

TORNATA DEL 17 MARZO 1869

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COMMENDATORE MARI

SOMMARIO. *Congedi. = Seguito della discussione del bilancio del Ministero della marineria — Discorso del deputato Maldini sulle condizioni attuali della marineria, considerazioni diverse sul materiale, e sull'amministrazione, e istanze per rimedi alle anomalie. = Presentazione di un disegno di legge per una nuova convenzione postale colla Francia, e della relazione sopra il bilancio dell'entrata. = Spiegazioni personali del deputato Negrotto — Il deputato Maldini termina il suo discorso — Dichiarazione del deputato Ricci — Osservazioni e istanze del deputato Casaretto — Risposte del ministro ai vari oratori — Considerazioni e istanze del deputato Bizio per la provvista di materiali, e per la preparazione di sistemi per la difesa dei porti.*

La seduta è aperta al tocco.

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

CALVINO, segretario, espone il sunto delle seguenti petizioni:

12,535. Nicostri Giuseppe, ex-commesso giurato presso la pretura di Cirò, domanda che, in vista dei servizi prestati, gli sia assegnato un qualche impiego o pensione che lo metta in grado di campare la numerosa sua famiglia.

12,536. Il presidente della deputazione provinciale di Catanzaro trasmette alla Camera un voto espresso dalla medesima, col quale si propongono alcune modifiche al progetto di legge per la costruzione e sistemazione di strade nelle provincie meridionali per le linee che riflettono quella provincia.

12,537. I sindaci del distretto di Vittorio si associano alle petizioni inoltrate allo scopo che la legislazione civile e penale col nuovo ordinamento giudiziario non venga estesa al Veneto se prima non vi sieno state introdotte le opportune riforme.

CONGEDI.

PRESIDENTE. Per urgenti affari di famiglia il deputato Antonini chiede un congedo di 40 giorni; il deputato Guerzoni di 20.

(Cotesti congedi sono accordati.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEL MINISTERO DELLA MARINERIA PEL 1869.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale del bilancio 1869 del Ministero della marineria.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Maldini.

MALDINI. Mi è necessario, contro la mia abitudine, di cominciare quest'oggi il mio discorso con un breve esordio. Devo farlo per ringraziare la Camera della benevolenza dimostratami ieri e della cortesia usatami col permettere che rimandassi alla tornata di quest'oggi il mio discorso. Credo quindi di cattivarmi oggi la sua benevolenza promettendole fin d'ora che procurerò d'essere breve per quanto mi sarà possibile. Naturalmente per essere breve mi toccherà riuscire conciso; ma i miei onorevoli colleghi comprenderanno anche dalla concisione delle mie frasi ciò che intendo di dire.

Certamente, accingendoci a votare un bilancio, dobbiamo renderci conto dell'andamento dell'amministrazione alla quale il bilancio stesso si riferisce.

Cotesta disamina parmi tanto più necessaria, inquantochè vennero formulate parecchie accuse non solo contro l'amministrazione della marina, ma ben anco contro il corpo della marina medesima. È dunque indispensabile di indagare quale fondamento possano avere coteste censure, vederne le cause ed osservare i rimedi che si possono suggerire per il migliore andamento dell'amministrazione.

La stessa Commissione generale del bilancio, nel principio della sua relazione, dice che a carico della amministrazione della marina esistono accuse, le quali però non sono punto esatte, e ne citava alcuni esempi.

L'onorevole Negrotto, nel suo discorso di ieri, faceva cenno di alcune critiche verso il personale della marina, accennando che esse non datavano da Lissa, ma erano anteriori a quella giornata.

Io ho detto che mi accingerò ad esaminare brevemente la verità di coteste accuse e le cause che possono averle motivate.

Ricorderà la Camera come nel luglio dell'anno scorso io l'abbia trattenuta lungamente sulle condizioni del nostro naviglio. Prima di tutto però debbo ringraziare l'onorevole relatore della Commissione per un documento che egli ha voluto pubblicare nella sua relazione, e del quale parlerò in appresso.

La parte visibile dell'amministrazione della marina è evidentemente il materiale, poichè tutti non sono obbligati a sapere che non soltanto in esso stanno la forza e la potenza di una marina; ma il materiale essendo la parte che si manifesta agli occhi di tutti, è facile ritenere che nella medesima sia compenetrato il nerbo della marina. È dunque naturale che nell'esaminare le condizioni della marina io mi occupi prima di quelle del naviglio.

Voi sapete, o signori, come la marina italiana sia stata costituita nel 1860 e 1861, in quell'epoca gloriosa che seguì i fausti avvenimenti che sono già registrati nella storia e che forse i nostri posteri stenteranno a ritenere per veri, attesa la loro grandezza e la meravigliosa facilità, con la quale si sono condotti a compimento. Allora furono modificati i regolamenti della marina, ma la base del sistema, l'andamento della marina sono rimasti quali erano prima di quel tempo, cioè nella marina degli antichi Stati.

Ne volete una prova?

La prima discussione del bilancio della marina che si fece nel Parlamento subalpino data dal 1851. Or bene, signori, percorrete la elaborata relazione di un nostro collega, che è assente per malattia, l'onorevole Martini; leggete la discussione che ne avvenne nella Camera subalpina, e voi vedrete che le osservazioni fatte ed i desiderii manifestati tanto nella relazione quanto nella discussione, salve pochissime eccezioni, possono benissimo adattarsi all'epoca attuale.

Or bene, che cosa vuol dire questo? Che possono essere mutati i regolamenti, ma che il sistema è rimasto quale era prima.

L'onorevole Zuradelli ieri ci ha condotto fino alla pace di Aquisgrana. Io non intendo di trattenere la Camera con la narrazione storica dell'epoca che precedette il 1861, però mi si permetta di dire qualche cosa brevemente sul periodo che trascorse dal 1849 al 1861, poichè servirà a meglio chiarire il mio concetto.

Premetto anzitutto che in quell'epoca l'appoggio del Parlamento non è venuto mai meno al Governo in fatto di questioni marittime. Io anzi rammento come le fregate ad elice, le quali si trovarono nel 1860 sotto Ancona, fossero opera dell'Opposizione parlamentare subalpina.

Fu la Sinistra parlamentare la quale ha insistito perchè il ministro provvedesse alla costruzione di quelle fregate; anzi un nostro onorevole collega, del quale lamentiamo la perdita, l'onorevole Vincenzo Ricci, fece vive istanze onde dal Governo si allogasse una somma, se non m'inganno, di 700,000 lire per co-

struzione di macchine a vapore per le fregate ad elice; ma il Ministero non stimò allora di accettare quella somma che l'Opposizione parlamentare intendeva di stanziare per la marina.

La prima occasione che si presentò alla regia marina nella storia marittima di quell'epoca fu la guerra di Crimea. In quel tempo che cosa noi vediamo? Vediamo armamenti di bastimenti compiuti in tutta fretta; solleciti acquisti di bastimenti; vediamo che alcuni di questi, invece di sei od otto ufficiali, non ne avevano che tre soli; vediamo ufficiali di fanteria marina e capitani mercantili chiamati a prestare servizio come ufficiali di vascello; noi vediamo inoltre una cosa strana, quella cioè che, accingendoci ad una guerra, vediamo, dico, sbarcare innanzi alla darsena di Genova i cannoni delle nostre navi. Non c'era che un solo bastimento, se non sbaglio il *Carlo Alberto*, il quale si trovava nel mar Nero con le sue artiglierie a bordo; ma credo che in seguito abbia anch'esso sbarcato i suoi cannoni ed abbia fatto il servizio di trasporto al pari delle altre navi.

E qui debbo anzitutto osservare, come in quell'epoca sì memorabile, non solo per l'esercito sardo, ma pur anco per la marina sarda, in quell'epoca il personale si sia condotto in tal maniera, abbia dato prova di tale istruzione e di tale abnegazione, si sia assoggettato a tanti e tali sacrifici che effettivamente merita il plauso del paese.

Non posso in ciò essere sospetto, dacchè non faceva parte di quella marina. Ma in codesta pregevole condotta del personale non istà la questione. La marina non era fatta per servire esclusivamente di mezzo di trasporto al corpo di spedizione. E come noi avevamo spedito in Crimea un nucleo di truppe a fianco degli eserciti alleati, dovevamo pur anco spedire un nucleo di forze navali a fianco della squadra alleata per rappresentare degnamente il nostro paese.

Venne il 1859. Le provincie tra il Ticino ed il Po erano già invase dalle truppe austriache, eppure ancora non si pensava ad armare la marina. Non so se fosse vera, ma era corsa la voce, ripetuta da molti, che un ammiraglio francese fosse quegli che fece palese ad un insigne uomo di Stato del Piemonte la sconvenienza di quest'inazione del Governo in fatto della marina. Fu allora che venne armata una piccola squadra. Dico piccola, poichè nel 1859 non abbiamo potuto inviare nell'Adriatico, a fianco della poderosa squadra francese, se non che cinque bastimenti, cioè due fregate ad elice, un vapore a ruote e due avvisi.

È certo che questa piccola squadra si è condotta magnificamente ed ha tenuto molto bene il suo posto in mezzo alla squadra francese; ma ciò non toglie che anche in quell'epoca quello che ho chiamato la parte visibile della marina, cioè il materiale, non abbia dato argomento di soddisfazione al paese. L'onorevole ministro per la marineria si rammenterà al pari di me

come nel 1859, non appena quella piccola squadra era rientrata dall'Adriatico, si dovettero prontamente disarmare alcuni bastimenti i quali non erano in istato di tenere più oltre il mare. Accennerò al *Carlo Alberto*, che era una delle due fregate ad elice, ed al *Governolo*, piroscalo a ruote.

Veniamo al 1860 ed al 1861, cioè a quella campagna che fortunatamente fu felice per la marina ad Ancona, a Gaeta, al Garigliano, a Messina.

È un fatto che la squadra che si trovava sotto Ancona era senza carbone: e qui noi abbiamo un onorevole nostro collega, il distinto ammiraglio D'Aste, il quale può far fede della mia asserzione. Egli lo sa certamente meglio di me, poichè fu inviato a Trieste per vedere se vi era possibilità di prendere un po' di carbone.

Il *San Michele*, che era una fregata a vela, fu armata non solo in tutta fretta a Genova, ma la si armò con equipaggio ad uso della *Press* inglese; ciò non ostante fece il suo dovere sotto Ancona, ed io sono lieto di constatarlo.

Vi era difetto allora di provviste. Se la cosa avesse durato ancora un poco, i bastimenti nostri rimanevano senza viveri, senza munizioni, senza proiettili. Codesta è storia.

Solo nel 1866 l'Italia ha potuto mettere in mare una squadra la quale era degna d'una grande nazione marittima. Pronunciamo pure il nome di Lissa; questa fu una sventura nazionale! Dirò anzi: fu una grande sventura nazionale. Ma un giorno, quando le passioni saranno calmate, la storia imparziale ridurrà alle sue vere proporzioni quello scontro di quaranta minuti, e quindi il paese vedrà di non avere argomento di scoraggiarsi per quel disastro. Con ciò io non intendo di menomare il merito del fortunato ammiraglio austriaco; egli ha raggiunto il suo scopo, ed in ciò sta il suo maggior pregio. Io dico soltanto che il nostro paese non ha motivo di scoraggiarsi per la giornata di Lissa, nè di dubitare della nostra marina e delle sue forze navali.

Signori (*Con calore*), quando si vede un equipaggio intero obbediente agli ordini del suo comandante, rimanere fermo al suo posto di combattimento, aspettando, quasi si trattasse di un semplice esercizio, una morte certa; quando si vedono dei naufraghi marinai dare una tavola di salvamento, forse l'ultima salvezza che avevano, ai loro ufficiali che riconoscevano nelle onde, dicendo che la vita di questi era più preziosa al paese di quella di un semplice marinaio; quando si vedono altri marinai spogliarsi nell'acqua per coprire dei loro panni gli ufficiali onde meglio garantirli dai cocenti raggi del sole; oh! signori, quando si vedono di codesti atti di abnegazione, di eroismo, non si ha motivo di dubitare della marina, ed allora l'eroismo, se forse non ha condotto a grandi risultati, può riuscire anche profittevole. (*Sensazione*)

Però le stesse cause le quali avevano fatto sì che la marina non corrispondesse ai bisogni del paese nei momenti i più difficili, le hanno pure impedito, durante la pace, di servire a quegli scopi per i quali in codesta epoca si mantiene una marina militare.

Voi sapete, o signori, che una marina militare in tempo di pace serve alla protezione del commercio, ad accrescere l'influenza all'estero, serve per mostrarsi in tutti i luoghi dove può sorgere una qualche questione diplomatica o politica, serve per la polizia delle coste del paese stesso, e serve poi inoltre a un grande vantaggio del commercio, poichè coi suoi viaggi, con le sue esplorazioni può aprire nuove vie al commercio marittimo.

Eccetto la stazione d'America, la quale fra parentesi oggidì è stata anche *ridotta*, può dirsi che tutti gli altri viaggi dei nostri bastimenti ebbero tutti un carattere provvisorio.

Io credo adunque che su questo argomento convenga mutare sistema, sia per i risultati avuti in tempo di guerra, sia per quelli che si ottengono durante gli anni di pace dalla marina militare.

A me sembra che le istituzioni di una marina la quale era alquanto limitata, non possono convenire ad una marina più estesa e più ampia, anche prescindendo dalla bontà delle istituzioni. Le cose che in una marina ristretta si potevano fare in famiglia, poichè i membri della stessa provenivano tutti da una medesima scuola, e gli equipaggi tutti si conoscevano dalla marina mercantile, oggidì sono divenute impossibili in una marina più ampia, più diffusa, e con un naviglio ben più importante.

Ho detto che la nostra marina quasi ci fece sempre difetto nei momenti del bisogno, e che nel tempo della pace non fu chiamata mai a prestare quei servizi che il paese era in diritto di attendersi: da ciò derivano le maggiori accuse che vennero mosse alla marina. E codeste accuse si sono anche fatte sentire, non solo fuori, ma puranco dentro l'aula parlamentare.

Ricorderete l'ampia discussione avvenuta sul bilancio del Ministero della marina nel 1863, nella quale epoca rammento gli stupendi discorsi pronunziati dagli onorevoli Bixio, Depretis ed altri onorevoli nostri colleghi.

La conclusione di quella discussione è stata una inchiesta parlamentare votata dalla Camera, inchiesta della quale facevano parte alcuni degli onorevoli nostri colleghi che ancora siedono in questo recinto. A me duole che per certe circostanze assai gravi, che furono anche avvertite in quest'aula, quella Commissione d'inchiesta non abbia potuto compiere il suo mandato; ne sarebbe certo provenuto un gran bene per la nostra giovane marina.

Dunque se certe accuse ed osservazioni contro l'amministrazione della marina avevano un tal fondamento da essere qui ripetute, io metto in guardia l'onorevole

ministro della marina, perchè egli non creda che, se qualcuno non trova eccellente tutto l'andamento della marina, in codesto individuo egli debba per ciò scorgere un nemico. Egli anzi tenga per fermo che gli è molto amico quegli che gli dirà sempre ed intera la verità.

Io parlai poc'anzi delle istituzioni, le quali reggevano la marina degli antichi Stati. Infatti, o signori, io ho studiata l'amministrazione di quella marina: ho studiata con amore l'amministrazione dell'epoca dell'ammiraglio Desgenèys: ma anche le istituzioni debbono andare d'accordo col progresso dei tempi; e certamente se oggi fosse vivo l'illustre ammiraglio Desgenèys, sono sicuro che egli sarebbe il primo a voler progredire coi tempi e con le idee. E dico questo per un altro motivo, onorevole ministro; ed è che non vorrei che ci fosse qualcuno il quale consigliasse il ministro a ritornare a certe istituzioni, le quali hanno fatto il loro tempo.

Prescindendo dalla marina mercantile, le parti che costituiscono una marina militare sono il materiale, il personale, gli ordinamenti, gli arsenali, gli approvvigionamenti e la contabilità. Forse in nessun altro ramo d'amministrazione avvi tanto nesso, tra le varie parti di questo tutto, quanto nella marina; e tal nesso io lo figuro come una macchina a ruote dentate: rotto un dente, la macchina minaccia di non più procedere.

Ora, per parlare del materiale vengo all'allegato numero 1, che ho citato in principio del mio discorso e che concerne il naviglio dello Stato, allegato che voi trovate alla pagina 40 della relazione dell'onorevole D'Amico, che io ringrazio di cuore della cortesia da lui usata verso la passata Commissione generale del bilancio, avendo voluto di nuovo ripetere taluni dei desiderii che erano stati manifestati da quella Commissione negli anni 1867 e 1868 per mio mezzo, nella mia qualità di relatore.

Io rammento alla Camera come nel luglio dell'anno scorso l'abbia intrattenuta sopra le condizioni del naviglio. In quell'occasione mi fu risposto dall'onorevole ministro della marina. Egli ha negato molte cose, però alcune sono anche state ammesse, riguardo alle osservazioni che io aveva fatte.

Forse l'onorevole ministro avrebbe potuto rispondermi più vittoriosamente qualora fosse venuto alla Camera con documenti che egli certamente aveva in mano, poichè la Camera deve sapere che, a tenore dei regolamenti vigenti, dai dipartimenti marittimi ogni trimestre vengono inviate al Ministero alcune *situazioni* sulla condizione del materiale marittimo.

Era naturale che con codeste *situazioni* l'onorevole ministro avesse potuto meglio combattermi, purchè desse non fossero invece di natura tale da servire quale argomento a confortare le mie stesse osservazioni.

Ad ogni modo, non parliamo più oltre di questo in-

cidente, tanto più che ora abbiamo l'allegato n° 1, che è un allegato ufficiale. Che cosa si vede in codesto documento? Dal medesimo si scorge che noi abbiamo 94 navi. Vi prego di esaminare l'ultima colonna, quella delle *osservazioni*. Facendo lo spoglio di codesta colonna voi trovate che noi abbiamo, sopra 94 bastimenti, 27 bastimenti servibili e 67 bastimenti i quali hanno presso che tutti una delle seguenti annotazioni: *in mediocre stato, in mediocrissimo stato, abbisogna di riparazioni*; e per conseguenza questi 67 bastimenti sono inservibili.

Prendendo la proporzione numerica, noi abbiamo tre decimi del materiale *servibile* e sette decimi del materiale *inservibile*. È una proporzione alquanto troppo desolante!

Ora, fate lo spoglio di codesti tre decimi che rappresentano il materiale servibile, e fate lo spoglio per vedere il materiale utile per gli usi di guerra: che cosa voi trovate? Voi trovate che 17 navi soltanto possono essere adoperate in caso di bisogno per una guerra. In queste 17 navi io ho compreso anche dei bastimenti non interamente guerreschi, dei bastimenti che servono per accompagnamento delle squadre: cioè, di tutto il naviglio, *un quinto* appena è utile agli usi di guerra, *quattro quinti* non lo sono.

