ripeterlo, produce il peggiore inconveniente, quello cioè di mettere a riposo tanti buoni marinai, vecchi di esperienza e non di età, nel tempo in cui sarebbero atti a prestare i migliori servizi, tra i quali ognuno ricorda con non poco rammarico vedere compreso lo stesso onorevole ministro della marina, il quale, nel mettere allo stato di riposo altri marinai, volle cominciare da sè stesso. Io non posso trattenermi dal proclamare pubblicamente in quest'aula, per quanto la sua delicatezza vi ripugni, che, se vi era sui ruoli della marina attiva un nome che non doveva così presto sparire, si era certamente quello del comandante il *Re di Portogallo*.

Un'ultima osservazione.

Io avrei desiderato che l'onorevole relatore del bilancio della marina con quella sagacia e profondità di argomenti che gli è propria, avesse sciolta una difficoltà, od almeno espresso un voto circa una materia che tanto interessa la nostra marina, specialmente mercantile.

Sarebbe a desiderarsi, almeno secondo il mio modo di vedere, che cotesto Ministero fosse completato e che gli fossero restituiti tutti i servizi che a lui spettano per identità di materia.

Io parlo specialmente dell'importantissimo servizio dei fari, porti e spiagge, che, secondo il mio concetto, dovrebbero addirittura essere riuniti alla marina mercantile.

Non intendo qui sollevare un'altra questione palpitante d'attualità, se cioè la marina mercantile debba rimanere unita alla marina da guerra o passare ad altro dicastero. Se avessi ad esprimere il mio avviso in proposito, direi che credo conveniente che la marina mercantile sia posta sotto la direzione del ministro della marina militare, perchè, se vi sono due cose che abbiano affinità e contatto tra loro, credo sieno queste.

Ed invero basta il riflettere che la marina militare

si recluta dalla marina mercantile, e che la marina militare poi, a sua volta, rende alla marina mercantile questo servizio col prestarle una valida ed efficace protezione; quindi mi sembrano due cose talmente affini tra loro che sarebbe pericoloso il separarle.

Ma siccome sopra di ciò dovrà provocarsi in seguito il giudizio della Camera, non intendo ora, come dissi, di sollevare tale quistione. Ma, comunque sia, o la marina mercantile passi alla marina militare, o vada ad un'altra amministrazione, io credo che tutti quanti i servizi, i quali contribuiscono all'incremento ed allo sviluppo della marina mercantile, debbano essere riuniti e concentrati in una sola mano.

E che cosa v'è che tocchi di più la marina mercantile che i porti mercantili, in cui i bastimenti debbono trovare ancoraggio, in cui si debbono fabbricare e calate d'allaggio e bacini stabili e galleggianti, in cui debbono sorgere acconciamente le grue ed annoverarsi numerose le banchine, tutti i comodi insomma necessari onde il commercio possa svilupparsi ed eseguire le sue operazioni? Non toccano da vicino la marina mercantile le spiagge, sulle quali sorgono gli attivati cantieri di costruzioni navali che varano annualmente le cento e le cento navi, le quali servono all'industria di un'arte eminentemente marittima quale è la pesca? Non appartengono alla marina mercantile i fari innalzati sulle coste onde salvare dal naufragio e dall'investimento i navigli?

È evidente che questi diversi servizi debbono dipendere, per connessione di materia, per affinità di scopo, dalla marina mercantile, ed invece tutti questi servizi spettano al Ministero dei lavori pubblici.

Io non voglio al certo incolpare il ministro dei lavori pubblici di cattivo animo, ma il fatto [si è, o signori, che le cose non procedono bene. Gli ufficiali di quel Ministero sono persone al certo rispettabilissime, ma le quali debbono occuparsi, per ragione del loro istituto, di un ordine differente di cose, che considerano tutta codesta materia come un puro accessorio, e non vi danno la debita importanza.

E quindi tanto io, quanto gli altri miei colleghi della Liguria, permettete che ve lo diciamo francamente, fummo costretti a fare una dolorosa [prova della ingerenza che ha sopra le spiagge e sopra i porti il Ministero dei lavori pubblici.

