

TORNATA DELL' 8 FEBBRAIO 1873

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Discussione generale del bilancio preventivo della marineria — Interrogazione del deputato Villa Tommaso sulla spedizione del capitano Racchia all'isola di Borneo — Dichiarazione del ministro circa l'incarico dato — Considerazioni generali, specialmente sulla leva marittima, del deputato Perrone, e sua proposta di modificazioni alla legge, e di stanziamento di somme pel rinnovamento del naviglio — Discorso del deputato Boselli sull'industria delle costruzioni navali e sui cantieri, e proposizione di riforme — Considerazioni diverse e istanze dei deputati Salèmi-Oddo e D'Aste — Repliche — Riserva del ministro circa le risposte — Proposizioni dei deputati Di San Donato e Ghinosi sulle sedute a tenere e sull'ordine del giorno di lunedì, respinte dopo osservazioni del deputato Pescatore e dopo opposizioni del presidente del Consiglio — Deliberazione di continuare lunedì la discussione del bilancio.*

La seduta è aperta alle 2 e 35 minuti.

BERTEA, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato; indi del sunto della petizione seguente:

553. Farina barone Raffaele, già prefetto di polizia in Napoli e altri quattro impiegati superiori sotto il cessato Governo borbonico, pensionati, sottopongono alla Camera due memorie a stampa contenenti osservazioni e proposte di modificazioni alla legge sulle pensioni onde voglia tenerle presenti nella discussione del progetto di riforma della medesima.

PRESIDENTE. L'onorevole Giganti ha la parola sul sunto delle petizioni.

GIGANTI. La petizione n° 553 che fu ieri trasmessa da me, ha strettissima relazione col progetto di legge che si è presentato per modificare la legge sulle pensioni del 1864. Io domando quindi che la petizione medesima sia inviata alla Commissione la quale deve riferire su quel progetto di legge, perchè essa ne tenga conto; tanto più che le cose ivi esposte meritano, a mio avviso, di richiamare seriamente l'attenzione della Commissione e della Camera.

(La domanda è ammessa.)

PRESIDENTE. Chiesero un congedo per motivi di salute: l'onorevole Lawley, di 10 giorni; l'onorevole Servolini, di 20. Per affari particolari, lo domandano: l'onorevole Legnazzi, di giorni 7; l'onorevole Gabelli, di 10; l'onorevole Biancardi ne chiede uno di 15 giorni, per ragioni di servizio pubblico.

(Sono accordati.)

DISCUSSIONE DEL BILANCIO PREVENTIVO DELLA MARINERIA PER L'ANNO 1873.

(V. Stampato n° 96)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del bilancio preventivo della marineria pel 1873.

Anzitutto, debbo comunicare alla Camera ed al ministro della marina la seguente domanda di interrogazione del deputato Villa Tommaso, che potrebbe, mi pare, aver luogo nella discussione generale di questo bilancio:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il signor ministro della marina sulla spedizione del capitano Racchia all'isola di Borneo. »

Prego l'onorevole ministro della marina a dichiarare se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

RIBOTY, ministro per la marineria. Sono pronto a rispondere anche subito.

PRESIDENTE. L'onorevole Tommaso Villa ha facoltà di parlare per svolgere la sua interrogazione.

VILLA TOMMASO. Sarò brevissimo.

Quando, due mesi or sono, due navi da guerra armate di tutto punto partivano dai nostri porti, ciascuno ha chiesto a se medesimo, con qualche inquietudine, qual fosse lo scopo di quella spedizione, tanto più che pareva un certo mistero la coprisse; ed allora sorse timida, ma abbastanza chiara, la risposta che il Governo intendesse con quelle navi esplorare certe

località, ove aveva intendimento di aprire scali al commercio italiano, e fissare un luogo per la deportazione.

Compreso da questa inquietudine l'egregio mio amico Clemente Corte chiedeva già al ministro degli affari esteri quali fossero in proposito i divisamenti del Governo, ed avvertiva come non fosse conveniente che il medesimo volesse risolvere una questione così grave senza che vi precedesse il voto del Parlamento, e l'onorevole ministro assicurava allora che certamente il Governo non aveva questo intendimento, e che egli riconosceva del pari come in una questione così grave ed importante non si potesse procedere oltre senza che il Parlamento avesse espressa la sua opinione.