Noi abbiamo, come vedete dal principio dell'allegato medesimo, noi abbiamo ventidue bastimenti corazzati. Or bene, guardate di fianco la colonna *osservazioni*, e troverete che di cotesti ventidue bastimenti ne abbiamo sei soli che siano veramente pronti.

Vi sono delle altre annotazioni, colle quali l'onorevole relatore ha voluto corredare cotesti documenti.

Per esempio, c'è il modo di vedere come da noi l'allestimento delle navi proceda troppo in lungo. Diffatti ve ne sono alcune che contano già il quarto anno dacchè furono varate nei cantieri, ed ancora non sono pronte a prendere il mare. Io vorrei ingannarmi, e desidero davvero di ingannarmi, ma ho avute certe informazioni, le quali mi lascierebbero credere che alcuni dei bastimenti classificati come pronti non lo siano veramente per lo stato interno della loro conservazione.

Poi voi vedete un'altra colonna, dalla quale si scorge l'epoca, il periodo di tempo dal quale il bastimento non è entrato in bacino. La questione di entrare in bacino è una questione della più alta importanza in ispecie per le navi in ferro. Ora, voi trovate dei bastimenti i quali da 23 mesi non entrarono in verun bacino, e quindi...

Io vedo l'onorevole ministro della marina, il quale prende degli appunti.

Comprendo ciò che mi potrà rispondere; ma dal seguito del mio discorso spero di potere io stesso prevenire le sue osservazioni, che del resto sono giustissime, se almeno corrispondono a quelle che mi figuro.

Debbò però prima richiamare l'attenzione della Ca-

mera sopra due fatti gravissimi che si annettono al documento che ora sto esaminando; documento che, gli è vero, non ha la firma di alcuno, ma che l'onorevole relatore dichiara nella sua relazione di avere tratto dai documenti ufficiali del Ministero della marina. I due fatti sui quali intendo chiamare l'attenzione dei miei colleghi sono i seguenti: l'uno che, qualora confrontiamo l'allegato della relazione con lo stato nominativo dei bastimenti armati, noi vediamo che si tengono in armamento alcune navi, le quali nell'allegato sono classificate in *mediocrissimo stato*. Ora, mi perdoni l'onorevole ministro, ma egli si assume una grave responsabilità, se codesto fatto è vero. L'altro fatto si è che dall'allegato, come dissi, risulta che noi abbiamo 67 bastimenti che hanno bisogno di riparazione; poichè quelli in *mediocrissimo stato*, o quelli che sono citati con la clausola *ha bisogno di riparazione*, evidentemente sono tutte navi che hanno bisogno di essere riparate.

Or bene, di codeste 67 navi che hanno bisogno di riparazione, dall'allegato medesimo si scorge che *nove* soltanto sono in riparazione; per conseguenza, abbiamo negli arsenali del regno 58 bastimenti che vi si lasciano deperire. Io credo che questo sia un fatto gravissimo. Nè quelle che io sono venuto accennando alla Camera sono cose segrete, e quindi non posso essere accusato di pubblicarle, come lo fui a torto da taluno riguardo a ciò che dissi nel luglio dell'anno decorso; questi sono documenti ufficiali (*Mostrando la relazione*) che possono andare in mano degli amici e dei nemici, per conseguenza non vi è più nulla di segreto dal momento che questo documento è qui pubblicato dinanzi a noi. Io certo avrei desiderio di potere dire che tutto va bene nella marina. Giacchè dissi ciò, mi permettano l'onorevole ministro e la Camera di fare una dichiarazione che servirà anche pel resto del mio discorso. Si assicuri il signor ministro che il mio desiderio di trovare che tutto va bene è ancora maggiormente da me sentito, appunto dacchè egli trovasi seduto su quei banchi.

Quando l'onorevole ministro si prese poc'anzi degli appunti, io dissi che immaginava ciò che m'avrebbe risposto, ed ora lo spiego.

Probabilmente quello che egli vorrebbe rispondermi si è che, in primo luogo, noi non abbiamo abbondanza di stabilimenti marittimi, e che ci mancano bacini, e su questo riguardo dei bacini io vedo nella *relazione sommaria*, pubblicata pochi giorni addietro dal Ministero, fatto cenno del poco tirante d'acqua del bacino di Livorno.

Davvero io non comprendo come ciò avvenga, poichè si sono spesi molti denari per utilizzare quel bacino appunto per le grosse navi; altrimenti non ci era bisogno di farlo di dimensioni così ampie. Forse per utilizzarlo sarà ancora necessario scavare un canale. Ma in questo caso io pregherei il signor ministro (e

sono convinto che senza la mia raccomandazione lo avrà fatto) di sollecitare perciò il Ministero dei lavori pubblici, presso il quale sono le attribuzioni riguardanti gli scavi dei porti.

Ripigliando dunque il filo del mio dire, mi figuro che il signor ministro mi dirà che vi sono pochi arsenali; che gli arsenali esistenti non sono adatti ai bisogni della marina; che vi sono molte esigenze da soddisfare e che non abbiamo bacini. Io comprendo tutto ciò; ma d'altra parte è anche necessario che si guardi di mutare sistema, poichè il sistema che si è adottato fino ad oggi ci condusse a risultati non troppo soddisfacenti nè confortanti.

E qui farò un'altra dichiarazione. Non si creda che, parlando dello stato e delle condizioni del nostro naviglio, io voglia menomamente gittare il biasimo sopra il corpo dei nostri ingegneri costruttori. Non sono gli ingegneri quelli che hanno la responsabilità di codesti fatti. Un ingegnere di dipartimento evidentemente, da sè solo, per propria iniziativa, non può mettersi a riparare un bastimento; gli ingegneri sono soltanto responsabili della esecuzione degli ordini ricevuti.

È dunque probabile che sopra l'argomento delle condizioni del naviglio ci sia qualche lacuna nei nostri regolamenti: forse non si avverte in tempo sullo stato e sui guasti dei bastimenti; forse le somme iscritte in bilancio non sono sufficienti, oppure ci saranno altre considerazioni che io non conosco o, meglio, mi astengo dall'espore. Il fatto è che alcune navi potrebbero essere assolutamente radiate dallo stato del naviglio, poichè esse assorbono una parte di quei fondi che noi iscriviamo in bilancio per riparare le navi utili, mentre i fondi stessi vanno spesi invece nel raddobbare bastimenti assolutamente inutili.

La relazione ci stampa un altro documento, che è l'allegato secondo. Sopra questo documento io chiamo l'attenzione della Camera e del ministro. Esso è il parere del Consiglio superiore di marina riguardo al bilancio che stiamo ora discutendo.

Voi sapete che, nell'ordinamento attuale della marina, esiste presso il Ministero un Consiglio composto degli ammiragli più elevati in grado, di ispettori delle costruzioni navali, di impiegati dell'amministrazione marittima.

Or bene, il parere di questo Consiglio si trova, come ho detto, nell'allegato numero 2, alle pagine 48 e 49 e concerne un fatto importantissimo, cioè il fatto della rinnovazione del materiale.

Certamente non occorre essere marino ed occuparsi di amministrazione marittima per comprendere come anche gli oggetti privati coll'uso deperiscono e finiscono poi per logorarsi, e l'individuo si trova spogliato e sprovvisto di tutto. Così ci succederà per la nostra marina.

È una grave questione anche finanziaria questa che ora accenno; questione che non possiamo al-

lontanare da noi, ad onta di tutti i nostri sforzi. Possiamo forse oggi chiudere gli occhi, ma da qui a tre o quattro anni la questione diverrà gigante, ed è probabile che per naturale sua conseguenza da un momento all'altro noi ci troveremo interamente senza marina.

L'allegato ch'io accennai si esprime così:

« Il Consiglio crede per ultimo di osservare che, se non si provvede gradatamente a rimpiazzare il materiale che deteriora, all'ordinamento militare ed alla istruzione del personale, si correrà rischio di trovarsi un giorno nel caso che il paese non possederà una marina corrispondente ai bisogni dello Stato ed alla sua importanza militare. »

E codesto è un parere del Consiglio superiore di marina, che è sotto tutti i rapporti rispettabile, e che deve avere qualche peso nelle considerazioni dell'onorevole ministro, il quale veramente avrebbe potuto provvedere. Ma egli forse si sarà arrestato dinanzi alla questione finanziaria.

Io ritengo sia molto meglio dire la verità e le cose come realmente stanno, poichè, ripeto, da qui a qualche anno noi vedremo sorgere gigante questa questione, contro la quale noi avremo messo oggi una semplice tela di ragno per non essere obbligati a discernersela.

Ed a questo proposito io mi rivolgo all'onorevole Zuradelli, il quale ieri disse che è necessario di conservare quello che abbiamo e non di costruire.

Desidero fargli soltanto osservare come in questo caso il conservare corrisponde effettivamente a dover costruire, poichè, se non si costruisce, non si giunge più a conservare il naviglio che abbiamo, e questo ci scomparirà.

Del resto le idee che l'onorevole Zuradelli ieri ha esposto alla Camera nel suo discorso circa il dover tenere il necessario del materiale in caso di una guerra coll'Austria, codeste idee mi sembra possano costituire una base del piano organico. Ma l'onorevole Zuradelli forse si è dimenticato l'anno 1866 il quale ha cambiato le cose ed i termini della questione.

Prima del 1866 forse vi era per noi il semplice bisogno di avere una preponderanza sulle forze austriache. Oggidì la base del piano organico deve essere ben diversa, poichè deve considerare i bisogni assoluti dell'Italia e non i bisogni relativi della medesima. Ma ritorno al fatto della riproduzione del naviglio.

Non credo che mi si possa fare obbiezione che le navi che abbiamo oggidì in costruzione vengono a surrogare il materiale inservibile. A codesta obbiezione risponde lo stesso parere del Consiglio di ammiragliato. Ad ogni modo, quelle navi che sono oggidì in costruzione, mettiamocelo bene in capo, sono navi costruite in forza di una legge che data fino dal 1865, dunque esse tutt'al più possono andare a surrogare quelle navi le quali deperivano in quell'epoca nella quale fu fatta la legge. Ma poi, a tutto il rimanente,

con quali denari, con quali mezzi si sopperisce? Nel bilancio del 1867 si era iscritto un capitolo del quale non mi ricordo l'ammontare, per nuove costruzioni. Era iscritto *pro memoria*, poichè evidentemente, secondo la legge di contabilità, trattandosi di una somma di qualche rilevanza, occorre una legge del Parlamento per inscrivere regolarmente in bilancio. Non se ne è più parlato. Sono venuti in discussione i bilanci del 1867 e 1868; ora siamo al 1869, ed ancora non si sente parlare di questo argomento. L'onorevole ministro, lo comprendo, si preoccupa evidentemente dello stato economico del paese. Ma codesta preoccupazione la dobbiamo avere, e l'abbiamo anche noi, e per conseguenza ne sono preoccupato anch'io. Ma quantunque mi preoccupi lo stato economico del paese, mi preoccupa d'altra parte anche lo stato della marina, perchè è inutile mantenere stabilimenti, personale, istituzioni, corpi militari, quando fino da oggi si può stabilire l'epoca nella quale deve morire codesta marina; dacchè se non si pensa alla riproduzione del materiale, è certo che verrà l'epoca, e pur troppo non lontana, nella quale la marina dovrà scomparire.

Dunque sarebbe meglio fin d'ora economizzarne tutte le spese. Ma però io non vado fino a cotesto eccesso. L'onorevole ministro sa meglio di me che, quando si è in pericolo con una nave, si cerca di alleggerirla il più che è possibile, e si alleggerisce la nave dei pesi non soltanto superflui, ma anche dei pesi che sono indispensabili, delle artiglierie, per esempio, che qualche volta per salvezza delle navi si gettano in acqua. Ebbene, il signor ministro guardi di fare egualmente, di alleggerire il bilancio della marina di tutto quello che non è assolutamente indispensabile per questa istituzione.

Verrà in seguito il momento in cui l'Italia sarà in condizioni economiche migliori, nel quale il bilancio della marina si potrà trovare, com'era anni fa, quasi il doppio di quello che sia in adesso; allora forse si potrà fare di più, ed il paese potrà sopportare la spesa di ciò che non può considerarsi assolutamente indispensabile.

Ancora un'osservazione sul materiale. Il signor ministro con un colpo veramente da maestro, come fece ieri sul finire della seduta con la presentazione del piano organico, ci ha presentato giorni fa una *relazione sommaria* riguardante l'amministrazione della marina, e ciò in conformità di un ordine del giorno votato nel 1863 dietro proposta dell'onorevole Bixio.

In questa relazione sommaria a pagina 9 si vede che il ministro ha voluto in certo modo prevenire le osservazioni che si potevano fargli sulla riproduzione del materiale, e dice che l'aumento di forza che è venuto durante l'anno fu molto più considerevole del materiale radiato, il valore militare delle nuove navi essendo senza proporzione maggiore di quello delle navi radiate dal quadro della marina.

Ma l'onorevole ministro voglia notare che codesta

la è una base di calcolo erronea: qui non si tratta di confrontare la riproduzione del naviglio in proporzione al materiale radiato, si tratta semplicemente di confrontare il materiale utile, quel materiale che la Commissione del bilancio ha calcolato in 120 milioni di valore, diminuendo di trenta milioni la cifra ministeriale, poichè calcolò a trenta milioni il valore di tutte le navi inservibili, comprendendo nel calcolo, non solo le navi radiate, ma ancora le navi da radiare.

In conseguenza mi pare che la base delle osservazioni del Ministero sia alquanto erronea. Credo quindi che sia indispensabile che l'onorevole ministro si preoccupi della questione della riproduzione del naviglio. E poichè parlo di riproduzione, lo pregherei, se la cosa non è ancora fatta, di fare studiare alcuni tipi di bastimenti nel caso che egli credesse opportuno di presentare alla Camera un progetto di legge per nuove costruzioni. Essendo sopra l'argomento dei nuovi tipi da studiarsi, dirò qualche cosa riguardo alle parole pronunciate ieri in quest'aula dall'onorevole Negrotto, che mi duole non vedere qui presente, intorno ai nostri costruttori navali, parole che mi sembrano alquanto severe. Egli disse: è inutile studiare nuovi tipi i quali poi, come la *Voragine* e la *Guerriera*, non riescono.

Mi duole che l'onorevole mio amico Negrotto, il quale vive in una città di mare e fa vita comune col personale della marina, non sia stato esattamente informato a questo riguardo. È un fatto che quei due bastimenti presentavano alcuni difetti nel loro cammino. L'onorevole ministro potrà rettificare le mie parole se io m'ingannassi: quei due bastimenti avevano da principio qualche inconveniente nel loro cammino e nel governo del timone in causa della sistemazione delle eliche di poppa: oggidì furono cambiate le eliche, e quei due bastimenti credo che servono benissimo, ed anzi uno di questi deve aver fatto recentemente le sue prove in mare con ottimo risultato.

Del resto, giacchè adesso veggo presente l'onorevole Negrotto, aggiungo ancora qualche parola a questo riguardo, e lo pregherei ad esaminare alcune nostre navi. Noi abbiamo alcune navi che fanno veramente onore ai costruttori che hanno delineato quei piani, parlo anche di navi non tanto recenti. Noi abbiamo la *Maria Adelaide*, abbiamo la *Garibaldi*, la *Magenta*, la *Roma*..

NEGROTTO. Domando la parola per un fatto personale.

MALDINI. Abbiamo il *Conte Verde*, che sono tutti bastimenti delineati sopra i piani dei nostri costruttori; sono bastimenti veramente magnifici, che possono stare a petto delle navi di qualunque altra marina.

Io non parlerò di tanti ordinamenti che concernono il materiale, poichè mi corre obbligo di essere conciso, prima perchè non vorrei stancare di troppo la

Camera, e poi perchè mi rimarrebbe molto ancora da dire.

Osservo però che alcuni di questi ordinamenti sono stati già citati nella relazione dell'onorevole D'Amico. Egli parla della necessità di stabilire una proporzione tra il naviglio nei suoi diversi stadi, di bastimenti armati, disarmati, in riparazione, in disponibilità; e ciò è assolutamente indispensabile di farlo, poichè ne va della conservazione del naviglio. E la conservazione del naviglio si annette ad un'altra quistione importantissima per la marina, alla quistione che io credo la più vitale, cioè quella dei bastimenti armati.

Una prova che la questione dei bastimenti armati è la più vitale per la marina, voi la scorgete se guardate l'ultima tabella della relazione dell'onorevole mio amico il relatore, il quale v'invita a votare il capitolo 14 concernente gli *armamenti navali* prima di tutti gli altri capitoli che risguardano il personale. Diffatti le navi armate costituiscono la base del bilancio della marina. Dunque la conservazione del naviglio si annette alla questione dei bastimenti armati, questione di cui mi riservo a parlare sul capitolo 14, non volendo di troppo prolungare oggi il mio discorso, ed allora mi riservo anche di parlare di una grande ed importantissima istituzione, quale si è quella delle squadre permanenti, delle squadre di evoluzione.

Un'ultima raccomandazione, e poi ho terminato per ciò che concerne il materiale.

Nel 1868 vi furono 13 bastimenti che vennero radiati dal ruolo del naviglio; veramente sono 7 bastimenti e 6 cannoniere della flottiglia del lago di Garda, in tutto però formano 13. Tuttavia da una circolare del mese di luglio si vede come questi bastimenti hanno a bordo, e non può essere altrimenti, un personale che importa una certa spesa; poi ci saranno le somme per ormeggi ed altre spese che vanno in pro di un materiale già radiato. Io pregherei l'onorevole ministro (cosa che già dissi anche nel mese di luglio, quando parlai su questa questione) di ordinare, di demolire questo materiale o di alienarlo. Ora, può farlo anche senza una legge, poichè ancora la legge sulla contabilità non è votata, dacchè la Camera sa come in quella legge è incluso un articolo riguardante l'alienazione delle navi dello Stato. Dunque guardi l'onorevole ministro di liberare al più presto possibile gli arsenali da cotesto ingombro di materiali che non servono più a nulla, e costringono sempre l'amministrazione a nuove spese.

L'altra parte importantissima dell'andamento della marina si è quella che concerne il personale. La Camera comprende come cotesto argomento sia sempre molto delicato, e come per me debba esserlo maggiormente; non ostante ne farò qualche cenno.

La Camera ricorderà come nella discussione del bilancio 1863, cui faceva testè allusione, dai banchi del Ministero il generale Cugia, allora ministro di marina,

parlando sulle condizioni del personale, dicesse esistere nel personale della marina un certo *malessere*.

L'espressione era ben trovata, perchè esprimeva veramente lo stato esatto delle cose.

La formazione della marina italiana, o signori, diversifica d'assai dalla formazione dell'esercito italiano. Nel 1861 l'esercito borbonico, voi sapete, è scomparso, e nessuno ne ha più nulla saputo; così non avvenne nella marina.