Noi crediamo invece che se cotesti servizi fossero demandati al Ministero della marina, le cose otterrebbero un molto migliore andamento. Per esempio, se vi ha cosa la quale attualmente, nel periodo in cui siamo, deve interessare tutta l'Italia e lusingare il nostro amor proprio, si è di vedere nei cantieri che sorgono su tutte le nostre spiagge quelle centinaia di navi che si vanno tuttodi costruendo e vengono poi inviate a portare nelle regioni più lontane la bandiera italiana, e sono un potentissimo veicolo del nostro commercio con quelle regioni.

Dunque il più semplice buon senso vi dimostra che è opportuno formare nel modo più acconcio i cantieri, il non occupare con malaugurate costruzioni quella poca sabbia che soltanto alle persone non intelligenti sembra una cosa improduttiva, ma che invece è terreno della più alta importanza, è un fattore della nostra grandezza, della nostra prosperità.

Eppure tutte le volte che si tratta di rispettare un cantiere, di risparmiarlo, bisogna sostenere le lotte le più lunghe col Ministero dei lavori pubblici.

L'onorevole Casaretto, che è qui mio vicino, potrà dirvi quante lotte abbiamo dovuto sostenere onde far sì che a Chiavari ed a Recco sorgesse un cantiere, perchè il ministro dei lavori pubblici o, meglio, i suoi ingegneri si erano fitte nella mente le idee le più straordinarie, volevano, per esempio, che i comuni facessero i cantieri a loro spesa e poi li regalassero allo Stato. Capite bene che a questa condizione non si potevano giammai attuare i cantieri, per cui il municipio di Chiavari s'ebbe un cantiere quasi a dispetto del Ministero dei lavori pubblici, rinunciando a quel decreto di espropriazione, per causa di pubblica utilità, che da detto Ministero deve essere provocato, e il quale doveva emanare, comprando i terreni secondo che volevano i privati proprietari.

Per il cantiere di Lavagna poi, o signori, io sono veramente umiliato nel dover dire che si deve sostenere da molti anni una lunga lotta, onde far sì che il medesimo possa essere conservato al commercio.

Io non so a quanti ministri mi sia raccomandato, quante volte abbia dovuto ascendere le scale del Ministero dei lavori pubblici, con quanti direttori generali e segretari generali abbia dovuto tenerne parola! Io non sono ancora sicuro al giorno d'oggi della vittoria.

Questi ingegneri che debbono fare la linea ligure, veggono un pezzo d'arenile, e dicono: ma perchè non l'occuperemo? In tal guisa noi risparmieremo le indennità, noi in tal modo economizziamo trenta o quaranta migliaia di lire. Si ha un bel dire a quei signori: ma badate che queste trenta o quaranta mila lire ve le rendono poi centuplicate i cantieri di costruzioni navali; riflettete che ivi sorgono quei bastimenti i quali oltre di essere fattori del nostro commercio, sono poi caricati in ogni modo di tasse, perchè le navi pagano la tassa d'ancoraggio, la tassa sulla sanità marittima, la tassa della ricchezza mobile, la tassa del registro; riflettete che il suolo stesso è demaniale, quindi se voi risparmiate un cantiere, ne potete ricavare un fitto.

ASPRONI. Sono ingegneri.

CASTAGNOLA. Precisamente perchè sono ingegneri terrestri non comprendono abbastanza l'importanza della marina mercantile.

Ma se il trattamento di tali affari fosse affidato al Ministero della marina, o almeno fosse diretto da

quel Ministero che deve curare gl'interessi della marina mercantile, io credo che ben diverse sarebbero le cose.

Io debbo ricordare, e qui lo nomino per titolo di giustizia ed a cagion di lode, che tutte le volte che per l'affare dei cantieri noi ci siamo rivolti al ministro della marina, abbiamo sempre trovato presso il medesimo un valido appoggio ed un'efficace protezione. Io devo citare precisamente l'onorevole mio amico Pescetto, il quale, a proposito di questi cantieri, anzi di quello di Lavagna, rappresentava al ministro dei lavori pubblici, come per le disposizioni del Codice della marina mercantile sacre fossero le spiagge, e dovessero essere esclusivamente conservate agl'interessi di quella potente industria che è la navigazione, e non fosse lecito per un meschinissimo e mal combinato calcolo volerle sciupare ed anzi rovinare.