Una eguale interrogazione veniva fatta al Senato, ed il ministro di grazia e giustizia, che allora rispondeva, disse non conoscere precisamente quali fossero i divisamenti che erano stati assegnati a quella esplorazione; che però doveva por mente a non compromettere con una dichiarazione qualunque fatta all'improvviso, una questione così grave come era quella della deportazione penale; tanto più che, a suo avviso, questo tale progetto di deportazione penale doveva realizzare certe condizioni, doveva subire certe modificazioni.

Io credo che chi avrebbe dovuto meglio rispondere che il ministro degli esteri, che quello di grazia e giustizia, era il ministro della marina, il quale precisamente aveva dato ordine che le navi fossero all'estite, vi aveva preposto un ardito capitano, e lo aveva munito di ordini da lui firmati e sotto la sua responsabilità.

Io quindi desidero di avere queste spiegazioni dal ministro della marina; e tanto più desidero di averle oggi, in quanto che quella voce che diceva poc'anzi avere timidamente accennato essere quello lo scopo dell'esplorazione del capitano Racchia, ha oramai smessa ogni timidità, e si è apertamente pronunciata.

Dai giornali che hanno rapporti ufficiosi cogli uomini del Governo, fu annunciato che il capitano Racchia aveva ordine, non solo di esplorare, ma di prendere possesso, e non solo di prendere possesso di una località indeterminata, che potesse prestarsi, secondo le condizioni dei luoghi, a farne o uno scalo di commercio, o una colonia penale, ma era indicata anche la località che doveva essere dal capitano Racchia occupata, e si parlava nientemeno che dell'isola di Borneo.

Fu allora che sui giornali sorse la discussione se fosse o no conveniente quella località. Da una parte si disse che la località fosse assolutamente sconveniente. Cristoforo Negri, nostro distinto geografo, l'ha esplicitamente condannata; altri disse invece che, non verso il Borneo si dovessero indirizzare le nostre esplorazioni, ma sulla punta della Nuova Guinea.

Io lascio indietro questa discussione; non è questo il campo in cui trattarla; ma mi parve che, dovendosi incominciare oggi la discussione sul bilancio della ma-

rina, non fosse inopportuno di chiedere se veramente quelle due navi le quali partirono, ripeto, per ignota destinazione, abbiano l'ordine di occupare una determinata località; se, avendo quest'ordine, il ministro abbia pensato seriamente alle gravi conseguenze che ne possono venire.

Dico le gravi conseguenze che per avventura ne possono venire perchè, quando si parla di esplorazioni, quando si parla di occupazioni per avere un terreno libero ove impiantare colonie di disciplina, ove impiantare colonie di pena, ove avere scali commerciali, ove, in una parola, formare il primo anello della nostra colonia, non dobbiamo dimenticare l'infelice prova che abbiamo già fatto in quelle parti, non dobbiamo dimenticare il triste aneddoto di Assab, dove la bandiera italiana non fu nè onorata nè rispettata come si conveniva.

Ci siamo colà avventurati in un'impresa in cui ci mancò la prudenza dei consigli ed anche l'audacia dell'opera. Ora, alla prudenza che mostrò l'onorevole ministro per gli affari esteri nelle sue dichiarazioni, alla prudenza che mostra nei suoi discorsi l'onorevole ministro di grazia e giustizia, non vorrei che facesse un triste contrapposto l'audacia dei fatti dell'onorevole ministro per la marineria.

Quindi desidero da lui spiegazioni categoriche e formolo la mia interrogazione in questi termini: è vero che il capitano Racchia ha avuto ordine di occupare una determinata località? È vero che questa determinata località sia Borneo? È vero che sotto il nome di esplorazione si comprende una vera occupazione di territorio? Ecco ciò che desidero sentire dall'onorevole ministro per la marineria.

In seguito alla sua risposta vedrò se non sia il caso di formulare una interpellanza alla quale debbono essere invitati tanto il ministro per la marineria, quanto il ministro di grazia e giustizia per la parte di responsabilità che a ciascuno di essi spetta in un affare di questa natura.