Nella marina italiana vennero e la marina di Napoli e la marina di Sicilia, e la marina Toscana, e vennero con tutto il loro materiale, coi loro ufficiali. Per la Sicilia il naviglio era di poca importanza, perchè di trasporto, ma la marina di Napoli veniva però con un naviglio rilevante, con le sue istituzioni, con i suoi arsenali e con diritti acquisiti dal suo personale da gran lunga.

Era naturale che nell'annessione di queste marine con il nucleo principale, qualche interesse potesse essere stato sconvolto, e quindi una parte del personale si sia trovato lesa nei suoi interessi e nei suoi diritti acquisiti.

Notate, o signori, che nella marina non è tanto facile come nell'esercito lo stabilire lo spirito di corpo: non già che ciò dipenda dalla condizione personale degli individui della marina, ma bensì per la natura dei servizi, poichè necessariamente nella marina voi avete ufficiali ed equipaggi sparpagliati dovunque, avete bastimenti in America ed in Italia, i cui equipaggi ed ufficiali non si vedono e forse non si conoscono, per cui è difficile lo spirito di corpo.

Oggidì la marina si compone tutta di elementi disparati tra loro, poichè, come dissi poc'anzi, vi sono ufficiali della marina degli antichi Stati, ufficiali di Napoli, ufficiali veneti, toscani e siciliani. Vi sono ufficiali che appartengono alla scuola di Genova, altri a quella di Napoli o di Venezia: ufficiali che provengono dalla marina mercantile, o dai piloti della marina sarda e napoletana; vi sono insomma molti elementi disparati, e quindi non bisogna illudersi; le condizioni nostre sono ben diverse da quelle di un'altra marina, ove tutti gli individui avessero la medesima provenienza, fossero stati educati egualmente. L'onorevole mio amico Negrotto non disconobbe il fatto, al quale io accenno, però egli ha voluto intravedere un vantaggio, se non erro, in cotesto malessere (per servirmi della espressione di un ministro) riguardando l'emulazione che ne può provenire.

(Il deputato Negrotto dice sottovoce qualche parola all'oratore.)

Aveva compreso che egli dicesse *emulazione*, ma invece disse *avvenire*: disgraziatamente non vorrei che questo avvenire fosse troppo lontano, e che nè l'onorevole Negrotto, nè io potessimo mai vederlo!

La campagna del 1866, è inutile il nascondere, doveva influire e non poco sopra il morale della marina.

L'onorevole Depretis dapprima e l'onorevole Biancheri poi, nel periodo che furono ministri della marina, hanno cercato di rialzare il morale del corpo della marina; e l'onorevole ministro lo sa molto meglio di me, egli che era stato chiamato al comando della squadra di evoluzione, che è il mezzo migliore per formare lo spirito di corpo, l'istruzione degli ufficiali e l'insieme dei corpi militari.

E qui debbo toccare un argomento molto delicato che riguarda l'amministrazione del generale Pescetto. Ma siccome devo dire delle cose molto gravi, ed io non sono abituato ad accusare persone assenti, così mi trovo imbarazzato. (*Parli! parli!*) Però qualche cosa sono obbligato a dire anche per l'andamento del mio discorso; e siccome in questa Camera vi sono degli amici suoi i quali ad ogni modo possono riferirgli le mie parole, ed anche sostenerlo nel caso che dicessi qualche cosa non troppo esatta, così entro nell'argomento.

Inoltre sono obbligato a parlare dell'amministrazione dell'onorevole Pescetto, poichè diversamente la Camera non potrebbe avere una esatta cognizione dello stato vero delle cose e del compito che spetta ancora all'onorevole ministro della marina, nonchè delle difficoltà che egli ha incontrate durante la sua amministrazione su questo riguardo e che dovrà ancora incontrare.

Io comincio dal dichiarare che sono fermamente convinto...

(*Entra in questo punto nell'aula l'onorevole Pescetto.*)

Veggio nell'aula l'onorevole Pescetto, e ciò mi fa piacere, perchè, dovendo parlare dell'operato della sua amministrazione, desidero che egli possa assistere personalmente alle mie osservazioni.

Dichiaro innanzitutto che sono più che convinto che l'onorevole Pescetto non si figurava menomamente che certi atti della sua amministrazione potessero condurre ad un risultato diverso da quello che deve certamente essere stato nelle sue intenzioni; ma l'onorevole Pescetto sa molto meglio di me che l'amministratore si giudica dagli atti, non dalle intenzioni.

Non appena l'onorevole Pescetto assunse il Ministero della marina (e prego qui la Camera a volermi essere cortese della sua attenzione, perchè la questione è abbastanza grave e delicata), non appena l'onorevole Pescetto assunse il Ministero, sopra un giornale non ufficiale, ma ufficioso, che tutti hanno letto, venne una specie di articolo-programma sulle intenzioni dell'onorevole Pescetto. L'articolo era stampato in un giornale del mattino, di Firenze, nell'*Opinione* del 19 aprile 1867. In quello scritto, che, ripeto, era un articolo-programma di un ministro, si accennava alla necessità assoluta di ridurre il materiale e personale della marina; si accennava a certe accuse contro gli ufficiali, contro i comandanti della marina; in

quell'articolo si accennava all'intendimento dell'onorevole Pescetto di far servire la marina militare ad uso del commercio, noleggiando ufficiali, equipaggi e bastimenti.

La marina era appena uscita da un solenne processo dinanzi all'alta Corte di giustizia, processo fatto contro l'individuo che era rivestito del più alto grado della gerarchia marittima militare. Era evidente che questo fatto doveva portare una qualche scossa nel personale della marina.

Ma non appena compiuto quel processo, quando, mercè la squadra di evoluzione, che doveva essere comandata dall'onorevole persona che regge ora il Ministero della marina, e mercè le disposizioni che accennai poc'anzi, date dall'onorevole Depretis e dall'onorevole Biancheri, si voleva cercare di migliorare le condizioni del personale, terminato, dico, quel processo, l'onorevole Pescetto ha creduto opportuno, certamente per intendimenti che saranno stati buonissimi, di mettere sotto procedura l'intero corpo della marina.

È naturale che un corpo militare non può rialzarsi nel suo morale se si trova per sette mesi consecutivi sotto una procedura riservata come era quella istituita dall'onorevole Pescetto. Certo che il corpo della marina poteva avere una salvaguardia nei membri che componevano quella Commissione, ma naturalmente non tutti questi potevano essere conosciuti dagli ufficiali. Ad ogni modo era certo che in questa maniera non si poteva moralizzare un corpo militare, e me ne appello a tutti i miei onorevoli colleghi militari e non militari, che siedono in questa Camera. Ne sono seguiti quindi lo sconforto e la sfiducia.

In questo frattempo la Camera rammenterà forse la tornata del 13 giugno 1867. In quella tornata si discuteva il bilancio dei lavori pubblici, e l'onorevole Pescetto si alzò per manifestare dinanzi alla Camera quegli intendimenti che erano stati accennati in quell'articolo-programma, del quale parlai poc'anzi. La Camera rammenterà pure come fosse allora sorta una piccola tempesta alla quale ha preso parte l'onorevole Bixio, come pure l'onorevole Depretis.

Egli, l'onorevole Pescetto, parlava del noleggio dei bastimenti, degli ufficiali e degli equipaggi, e di questo non solo parlò, ma disse da quel banco delle parole molto severe circa l'abilità, l'istruzione, la condotta dei comandanti in quella sventurata giornata di Lissa.

Io sono convinto che l'onorevole Pescetto, dopo aver preso meglio cognizione di tutti gli avvenimenti di quella giornata, si sarà formato un altro concetto da quello che ci manifestò innanzi alla Camera; ma egli è evidente che quelle parole uscite dalla bocca di un ministro ebbero un'eco nel corpo della marina e riuscirono ben amare agli ufficiali, i quali non possono essere incolpati di nulla.

In seguito la squadra di evoluzione, quel nucleo che, come dissi poc'anzi, è inteso a formare l'istruzione, lo spirito di corpo, l'unione degli ufficiali, venne sciolta nell'agosto del 1867. I marinai furono licenziati, ed il naviglio più importante si lasciò abbandonato negli arsenali; poichè nell'ottobre del 1867, quando si dovette armare la squadra, ci trovammo con un materiale, le cui condizioni io esposi altra volta alla Camera, e che non voglio oggi ripetere.

Di tuttociò la marina si è risentita, e grandemente risentita.

Io so che l'onorevole ministro, in un anno dacchè siede su quel banco, ha cercato di migliorare grandemente le condizioni morali della marina, di rialzarla dallo sconforto, dallo scoraggiamento.

Io so pur anche come l'onorevole ministro abbia cercato di riparare qualche atto un po' troppo precipitato commesso da qualche suo predecessore. Se egli non è riuscito a riparare i danni che ne sono venuti ad alcune persone, però può essere certo, egli che sa dove io intendo di alludere con queste parole, ripeto, egli può essere certo che le persone, alle quali si riferivano le benevoli sue intenzioni, gli sono ugualmente riconoscenti, quand'anche egli non sia riuscito a far riparare certi atti non troppo considerati ed opportuni che vennero commessi a loro danno.

Ma vi è ancora molto da fare a questo riguardo, ed io sono convinto che l'onorevole ministro lo sa meglio di me.

Vi è pure, lo dico così per incidenza, vi è una disposizione che non fu emanata sotto l'amministrazione dell'onorevole Pescetto, ma dopo di lui; disposizione la quale proibisce i reclami in caso di avvenute promozioni nel corpo della marina. Ciò è contro al regolamento di disciplina, ed è contrario ad ogni sistema di Governo.

Negare il reclamo! Ma questo è impossibile. Io non so se questa disposizione esista ancora, ma se esiste, sono convinto che l'onorevole ministro non esiterà ad abrogarla, giacchè l'onorevole Riboty non ha a temere dai reclami, poichè egli non commette scientemente nessuna ingiustizia.

Riguardo alle condizioni del personale, io prego la Camera di permettermi ancora qualche altra osservazione.

Credete voi, o signori, che non influiscano sul morale del nostro bravo esercito gli elogi ben meritati che di continuo gli vengono tributati in questo recinto? Sarebbe negare la luce del sole il non ammettere l'influenza che questi elogi hanno sul nostro esercito. Viceversa, credete voi che non sia di scoraggiamento e di sconforto per il corpo della marina il vedere che mai in nessuna occasione sia sorta qui una voce a rialzarne il morale? Però, giorni sono, da questa parte (*Accenna la Sinistra*) della Camera è venuta una voce di conforto per la marina, e mi compiaccio di

constatarlo, dall'onorevole Crispi, e ne lo ringrazio di cuore grandemente.

Io credo che la Camera, qualora voglia approfondirsi nelle condizioni della nostra marina, vedrà che anche la marina italiana merita tutta la sua attenzione, tutta la sua considerazione.

E giacchè sono su questo argomento, prevengo la Camera di un fatto, che ieri fu anche annunciato dall'onorevole mio amico Negrotto, cioè che fino da ieri l'altro ho deposto sul banco della Presidenza una proposta, la quale è intesa a concedere agli ufficiali subalterni della marina le medesime indennità che sono state accordate, nella tornata del 22 febbraio, per il nostro valoroso esercito.

Io spero che l'onorevole ministro e la Commissione vorranno accettare la mia proposta, e così del pari mi lusingo che la Camera non vorrà respingerla, tanto più che si tratta di una somma che, se è importante nello stato attuale delle nostre finanze, considerata poi nel suo insieme, è cosa di poco conto, trattandosi d'una somma che non passa la cifra di 70 o 75 mila lire. -

Nella relazione veggio accennata l'idea di collocare in aspettativa alcuni ufficiali del corpo della marina. Io su quel capitolo mi riserverò la parola, anche per spiegare la mia proposta, qualora incontrasse qualche difficoltà.

Mi duole aver veduto codesta idea del collocamento in aspettativa d'alcuni ufficiali, unico punto forse sul quale io non mi trovi d'accordo coll'onorevole D'Amico.

Non tocco menomamente dell'ordinamento dei vari corpi militari della marina. Come dissi poc'anzi l'onorevole ministro, con un colpo veramente da maestro, ci ha presentato il piano organico. Evidentemente codesta presentazione riuscì come una pregiudiziale alle osservazioni che volessi fare riguardo all'ordinamento dei corpi della marina. Però mi permetta la Camera di accennare come io vegga oggidì una certa tendenza in molte persone della marina di esaminare se convenga più di tenere a bordo l'elemento marittimo o l'elemento militare; se si debba dare una preponderanza piuttosto all'uno che all'altro.

Io, dico la verità, non comprendo questo genere di considerazioni, questo genere di disquisizioni. A me pare che non vi possa esser dubbio su ciò, poichè l'elemento che deve mettersi a bordo dei bastimenti deve essere l'elemento marittimo, educato però militarmente.

Io credo che in questo modo la questione venga sciolta facilmente, e spero di trovarne intera l'applicazione nel piano organico presentato ieri dall'onorevole ministro della marina.

Uno dei corpi della regia marina che richiede tutta l'attenzione dell'onorevole ministro della marina, dopo il corpo principale che è quello degli ufficiali di vascello, è il corpo dei costruttori navali. Io ho veduto

dei concorsi per i posti di allievi ingegneri e so che da principio sono andati deserti. Non so però se in seguito si sieno trovati allievi ingegneri. Ad ogni modo io vedo, tanto dalla relazione della Commissione, quanto dalla relazione sommaria dell'onorevole ministro, io veggio come noi abbiamo alla scuola di Parigi alcuni allievi ingegneri. Questo non è il momento di discutere sopra questa misura, ma io mi permetto di fare osservare all'onorevole ministro che esisteva una volta un capitolo sul bilancio della marina, intestato *Spesa per mantenimento di allievi ingegneri e macchinisti all'estero*, e che questo capitolo venne soppresso dalla Commissione generale del bilancio. Ora osservi l'onorevole ministro che alle volte ciò che la Camera toglie in una parte non compaia di straforo in un'altra parte del bilancio.

L'onorevole ministro ha presentato il progetto di legge sulla leva marittima, il quale è già all'esame della Giunta nominata dal Comitato, e della quale ho l'onore di far parte. Con quel progetto di legge io credo che molti inconvenienti saranno eliminati nell'ordinamento militare dei corpi della marina; però mi permetterò di fare una raccomandazione all'onorevole ministro della marina.

Noi abbiamo la categoria speciale dei marinai cannonieri: non credo che sotto la sua amministrazione sia mai avvenuto il caso che ora mi faccio ad esporgli; ma siccome è già successo una volta, vorrei che non si ripetesse di nuovo.

Nel licenziamento delle classi procuri l'onorevole ministro di non far differenza tra la categoria dei marinai semplici e quella dei marinai cannonieri; e quando licenzia una leva, procuri di licenziarla tutta intera.

Io so benissimo che ciò non è accaduto sotto l'amministrazione dell'attuale ministro, ma è accaduto prima, ed io qui mi rivolgo ai miei onorevoli colleghi dell'esercito, i quali sanno benissimo come, quando si devono tenere sotto le armi individui di una leva che è già licenziata, si incontrino non poche difficoltà, perchè quegli individui desiderano di seguire la sorte dei loro compagni di leva.

Ancora un'altra osservazione.

Alcuni mesi fa venne emanato un decreto riguardante l'ordinamento dei fuochisti; la Commissione ne fa anche cenno nella sua relazione. Io credo che con una nuova legge si potrà rimediare a quegli inconvenienti, ai quali l'onorevole ministro voleva provvedere con quel decreto. Però io non posso a meno di osservare che, nella relazione che precede quel decreto, deve essere corso qualche errore di stampa, tanto nel giornale ufficiale, quanto nel giornale militare della marina, poichè effettivamente non si comprende il senso, il nesso, i motivi che esistono per aver dato all'onorevole ministro il suggerimento di codesta istituzione.

Se dissi qualche cosa poco favorevole riguardo all'ordinamento dei fuochisti, ciò non successe per una

circolare in data del 1° aprile dell'anno decorso, mediante la quale l'onorevole ministro ha diviso in squadre di 50 individui i marinai cannonieri, destinando alcuni ufficiali pel servizio e per l'istruzione di queste squadre. Se egli vorrà applicare lo stesso sistema anche al corpo reale equipaggi, egli trarrà da ciò un duplice vantaggio, perchè renderà militare quel corpo e darà un'occupazione a molti giovani ufficiali che pei ristretti armamenti sono oggi obbligati a rimanere a terra.

Come ho detto in principio del mio discorso, la forza d'una potenza marittima non si considera soltanto dal numero delle navi da guerra, ma bensì dal complesso di tutti i mezzi necessari per mantenere e rifornire la marina medesima. Questi mezzi sono gli arsenali e gli approvvigionamenti. Quanto sono per dire può anche servire a conferma di quegli appunti che l'onorevole ministro aveva presi quand'io parlava delle condizioni del naviglio.

La Camera ha votato un ordine del giorno concernente gli studi per lo stabilimento d'un terzo arsenale nel golfo di Taranto. Ignoro se a questo riguardo siasi stabilito qualche cosa nel piano organico, però credo che l'onorevole ministro si sarà occupato di codesta importante questione.

So che l'onorevole ministro diede le necessarie disposizioni perchè sieno cominciati al più presto possibile i lavori votati dal Parlamento per l'arsenale di Venezia, e so puranco che egli ha preposto a questi lavori un egregio e distinto ufficiale del Genio militare. Ne lo ringrazio e per la marina e per il paese.

È poi necessario di vedere di trar partito da quanto abbiamo speso nel golfo della Spezia. La Commissione ha iscritto (ed io approvo codesto fatto) un milione in aumento ai fondi stanziati per i lavori dell'arsenale della Spezia; sono i resti delle somme già votate per antecedenti leggi dal Parlamento. Però non credo che con un milione si possano ultimare i lavori di quell'importante arsenale.

È evidente che l'onorevole ministro avrà fatto preparare qualche progetto intorno al modo migliore e più economico onde ultimare quei lavori; e questo progetto di legge è necessario che noi lo conosciamo, poichè è conveniente che la Camera non lasci inoperosi 45 milioni che si sono già spesi in quello stabilimento. È vero che si tratta di somma molto grave, nel senso dello stato finanziario del paese, ma non è poi tanto grave se si guarda ai risultati che ne otterremo.

Io pregherei quindi l'onorevole ministro (non faccio certo una proposta) a preoccuparsi del riordinamento dei nostri stabilimenti navali, e sollecitare i lavori nei tre centri principali dove si dovranno costruire gli arsenali marittimi; lo pregherei nel medesimo tempo a considerare l'altro fatto che deve correre parallelo alla costruzione degli arsenali, cioè l'alienazione degli stabilimenti marittimi dai quali la marina non trae

più partito; ed in questo modo io gli suggerisco anche il mezzo per trovare la Camera più disposta a votare quelle somme che saranno necessarie a raggiungere tale scopo.