È necessario però che io ritratti una parola che testè mi è sfuggita. Ho detto che ho trovato *efficace* protezione presso il ministro della marina; ebbene, bisogna che ritratti la parola *efficace*, perchè la protezione l'abbiamo avuta; ma contro la tenacità degl'ingegneri addetti al Ministero dei lavori pubblici non ebbe forza nè efficacia la protezione del ministro della marina, e la quistione è tuttora pendente.

Vi è poi, o signori, un altro servizio che io vorrei che passasse puranco sotto la direzione del Ministero della marina: è il servizio dei vapori postali. Anche questo fa parte del Ministero dei lavori pubblici, perchè le poste dipendono da questo Ministero, e quindi, siccome i vapori postali servono a portare le lettere, per questa ragione questo servizio entra anche nella competenza di questo Ministero.

Ora, se diamo un'occhiata al bilancio dei lavori pubblici, noi vedremo che sono stanziati annualmente in bilancio oltre sei milioni di lire per sovvenzione alle diverse compagnie di navigazione. Queste sovvenzioni dovranno poi essere aumentate di circa mezzo milione, se riporterà favorevoli i nostri voti la legge che attualmente si va discutendo in Comitato privato per prolungare il servizio della compagnia Adriatico-orientale da Brindisi a Venezia.

Per il momento, ritenendo questa somma come approvata, noi avremo un totale di sei milioni e mezzo; somma veramente egregia.

Che abbiamo di fronte a questi sei milioni e mezzo? Noi abbiamo, se non erro, quattro compagnie, le quali hanno un contratto determinato che dura per un certo tempo; locchè vuol dire che, quando quelle compagnie crederanno conveniente di non più continuare nel servizio postale negli ultimi anni, non rinnoveranno più il loro materiale e disdiranno il contratto, e così, malgrado che l'Italia nel periodo di dieci o dodici anni abbia speso sessanta o settanta milioni per sussidiare questi vapori postali, può darsi che un bel giorno essa

si trovi priva di questo potente ausiliario della marina regia e potente fautore della marina mercantile, vale a dire di questo potentissimo naviglio a vapore.

Se invece questo servizio postale passasse sotto la direzione del Ministero, al quale spetta la cura della marina mercantile, è lecito di sperare che ne formerebbe una leva potentissima per la patria industria ed il nazionale commercio.

Il Ministero dei lavori pubblici naturalmente non considera la questione che dal punto di vista del trasporto delle lettere; ma il Ministero della marina sarebbe forzato a studiare, se con questa enorme somma di oltre sei milioni e mezzo all'anno di sovvenzione non fosse dato di ottenere qualche cosa di più che non è il servizio delle lettere, limitato per alcuni anni di determinati piroscafi; se non si potrebbe cercare di fondere insieme le diverse società, di stabilire qualche cosa di consistente che avesse un carattere permanente od almeno di lunghissima vita; se noi non potremmo a poco a poco far sì che questa società riunita di navigazione a vapore avesse nel paese e le proprie officine ed i propri cantieri, affinché essa potesse dare anche a sua volta incremento ed aiuto allo sviluppo delle nostre industrie.

Sopra queste questioni, sopra ciò che io chiamerei il complemento del Ministero della marina, con mio dolore osservo che la Commissione non si è in alcun modo pronunciata.

Io amerei vivamente (e rivolgo eziandio questa preghiera all'onorevole relatore ed al signor ministro), io amerei molto di sentire in proposito quali siano i loro pareri, e farei voti che, ove la Camera avesse da pronunciarsi in proposito, accogliesse la mia proposta.

Come ho già detto, io non intesi di addentrarmi nel fondo della questione, ma solo di sfiorarne alcune parti. Mi limito unicamente a queste poche pratiche osservazioni, e, adempiuto così al mio compito, mi taccio, sperando di ottenere dalla cortesia del signor ministro e del relatore una adeguata risposta alle domande che ho loro indirizzate.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bixio.
BIXIO. Non parlo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zuradelli. Gli osservo però che nella discussione generale ha già parlato.