MINISTRO PER LA MARINERIA. Fortunatamente per l'Italia, il nostro commercio cresce in un modo molto sensibile nei mari della China; molti dei nostri bastimenti sono stati avviati in quelle località pel commercio, specialmente del riso. Ora, nessuno ignora che l'idrografia del gran bacino compreso fra Sumatra, Borneo e le Filippine non è finora abbastanza completa; nessuno ignora che quel tratto di mare è sovente frequentato dai pirati e che il commercio ne ha già avuto molto a soffrire. Crescendo la navigazione in quei mari, è quindi ben naturale di pensare seriamente a proteggere il commercio ed a studiare l'idrografia di quei siti. A tal fine si è pensato di armare due regi legni e di mandarli in quelle località per adattarli a questo doppio scopo.

Io posso per altro assicurare l'onorevole Villa che il capitano Racchia non ha adesso incarico di occu-

pare alcuna parte dell'isola di Borneo e che la spedizione che abbiamo mandata non ha, per ora, altro scopo che quello di proteggere il commercio e di studiare un po' diligentemente l'idrografia di quei siti.

VILLA TOMMASO. La franchezza di queste dichiarazioni mi rassicura. Debbo però osservare al ministro della marina, che se io fui indotto a fare questa interrogazione ciò non fu soltanto in seguito alle persistenti assicurazioni a me fatte, ma ancora da un'altra circostanza, ed è che le navi portavano forze molto superiori a quelle che ordinariamente si destinano in viaggi di esplorazione, e che sulle navi medesime fu caricata una quantità non ordinaria d'istrumenti agricoli, di macchine, di cose, in una parola, che possono servire alla colonizzazione.

Mi pare però che di fronte anche a queste dichiarazioni sorga sempre la questione della convenienza di un sistema coloniale il quale risponda al bisogno che ha l'Italia di assegnare un sito alla sua emigrazione, come anche dare una soluzione alla questione che ci agita, che dovrà essere scritta nel Codice penale che sarà dal ministro di grazia e giustizia presentato.

Quindi io mi permetto, dichiarandomi per ora soddisfatto di questa risposta del ministro della marina, di ridurre la mia interrogazione a formale interpellanza, onde il Governo possa manifestare i suoi intendimenti in proposito.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Sineo sulla discussione generale del bilancio.

Voci. Non è presente.

PRESIDENTE. L'onorevole Perrone di San Martino ha facoltà di parlare.

PERRONE. La somma che trovo iscritta, come competenza dell'anno 1873, nel bilancio di prima previsione del Ministero della marina è di 30,716,464 lire. Vedendo questa cifra, due considerazioni si affacciano alla mente. Prima di tutto questa spesa basta essa a provvedere alle esigenze della nostra marina come è attualmente? Secondo: è possibile con questa spesa avere una marina militare come la richiederebbe il decoro e la sicurezza d'Italia? Lungi dal soddisfare a questa seconda domanda non soddisfa nemmeno alla prima.

Nella stessa relazione del signor ministro della marina, unita allo stato di prima previsione della spesa, quando viene a parlare del servizio del materiale da farsi, si leggono queste parole:

« La spesa che si propone a questo titolo pel 1873 sarebbe come si disse di lire 7,990,000, ossia del 5 per cento circa del valore del naviglio; proporzione questa molto mite ed inferiore a quella che si impiega per tale servizio nelle altre marine.

« La marina francese per un naviglio del valore di 400 milioni (quale è il naviglio ridotto, previsto per quella marina) calcola a 35 milioni le spese di materiali e mano d'opera occorrenti per l'ordinaria manu-

tenzione del naviglio stesso ed i consumi dei bastimenti armati (compreso così anche il carbone). Per la manutenzione d'un naviglio come il nostro, di un valore di 150 milioni, dovremmo proporzionalmente stanziare la somma di 13 milioni, ed invece si propongono soltanto lire 9,590,000. Siamo dunque molto al disotto di quanto si spende pel servizio del materiale nelle altre marine. »

Io non sono costruttore, ma mi domando, se la marina francese crede necessario spendere questi 35 milioni pel mantenimento di un materiale di 400 milioni, specialmente al giorno d'oggi in cui cerca di fare tutte le possibili economie ciò che pur noi seguendo la stessa proporzione rappresenterebbe una somma di 13 milioni, come mai per l'Italia bastano 9 milioni? Tanto più che da molti anni da noi non si è mai speso quello che sarebbe stato necessario per le riparazioni al naviglio; per cui la spesa dovrebbe essere in proporzione maggiore anzichè minore di quella della Francia per riadattarlo convenientemente.