Pur troppo nelle condizioni attuali non abbiamo un arsenale nel quale si possa far entrare una delle nostre grosse fregate; e questo fatto ci obbliga a lasciare le nostre navi in mezzo ai porti, dove la loro conservazione ne soffre e dove si richiede una spesa per il personale di custodia e vigilanza, spesa piuttosto rilevante che gravita sul bilancio, mentre la si potrebbe risparmiare se la marina avesse i suoi arsenali in ordine.

L'onorevole Negrotto ieri, parlando degli arsenali, disse qualche cosa riguardo ai condannati dei bagni che lavorano tuttodi nei medesimi e citò cortesemente il mio nome circa un lavoro che io feci alcuni anni addietro assieme a due miei amici ufficiali di marina. Io debbo dargli una risposta quasi per un fatto personale, poichè egli disse che noi abbiamo detto che i galeotti venivano a costare 3690 lire all'anno per ciascuno quando erano messi al lavoro. Io non ho avuto tempo di ritornare sulle cose scritte parecchi anni addietro, ma parmi che il concetto espresso in quel volume che veggo ora dinanzi all'onorevole Negrotto era il seguente: che, qualora sopra i soli condannati incaricati dei lavori degli arsenali si facesse gravitare tutta la spesa che veniva iscritta sul bilancio della marina per i bagni marittimi, allora ne derivava che il galeotto costava annualmente alla marina 3600 lire: era dunque codesto un calcolo relativo, non assoluto.

Di codesto fatto dei condannati che lavorano negli arsenali c'è anche cenno nella relazione dell'onorevole D'Amico. Io non mi fermo sopra questo soggetto poichè sono convinto che l'onorevole relatore avrà argomenti abbastanza per interessare l'onorevole ministro della marina a sospendere codesto fatto che veramente non è più consentaneo alla civiltà dei tempi e che non si verifica più in altri stabilimenti che in quelli di Genova.

L'onorevole ministro, fino dal luglio decorso, aveva ordinato di procedere alla stima del naviglio, e di stimare pur anco tutto il materiale esistente nei magazzini.

Certamente io credo che sia uno dei primi se non il primo ministro il quale, fra i suoi colleghi, abbia date disposizioni di questa natura, ed è bene che la Camera lo sappia: già forse l'avrà saputo perchè l'onorevole relatore ebbe cura di avvertirci di codesto fatto sino dal principio della sua relazione, dicendo che i documenti constatanti la condizione del materiale esistente nei magazzini si trovano depositati, mi pare, presso la segreteria.

Io non ho avuto il tempo di consultarli, e richiederanno certo lunghi studi per essere esaminati. Senonchè la Commissione constata un fatto che merita l'attenzione dell'onorevole ministro; essa ci fa conoscere

come per provviste di materiale nel decorso anno 1868 si siano consumati materiali pel valore di un milione e 485 mila lire di più della somma che noi avevamo stanziata nel bilancio.

Noi avevamo stanziato 8,300,000 lire, e si spese un milione e mezzo di più. Certo che questa somma non l'ha pagata nessuno, e chi l'ha pagata sono i magazzini stessi, poichè evidentemente debbono essere stati consumati i fondi di magazzino.

Credo che con la nuova legge di contabilità ciò non potrà più succedere, ma io pregherei fin d'ora l'onorevole ministro della marina affinchè all'evenienza voglia piuttosto ricorrere alla Camera, perchè non vorrei che succedesse all'Italia quello che è successo alla Francia riguardo gli approvvigionamenti; dove, inscrivendo annualmente nel bilancio somme minori del vero, si consumò tutto il materiale di magazzino per non dar troppo nell'occhio al Parlamento, finchè nel 1846 il barone Mackan, ministro della marina, ha dovuto presentarsi lealmente alla Camera e domandare un credito addirittura di 93 milioni per rifornire i magazzini che erano stati esauriti.

La Commissione, riguardo al materiale d'approvvigionamento, ha iscritta la stessa somma richiesta dal ministro; soltanto ha aumentato la provvista del carbon fossile, portando sul relativo capitolo un aumento di 600 mila lire. Io credo che la Camera non avrà difficoltà di accordare codesta somma, poichè disgraziatamente per l'Italia il combustibile ci manca. Sta bene che se l'onorevole ministro vorrà attenersi ai suggerimenti dell'onorevole Zuradelli, ed a quanto nei giorni scorsi ho esposto in proposito alla Camera, farà studiare la questione del combustibile, ma credo che ci vorrà del tempo per trovare il combustibile necessario ed adatto nel nostro paese a servire di riserva; in conseguenza è indispensabile che si faccia per ora la provvista all'estero.

Raccomanderei all'onorevole ministro, ripetendo la raccomandazione della Commissione, di vedere di diminuire i troppi depositi di carbone che abbiamo sparsi qua e là sulle nostre coste e di... (*Il ministro fa cenno che aderisce*) Veggo il signor ministro che fa segni d'assenso, laonde non insisto e lo ringrazio.

Bramo però fargli un'altra interrogazione alla quale egli risponderà con suo comodo ed in seguito.

Ignoro se venne messa in vigore la nuova *Pandetta* nei nostri magazzini. L'anno scorso, o, per meglio dire, nel 1867, nell'altro ramo del Parlamento il senatore Angioletti fece su questo proposito una interpellanza all'onorevole Pescetto, allora ministro della marina, il quale rispose, mi pare, che sarebbe andata in vigore col primo dell'anno successivo. Ignoro se ciò sia avvenuto, e dico questo perchè l'onorevole ministro sa meglio di me quanto ciò sia importante per la regolarità dell'amministrazione e della contabilità.

Giusta la nuova legge di contabilità che spero sarà

votata anche da questo ramo del Parlamento, l'onorevole ministro dovrà rettificare le parti del regolamento che concernono il corpo del commissariato e quello dei contabili dei magazzini. Basta leggere il regolamento che determina le attribuzioni del commissariato per convincersi come noi vi abbiamo disgraziatamente confuso tre cose diverse, cioè amministrazione, contabilità e controllo che sono tre cose affatto distinte. Con la nuova legge di contabilità codeste tre operazioni rimangono separate e divise, epperò, ripeto, bisogna cambiare le attribuzioni del commissariato, e ridurre quel corpo alle sue precise mansioni, poichè oggi in marina tutti vogliono amministrare e sindacare, mentre poi si trascura la contabilità.

Non so se ciò sia avvenuto: credo che l'onorevole D'Amico abbia preso argomento ai suoi elogi da una pubblicazione che venne fatta dal Ministero della marina in risposta alla Commissione d'inchiesta sul materiale della marina.

Io vedo che il ministro della marina si mette di buon umore sentendo che parlo dell'inchiesta sul materiale della marina. Meglio così che non quando egli si allarmava non appena udiva nominarsi codesta inchiesta sulla marina.

La relazione dell'onorevole D'Amico fa elogio all'amministrazione della marina per aver presentato i resoconti dal 1860 al 1867. Vorrei ben volentieri unirmi a lui in codesti elogi; però egli sa meglio di me che non basta aver presentato i conti, è necessario che i conti siano stati trovati regolari perchè si possa dire che la contabilità sia chiusa, ed averne elogio per tale fatto.

L'inchiesta sul materiale della marina lungi di avere fatto male, credo abbia anzi fatto del gran bene alla marina ed al paese. Mi spiace che l'onorevole ministro abbia acconsentito a quella pubblicazione. È un fatto strano che la Commissione sia messa sotto procedura dal ministro che l'ha nominata. I membri della Commissione d'inchiesta non hanno voluto certo entrare in polemica a questo riguardo, perchè non sarebbe stata una cosa troppo bella, quantunque sia agevole il vedere che noi siamo stati attaccati e che abbiamo diritto di difenderci. Ma alla fin fine chi legge accuratamente quella risposta pubblicata dal Ministero della marina, si accorge benissimo che nella medesima non è negato nessun fatto di quelli che furono asseriti e documentati dalla Commissione stessa.

Io quindi diceva poc' anzi, e lo ripeto, che è necessario addivenire ad una riforma dei regolamenti di contabilità ed amministrazione della marina.

Rammento all'onorevole ministro, come nell'epoca nella quale fu sciolta la Commissione amministrativa marittima in Venezia, che aveva per incarico di compilare i regolamenti di contabilità e di amministrazione sia del personale, sia del materiale, io gli rammento come allora l'onorevole Biancheri emanasse un

regio decreto che istituiva una Commissione, la quale fu poi nominata dall'onorevole Pescetto (e della quale ebbi l'onore anch'io di far parte), onde rivedere tutto il lavoro fatto dalla Commissione amministrativa di Venezia. Io credo che ciò era necessario, non solo nelle condizioni della marina e per i bisogni della marina stessa, ma ben anco perchè uomini così rispettabili come quelli che furono inviati a Venezia a formare quella Commissione non avessero a lavorare per otto o dieci mesi indarno, e senza che se ne tragga profitto.

Io, ripeto, faceva anche parte di questa Commissione, sebbene la medesima non si sia mai riunita!

E riguardo alle modificazioni dei regolamenti, io rammenterò anche, dacchè vedo seduto al banco dei ministri l'onorevole Menabrea, rammenterò come egli, nell'aula del Parlamento subalpino, pronunciò un importante discorso concernente l'amministrazione in generale dello Stato, discorso che forse egli non ricorda più di avere pronunziato, perchè sono passati più di diciotto anni (era nella seduta del 4 gennaio 1851 della Camera subalpina). Fin d'allora egli lamentava come i regolamenti di amministrazione non fossero più in armonia nè col progresso dei tempi, nè colle forme costituzionali. Per ciò che concerne il regolamento di contabilità dei corpi della marina, creda pure l'onorevole presidente del Consiglio che sussistono ancora intatte le sue pregevoli osservazioni.

Avrei in proposito da chiamare l'attenzione della Camera, poichè dovrei parlare sulla contabilità ed amministrazione del corpo reale equipaggi, ed avrei anzi molto da dire in proposito, ma me ne astengo per una ragione di convenienza parlamentare. Però richiamo su questo fatto l'attenzione, non solo del ministro della marina, ma quella pure del presidente del Consiglio.

Prego nel tempo stesso la Camera di volermi prestare la sua attenzione, perchè io la credo cotesta una questione gravissima, una questione, direi quasi, di Governo costituzionale.

Nei Governi costituzionali è massima parlamentare di non pronunciare nella Camera certi nomi, che se non sono veramente irresponsabili secondo lo Statuto, almeno per lo spirito delle nostre istituzioni non debbono mai figurare qui dentro, poichè non possiamo intavolare una discussione che ci conduca a trattare questioni riguardanti qualcuno di questi nomi ai quali faccio allusione. Prego i miei onorevoli colleghi di considerare come nella sala dei Duecento trovisi tuttora in lettura un giornale che esce fuori dal Ministero della marina, col timbro di quel Ministero, intitolato *La rivista marittima*, il quale nel suo primo articolo del mese di marzo contiene considerazioni ed osservazioni presentate all'onorevole ministro della marina dall'ispettore generale della marina medesima.

Voi, signori, sapete chi è l'ispettore generale della marina; ora, codesta pubblicazione, mi perdoni l'onorevole ministro, sono convinto che sia stata fatta a

sua insaputa, perchè una volta pubblicato uno di questi documenti che dovrebbero rimanere nel Ministero, come vuole che io mi metta a discuterne le basi ed i principii? E noti la Camera che, per una circostanza, le idee esposte in quello scritto quasi tutte corrispondono ai miei desiderii. Ma come si può discutere, quando vi è sotto al documento la firma di un personaggio che non è conveniente sia qui nominato, di un personaggio che, voglia o non voglia, moralmente avrebbe una certa pressione sulle determinazioni anche del ministro? Ripeto, io sono più che convinto che quella pubblicazione fu fatta a sua insaputa.

Prego la Camera a concedermi pochi momenti di riposo.

(L'oratore si arresta per prendere riposo.)

PRESIDENTE. Se permette l'onorevole Maldini, giacchè ha interrotto il suo discorso, io darei in questo frattempo facoltà di parlare al presidente del Consiglio per presentare un progetto di legge.

PRESENTAZIONE DI UNO SCHEMA DI LEGGE E DI UNA RELAZIONE.

MENABREA, presidente del Consiglio dei ministri e ministro degli affari esteri. Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge per l'approvazione della convenzione testè conclusa colla Francia per il servizio postale. (V. Stampato n° 281.)

Prego la Camera di dichiararlo d'urgenza.

PRESIDENTE. Si dà atto al signor presidente del Consiglio della presentazione di questo progetto di legge che, se non vi ha opposizione, sarà dichiarato urgente ed inviato al Comitato privato.

MAUROSONATO, relatore. Per incarico della Commissione generale del bilancio, ho l'onore di presentare la relazione sul bilancio dell'entrata. (V. Stampato n° 16-A8.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà inviata alla stampa e distribuita.

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE SUL BILANCIO DELLA MARINA PEL 1869.

PRESIDENTE. L'onorevole Negrotto ha domandato la parola per un fatto personale; potrebbe approfittare di questo riposo del deputato Maldini per parlare.

NEGROTTA. Io prenderei volentieri la parola per un fatto personale; ma credo che continuando a parlare l'onorevole Maldini, invece di uno, mi darà occasione a farne dieci. *(ilarità)*

PRESIDENTE. Speriamo di no. Intanto parli su quello per cui ha domandato la parola.

NEGROTTA. Io non ho difficoltà di parlar subito. L'onorevole Maldini disse nel suo discorso che io

giudicai con troppo severe parole i costruttori navali. Io invece ieri, quando parlai dei costruttori navali, dissi che avevano dotata la nazione di magnifici bastimenti, e che la *Roma* e la *Venezia* sono due stupendi tipi di bastimenti.

Non so dunque come l'onorevole Maldini possa dire che io ho trattato con severe parole i costruttori navali. Solo io ho aggiunto che, siccome uomini perfetti non ve ne sono, i costruttori navali avevano sbagliato nella costruzione della *Voragine* e della *Guerriera*.

L'onorevole Maldini affermò che questi bastimenti vanno benissimo. In questo io non sono niente affatto d'accordo con lui; e, mentre rinnovo i miei elogi ai costruttori navali per il molto bene da essi fatto, ripeto che questi bastimenti sono stati sbagliati. E tanto è vero che sono stati sbagliati, che lo stesso onorevole Maldini ha detto che per farli correre si è dovuto cambiare l'elica, ed io vi aggiungo anche il timone. Ciò prova che furono sbagliati, perchè se fossero stati ben costruiti, non si sarebbe riconosciuto il bisogno di fare tali cambiamenti.

L'onorevole Maldini ha pure detto che io aveva asserito che l'emulazione nel corpo della marina era un bene per esso. Io invece ho detto che l'emulazione nel corpo della marina, che era prima distinta in tre corpi, mi faceva sperare bene per l'avvenire della marina; e questo lo sostengo, inquantochè, se questi corpi, che da poco tempo sono riuniti, sentono ancora l'affetto al corpo cui prima appartenevano, quando gli ufficiali meglio si conosceranno, finiranno per stimarsi viemmaggiormente. E dico viemmaggiormente appunto perchè, se ammetto che siavi un poco di emulazione, non posso assolutamente consentire che questa sia tanto grande quanto si vorrebbe dai nemici di questo corpo; ed ora che le scuole di Napoli e di Genova sono riunite, gli ufficiali sortiranno da una sola scuola: con questo si ha il vantaggio di fare scomparire le rivalità che potrebbero ancora esservi.

L'ultimo fatto personale che suscitava l'onorevole Maldini fu che io avevo detto che nella relazione della Commissione, incaricata degli studi per la compilazione di un piano organico, egli aveva asserito che i galeotti costavano 3600 lire all'anno. Ora, siccome la cifra indicata in quella relazione, pur firmata dall'onorevole Maldini, si è la cifra di lire 3690, e non di lire 3600, rimane ancora più comprovato ciò che io volli dimostrare.

Egli riconoscerà anzitutto che la differenza della somma citata è qui affatto senza conseguenza. Io poi, quando osservava che era tuttora da lamentarsi l'esistenza dei galeotti negli arsenali di Genova e della Spezia, riconosceva pur nondimeno che un passo si era fatto. Nel 1863 domandava, non tanto per ragioni economiche, quanto per quelle morali, che si togliessero dagli arsenali questi galeotti. Ora, tal

cosa è in parte risolta; perchè dal Ministero della marina ne fu fatto il passaggio al Ministero dell'interno.

Quanto alla questione di sicurezza, diceva che si togliessero i galeotti dagli arsenali, perchè sono un pericolo continuo.

Riguardo alla ragione economica io dissi che dalle cifre risultanti dai conti fatti dalla predetta Commissione, a cui l'onorevole Maldini apparteneva, ammontava a 3600 lire il costo di un galeotto; e ciò perchè si calcolava nella spesa il mantenimento dei 9300 galeotti che allora tenevansi negli arsenali, mentre non ve ne erano che soli 1058 destinati al lavoro.

Io ritengo di avere risposto all'onorevole Maldini; e se egli mi vorrà ancora procurare l'onore d'intrattenere la Camera, io sarò pronto a rispondergli.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maldini, e spero bene che non susciterà più fatti personali. (*Si ride*)

MALDINI. Fatti tecnici, anzichè personali. Effettivamente, secondo il regolamento non potrei rispondere all'onorevole Negrotto senonchè chiedendo la parola per un fatto personale; ma l'onorevole presidente stia pur sicuro che non risponderò all'onorevole Negrotto. Amici come siamo gli darò le relative spiegazioni all'amichevole fuori di quest'aula.

Io vorrei pure raccomandare all'onorevole ministro della marina di fare attenzione, che alle volte qualche circolare non venga emanata dal Ministero, in guisa da alterare alcune leggi, alcuni regolamenti che sono approvati con forma legale più importante che non sia quella di una semplice circolare. A questo riguardo faccio osservare come l'organico del Ministero della marina, il quale fu fatto in forza di un decreto che ha valore di legge, fu modificato con una semplice circolare in data 20 dicembre 1867. La Camera ricorderà come nella discussione del bilancio della marina del 1867, nella mia qualità di relatore, io facessi istanza presso il ministro della marina, che era l'onorevole Pescetto, per avere una dichiarazione nel senso che non si toccherebbe all'organico. L'onorevole Pescetto dichiarò che non lo avrebbe toccato, ed infatti così fu. Ma il ministro che venne dopo l'onorevole Pescetto modificò l'organico al 20 dicembre 1867, e ciò con una semplice circolare, che non porta neppure la firma di alcuno. Io non esaminerò i cambiamenti contenuti nella medesima, nè se furono di poca o di grande importanza. Credo bensì che sieno di una gravissima importanza, poichè io mi sovvengo delle discussioni che sono avvenute al Ministero appunto per quei cambiamenti che poi si sono modificati nuovamente quando l'onorevole Pescetto ha lasciato il Ministero della marina. E di tali discussioni dovevano ben ricordarsi coloro che suggerirono a quel ministro di modificare una legge con una semplice circolare.

In ogni dipartimento marittimo i tre rami di servizio che si presentano sono materiale, personale e contabilità.