ZURADELLI. Io ho domandata la parola per una dichiarazione, ed è questa. I pochi dati che io allegai, li ho desunti dai documenti ufficiali inglesi e francesi. Naturalmente io non sono stato a numerare i bastimenti nè i cannoni, ma credo quelle cifre abbastanza esatte per appoggiare il ragionamento che feci.

Quanto alle spese, io dissi che per ora noi non siamo in grado di fare una spesa per aumentare la marina, ma dobbiamo pensare solo a migliorarla, come fanno attualmente gli Stati Uniti. Con ciò io non ho inteso di oppormi agli ingrandimenti che potremo fare in av-

venire. Verrà tempo, soggiunsi, in cui l'Italia brillerà anche sul mare, ma per ora abbiamo bisogni più urgenti e dobbiamo andare adagio in queste spese, tanto più che i cambiamenti continui, che si fanno negli armamenti navali, rendono incerto se ciò che è buono oggi sarà buono anche domani.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Carini.

CARINI. Veramente quello che io ho a dire si riferisce interamente alle scuole di marina; quindi mi pare più opportuno riservarmi a parlare sul capitolo che le riguarda.

PRESIDENTE. Come vuole.

Allora la parola spetta all'onorevole Maldini.

MALDINI. Io mi trovo in una posizione ben imbarazzante; io aveva ceduto la parola all'onorevole Castagnola, sperando che il suo discorso durasse sino al fine della tornata, poichè, dovendo io esaminare molte questioni dell'amministrazione marittima, sapeva di dover andare un po' in lungo. Vedendo ora che dopo i discorsi dei deputati Zuradelli e Castagnola, viene di nuovo il mio turno, mi permetto ancora di osservare che se prendessi ora la parola, mi sarebbe impossibile in questa tornata di finire il mio discorso; perciò pregherei la Camera di rimandarlo a domani. (*Movimenti in vario senso*)

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio, se la Camera lo crede, io potrei dare all'onorevole Valerio facoltà di svolgere la domanda che egli ha annunciata alla Camera fin da ieri; così si gode questo intervallo che rimane. (*Sì! sì!*)

DOMANDA DEL DEPUTATO VALERIO.

PRESIDENTE. L'onorevole Valerio ha inviato al banco della Presidenza questa domanda:

« Il sottoscritto chiede di rivolgere una domanda al ministro di agricoltura, di industria e di commercio sulla relazione del segretario generale di quel Ministero, fatta di pubblica ragione in novembre scorso. »

L'onorevole Valerio ha facoltà di parlare.

VALERIO. La Camera ricorda, e ricorderà l'onorevole ministro, come nella discussione del bilancio del Ministero di agricoltura, di industria e di commercio io avessi occasione più volte di citare una relazione del segretario generale di quel Ministero, dicendo come io la ritenessi per ufficiale, e narrando pure, come mi fu affermato, che fosse stampata per ordine del ministro stesso ed a spese dello Stato. Io mi credevo in diritto di chiamare ufficiale questa relazione, e così l'ho chiamata in tutto il corso della discussione, e pare che insieme con me la ritenessero per ufficiale i miei colleghi.

Io sono stato alquanto sorpreso trovando nel rendiconto, a proposito di una mia nuova affermazione di questa ufficialità, che una voce dal banco dei ministri

sia venuta dicendo *no, no!* cioè negando questa ufficialità.

Permetta la Camera che io le dica quale era il fondamento della mia credenza, e quale lo è tuttavia.

Questa relazione è preceduta da una lettera che porta la data del 28 novembre 1868, ed è diretta: « a sua eccellenza il commendatore Broglio, ministro di agricoltura, industria e commercio, » ed è firmata: *Il segretario generale faciente funzione Carlo De Cesare*. Ed in questa lettera io trovo scritto: « che egli (il segretario generale) ha voluto fare questa relazione, e col suo (del ministro) assentimento pubblicarla, perchè il Parlamento e la nazione possano conoscere e giudicare in che guisa, con quale intendimento e con quali mezzi più o meno efficaci si amministra la cosa pubblica. »

Che cosa vuol dire *ufficiale* quando si parla di un documento? Io ho sempre creduto che un documento ufficiale fosse quello che esce da un ufficio governativo, ed esce colla licenza dell'autorità competente che presiede a quell'ufficio.