Ma vi ha di più. A pagina 11, il ministro della marina, parlando del rinnovamento annuo del naviglio, dice:

« Capitolo 24. *Riproduzione del naviglio.* — La somma di lire 4,000,000 che si chiede supera di un milione quella del 1872, ma è molto inferiore ancora a quella che sarebbe necessaria pel normale rinnovamento del naviglio, cioè per conservarlo nella sua forza attuale ed impedire che di anno in anno diminuisca. »

Per cui, dalle confessioni stesse del ministro della marina, con un bilancio come abbiamo attualmente, le riparazioni non si potranno fare tutte, si faranno le più urgenti, ma non si faranno tutte quelle che sarebbe conveniente di fare, ed il naviglio in luogo non dico di aumentare, ma di stare nello stato attuale, andrà man mano diminuendo.

Ora, io dico, abbiamo già una piccola marina e se dobbiamo vederla diminuire poco per volta, sarebbe meglio di fare addirittura l'economia di 30 milioni, poichè si verrebbe allo stesso scopo dopo un certo numero di anni; si finirebbe per avere più niente e si sarebbero spesi i danari inutilmente. Laonde, dalle stesse parole del ministro della marina, mi sembra che la Camera dovrebbe insistere affinchè si discuta se si vuol tenere una marina come è attualmente, ed allora bisogna aumentare la somma; se non la si vuol tenere, allora è meglio dirlo subito e cominciare fin d'ora a fare l'economia di 30 milioni.

Quindi io credo di dover proporre un ordine del giorno alla Camera in queste parole:

« La Camera, ritenuto come dalla sua relazione il ministro della marina riconosce essere insufficiente la somma stanziata per riparare convenientemente il naviglio e per il suo normale rinnovamento, invita il ministro della marina a proporre nel bilancio definitivo

la somma necessaria per provvedere efficacemente alle riparazioni ed al rinnovamento dell'attuale naviglio di guerra.»

«Quanto poi alla seconda domanda, se la marina come è attualmente soddisfa alle esigenze e alla sicurezza d'Italia, veramente non c'è stato nessuno che abbia mai osato asserire una tal cosa.

«Napoleone I, il quale non solamente ha preveduto l'unione dell'Italia in un sol regno, ma che Roma sarebbe stata la capitale scelta, scriveva queste parole:

«Pour exister, la première condition de cette monarchie sera d'être puissance maritime, afin de maintenir la suprématie sur ses îles et de défendre ses côtes.»

«D'altronde credo che non vi sia chi possa ideare una difesa d'Italia senza una forte marina da guerra. Le coste e le città, per esempio, come Genova e la Spezia, per non parlare delle altre, è impossibile difenderle se non si ha una marina. Tutti i paesi danno proporzionatamente molta importanza alla marina, mentre in Italia vi ha a questo riguardo una noncuranza veramente deplorabile.

«Diffatti, l'Italia ha una estensione di coste di un terzo superiore della Spagna, della metà più della Francia e quattro volte più dell'Austria; ed invece, se si guarda all'importanza che la Francia dà alla sua marina, in confronto dell'Italia, è cosa che ci deve impensierire, giacchè la Francia, la quale è superiore all'Italia nella sua marina, non ha da temere nulla dalla parte del mare, perchè non si andrà mai alla conquista della Francia per mare, ma si bene per terra; eppure la Francia dà molta importanza alla sua marina che è per essa un aumento di forza, ma non questione di vita o di morte come per l'Italia. Per vedere poi l'importanza che un paese dà alla sua marina, non vi ha di meglio che confrontare il suo bilancio della marina con gli altri bilanci.

«Ora, il preventivo del nostro bilancio porta la cifra, per quello della marina, di lire 30,716,464, mentre quello della Francia, escluse le spese per le colonie, è di lire 137 milioni, quello dell'Austria di lire 26 milioni, nel 1872.

«Se si fa la proporzione del bilancio della marina francese col complesso delle spese fatte per tutti i pubblici servizi, risulta che la Francia, per la marina, spende una nona parte e noi una diciannovesima parte.

«Ma vi ha di più: nel mentre in Italia la proporzione fra il bilancio della guerra e quello della marina è del 18 per cento, in Francia sarebbe del 34 per cento; eppure la Francia, come ho detto, non ha nessun pericolo quasi dalla parte di mare, mentre noi ne abbiamo moltissimi.

«Un'altra osservazione ho a fare ed è che veramente la proporzione che corre tra il bilancio nostro della guerra e quello della marina non è giusta.