Io credo che la cosa la più logica sarebbe quella di avere per ognuno di questi rami un capo speciale sotto gli ordini del comandante in capo. So di non essere d'accordo pienamente in questo concetto coll'onorevole D'Amico; me ne duole, poichè bramerei anche in questo argomento di combinarli con lui.

Il ministro, con decreto del 24 settembre, ha istituita la carica di direttore generale dell'arsenale; e mi duole che per istituire una carica ne abbia contemporaneamente soppressa un'altra e si sia proprio soppresso il capo del personale che esisteva, onde istituire il capo del materiale che non avevamo.

Mi pare che la cosa più semplice era quella di ritornare a certi regolamenti fatti nel 1861, e nei quali vi ebbe parte, almeno nell'interesse generale, il conte di Cavour. In quei regolamenti era stabilito pel materiale un capo, pel personale un altro capo, ed uno per la contabilità; adesso si è abolito il capo del personale, ed invece si è messo a fianco del comandante di dipartimento un capo di stato maggiore, che dalla relazione sommaria, presentata dall'onorevole ministro, è accennato fare le funzioni di comandante del personale.

Nel decreto d'istituzione del capo del materiale avvi poi un articolo (credo il 24) che davvero non si comprende che cosa significhi, tanto parmi confuso. Bisogna modificarlo.

Con altri decreti del 20 settembre 1868, e del 5 novembre stesso anno venne istituita per la marina una nuova carica, la carica d'ispettore generale della marina.

La Camera ricorderà come poc'anzi io abbia fatto qualche allusione a personaggi che è meglio non siano messi in discussione in questo recinto, per lo stesso motivo mi astengo di esaminare il decreto del 20 settembre 1868. Solo credo opportuno osservare all'onorevole ministro che, nel caso in cui fosse votata la legge sull'amministrazione centrale e provinciale che da tanto tempo abbiamo in discussione in questo recinto, credo che la carica d'ispettore generale non potrà più sussistere.

Nel mese di novembre l'onorevole ministro ha creduto d'adempire ad un desiderio manifestato dalla Commissione del bilancio per due anni consecutivi, riformando le tabelle d'armamento. Le tabelle d'armamento sono certi stati che determinano la quantità degli equipaggi da mettersi a bordo dei bastimenti. Ora, mi perdoni il signor ministro, per comprendere queste tabelle bisogna essere eccellenti, insigni matematici. Per sapere quanti individui debbono andare a bordo d'un bastimento bisogna risolvere una o due formole matematiche. Ignoro come ciò possa farsi per la parte contabile, ignoro come la Corte dei conti

possa venire a capo di questo controllo con tabelle che è impossibile di comprendere. Perchè aumentare la confusione e creare delle difficoltà? Credo che il meglio di tutto sarebbe di stabilire tabelle d'armamento per ogni bastimento e lasciare le formole algebriche a quelli che studiano l'algebra, liberandone così gl'impiegati del Ministero, i dipartimenti ed i controllori della Corte dei conti.

Bramerei di avere uno schiarimento dall'onorevole ministro della marina sopra un argomento del quale ho parlato nello scorso anno.

La Camera ricorderà come l'anno scorso io facessi un'interrogazione all'onorevole ministro della guerra riguardo ai saluti che si rendono dalle piazze forti marittime ai bastimenti esteri. Si trattava allora di un bastimento inglese al cui saluto non era stato risposto in tempo dai forti d'Ancona. Ora, ho letto una circolare dell'onorevole ministro della marina la quale stabilisce che nei porti che non sono piazze forti le capitanerie dei porti debbono avvertire i bastimenti esteri che non si risponde al saluto. Questo è stato convenuto col ministro della guerra; non so se ciò siasi fatto in seguito alla mia interrogazione al ministro della guerra, e ne feci cenno oggi alla Camera soltanto per avvertire l'onorevole ministro che non è il caso di rispondere ad un saluto in un porto che non è piazza forte marittima (poichè questo non viene in mente ad alcuno), ma invece al saluto di bastimenti esteri che giungano in un porto, piazza forte marittima, ma nel quale non ci sia alcun bastimento da guerra per corrispondere al saluto del bastimento estero.

Spero che l'onorevole ministro della marina vorrà fare quello che i suoi predecessori non hanno fatto. I suoi predecessori hanno lasciato che il sistema soggiogasse il concetto della marina: io prego l'onorevole ministro della marina a fare l'opposto, cioè a fare che il concetto della marina vada innanzi a tutto.

Quando io parlo di concetto della marina, non intendo di approfondire milioni a destra ed a sinistra, intendo solamente di far notare come sia conveniente che si comprenda ciò che voglia dire *questione marittima*, ciò che voglia dire amministrazione marittima, ciò che significhi marina di un paese, e che si procuri di utilizzare tutte codeste forze.

Ieri l'onorevole mio amico Castagnola avvertì come il Ministero della marina non abbia tutte le sue attribuzioni. È un fatto che io pure avvertii alcuni giorni prima, parlando delle scuole nautiche, ed un mese addietro l'onorevole Bixio, parlando sui porti, fari e spiagge. È assolutamente necessario che il ministro della marina abbia tutte quante le sue attribuzioni, poichè altrimenti noi saremo molto ingiusti verso l'onorevole ministro della marina quando gli facessimo qualche censura, non avendo egli in mano tutti i mezzi onde provvedere al servizio. Come volete che egli possa provvedere al servizio quando una parte del medesimo

è sotto la dipendenza d'un dicastero, e un'altra sotto un altro ministro ?

Io comprendo benissimo che l'amministrazione della marina ha relazioni con quasi tutti gli altri Ministeri, ma non per questo le attribuzioni che riflettono la marina debbono darsi ad altri Ministeri. Queste attribuzioni, che si riferiscono alla marina, stiano sotto la dipendenza del ministro di marina, si concertino con gli altri Ministeri per le materie in cui ciò occorre, ma, ripeto, abbia egli in mano tutto l'insieme della marina militare e mercantile e dei vari interessi marittimi nazionali.

Io non parlerò oggi sulla marina mercantile: ieri ne parlò l'onorevole Negrotto. Sono certo però nel riferirmi al suo discorso di non suscitare fatti personali. L'onorevole Negrotto ieri disse qualche cosa che desidero di nuovamente ripetere, ma brevemente: egli constatò lo sviluppo, il progresso delle costruzioni navali che hanno luogo nei cantieri della Liguria, ed aveva ben ragione l'onorevole Negrotto di rallegrarsene.

Io vorrei che molti di voi potessero dire altrettanto d'altre parti d'Italia.

Ma riprendo il filo del mio discorso. Ripeto, è necessario che l'onorevole ministro della marina si faccia dare tutte le attribuzioni che riguardano la marina e che oggidì sono sparse negli altri dicasteri; è necessario che anche l'onorevole ministro procuri di rialzare l'autorità e il prestigio della marina medesima. Infatti, vi sono nel paese alcune istituzioni nelle quali manca affatto l'elemento marittimo. Io citerò, per esempio, il contenzioso diplomatico. Il contenzioso diplomatico tratta questioni internazionali e di diritto marittimo.

Ora, in quel Consiglio non vi è alcun membro della marina. Giorni sono l'onorevole ministro del commercio ha istituito una nuova Giunta di statistica onde meglio comporla con elementi dei vari Ministeri; ebbene, vi è in quella Giunta una rappresentanza di tutti i Ministeri, meno di quello della marina. Eppure, a detta del ministro del commercio, il Ministero della marina è appunto quello che maggiormente fornisce lavoro alla direzione generale di statistica.

Vi è, per esempio, la Commissione importantissima della difesa dello Stato; nella difesa dello Stato c'entra nientemeno che tutta la difesa delle frontiere marittime, insomma la massima parte della difesa dello Stato.

Or bene, io credo che in quella Commissione non siavi nessun individuo appartenente alla marina, non vi è neppure qualcuno di quei generali dell'esercito che si sono sempre occupati di questioni marittime. La Camera comprende a chi io voglio alludere.

Un'altra raccomandazione che io farei all'onorevole ministro della marina si è che è bene valersi dei

Consigli non solo stabiliti per legge, ma anche di quelli che il Ministero è sempre in facoltà di istituire; ma è pur bene che il ministro si assuma egli la responsabilità dei propri atti; e dinanzi agli individui e dinanzi al paese in fin d'analisi gli è poi sempre il ministro che è responsabile degli atti che escono dal suo dicastero.

Non dirò del Consiglio superiore di marina, del quale sono determinate le attribuzioni e le questioni che il Ministero deve al medesimo sottoporre. Ma si ricorre pure al Comitato di artiglieria, a quello del Genio militare, si ricorre al Consiglio superiore di sanità militare, al Consiglio di Stato, e, per questioni di anzianità che sono determinate dalla legge, si ricorre perfino al tribunale supremo di guerra od all'uditorato militare; e dopo tutto ciò si ricorre ancora agli avvocati consulenti, i quali sono pagati dal Ministero, non so su quale capitolo.

Signori! Io ho votato l'ordine del giorno proposto dall'onorevole nostro collega Chiaves, il che vi deve far comprendere come, per quanto io ami la marina e la desideri forte e fiorente, cionondimeno io riteneva per fermo che sul bilancio 1868 si potesse portare una economia abbastanza rilevante.

L'onorevole Chiaves, che potrebbe rendermene testimonianza se fosse qui presente, è venuto cortesemente a domandarmi informazioni sulla cifra fino alla quale potevano arrivare le economie sulla marina. Egli dapprima credeva di poter ridurre la cifra di 10 milioni. Evidentemente la cifra era troppo forte, ed io gli dovetti domandare se voleva con ciò menomare le forze e l'importanza della marina.

L'onorevole Chiaves dichiarò subito che aveva tutt'altro intendimento; e quindi io stesso gli dissi che allora si poteva andare fino alla cifra di 5 milioni, e gli spiegava le ragioni, cioè che, siccome la parte vitale della marina è oggi ridotta ai minimi termini possibili, così, per eseguire le economie ulteriori, era evidente che bisognava andare sopra quella parte che potrebbe servire, a parer mio, per alleggerire il bilancio della marina. Con questo mezzo si poteva riuscire ad ottenere certe riforme invocate da lungo tempo. Però non mi sarei mai immaginato che l'onorevole ministro avesse fatto invece le economie proposte dall'ordine del giorno Chiaves, sulla parte appunto la più vitale della marina. E mi perdoni l'onorevole ministro, ma l'appendice al bilancio, che presentò dopo l'adozione della proposta Chiaves, scompagina tutto l'andamento della marina, pregiudica e sconvolge il sistema della leva marittima, diminuisce l'importanza marittima del paese, scemando il numero delle navi armate.

Questo non era nell'intendimento dell'ordine del giorno presentato dall'onorevole Chiaves, e nemmeno nel desiderio della Camera, che votò l'ordine del giorno!

Riguardo alla presentazione fatta dall'onorevole ministro del piano organico della marina, mi permet-

terò di osservare che spero il piano organico della marina non diventi per noi una quinta ruota del carro, un bastone tra le gambe, come si suol dire, come era l'ordinamento dell'esercito, allorchè noi avevamo quel progetto dinanzi alla Camera e che serviva quale pregiudiziale sulle riforme che si chiedevano da noi nella discussione del bilancio della guerra del 1867.

Io credo che il piano organico della marina comprenderà tutti i concetti dell'amministrazione marittima, ma che però vi sieno riforme indipendenti dal medesimo, le quali si possano eseguire senza pregiudicare il piano organico. Sono certo che alcune riforme il ministro può farle, ricorrendo, ove sia necessario, alla Camera, che così gradatamente potrà votare le basi del nuovo ordinamento marittimo. Non voglio credere che l'onorevole ministro ritenga bastevole l'aver presentato codesto piano organico e quindi voglia fermarsi nella via del riordinamento; poichè come non credo che codesta presentazione sia una pregiudiziale per noi, così per altra parte non credo che possa esserlo per il ministro.

Dunque alcune riforme indipendenti dal piano organico si possono eseguire purchè egli voglia ricorrere alla Camera.

Io credo che in nessun Ministero esista un corredo di studi, di progetti, di relazioni come nel Ministero della marina. Da alcuni anni a questa parte molti hanno lavorato e molte Commissioni furono nominate nell'avvicinarsi dei ministri.

Il fatto si è che io credo che l'onorevole ministro abbia quanto gli occorre qualora volesse venire alla riforma necessaria delle cose marittime.

In quanto alle idee di riforma, io gli faccio osservare che intendo sempre all'idea di riformare l'ordinamento dei corpi della marina, la contabilità, l'amministrazione, l'andamento generale della marina. Ma per quanto concerne ai regolamenti militari, io credo che bisogna andare molto a rilento nel riformarli, perchè i regolamenti che costituiscono la parte vitale del servizio militare della marina bisogna lasciare che facciano la loro prova. È troppo poco tempo dacchè furono compilati perchè noi ci facciamo di nuovo a mutarli od a portarvi modificazioni importanti. Voglia poi l'onorevole ministro fare attenzione che nell'esaminare le riforme del Consiglio superiore, quel consenso non trovisi ad essere giudice e parte come avverrebbe se un progetto fosse dapprima preparato da taluno de' suoi membri.

Questo non è il momento opportuno perchè io venga qui a suggerire all'onorevole ministro il genere di riforme che crederei necessarie di fare nella marina. Dirò solo qualche parola a questo riguardo. Per esempio, l'Accademia unica io la vedo soltanto accennata da lungi nella relazione sommaria presentata dall'onorevole ministro. Quindi vorrei dire qualche cosa so-

pra questo argomento, ma lo farò nel relativo capitolo, *Scuole di marina*.

Circa alle note che precedono i bilanci presentati alla Camera, l'onorevole relatore ha detto già abbastanza nella sua pregevole relazione, nè io aggiungerò di più; però mi permetto avvertire l'onorevole ministro che egli ha presentata la relazione del 1868 in relazione all'ordine del giorno Bixio, ma manca sempre la relazione del 1867, e scusi l'onorevole ministro, ma spettava a lui a presentarla. E sono convinto che, se vogliamo guardare l'epoca del 1867, vi troveremo abbastanza da poter servire di documento per una relazione, ed anche abbondante.

Io ricordo alla Camera come nel bilancio del 1863 vi sia stato un corpo della marina che venne abolito nella discussione del bilancio medesimo; questo è il *Corpo della segreteria dei comandi in capo*, e mi ricordo che in quell'anno relatore del bilancio della marina era l'onorevole Pescetto, che egli ha sostenuto questa abolizione, che la Camera l'ha approvata e che il ministro vi ha consentito. Eppure esistono ancora i così detti *segretari dei comandi in capo*, ad onta del voto di soppressione della Camera.

Non tocco la questione della fanteria marina, perchè è una questione abbastanza complessa, una questione che verrà trattata nel piano organico. Ma anche qui faccio osservare che già il Parlamento aveva determinato di non impiegare la fanteria marina a bordo delle regie navi. Perciò, finchè non si decida sull'abolizione o conservazione di questo corpo, è indispensabile almeno che esso sia soltanto destinato alla guardia degli stabilimenti marittimi, e nulla più.

Giunto a questo punto del mio discorso, non devo dir altro, se non se qualche parola sopra l'importanza della marina per il nostro paese. Forse me ne sarei astenuto senza una recente discussione che è avvenuta nel nostro Comitato sopra questioni marittime commerciali.

Non so; non vorrei dire cose troppo dure; ma quando si tratta da noi qualche argomento che riguarda la marina, non so bene, ma parmi che noi siamo pur troppo fuori di strada con le idee in fatto di questioni marittime. Una volta in Italia non vi era certo bisogno di dimostrare l'importanza della marina; ora ci dev'essere qualche fatalità che perseguita il nostro paese, dacchè io vedo alcune persone intelligenti e rinomate per la loro abilità, per la loro capacità che, quando si mettono a parlare di questioni di marina, sono agli antipodi con la verità delle cose. Non vorrei dir troppo in questo momento, ma vi sono certe discussioni che mi fanno così male, che talvolta parmi che l'Italia meriterebbe fosse a lei applicata per castigo l'invettiva che Dante faceva a Pisa.

È indispensabile che uno Stato subisca le condizioni nelle quali la natura lo ha posto. L'Inghilterra, che è

circondata dal mare, ha una grande marina ed un piccolo esercito: noi che, per la posizione nostra marittima, siamo il ponte di passaggio tra un mondo e l'altro, dobbiamo avere non solo una forte marina, ma anche un forte esercito, perchè abbiamo una frontiera terrestre da difendere.

Or bene, pochissimi comprendono l'importanza della marina per noi, e le questioni marittime nelle quali si racchiudono gli interessi più vitali del paese vengono da noi trattate spesso con idee di antagonismo municipale che danneggia in ultima analisi i veri interessi della nazione.

Non intendo più oltre abusare del tempo che mi ha concesso la Camera e della benevolenza con la quale volle ascoltarmi. Conchiudendo sento la necessità di rivolgermi prima di tutto all'onorevole ministro per la marina.

Da quello che sono venuto esponendo, forse un po' disordinatamente, spero che l'onorevole ministro e la Camera si saranno convinti come siavi ancora molto da fare nella marina. Io so che all'onorevole ministro non fanno difetto nè la volontà, nè le forze. La sua lealtà ed il suo buon cuore lo hanno posto in circostanze tali che egli, voglia o non voglia, è divenuto simpatico alla Camera. (*Si ride*)

Ora io lo pregherei di profittare di questa circostanza, perchè un ministro simpatico può ottenere molto di più dalla Camera che non forse un altro. Certamente la Camera a buon diritto gli dimostra cotesta simpatia. Io non ricorderò quello che disse ieri il mio amico Castagnola riguardo all'attuale ministro della marina, ma mi perdoni se vengo qui francamente a dirgli che a me duole e deploro che il ministro Riboty abbia messo in ritiro l'ammiraglio Riboty.

La marina contava sopra di lui per i momenti di bisogno. Ci sono ancora dei distinti ufficiali, è vero, nella marina, ed io non voglio fare confronti, ma egli era certo uno dei migliori. Ma ora l'ammiraglio Riboty è perduto per la marina; non facciamoci illusione, perchè occorrerebbe una legge affinchè egli fosse richiamato in servizio attivo. Le leggi che regolano le pensioni degli ufficiali di terra e di mare sono abbastanza esplicite su questo proposito.

Ma lasciamo da parte questa considerazione. Il suo atto io l'ho compreso in questo senso, cioè che egli intende di sacrificarsi al bene della nazione col voler rimanere su quel banco. Procuri adunque il signor ministro di profittare della sua favorevole condizione.

Ed ora mi permetta la Camera che io mi rivolga a lei. Io credo che i paesi i quali si trovano sul mare sono in una posizione privilegiata dalla natura.

Ma bisogna che la Camera si ricordi che una lunga frontiera marittima può essere un elemento di grande debolezza per lo Stato, qualora la marina militare non

sia in corrispondenza coi suoi bisogni, ed alle esigenze della nazione. (*Segni di approvazione*)

PRESIDENTE. L'onorevole Ricci ha facoltà di parlare per un fatto personale.