Io sono stato sorpreso a sentir uscire dal banco dei ministri una denegazione a questa mia affermazione; e per conseguenza io rivolgo al ministro le seguenti interrogazioni:

È vero o non è vero quello che risulta dalla relazione stessa che abbiamo sotto gli occhi, che, cioè, questa relazione fu fatta e pubblicata con assenso del ministro? È vero o non è vero ciò che non risulta dalla relazione, ma che mi fu affermato, che, cioè, la medesima sia stata stampata a spese dello Stato?

Se questo sia, mi potrò risparmiare di tener conto almeno della denegazione venuta dal banco dei ministri, perchè per me sarà abbastanza stabilita l'ufficialità di questo documento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor ministro della pubblica istruzione.

VALERIO. Io ho rivolta una interpellanza al ministro di agricoltura...

BROGLIO, ministro per la pubblica istruzione. Quantunque non sia io il ministro di agricoltura, industria e commercio, è evidente che l'interrogazione del deputato Valerio si dirige a me.

In realtà, la cosa non ha nessuna gravità. È verissimo tutto quanto è detto in quella relazione. È verissimo che il commendatore De Cesare, facente funzione di segretario generale al Ministero di agricoltura e commercio, mi espose il pensiero di redigere e di pubblicare una relazione sull'andamento dell'amministrazione di cui si era meco occupato in quell'anno, nell'intento, egli diceva, di esporre al paese l'utilità che veramente gli deriva o gli potrebbe derivare, qualora si effettuassero le riforme che egli vagheggiava in quella stessa amministrazione. È vero dunque che quella relazione fu redatta dal facente funzione di segretario generale, come del resto appare dalla lettera

con cui egli me la dirigeva; se le ho contestata la qualità di ufficiale, fu soltanto perchè mi pareva (se mi sono ingannato son pronto a ricredermi) che l'onorevole Valerio volesse far risalire al ministro stesso la responsabilità delle cose in essa contenute, quasi che il ministro l'avesse letta ed interamente approvata. Ora, questo non è avvenuto. Il facente funzione di segretario generale, quando ebbe terminata quella relazione, mi chiese se non avessi difficoltà che fosse portata in una data categoria di spese di quella natura...

VALERIO. Nel bilancio dello Stato.

BROGLIO, ministro per l'istruzione pubblica. Io non avuto per ciò nessuna difficoltà, perchè, conoscendo la persona che scriveva quella relazione, ero persuaso che quel lavoro sarebbe riuscito di assoluta utilità per lo Stato, e quindi ho dato il mio assenso; ma io non l'ho nè esaminato, nè letto, nè deliberato d'ufficio.

Io adunque ho detto che non era ufficiale, nel senso che non emanava direttamente dal ministro; ma, prendendo la cosa in un senso più lato, certamente esso è un documento redatto da un ufficiale superiore del Ministero, diretto al ministro, e per conseguenza un documento ufficiale.

VALERIO. Stampato a spese dello Stato.

CANELLI, ministro per l'interno. Sì, come tante altre cose che si ritengono di pubblica utilità.

VALERIO. Dopo le spiegazioni date io non ho nulla da aggiungere. Rimango quindi nel diritto di affermare che io era nel vero quando indicava come ufficiale quella relazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Maldini crederebbe ora di poter parlare? (*Si ride*)

MALDINI. Come vede il signor presidente, a quest'ora...

PRESIDENTE. Parlerà domani.

PRESENTAZIONE DI UNO SCHEMA DI LEGGE.

RIBOTY, ministro per la marineria. Io aspetterò che l'onorevole Maldini abbia pronunziato il suo discorso onde poter in una sol volta rispondere ai diversi oratori che hanno parlato quest'oggi.

Intanto presento alla Camera un progetto di legge pel piano organico del personale e del materiale della marina dello Stato. (*V. Stampato n° 280.*)

PRESIDENTE. Si dà atto al signor ministro della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e distribuito.

Domani seduta pubblica al tocco.

La seduta è levata alle ore 5 e 20 minuti.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del bilancio 1869 del Ministero della marina.

Discussione dei bilanci 1869:

2° Ministero dei lavori pubblici;

3° Ministero degli affari esteri.