«Per un esercito bene ordinato tutti sono d'accordo

che ogni arma deve essere in una certa proporzione colle altre; non c'è alcun ministro della guerra che proporrebbe un esercito in cui non vi fosse proporzione ragionata fra l'artiglieria, la fanteria e la cavalleria. Così per l'Italia ci vuole una proporzione fra le forze di terra e quelle di mare, secondo i pericoli che possono giungere per terra e per mare. Ebbene, egli è indubitato che noi, si può dire, abbiamo quasi tutti i nostri interessi sul mare.

«Su 69 provincie ne abbiamo 39 che confinano sul mare e che si possono dire provincie marittime. Ve ne sono poi altre 7 che non confinano col mare, ma che si trovano circondate da provincie marittime, per cui hanno tutti i loro interessi veramente più marittimi che continentali. Provincie di frontiera terrestre non ce ne sono che 10. Le altre 13 non hanno frontiera nè di terra nè di mare, e sono proprio provincie continentali. La popolazione di tutta l'Italia, secondo l'ultimo censimento, è di 26,796,149, e le 39 provincie marittime, unite alle 7 peninsulari, rappresentano una popolazione di 16,889,067, mentre quelle esclusivamente continentali ascendono solo a 9,907,082.

«Esaminando poi in qual proporzione queste diverse provincie concorrono alle spese dello Stato si vede che in imposte dirette e indirette (esclusi i dazi di confine, i tabacchi, il lotto, che si possono calcolare più per testa d'individuo che per provincia), si vede che, mentre tutto il regno paga, come dico, in imposte dirette ed indirette, escluso il dazio di confine, lire 745,583,624 e centesimi 89, le provincie le quali hanno un interesse marittimo pagano lire 465,763,382 80, mentre che le provincie esclusivamente continentali pagano solamente lire 279,820,242 09.

«Di qui si vede quanta sproporzione ci sia tra gli interessi degli abitanti delle provincie marittime e quelli degli abitanti delle provincie continentali. Se si pone poi al modo con cui si provvede alla difesa degli interessi delle prime si rimane molto scoraggiati vedendo che quasi quasi non sono punto difesi. Se per caso si rompesse la guerra con un paese limitrofo, per esempio, colla Francia, la quale ha un potente esercito ed un'armata di mare potente del pari, oppure coll'Austria, posto il caso che l'Austria, che non ha neppure una forte marina, si collegasse con qualche altra potenza forte sul mare, che cosa succederebbe all'Italia!

«Le provincie che confinano col continente sono già difese dal potente baluardo delle Alpi, e questa parte del territorio, che è appunto il nostro lato meno vulnerabile, noi lo fortifichiamo sempre più; ed invece alle provincie marittime, che sono le più mal difese, non ci pensiamo punto.

«Ma v'ha di più. Quando io vedo che l'onorevole ministro della guerra cerca di procurarsi quei certi dieci famosi corpi d'armata da portare all'occorrenza nella valle del Po per difendere l'Italia, e vedo nello stesso tempo che si pensa così poco alla marina, io mi do-

mando: ma questi dieci corpi d'armata arriverebbero poi essi, ove fosse d'uopo, nella vallata del Po?

A me pare pressochè impossibile che ci arrivino, perchè la prima cosa che farebbe una potenza nemica, forte sul mare, la quale fosse in guerra coll'Italia, sarebbe di bloccare le coste. Dunque dei contingenti della Sicilia e della Sardegna non occorre più parlare, perchè non potrebbero passare le squadre nemiche; e lo stesso dicasi di tutta l'Italia peninsulare, che è pur la maggior parte, perchè sta alla continentale come il 16:8. In questo caso adunque i corpi d'armata e le classi chiamate sotto le armi, come farebbero a portarsi nella valle del Po?

Per andarci vi sono due strade ferrate, l'una del litorale, l'altra della Porretta. Quella del litorale è molto esposta e facilmente può essere rotta. Vi rimane quella della Porretta la quale, per le forti pendenze, non può fare che un servizio molto limitato; per cui quei corpi d'armata, altro che quindici giorni ci metteranno per concentrarsi nella valle del Po, ma mesi e mesi!

Ma succede un altro fatto ed è che per andare nella valle del Po bisogna servirsi delle ferrovie: al giorno d'oggi tutti parlano delle ferrovie come mezzo strategico; applicato all'Italia questo mezzo strategico non si potrà usare, giacchè non si avrà più nemmeno carbon fossile, dopo un mese, in caso di guerra.