RICCI. Siccome l'onorevole Maldini, nel criticare taluni fatti avvenuti sotto l'amministrazione dell'onorevole nostro collega Pescetto, ebbe a qualificare di inquisitoriale quella Commissione che in quell'epoca venne dal ministro Pescetto nominata per esaminare taluni fatti...

MALDINI. Domando la parola per un fatto personale.

RICCI... relativi alla funesta giornata di Lissa; sebbene io sia persuasissimo che l'onorevole Maldini non ha punto voluto ferire le persone che componevano quella Commissione; tuttavia io, come uno dei membri della medesima, prego la Camera di ordinare che tutti i verbali ed i documenti che motivarono il giudizio di quella Commissione siano depositati nella Segreteria della Camera, acciocchè tutti i deputati ne prendano visione e possano riconoscere se l'operato di quella Commissione fosse o no inquisitoriale. Io ne faccio formale proposta alla Camera, pregandola di accettarla.

PRESIDENTE. L'onorevole Maldini ha la parola per un fatto personale.

MALDINI. Io non credo di aver detto la parola *inquisitoriale*; dessa non si presentò mai neppure alla mia mente. Parmi aver detto *procedura riservata*. Ma ad ogni modo riguardo alle persone che componevano quella Commissione, la Camera ricorderà come io dissi che l'onestà di quegli individui era una garanzia per il personale del corpo della marina.

Quanto poi all'onorevole Ricci, io quasi quasi, per mostrare la stima che gli professo, sono obbligato dire qualche cosa a suo riguardo, perchè certamente le mie parole non avevano il menomo intendimento di ferirlo. Io so che sedevano in quella Commissione distinti magistrati e distintissimi avvocati. Quanto poi all'onorevole Ricci io so che egli anzi ha evitato di continuare un mandato che forse interamente non corrispondeva allo scopo della Commissione. Dunque vede l'onorevole Ricci che io non poteva avere nulla di personale per lui. E poi io credo che egli mi conosca abbastanza e sappia da quali sentimenti io sia animato verso di lui.

Quanto poi alla proposta dell'onorevole Ricci, sebbene l'esaminarla esca dal fatto personale, e quindi non possa farlo, mi permetta la Camera due sole parole sulla medesima. Io pregherei prima l'onorevole Ricci a ritirarla; ma se ciò non avvenisse, in ogni modo pregherei la Camera a non volerla accettare.

BIXIO. Domando la parola.

RICCI. Dopo le parole dell'onorevole Maldini io certamente non insisto sulla mia proposta.

MALDINI. Grazie sincere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bixio.

BIXIO. Non parlo più su quest'argomento, poichè l'onorevole Ricci ha ritirata la sua proposta.

PRESIDENTE. Voleva parlare sulla proposta del deputato Ricci?

BIXIO. Contro quella proposta.

PRESIDENTE. Come vede, non è più il caso. Se il signor ministro lo consente, do facoltà di parlare all'onorevole Casaretto.

CASARETTO. Io non farò che alcune brevi sollecitazioni al signor ministro, relativamente alla marina mercantile. Sono tre le sollecitazioni che io voglio fare.

La prima riguarda i diritti di ancoraggio. In conseguenza d'interpretazioni date ai trattati di commercio, le navi di bandiera estera che hanno diritto di ancoraggio sulle nostre coste non sono tenute al pagamento di alcun diritto quando passano da un porto all'altro dello Stato. Ciò non avviene per la bandiera nazionale, la quale invece deve pagare la tassa.

Io sono nemico di tutte le protezioni, ma specialmente di quella data all'estero a danno della nazione. La mia domanda non mira ad altro che ad ottenere uguaglianza di trattamento, e quindi insisto presso il signor ministro acciocchè voglia fare in modo che le condizioni per la bandiera estera e per quella nazionale sieno parificate. Nient'altro.

Ora faccio due altre sollecitazioni, le quali, a dir vero, forse riguarderebbero più direttamente il Ministero dei lavori pubblici; ma, come vi ha detto ieri l'onorevole Castagnola, a nulla giova rivolgersi a quel Ministero. Non si fa che una fatica inutile; bisogna subire la umiliazione di lunghe e ripetute sollecitazioni, e non si ottiene niente. Colà altro non si sa fare che mettere inciampi a quello che vogliono fare di buono i municipi e le Camere di commercio. È una storia vecchia.

Quindi io ritengo miglior partito il rivolgermi al signor ministro della marina, acciocchè voglia interporre i suoi buoni uffici presso il ministro dei lavori pubblici in una materia di cui parlerò ora, che ha indirettamente grande attinenza al Ministero della marina, giacchè egli è il direttore supremo della marina mercantile.

Io mi rivolgo tanto più volentieri a lui, in quanto che debbo confessare che, specialmente sotto la presente amministrazione, tutte le volte che era nelle sue attribuzioni, il Ministero della marina ha potentemente coadiuvato e fatte tutte le facilitazioni possibili in favore dello sviluppo della marina mercantile.

La prima sollecitazione che io voglio fargli è questa. La società dell'alta Italia da quattro anni si è obbligata come compenso, e come parte del prezzo della strada ferrata che comprò dallo Stato, a concorrere per tre milioni nella costruzione dei moli di banchine nel porto di Genova.

Ora, in quattro anni non si è potuto, non solo avere tre milioni, ma neppure un soldo, ed in bilancio non vedo niente a questo riguardo. Eppure i progetti dei lavori sono fatti e da lungo tempo approvati, prima dai Consigli amministrativi del Ministero, e poscia da Commissioni pure governative, nominate appositamente, una delle quali io aveva l'onore di presiedere, e quindi ancora da altra Commissione.

Pregherei quindi il signor ministro della marina a voler sollecitare il suo collega affinchè ottenga dalla società dell'alta Italia questi tre milioni per porre in atto questi lavori. Egli è ciò tanto più necessario in quanto che, senza di essi, si rende vana una legge votata l'anno scorso nel Parlamento, che è quella riflettente i magazzini generali che si hanno da costruire a cura del municipio di Genova; quel municipio diede termine al suo compito, fece l'appalto della opera, ma tutto questo riesce a nulla se non si fanno gli approdi.

Vorrei pur fare un'altra sollecitazione che interessa moltissimo la marineria mercantile.

Signori, voi sapete il grande sviluppo che la marina mercantile ha preso negli ultimi anni, e questo sviluppo non è stato fatto a servizio del commercio italiano, ma piuttosto del commercio inglese. La marineria italiana fa il commercio specialmente fra i porti della Russia e quelli d'Inghilterra: questa è la base dello sviluppo che ha preso. E questa concorrenza della bandiera italiana colla bandiera inglese nei porti inglesi si ottiene specialmente in ragione dei carichi di ritorno che i bastimenti italiani fanno dai porti inglesi in Italia con carichi di carbone.

Ora è avvenuto che la società dell'alta Italia, invece di servirsi di carboni inglesi, da qualche anno ha fatto grandi contratti colle miniere francesi. Su di questo non ci sarebbe che dire, se la società dell'alta Italia vi trovasse il suo tornaconto. Certamente la marineria italiana non desidera protezione di sorta a danno delle altre industrie; ma, quando invece si verificasse che la società dell'alta Italia facesse questo contratto a danno di se stessa, mi pare che allora il Governo dovrebbe immischiarsene un tantino, per le ragioni di suo interesse diretto ed indiretto, che sto per esporre, onde non sia recato nocimento alla marina italiana.

Questa non convenienza in tal contratto per parte della società dell'alta Italia, che era per tutti un sospetto, è diventata una certezza, dopo che fu conosciuto un documento, letto in un pubblico Consiglio, proveniente da uno de' più autorevoli membri del Consiglio d'amministrazione della società dell'alta Italia.

Da questo documento risulta che, anche quando i trasporti dei carboni francesi si potessero fare a miglior mercato tra l'Italia e la Francia, la società dell'alta Italia avrebbe sempre la convenienza a servirsi (sono parole del documento) degli ottimi carboni in-

glesì che si portano nel porto di Genova, anzichè dei carboni francesi.

Se dunque i carboni inglesi, combinando il prezzo colla potenza calorifera, sono a più buon mercato, perchè si comprano i carboni francesi? Evidentemente vi saranno altre ragioni che non voglio indagare, ma che certo non possono essere nè di interesse pubblico, nè dello interesse della società. Io quindi domando che il Governo faccia un'inchiesta per indagare se è vero che questi contratti sieno fatti contro gli interessi della società, perchè in questo caso il Governo avrebbe tre ragioni per esercitare la sua legittima influenza per impedire questi contratti.

La prima è che qui non si tratta d'una società, che si possa abbandonare alla libera concorrenza; la strada ferrata è di necessità un grande monopolio, quindi, quando si tratta di un monopolio, il Governo ha diritto di esercitare una speciale vigilanza, ed infatti nomina dei commissari regi; e questo per tutelare gli interessi degli azionisti e gli interessi pubblici.

In secondo luogo vi ha un interesse indiretto per la prosperità della marina mercantile, sulla quale ha una grandissima influenza questa questione; e la prosperità della marina è non solo un interesse nazionale, ma benanche un interesse diretto del Tesoro per gli introiti che ne ricava.

In terzo luogo poi vi è l'interesse diretto del Governo, in quanto che esso è obbligato a pagare alla società delle garanzie.

Per tutte queste ragioni io credo che il Governo ha diritto di usare la sua alta influenza, acciocchè non si facciano contratti a nocimento del pubblico Tesoro e a danno della prosperità della marina italiana, perchè, non solo non giovano, ma sono anche a danno della società stessa.

Io prego il signor ministro a volersi interessare di questa questione, ed invitare il suo collega il ministro dei lavori pubblici a fare un'inchiesta ed a provvedere.

Io non entrerò certamente nella questione della marina militare, rispetto alla quale hanno diffusamente ragionato e prenderanno a ragionare molti miei colleghi più competenti di me in tale materia. Però mi permetto d'insistere sopra una questione che, a parer mio, ha una grande importanza, intorno alla quale non fa mestieri precisamente d'altro che d'insistenza. È una questione che io ho proposto ai miei colleghi cinque o sei anni fa, che dapprima era contraddetta, che ho ripetuto nella Commissione dei Quindici, la quale l'accolse, ma timidamente; poscia le successive Commissioni del bilancio l'accolsero più francamente, indi la Commissione di quest'anno la raccomandò, ma ciò malgrado non si fa niente, e quindi è necessario lo insistere.

Intendo parlare dell'abbandono di quella parte della vecchia flotta che non serve più agli usi di guerra.

Dopo la trasformazione della marina militare, dopo che sono state introdotte le fregate corazzate, evidentemente la flotta antica di legno non solo è inutile, ma dannosa, poichè vi consuma quel danaro che dovrete impiegare altrimenti; ve lo consuma per il materiale di addobbo che richiede; vi obbliga a fare delle spese di personale inutile, ed ingombra i cantieri e gli arsenali. Ne avete una prova nel piroscalo il *Cambria*.

Noi abbiamo fatto, col costo di parecchi milioni, lo scalo di San Bartolomeo; ebbene, questo scalo è stato per qualche anno ingombrato da quel bastimento inutile affatto, il quale dacchè fu comprato dal Governo, si tenne sempre, io credo, in riparazione; e intanto nello stesso tempo i nostri bastimenti da guerra si ricavavano, con poca utilità e poco onore del Governo italiano, a farsi raddobbare nei bacini esteri.

Dunque, a fronte di tali risultanze, è evidente l'urgenza di prendere una risoluzione in proposito; un paese ricco, straricco può mantenere anche una marina inutile; ma un paese come il nostro, se intende di fare delle economie sul bilancio della marina senza nuocere al nerbo delle forze marittime, bisogna che prenda una decisione e si sbarazzi del materiale inutile; ed io ritengo che in ciò non faccia mestieri che d'insistenza per vincere la forza d'inerzia, giacchè la cosa è troppo chiara per sè.

Non è mio intendimento di asserire che non vi sia più bisogno assolutamente di bastimenti non corazzati, ma questi non possono essere che accessori della vera flotta di guerra che è solo la corazzata; saranno ancora necessari bastimenti in legno per trasporti, per avvisi e per bastimenti destinati a navigare nei mari lontani. Ma debbo osservare che da noi, almeno per il numero, tale accessorio è finora la parte principale, perchè sta in fatto che la maggior parte dei nostri bastimenti non sono corazzati.

Giacchè ho la parola, mi permetto aggiungere qualche osservazione riguardo ad una frase pronunciata dall'onorevole preopinante, quando accennò e lamentò che una Commissione d'inchiesta riguardo alla marina, nominata dal Parlamento, non avesse fatto nulla. Essendo stato anch'io uno dei componenti questa Commissione, debbo indicare la ragione per cui non venne a capo di nulla, ed è che mancava una legge sulla inchiesta, indispensabile per metterla nella possibilità di agire con efficacia. Una Commissione d'inchiesta che sia destituita del potere di costringere coi mezzi legali chiunque può somministrare degli opportuni schiarimenti a darli anche con giuramento, è probabile che non serve ad altro che a cuoprire le magagne.

Se voi volete una Commissione d'inchiesta atta a condurre a buon esito le sue indagini, fa di mestieri che prima sia sancita una legge sulle inchieste. Costesta legge venne proposta alla Camera dei deputati ad istanza della Commissione, ma non fu votata dall'altro ramo del Parlamento. Ebbene, io insisto e prego

l'onorevole ministro a riproporla su larga base, per modo che non comprenda solo le amministrazioni dello Stato, ma si estenda anche alle inchieste necessarie per l'amministrazione delle provincie e dei comuni, dove non meno sovente s'incontrano abusi; ma, per mancanza di una legge sulle inchieste, non si possono scoprire e punire. Quindi io fo più che mai istanza presso l'onorevole ministro perchè sia sollecito a presentare un disegno di legge riflettente le Commissioni d'inchiesta, affinchè abbiano i necessari poteri per agire con frutto.

RIBOTY, *ministro per la marineria*. Io risponderò colla maggiore brevità possibile ai discorsi degli onorevoli deputati che ieri e quest'oggi ragionarono sul bilancio della marina, e risponderò anche alle osservazioni ed agli appunti che la onorevole Commissione per il bilancio espresse nella sua elaborata relazione.

Devo prima di tutto però ringraziare la Commissione per avere voluto esordire la sua relazione, combattendo una opinione pur troppo invalsa in molti, che tutto proceda nell'amministrazione della marina col massimo disordine, ed ha voluto anche corroborare la sua sentenza con cifre abbastanza eloquenti per togliere di mezzo cotesta erronea idea.

Io posso assicurare la Camera che il Ministero della marina si è data molta sollecitudine per riordinare i diversi rami dell'amministrazione, onde spero che, mediante quel piano organico presentato ieri da me alla Camera, ci verrà fatto d'introdurre in cotesta amministrazione tutti i miglioramenti possibili. Spero anzi che, quando questo piano organico sia stato discusso e da voi votato, sarà attuabile in gran parte il riordinamento dei nostri regolamenti.

Comincerò dunque dall'esaminare partitamente i diversi appunti mossi contro l'amministrazione della marina.

L'onorevole Commissione lamenta che il ministro non abbia dato adempimento all'ordine del giorno 11 maggio 1863, con cui veniva invitato a presentare ciascun anno una relazione sullo stato della marina e su tutto quanto si era praticato nell'anno antecedente, e sugli intendimenti del Ministero riguardo alle riforme da adottarsi nell'anno seguente.

Fo notare che, in quanto alle prime due parti, ho supplito con le note annesse al bilancio e con un'esposizione sommaria, la quale ho avuto l'onore di fare distribuire alla Camera. Rispetto alla terza parte, verrà essa naturalmente supplita col piano organico della marina.

La Commissione inoltre propone un ordine del giorno invitando il Ministero ad annettere al progetto di bilancio d'ogni anno tutti gli elementi che servono alla sua compilazione. Il ministro si è sforzato e si sforzerà sempre di farlo; ma, anche supponendo che qualche documento possa mancare, la Commissione

sarà sempre in tempo di domandarlo, come è avvenuto nell'anno corrente.

Osserva la Commissione che l'ammontare del bilancio non corrisponde ai bisogni e ad un meno costoso ordinamento di una migliore amministrazione. Non si ignora che il bilancio non corrisponde ai bisogni; ma fa d'uopo avvertire che gli ordinamenti attuali, che io non poteva ad un tratto cambiare, sono conseguenze di ciò che si è fatto dal 1860 fino ad oggi.

Convengo che siavi da fare dei miglioramenti, ed è appunto per questo che si è presentato un piano organico.

Si è fatta l'osservazione al Ministero di non essersi ancora disfatto di molte navi a vela, miste, ed a ruote di tipo antiquato; su questo ha anche parlato l'onorevole Casaretto nel suo discorso di quest'oggi.

Io sono in grado di assicurare la Camera che il Ministero è entrato piuttosto largamente nella via di disfarsi del materiale che non può servire alla marina. Ciò nondimeno credo che non si possa in questa via esagerare. Noi abbiamo delle fregate miste e dei piroscafi a ruota. Non si può dire che questi bastimenti non servano; io posso dichiarare che alcuni di questi legni rendono degli utili servizi e non converrà disfarsene fino a tanto che noi non li avremo sostituiti con altre navi di tipo più recente e più confacente. Ma dobbiamo naturalmente conservarli, giacchè noi ce ne serviamo per le stazioni nell'America, ce ne serviamo per tutte le stazioni nel Mediterraneo, e ce ne serviamo in sostanza per molti servizi della marina. Io trovo giustissimo che questi bastimenti abbiano a scomparire dal novero della squadra, ma non è una cosa che si possa fare da un giorno all'altro. Naturalmente bisogna farlo di mano in mano che si possono sostituire con altri bastimenti.

Osserva la Commissione la convenienza di spendere ogni anno per nuove costruzioni somme maggiori di quelle che si spendono attualmente.

Io sono perfettamente di questo parere. Se la Camera approverà il piano organico e se saranno accordati i fondi che col medesimo si richiedono, io non mancherò di presentare progetti di legge per nuove costruzioni.

La Commissione trova che abbiamo troppi stabilimenti marittimi; io ne convengo pienamente, e certamente questo fa sì che dobbiamo spendere forse di più di quello che spenderemmo se il numero di tali stabilimenti fosse più limitato; ma d'altronde noi non possiamo naturalmente disfarci dell'arsenale di Genova o del cantiere della Foce, fintantochè non potremo occupare l'arsenale della Spezia; e così allo stesso modo noi non potremo disfarci dell'arsenale di Napoli e del cantiere di Castellammare, fin tanto che non avremo il nostro arsenale di Taranto.

La Commissione vorrebbe anche che si abolisse il

comando locale di Peschiera; io trovo che non sarebbe forse conveniente far ciò in questo momento. Noi abbiamo là una flottiglia di otto o dodici bastimenti; d'altronde è raccomandato anche dalla Commissione sulla difesa generale dello Stato di far caso delle nostre forze del lago di Garda.

Lamenta anche la Commissione che non si sia presa ancora una risoluzione, nè si sia adottato un sistema di torpedini fisse o semoventi, mentre si è interamente esposti alle aggressioni di qualunque nemico.

Io mi sto seriamente occupando di questa questione, e capirà l'onorevole Commissione che devo serbare intorno ad essa una certa riserva; posso però dire che si è molto studiata; ma certo se si volesse colle torpedini difendere tutte le nostre coste marittime, occorrerebbero molti milioni, e forse più di quelli necessari per formare una flotta navale.

Il deputato Zuradelli ieri disse che l'Italia manca di legnami da costruzione; ciò non è esatto; l'Italia non difetta di ciò, e particolarmente di quercie delle quali se ne esportano molte all'estero. Vi sono però alcune specie di legnami, come il *teak*, che non allignano nel nostro suolo, e che quindi di necessità bisogna importare dall'estero.

La marina militare attualmente mette a profitto i legnami delle varie provincie d'Italia, anche dei boschi erariali del Veneto; i legnami che acquistiamo all'estero sono il *teak* ed alcune specie di pini e di abeti. Speriamo negli anni avvenire trovare nel regno anche i pini e gli abeti, e ciò nel caso che risultino di buona qualità i legnami del Cadore che andiamo ad sperimentare.

L'onorevole Negrotto diceva ieri che vuole una marina forte la quale corrisponda alla francese. Il ministro della marina apprezza immensamente questo giusto desiderio dell'onorevole Negrotto, e spera che, mediante le misure che ha proposto nel piano organico, si giungerà ad avere una marina proporzionata ai nostri bisogni, ma per ora sarebbe difficile di raggiungere la potenza della francese. Il Governo francese spende da 130 a 135 milioni per la sua marina, e noi siamo ben lontani dal potere raggiungere quella cifra.

L'onorevole Negrotto vorrebbe anche che i giovani ufficiali fossero imbarcati, ed ha perciò dimostrato la importanza della squadra permanente. Anche a questo riguardo entro nelle viste dell'onorevole Negrotto, ma egli capirà benissimo che cogli scarsi fondi che sono bilanciati è difficile di fare navigare tutti gli ufficiali. Si procurerà, mediante la squadra permanente e gli altri bastimenti che sono armati, di stabilire un certo giro il quale permetta agli ufficiali di navigare il maggiore tempo possibile.

L'onorevole Negrotto vorrebbe anche modificare la legge sull'avanzamento.

Io capisco molto bene anche questo suo desiderio;

anzi gli dirò che si sta lavorando al Ministero della marina per fare una nuova legge sull'avanzamento degli ufficiali di mare.

Egli mi ha domandato se io non creda che siano troppo rigorosi gli esami di ammissione nella scuola di marina. Certamente essi sono rigorosi, ma dirò all'onorevole Negrotto che io credo indispensabile che siano tali. Quando lo erano meno, quando si pretendeva ben poco dai giovani che entravano in questa scuola, sa l'onorevole Negrotto che cosa succedeva? Succedeva che i corsi cominciati con 15 o 20 allievi si riducevano fino a 3 o 4. Io dunque credo che, nell'interesse dei giovani, dei loro parenti, e molto più ancora in quello della marina e dello Stato, il quale spende pure delle forti somme per far educare gli ufficiali, si debba procedere in modo, nell'ammettere i giovani al collegio, da essere sicuri della loro riuscita. D'altronde osserverò all'onorevole Negrotto che io non credo che questi esami siano eccessivamente rigorosi. Un giovane che entra in quella scuola dai 13 ai 16 anni, se dotato di un certo ingegno, può, a mio parere, senza grandissimi sforzi convenientemente superare questa prova. Ed aggiungo che dal 1860, epoca nella quale sono stati adottati questi esami di ammissione, essi hanno dato dei buonissimi frutti. Non si è più verificato (od almeno, se avvenne, fu in piccolissime proporzioni) il caso di giovani ammessi alla scuola, i quali non abbiano compiuto tutto il corso superando con successo gli esami. Questo io sono persuaso convincerà la Camera della convenienza di perdurare nello stesso sistema.

Vengo ora all'onorevole Castagnola. Rispondendo ad esso, comincerò dalla parte che mi imbarazza meno.

Egli ha rammentato il gran numero di guardie marine esistenti, e desidererebbe conoscere quali misure intenda il Ministero adottare onde riparare ad un tanto inconveniente.

Io certamente riconosco coll'onorevole Castagnola che questo gran numero di guardie marine è un imbarazzo per il Governo, e torna nocivo ad esse stesse; ma io debbo pure dichiarare che non ho veruna colpa in questa esuberanza di giovani ufficiali. Io ho trovato la cosa fatta, ed ora non mi resta che cercare il modo di far sì che questo inconveniente abbia le meno gravi conseguenze possibili.

Io ho già diminuito il numero delle ammissioni alla scuola di marina; e credo che questo sia uno dei mezzi che varrà ad attenuare l'inconveniente lamentato dall'onorevole Castagnola. Inoltre ho stabilito per questi giovani ufficiali degli esami abbastanza severi; io sono persuaso che essi studieranno per mettersi in grado di superarli convenientemente, poichè per quelli che non riusciranno, saranno presi dei provvedimenti.

L'onorevole Castagnola ha anche parlato assai diffusamente delle stazioni, che egli vorrebbe venissero stabilite nel Giappone ed in vari altri punti del globo.

Egli ha lamentato molto, e con colori abbastanza vivi, la disgrazia successa alla nave di bandiera italiana la *Teresa*. È naturale il desiderare la presenza di diversi nostri bastimenti nel Giappone, e ciò per combattere le piraterie continue, che rendono pericolosa e difficile la navigazione in quei mari. E l'onorevole Castagnola ha raccomandato al ministro di fare quanto era in suo potere per fare rendere soddisfazione alla bandiera per i massacrati successi nell'equipaggio della *Teresa*.

Io posso assicurarvi che furono date analoghe istruzioni al nostro comandante la stazione del Giappone; anzi, se la Camera lo permette, leggerò alcuni rapporti del comandante Racchia il quale, come era suo dovere, si è di molto interessato in quell'affare.

Egli scrive da Hong-Kong in data 16 novembre 1868:

« In questi giorni viene a visitarmi il barone di Cercal console di S. M. a Macao, e mi mette al corrente dei dolorosi fatti accaduti alla nave italiana *Teresa* attualmente nella rada di Macao.

« Essa partì da Macao verso i primi di febbraio del corrente anno con un carico di *coolies*, diretta per il Callao, quando all'est della Nuova Zelanda, in 40 circa gradi di latitudine sud, scoppiava a bordo una rivolta. Sembra che il capitano, certo Bollo (genovese), assente da 18 anni dall'Italia, non si sia condotto con abbastanza coraggio e risoluzione.

« Fatto sta che dopo una certa qual resistenza egli si arrese; la lotta non per questo cessò, i Chinesi si scannarono fra di loro e solo cessarono quando già le vittime oltrepassavano il centinaio; intanto la prora fu voltata nuovamente verso la China, e dopo due mesi di navigazione, durante la quale si ripeterono atti violenti e brutali, la *Teresa* gettava l'ancora in un porto cinese, 120 miglia circa al sud di Macao. Quivi i *coolies*, dopo aver saccheggiato il bastimento e portato via quanto loro venne fatto di mettere le mani sopra, fuggirono a terra.

« Rimasto solo il capitano cogli avanzi del suo equipaggio, fece vela per Macao ove gettava l'ancora verso la metà dello scorso mese di luglio.

« Il capitano fece le debite proteste e deposizioni innanzi al console di S. M. in Macao, ma disgraziatamente sembra che vi sieno non poche contraddizioni in tali deposizioni, talchè sinora non si riuscì a conoscere esattamente nè le cagioni che diedero origine alla rivolta, nè la condotta tenuta in simile occasione dal capitano Bollo. Convieni però notare che questi è di già pur troppo conosciuto dalla colonia europea di Macao per avere commesso altre volte non poche irregolarità nel trasporto di *coolies*, specie di commercio a cui sembra essersi egli dedicato da vari anni.

« Vivamente sollecitato dal regio console, ho deciso recarmi colla corvetta nelle acque di Macao non appena avrò ultimato l'imbarco dei viveri, e preparato

il bastimento per prendere il mare; sul luogo stesso procurerò prendere tutte le più minute informazioni onde potere dettagliatamente ragguagliare la S. V. sui dolorosi fatti accaduti a bordo alla *Teresa*. »

Un secondo rapporto, in data 23 novembre, dice:

« Ho l'onore d'informare la S. V. essermi recato, per mezzo del piroscalo che giornalmente fa la traversata da Hong-Kong a Canton, in quest'ultima città allo scopo di ottenere un'udienza dal vicerè. Mercè il console generale francese, barone di Trinqualez, potei nella giornata di mercoledì 18 prossimo passato presentarmi alla prefata autorità cinese.

« Scopo principale della mia visita si fu in primo luogo di ringraziare S. A. di quanto aveva fatto in occasione dell'accaduto alla nave italiana *Teresa*, quando questa approdò in Chapò, porto cinese situato 120 miglia circa al sud di Macao.

« Infatti, appena informato dei dolorosi fatti accaduti a bordo di tale nave e della condotta dei *coolies* rivoltati dopo ancorato il bastimento, il vicerè di Canton, dietro le istanze del barone di Cercal, nostro console a Macao, e le insistenze del console francese in Canton, spedì sul luogo due cannoniere ad elica chinesi, le quali riuscirono ad arrestare vari fra i principali autori del saccheggio e degli assassinii perpetrati a bordo la *Teresa*, gente che attualmente trovasi nelle carceri di Macao.

« Secondo scopo della mia visita si fu di ricordare in modo efficace a S. A. la presenza nelle acque della China di una nave da guerra italiana.

« Devo poi ricordare che il nostro agente consolare in Macao, sebbene più volte avesse insistito per ottenere un'udienza dal vicerè nella sua qualità di console di S. M., giammai ottenne l'intento, poichè il vicerè vi si rifiutava sempre, adducendo per iscusca che il trattato di commercio e navigazione conchiuso fra Italia e China ancora non fu ratificato a Pechino, e che egli soltanto riceveva rappresentanti delle potenze con le quali la China aveva trattati ratificati.

« Nella mia visita al vicerè non omisi di parlargli di ciò, ed egli formalmente mi promise che d'ora in avanti ogni volta che il barone di Cercal gli avrebbe chiesto udienza per affari di servizio concernenti interessi italiani, lo avrebbe d'ora in poi ricevuto.

« Secondo il costume cinese, il giorno appresso il vicerè gentilmente mi restituì la visita nella casa del console francese, e mi rinnovò le assicurazioni più benevoli riguardo all'Italia, e specialmente che non avrebbe ommesso di vedere la controversia relativa al bastimento nazionale *Teresa* risolta in modo soddisfacente ed equo.

« Il domani, 20, faccio ritorno a bordo la *Clotilde* in Hong-Kong. Mi rincresce, signor ministro, doverle dire che le pretensioni del capitano della *Teresa*, signor Bollo, sono esageratissime, e se egli non si modererà molto, preveggo che la soluzione della vertenza,

oltre venire protratta a tempo indefinito, potrà non riuscire così soddisfacente. Del resto, come ebbi già l'onore di dirle, il capitano Bollo, oltre essere molto esagerato nelle sue pretese, non si è data la pena di corredare le medesime di quegli indispensabili documenti che solo possono renderle giustificabili. Non tralascierò, signor ministro, di tenerla al corrente dell'andamento di tale affare; posso però sin d'ora accertare la S. V. che la visita da me fatta al vicerè di Canton sarà per riuscire di molto vantaggio alla soddisfacente soluzione della suddetta vertenza. »

Vi è poi finalmente il terzo rapporto in data 30 novembre :

« Riguardo ai dolorosi fatti accaduti a bordo la nave italiana *Teresa*, potei in Macao avere più dettagliate informazioni. L'accaduto sta quale lo descrissi alla S. V. in una mia lettera antecedente.

« Parimente non posso che ripetere essersi in quell'occasione, e specialmente dopo l'arrivo in Chapò, malissimamente condotto il capitano Bollo; che se egli si fosse risolutamente lanciato in un palischermo con alcuni marinai e, guadagnata la costa, avesse informato dell'accaduto le autorità locali chinesi, sarebbe riuscito a salvare tutta la sua sostanza ed il carico. Del resto le autorità chinesi appena informate del fatto, mercè le istanze del nostro console in Macao, il barone di Cercal, e del console francese in Canton, barone di Trinqualez, non mancarono di adoperarsi per il ricupero delle merci derubate e l'arresto dei colpevoli.

« I mandarini di Chapò vennero destituiti: le due cannoniere ad elica chinesi sul luogo arrestarono quattro fra i capi di *coolies* rivoltati che vennero decapitati; quattro marinai europei complici dei *coolies* vennero posti in prigione ove tuttora stanno, e parte delle merci derubate furono ritrovate e depositate presso il regio console in Macao.

« Anche a tenore del nostro trattato colla China non potevasi esigere di più, siccome in detto trattato è chiaramente specificato che in casi simili potrà domandarsi la punizione delle autorità chinesi colpevoli o conniventi, ma giammai risarcimento in denaro.

« In quanto al capitano Bollo non posso capire come si faccia avanti con pretese così stravaganti, tanto più che il bastimento e carico trovansi assicurati sulla piazza di Parigi.

« Non tralascierò però di trattare questa quistione col regio ministro in Yokohama, quistione che spero sarà presto risolta in modo soddisfacente, alla quale soluzione influiranno moltissimo tanto la visita da me fatta al vicerè di Canton, quanto quella fatta colla corvetta a Macao. »

Da questo può vedere l'onorevole Castagnola che nulla s'è ommesso per parte del comandante della *Clotilde* nello scopo d'ottenere quelle soddisfazioni che si potevano maggiori.

L'onorevole Castagnola mi ha anche interpellato se io credeva conveniente che l'amministrazione dei porti e delle spiagge passasse sotto il Ministero della marina, e così pure le linee di navigazione dei piroscafi postali.

Io ho già fatto delle dichiarazioni alla Camera rispetto alla prima quistione: potrei forse intorno ad essa modificare alquanto le mie idee; ma ad ogni modo la credo degna d'essere molto studiata, come lo è già stata verso la fine dell'anno 1867. Fu allora dall'onorevole mio antecessore ed amico l'onorevole Pescetto, nominata una Commissione, presieduta, mi pare, dall'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, nella quale era rappresentata la marina militare ed anche mercantile, e di cui facevano parte distinti ingegneri.

Questa Commissione si pronunziò per la convenienza che i porti e le spiagge rimanessero al Ministero dei lavori pubblici. Ad ogni modo, ripeto, sarà questa una quistione da studiarsi meglio, e forse dovrà parlarsene all'occasione del bilancio dei lavori pubblici.

In quanto alle linee dei vapori postali, io crederei conveniente che questa materia passasse al Ministero della marina, al quale si rapporta assai più, che a quello dei lavori pubblici; ma ad ogni modo sono sempre questioni da studiarsi maggiormente, e non potrei adesso dire all'onorevole Castagnola se tali progetti saranno adottati.

Risponderò adesso alle moltissime osservazioni che si è compiaciuto rivolgermi l'onorevole Maldini.

Esso ha fatto una critica assai viva sul materiale della marina. Ha ricordato la discussione del mese di luglio, nella quale lungamente parlò relativamente alla legge sull'armamento del naviglio corazzato. Certamente io non posso negare all'onorevole Maldini che il nostro materiale non abbia bisogno di molto lavoro. Però io credo poter assicurare lui e la Camera che il materiale il quale è più adatto per i servizi da guerra, come sono le corazzate, si trova in buonissimo stato, e posso ripromettermi di armarlo anche presto intieramente. Si sono fatte su queste navi delle grandi trasformazioni, si sono armate con potentissimi cannoni, e certo io credo che in questa parte non siamo indietro a nessuna potenza. Certamente fra le navi miste ed a ruote ve ne sono molte che non si trovano in buono stato; ma, come osservava benissimo l'onorevole Maldini ed anche la Commissione, non conviene in nessun modo fare delle grandi spese per questi bastimenti, ed è anzi dovere del Ministero di cercare di disfarsene al più presto possibile; ma, d'altronde, questo materiale ci serve e può servirci benissimo anche in cose di guerra, poichè le fregate miste sono adattissime all'uso di trasporti, e le corvette a ruote ed i piccoli bastimenti possono benissimo servire per tutte le stazioni che debbonsi tenere sui di-

versi punti nell'Atlantico e nel Mediterraneo; perciò io credo, fino a che non siano surrogati da altri, che anche questi legni converrà tenerli; solo non reputerei conveniente accingersi a grandi lavori di riparazione su questo materiale.

L'onorevole Maldini ha ricordato la spedizione di Crimea nella quale la squadra si limitò ad un servizio di trasporto: queste le sono cose un po' vecchie, omai passate assolutamente nel dominio della storia. (*Sussurro*) Certo allora la squadra non poteva avere altra missione; ogni attacco per mare contro le batterie di Sebastopoli era stato abbandonato, e quindi la nostra marina si è prestata nel miglior modo che ha potuto.

Non è poi esatto il dire dell'onorevole Maldini, che, cioè, il *Carlo Alberto* abbia sbarcati i suoi cannoni: fu adoprato anch'esso pel trasporto di munizioni e dei malati secondo il bisogno, ma non ha cessato di essere sempre armato in guerra; e quando le squadre sono partite da Sebastopoli per operare nel mare d'Azof, il *Carlo Alberto* è rimasto assieme ai bastimenti che restarono in rada di Sebastopoli per essere pronto contro qualunque uscita da parte dei Russi, ed ha fatto parte delle squadre francese ed inglese che erano là riunite.

L'onorevole Maldini mi ha detto che il quinto solo delle corazzate erano in caso di essere armate; io posso assicurarlo che è male informato.

MALDINI. Non dissi questo. Dissi il quinto di tutto il naviglio.

RIBOTY, ministro per la marina. L'onorevole Maldini ha lamentato eziandio un certo antagonismo nel personale della marina. Io dichiaro alla Camera ed all'onorevole Maldini come io non creda che ciò sussista. Il personale della marina è soggetto ad una disciplina, e non ha altro scopo che quello di servire il suo paese nel miglior modo possibile. Io spero che questa mia dichiarazione basterà a persuadere la Camera e l'onorevole Maldini.

Egli mi ha pure domandato se non è andata ancor in esecuzione la nuova Pandetta. Debbo rispondere negativamente. Per eseguirla, bisognava correggere tutti gli inventari della marina, nel senso appunto della Pandetta. Io ho nominata una Commissione, la quale lavora alacremente, e quindi spero che entro l'anno potrà andare in esecuzione.

L'onorevole Maldini ha in certo modo criticata l'istituzione del direttore generale... (*Segni di diniego del deputato Maldini*)

Mi scusi, aveva male inteso. Egli però mi ha detto che sarebbe stato molto più conveniente istituire, com'aveva fatto il conte Cavour, dei direttori del materiale e dei comandanti del personale.