Annualmente in Italia c'è una importazione di carbon fossile di circa 800,000 tonnellate, 200,000 ogni trimestre, che è la consumazione del paese.

Io credo d'altronde che un approvvigionamento di più di tre mesi non vi sia: quale sarà il consumo in tempo di guerra?

Le nostre ferrovie hanno in tutto 1200 macchine e 12,000 veicoli: sono pochi in paragone dei bisogni di una mobilitazione, per cui è da credere che tanto i veicoli che le macchine faranno il massimo servizio possibile.

Il percorso giornaliero di una locomotiva si calcola in 250 chilometri.

Da una pubblicazione della scuola superiore di guerra sopra le ferrovie si calcola che il consumo di una macchina, sur una linea del 12 per mille di pendenza, con un carico di 30 vetture, alla velocità media di 25 chilometri per ora (che corrisponde appunto ad un treno militare), sia di 1466 chilogrammi di carbon fossile. Per 250 chilometri sarà di 2932, ossia quasi tre tonnellate.

Moltiplicate questo consumo giornaliero per mille macchine (a calcolarne almeno 200 in riparazione), in un mese consumeranno 90,000 tonnellate. Ma non basta; c'è la marina da guerra, la quale bisogna almeno che sia provvista di carbone.

La marina da guerra ha la forza di 25,000 cavalli-vapore; i nostri bastimenti debbono consumare circa 5 chilogrammi di carbone all'ora per cavallo (cito una cifra di cui non sono ben sicuro; ma mi fu assicurato

che è esatta, giacchè i vecchi bastimenti e le vecchie macchine consumano molto più carbone per cavallo (e per ora che le moderne). Ponendo dunque 5 chilogrammi, il consumo del carbone verrebbe oltre 90,000 tonnellate, se fossero provvisti tutti i bastimenti per un mese e per un mese sotto vapore continuamente. Non staranno continuamente, ma bisognerebbe avere quella quantità di carbone per essere sicuri di poter stare un mese sotto vapore, ossia in un mese si sarebbe consumato 180 tonnellate, quasi il consumo di tre mesi in tempi ordinari e l'abituale approvvigionamento; e le coste essendo bloccate non arriverà più carbon fossile in Italia.

Ma vi sono anche le altre industrie che hanno bisogno del carbon fossile, e che, se venisse a mancare tutto ad un tratto, sarebbero costrette a cessare. Si potrebbe vedere, per esempio, tutte le città che sono illuminate a gas rimanere al buio in quei momenti critici, e sarebbe questa, già un'imprudenza, perchè, se qualche partito volesse far succedere dei guai, sarebbe proprio il momento opportuno per cercare di farli succedere.

Non parlo qui del carbone necessario ai bastimenti a vapore della marina mercantile, i soli i quali potrebbero tentare di sforzare il blocco di nottetempo. Per cui si vede che quasi dopo un mese non si potrebbe più in Italia ottenere nessun movimento a vapore, nè per mare nè per terra. Un blocco che succedesse in un anno di cattivo raccolto di grano porterebbe la carestia, perchè per mare non ci arriverebbe più grano, e dalle due ferrovie, quella di Trieste e quella del Brennero, stante il gran lavoro a cui dovrebbero prestarsi, non potrebbero supplire molto alla mancanza di tutte le altre comunicazioni.

Stando così le cose, ecco a quali dure conseguenze verrebbe l'Italia qualora fosse bloccata, e sarà bloccata certamente ogni volta che avrà a fare con una potenza più forte di essa sul mare, circostanza facile a verificarsi, imperocchè, come abbiamo visto, i bastimenti vanno man mano diminuendo, e non si provvede nemmeno alla loro manutenzione. Abbiamo una potenza vicina che è fortissima su terra e su mare, l'altra potenza, che è l'Austria, è forte su terra e meno forte su mare, ma potrebbe essere alleata anche a una potenza che avesse numerosi navigli da guerra, e ne verrebbe in conclusione di dover impiegare due o tre mosse per concentrarci nella valle del Po, e che dopo esserci concentrati bisognerebbe venire a patto coi nemici, come lo sono venuti i Francesi, nell'assedio di Parigi, coi Prussiani, poichè mancherebbero i mezzi per fare sussistere l'esercito, e si può quasi aggiungere, anche il paese, giacchè non si potrebbe provvedere a tutti i suoi bisogni, con un'assoluta mancanza di ferrovie.