Io farò osservare all'onorevole Maldini che si sarebbe potuto benissimo anche far questo; ma pensi che abbiamo tre dipartimenti, cosicchè se si fossero di nuovo istituite queste cariche, sarebbero già sei contram-

miragli che avremmo dovuto impiegare in questi servizi, e il bilancio della marina non ne porta che otto.

L'onorevole Maldini ha sollevato di nuovo la questione per cui aveva mosso interpellanza al mio collega ministro della guerra, riguardo alle salve per parte delle fortezze ai bastimenti da guerra esteri che entrano nei porti dello Stato.

Egli ha ricordato che io aveva emanata una circolare ai capitani di porto perchè, giungendo un bastimento da guerra nei porti dove non esistono fortezze che possano rendere il saluto, fosse subito operato onde rendere inteso il comandante di quel legno di questa circostanza. Io credo che non si poteva fare altrimenti, quantunque siavi l'uso che i comandanti dei bastimenti da guerra, prima di salutare una piazza, mandino a vedere a terra se la piazza stessa può rendere il saluto. Molte volte però avviene che i comandanti non adempiono a questa formalità, e nella certezza che la piazza possa rendere loro il saluto, fanno le loro salve, andando così incontro all'inconveniente di non sentirsele rendere.

È ben inteso che se nei porti dove approdano questi bastimenti vi fossero legni da guerra nostri, naturalmente renderebbero essi il saluto in luogo della piazza. Ma ripeto che era necessario prevenire ogni inconveniente dando ordini più adattati.

L'onorevole Maldini ha lamentato che il ministro ricorra a troppi consigli, e in certo modo ha fatto intravedere colle sue parole che il ministro non teneva abbastanza alta la dignità del corpo.

Forse la parola che ora adopero per esprimere il concetto dell'onorevole Maldini sarà un po' troppo avanzata, ma insomma a qualche cosa di simile egli alludeva.

Dirò all'onorevole Maldini che i consigli che chiede il ministro deve assolutamente chiederli e per legge ed in tutti i modi; il ministro consulta il Consiglio superiore di marina appositamente istituito; quando si tratta di fabbriche negli arsenali, il ministro ricerca il parere del Comitato del Genio; credo non possa fare diversamente; e si assicuri l'onorevole Maldini che, se questi pareri non fossero domandati, il Consiglio di Stato non darebbe un voto favorevole ai progetti che gli si mandano, e la Corte dei conti stessa avrebbe delle difficoltà a registrare i decreti di spesa e tante altre cose.

L'onorevole Maldini ha parlato anche dei cinque milioni di economia portati sul bilancio della marina, e mi pare ne abbia fatto oggetto di severissima critica. Egli ha detto: insomma, avete fatto economia negli armamenti e sul personale, precisamente dove non dovevate farla.

Io pregherei l'onorevole Maldini a volermi dire, se avesse dovuto egli compilare il bilancio della marina, dove avrebbe introdotta questa economia. Si persuada che è stata molto studiata questa questione, e non si è

trovato altro mezzo. Certamente sarei stato molto fortunato se qualcheduno mi avesse suggerito qualche cosa di meglio.

L'onorevole Casaretto mi ha pregato d'interporre i miei buoni uffici presso il ministro dei lavori pubblici per diverse questioni.

La prima, perchè faccia eseguire dalla società dell'alta Italia i lavori di banchine nel porto di Genova, pei quali deve spendere, mi pare, tre milioni. Assicuro l'onorevole Casaretto che ho sempre preso il massimo impegno per tutto quanto si riferisce ai lavori dei porti e spiagge, e tanto più lo prenderò per ciò che si riferisce al porto di Genova, pel quale, lo confesso, ho una grande simpatia; nè tralascierò di interessare anche il mio onorevole collega il ministro dei lavori pubblici perchè voglia far sì che la società dell'alta Italia, se ha contratto, come non ne dubito, questi impegni, vi soddisfi il più presto possibile.

L'onorevole Casaretto ha pure interessato il Ministero di regolare i diritti di cabottaggio e parificare i diritti di ancoraggio. Posso assicurarlo che ho intavolato delle pratiche col mio onorevole collega il ministro degli esteri, e che si pensa seriamente a riparare a questo grave inconveniente.

In quanto alla questione dei carboni, prendo l'impegno di interessare in proposito il mio collega ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Spetta la parola all'onorevole Bixio.

Voci. A domani! a domani!

BIXIO. Io veramente per diverse ragioni mi era proposto di non parlare nella discussione generale del bilancio della marina, e manterrò la parola o quasi. Soltanto parlerò un momento, desiderando di farlo colla serenità che invidio all'onorevole ministro della marina, di cui non posso a meno di richiamare l'attenzione, come ha già fatto la Commissione generale del bilancio per organo dell'onorevole relatore, sulla questione che si riferisce alla difesa delle coste, e non nel senso della difesa degli undicimila chilometri del regno, nè tanto meno dei quattordicimila che circondano l'Italia, ma della difesa dei porti militari dello Stato, e di taluni provvedimenti che in date eventualità sarebbero necessari davanti Napoli e Palermo, le due città più importanti che abbiamo sul mare, indifese dalle opere d'arte, non dico dall'attacco formale di una flotta, ma di un gruppo di bastimenti nemici.

La Commissione, parlando di questa difesa che preoccupa tutta Europa, e che il ministro della marina conosce perfettamente, ha detto, anzi ha esagerato un po' dicendo che noi siamo stati i primi, insieme cogli Stati Uniti d'America, ad occuparci della questione delle torpedini. Senza occuparmi per ora della priorità, io mi limito semplicemente a raccomandare al ministro questi studi.

L'onorevole ministro, rispondendo alla Commissione, ha fatto intendere alla Camera che questa era una

questione di cui si occupa seriamente. Ma naturalmente, disse egli, la Camera comprenderà che in questo bisogna io vi parli con una certa riserva.

Ebbene, io non credo, me lo permetta l'onorevole signor ministro, con tutto il rispetto che ho verso di lui, io non credo che sia necessaria tanta riserva. Io glielo dico francamente: alla Camera ognuno deve dire liberamente quello che pensa, e la questione è abbastanza grave perchè io non debba tacere la mia opinione anche dinanzi ad un uomo qual è l'ammiraglio Riboty. E gli citerò un fatto relativo alla flotta austriaca, da cui egli vedrà che ci è qualche ragione per dire quello che dico. In ogni modo, riserva o non riserva di parole, quello che importa si è che non basta studiare la questione per la difesa dei porti militari e delle città che ho detto poc'anzi. Per questa difesa, qualunque sia il sistema, bisogna avere in pronto il materiale occorrente. Mi basti citare a quest'uopo uno dei paesi che non primeggia nelle cose marittime, voglio dire l'Austria.

L'onorevole ministro della marina lo sa, l'Austria ha un materiale di 400 torpedini ed altrettante mine elettriche, ancorabili da un momento all'altro in tutti quei luoghi che importasse di difendere. Il sistema generalmente usato è restringere il passo con una linea di torpedini, ed occupare con una serie di mine il canale lasciato libero alla navigazione. Ma per far questo bisogna avere il materiale pronto. Ed io vorrei vedere in bilancio un capitolo speciale per questo che è un nuovo genere di artiglieria; se non vi è il materiale pronto sono inutili tutti gli studi che si possono aver fatti.

Io mi preoccupo particolarmente di questo, per la difesa della Spezia, ed in generale dei nostri porti, ed in un lavoro sulla difesa d'Italia, al quale sto per dare l'ultima mano, espongo qualche idea su quanto veggo che si sta facendo in Europa oggi.

Bisogna, mi permetta la Camera che io ripeta, bisogna avere un sistema, ed il migliore può essere il peggiore, se si cercasse sempre senza concludere.

Tutti coloro che hanno avuto il tempo di visitare la Germania hanno potuto vedere come nelle coste della Pomerania, e particolarmente a Kiel, i Prussiani studiano coll'esecuzione il grave argomento, così come quello della difesa di taluni punti delle coste, indicati come punti di sbarco. Anche noi abbiamo in Italia di tali punti, pur troppo indicati in altri argomenti di studio. Noi sappiamo infatti che nella guerra del 1864 i Danesi fecero saltare molte barche cariche di Prussiani con un sistema di mine preparate nei bassi fondi e nella sabbia, dove i Prussiani tentavano degli sbarchi.

Si dice: studiamo. Studiare è una cosa buona, ma bisogna concludere. Io non vi domanderò schiarimenti imprudenti, ne' quali sarà precisamente il vostro sistema, ma un sistema in questa parte della difesa bisogna averlo, ed il materiale ancorabile deve essere pronto, altrimenti le città di Napoli e di Palermo, e-

sposte come sono, e gli arsenali scoperti come si trovano, pagheranno al nemico delle somme ben altrimenti considerevoli. E quando si parla di cose di tale importanza, abbisognano fatti incontestabili che dimostrino la necessità dei provvedimenti che si richiedono. Così io ricorderò il fatto che si verificò nel nostro paese, sebbene esso sia doloroso.

Quando l'ammiraglio Tegetoff ebbe la fortuna di sorprendere (cosa che sembra incredibile ancora) la nostra flotta in Ancona, in quella condizione che tutti sanno, era preceduto da un *avviso* nostro lasciato fuori *in scoperto*, il quale venne ad avvisare la flotta nostra della presenza del nemico.

Il comandante di questo vapore ora si trova al Ministero della marina; è giovane coraggioso, che in quella circostanza ha avuto forse troppo ardimento, inoltrandosi troppo fra i bastimenti nemici per far loro mettere fuori la bandiera, ed accertarsi se erano veramente di bandiera nemica; dopo d'aver veduto i colori e d'aver ricevuto qualche cannonata, tornò indietro a tutto vapore, fidando nella marcia straordinaria del suo bastimento, e giunse in tempo, ma seguito da vicino dalla flotta nemica.

Diversi ufficiali austriaci che io conobbi, e che stimo perchè si sono battuti per bene, mi hanno raccontato che a loro è sembrato di vedere che il bastimento italiano che gli precedeva, avvicinato che fu ad Ancona, procedesse con una certa cautela e serpeggiasse il mare, e che l'ammiraglio Tegetoff, che stava osservando, disse: « Non possiamo attaccare, ci sono le torpedini. Evidentemente, quel bastimento ha qualche rilievo in terra, oppure qualche segnalazione particolare che non scorgiamo, poichè serpeggia tanto il mare, e mi fa temere; non ci conviene quindi attaccare la flotta sotto Ancona col pericolo delle torpedini e delle mine. » Questo mi dissero gli ufficiali austriaci a Pola, e particolarmente il comandante della *Federica* che a Lissa ricevette molte cannonate dall'ammiraglio Riboty, una delle quali gli aveva rotto il *baglio*, e non affondò per miracolo, ma guadagnò l'ancoraggio di Lissa pieno d'acqua. Questo fatto nel rapporto nemico non è accennato, così come altri guai d'ogni natura. Quanto alla supposizione che l'*avviso* nostro serpeggiasse, io ne ho domandato al comandante Orenco, il quale mi disse di non aver serpeggiato affatto. Forse la mente esaltata dell'ammiraglio e dei suoi ufficiali di stato maggiore gli fecero parere quello che non era.

Ma mi si assicurò a Pola che tale fu veramente la ragione per cui l'ammiraglio Tegetoff non attaccò la flotta nostra sotto Ancona, quando si trovava in quelle poco belle condizioni che sappiamo!

Questo fatto mi farebbe dire che il sapersi dal nemico d'un nostro qualunque sistema di difesa, come ha ispirato delle inquietudini una volta, può ispirarne un'altra e risparmiare delle sventure.

Bisogna dunque che si sappia che taluni punti im-

portanti sono difesi, perchè ciò imporrà all'inimico. Un gruppo di bastimenti che si presenterà davanti ad un porto, non entrerà, o procederà con molta diffidenza, se avrà ragione di temere che ci sieno le torpedini. Quello che è certo si è che l'Italia con tante coste indifese, deve studiare il modo di guarentirsi almeno i punti più importanti. Potrei avvalorare quello che dico con una cosa che deve preoccuparci, cioè che l'ammiraglio Tegetoff, allo spirare di uno degli armistizi, congedandosi dal comando dell'esercito, disse: « Farò vedere io quello che si può fare sulle coste d'Italia; adesso che ne ho battuta la flotta, le coste italiane sono mie. »

E tutti capiscono che se l'azione ricominciava, con la possibilità che la battaglia perduta a Lissa avesse messo la squadra nostra in quelle condizioni in cui non avrebbe dovuto essere, perchè in fondo la squadra nostra non fu battuta, ma in cui pure poteva trovarsi per lo sbalordimento di tanta sventura, noi avremmo potuto vedere talune nostre città subissate dal nemico!

Che cosa avrebbe fatto l'ammiraglio Tegetoff sulle coste d'Italia? È evidente che Napoli e Castellammare colla darsena ed i cantieri l'avrebbero pagata cara; lo stesso altrove, e segnatamente alla Spezia, scoperta come è! Ma questa è una cosa passata, si dice; non ne parliamo più. Ma io non ragiono così: io esamino le eventualità dell'avvenire; io non sono diplomatico, e non sono al Governo, non ho nessun segreto, vedo quello che posso vedere; io guardo agli avvenimenti di Europa, e credo possibile una guerra.

Io mi domando quello che si domandano gli uomini che sono negli affari: se una guerra, come la si teme da molti, accade, che cosa faranno gli Stati Uniti?

Se scoppia una guerra, noi già sappiamo che cosa siamo condannati a fare (*Movimenti*): ma gli Stati Uniti cosa faranno?

Se noi avessimo la marina forte, saprei cosa dovrebbe fare l'Italia, e che cosa potrebbe fare; ma noi, deboli in mare ed indifesi sulle coste, saremo certamente con chi è più forte nel Mediterraneo.

Ma, se se ne mischia la marina americana, oh l'onorevole Riboty sa cosa vuol dire! almeno per un momento sarà della mia opinione; io credo che la marina americana sia superiore a tutte le marine del mondo; essa è capace di mettere le coste dei paesi nemici in uno stato deplorabile, e bisogna pensarci in tempo e seriamente.

Desidero che quello che temo non si avveri mai, ma pure non conviene addormentarsi troppo lungo tempo perchè gli avvenimenti si affrettano.

Conviene adunque avere le coste nostre in uno stato difendibile, e per questo mi permetta l'onorevole ministro che gli ripeta che non è soltanto bastevole studiare, ma bisogna avere il materiale pronto; in quel tempo in cui oggi si mobilitano gli eserciti, in quel

tempo in cui si arma una flotta, bisogna avere ancora il materiale necessario alla difesa dei porti principali del commercio e dello Stato.

Ho citato l'Austria, potrei citare la Prussia, l'Inghilterra, la Francia, dove queste difese sono all'ordine del giorno e preoccupano seriamente tutti i Governi. Ma il ministro sa cosa è quanto si sta facendo, sa che si sono mandati degli ufficiali, e che si è informati dello stato della questione. Bisogna dunque decidersi; lo faccia il ministro con energia e prontamente, chiedendo i fondi necessari in qualunque modo.

Detto questo, non aggiungerò altro riflettente la marina militare, perchè temo di dire quello che voglio tacere.

Voci a sinistra. Parli! parli!

BIXIO. Passo ad un altro argomento.

La marina mercantile è un elemento primo di potenza. Cominciando in essa la sua carriera, il marinaio si prepara per la marina militare. Questa marina fa le sue operazioni commerciali nei porti. Ma quali condizioni trova la marina mercantile nei porti nostri? Non voglio certamente rendere responsabile il signor ministro dello stato di cose che è frutto dei timori degli uni, delle violenze degli altri: ma chi comanda nei porti? I facchini e le maestranze. Parlerò per ora del porto di Genova che conosco di più.

In questo porto accadono tali cose che non dovrebbero assolutamente essere possibili. Basti il dire che un capitano marittimo non è padrone di mettere a bordo del suo bastimento quel tale carpentiere, quel tale calafato che gli piace di più per la moralità sua, per la sua capacità, quando è d'uopo fare qualche riparazione. Non vedo perchè egli debba servirsi di un tale che non conosce, la cui capacità non lo soddisfa, il quale viene quando vuole e se ne va quando gli piace. E perchè così succede? Le maestranze, come corporazioni privilegiate, sono state abolite per legge, ma si sono fatti altrove dei regolamenti che non avrebbero mai dovuto farsi, che suscitavano molti e gravi richiami, e producono le violenze che lamentansi nel porto.

In questi giorni un capitano mercantile che non intendeva sottostare a queste violenze è stato messo in prigione per ordine del capitano del porto.

L'associazione marittima ha indirizzato al ministro ed alla Camera delle lagnanze che noi dobbiamo accogliere, e vedere di rimediare al male lamentato nel bell'anno 1869.

D'altra parte poi, tutti sanno che i facchini dominano il porto di Genova, e si verifica il fatto abbastanza singolare che, per esempio, in una parte del porto, la società dell'alta Italia sbarca i carboni a 20 centesimi alla tonnellata, ed in altre località i facchini impongono il prezzo di una lira e 20 centesimi per tonnellata. E perchè questo? Ciò non dovrebbe succedere.

Se il comune di Genova, se il prefetto Gualterio, invece di cercare della popolarità presso i facchini, si fossero occupati nel porre riparo a quest'inconveniente, sarebbe stato molto meglio. Questo non dovrebbe succedere nè a Genova, nè in alcun altro luogo. Il proprietario d'un bastimento, come quello d'una casa, dev'essere mantenuto nelle condizioni in cui la legge l'ha posto. Di tutto questo, o signori, bisogna occuparsi con mano robusta, e mettere ognuno al proprio posto.

Di questo io non faccio un rimprovero speciale al ministro della marina, ma la marina mercantile dipende dal Ministero di marina, il capitano del porto ne dipende ugualmente; insomma bisogna che qualcuno ponga rimedio a questo stato di cose: la legge è violata nel porto di Genova, come in molti altri porti d'Italia: e questo dico tanto più oggi, perchè poco tempo fa sono accaduti degli inconvenienti abbastanza gravi.

Dette queste cose io non vado più oltre.

La seduta è levata alle ore 6.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Interpellanza del deputato Bixio sopra l'esecuzione delle leggi penali contro il duello.

Discussione dei progetti di legge:

2° Spese straordinarie per opere idrauliche di seconda categoria.

3° Concessione di terreno nell'isola d'Ischia al professore Angelo Ranieri;

4° Assegnamenti ad alcuni istituti di beneficenza;

5° Aggiunta al bilancio 1868 della entrata e della spesa dell'asse ecclesiastico;

6° Seguito della discussione generale del bilancio 1869 del Ministero della marina;

7° Seguito della discussione del progetto di legge pel riordinamento dell'amministrazione centrale e provinciale e per la istituzione di uffizi finanziari provinciali.