Quanto poi alle Alpi che sono il più forte baluardo che abbiamo, con le coste indifese le Alpi sono girate, Napoleone I ha messo tutto il suo studio per potere

girare le Alpi, e noi altri, senza marina, lasceremo a chiunque girare le Alpi con tutta facilità.

Perciò io credo che l'onorevole ministro della marina ed il Governo devono assolutamente cercare di muovere l'opinione pubblica, perchè è un fatto che l'opinione pubblica non si preoccupa come dovrebbe di un tale stato di cose. Non è da stupirsi se sinora tutte le cure furono rivolte verso l'esercito e, se la marina fu trascurata; l'indipendenza italiana doveva conquistarsi per terra e non per mare, tutte le flotte del mondo non avrebbero potuto scacciare gli Austriaci da Verona: allora il pericolo era dalla parte continentale, ora invece è dalla parte del mare. Le nazioni, come gli insetti, hanno le loro fasi, come per questi il pericolo per la propria esistenza varia colla mutata loro natura; essa per gli insetti, secondo le varie fasi, offre loro dei mezzi per difendersi o almeno sfuggire i loro nemici; ad un paese lascia al senno ed al patriottismo dei suoi abitanti il provvederci, per noi il vero pericolo è per mare.

Bisogna quindi cercare di muovere l'opinione pubblica, e venire a discutere almeno se si vuole sì o no una marina, poichè averla così, come è attualmente, è meglio non avere proprio nulla.

Io veggio che l'organico è stato presentato, che la Giunta ha terminato di studiarlo, che il relatore ne è stato nominato, ma non veggio che ci sia probabilità di poter venire alla discussione del progetto che vi si riferisce, poichè ci sono tante altre leggi importantissime che debbono avere la precedenza, che temo verrà la stagione in cui la Camera sarà obbligata a sospendere le sue sedute e non si potrà più discutere quel progetto. Ma è certo che sarebbe molto utile il conoscere le idee del ministro e del paese su questa questione.

A me piacerebbe perciò che il ministro vedesse se non fosse possibile fare presentare dalla Giunta, nominata per riferire sull'organico della marina, una piccola relazione relativamente a cose che non toccano punto l'organico. C'è la scuola di marina, per esempio, che non intacca punto l'organico, ed a questo si potrebbe pensare; poichè, qualunque sia l'organico, una scuola di marina bisognerà averla ed è sempre meglio di averla riunita in un sito, che in due punti.

E qui non voglio entrare nella disamina, se sia meglio un sito od un altro. Ma, qualunque cosa si faccia, sarà sempre un passo fatto, poichè così si conosceranno le idee del ministro e del paese, si saprà qual marina noi vogliamo avere. Poichè, notate, o signori, che, per avere una buona marina, bisogna pensarci molti anni prima. Abbiamo però due dei principali elementi per formare una grande e potente marina: numerosi ed audaci marinai mercantili, porti adattatissimi ad usi militari.

Quando si vede che in Francia, sotto Colbert, in ventidue anni, da una marina quasi nulla, si venne ad

avere una potente marina, poichè nel 1661 la Francia aveva 30 bastimenti da 70 a 30 cannoni, e Colbert seppe in 22 anni portarla a 176 bastimenti e 68 in costruzione, senza contare 32 galere.

Ed allora la Francia si trovava nella posizione in cui ci troviamo noi, in fatto di finanze, perchè quando Colbert fu chiamato a dirigere le finanze della Francia, su 80 milioni circa che si riscuotevano dal Tesoro, solo 31 entravano nelle casse dello Stato, ed il Governo ne spendeva 50, per cui il *deficit* era ben peggio del nostro attuale.

In ogni caso, e veramente mi rincresce di non veder presente l'onorevole Sella, che è quello che deve somministrare i denari, se non si possono trovare altrimenti le somme occorrenti per la marina, il signor ministro si accordi col ministro della guerra, e si diminuisca il bilancio della guerra per aumentare quello della marina.

A che vale l'essere al sicuro dal lato di terra, ed essere poi battuti dal lato di mare? Quello che ci importa è di non essere battuti da nessuna parte.

Io vedo che il ministro della guerra quando vuole una spesa e la crede necessaria, si muove tanto finchè l'ha ottenuta, e quindi potrà dire: ho provveduto al passaggio delle Alpi, se il nemico è passato da un'altra parte, io non ne posso nulla. Non toccava a me provvedere da quella parte: la responsabilità del ministro della guerra sarà coperta fino ad un certo punto, ma il paese ne soffrirà ugualmente.

Per cui in ogni caso, se non si possono trovar denari, si diminuisca il bilancio della guerra per aumentare quello della marina, per mettere in una giusta proporzione la difesa di terra e quella di mare, secondo gli interessi del paese.

Ora entrerò in altre considerazioni su cui ho promesso di ritornare quando fosse venuto in discussione il bilancio della marina.

Quando si è discussa la legge sull'ultima leva di mare, io ho pregato l'onorevole ministro della marina di proporre alcune modificazioni all'attuale legge sulla leva di mare, perchè con essa non si potevano avere in tempo utile i marinai necessari per armare convenientemente i bastimenti da guerra. Allora mi fu risposto che i calcoli, da cui partiva, non erano esatti, ma che non avevano in pronto i calcoli necessari per combattere i miei. Io ho ora rifatti quei calcoli, e non sono più partito da basi ipotetiche, ma da fatti reali avvenuti nella marina, e credo di poter dimostrare che coll'attuale sistema di leva, chiamando tutte le classi sotto le armi, ci sarebbe appena appena il necessario per armare i bastimenti da guerra colla forza che abbiamo attualmente. Se poi aumentassimo i bastimenti, non avremmo più marinai per servirli.

Di quanti marinai può disporre attualmente la nostra marina da guerra? Esaminiamo le classi del 1847, 1848, 1849 e 1850 (della classe del 1851 non ne posso

parlare perchè non ne conosco i risultati), che sono le quattro classi su cui è stata fatta la leva, dopo l'annessione della Venezia, epperò comprendono tutti i marinai di cui possiamo disporre. Quanti sono questi marinai?

La classe del 1847 ne diede	2821
Id. 1848 id.	2303
Id. 1849 id.	2593
Id. 1850 id.	2787

Totale 10,504

ossia in media 2626; e così non 3000 nè 4000 nè 5000.

Quanti uomini bisogna chiamare annualmente per avere sotto le armi 7756 uomini? Bisogna arruolarne 1700 almeno, ossia 1500 colla ferma ordinaria di 4 anni e 200 per 8, giacchè $1500 \times 4 = 6000$, $200 \times 8 = 1600$: le perdite e ciò che manca per avere i 7756 uomini si suppongono rifornite da coloro che si riassoldassero. Ne viene che, se ogni anno vengono sotto le armi 1700 uomini per mezzo della leva o del volontario arruolamento, potremo avere 900 uomini di seconda categoria, che in 10 anni formeranno 9000, in congedo illimitato; quelli di prima categoria in congedo illimitato sarebbero 1500×6 , uguale pure a 9000. Quali saranno le perdite subite da questi 18,000 uomini di prima e seconda categoria in congedo illimitato?

Si ebbe nel 1867 l'occasione di richiamare sotto le armi le classi 1842, 1843, 1844, 1845 e 1846. Dall'allegato 16 unito alla relazione dell'onorevole Maldini sulle leve di mare, risulta che, mentre la leva del 1842 era stata di 2209, non figuravano in quell'epoca che 1786 uomini in congedo illimitato; il 1843, 2969 leva primitiva, figuravano in congedo illimitato 2353; il 1844, 2633 leva primitiva, 1778 in congedo illimitato; il 1845, 2949 leva primitiva, 2275 in congedo illimitato; e nel 1846, 3143 leva primitiva, 2090 in congedo illimitato, ossia le cinque classi avevano dato, sommate assieme 13,903 uomini e ne figuravano soli 10,277 in congedo illimitato: differenza 3626, ossia la perdita fu del 26 08 per cento sulle leve primitive; per cui ho tutte le ragioni di credere essere necessario togliere il 26 per cento alle leve per avere il numero di quelli che figurano in congedo illimitato.

Dato il numero degli individui che figurano in congedo illimitato, quanti rispondono all'appello allorché vengono richiamati?

Si vede anche da questo medesimo stato. Nel 1866 furono richiamate molte classi: fra le altre furono richiamate le classi che corrispondono propriamente, per età, alle sei classi di prima categoria che dovremmo avere in congedo illimitato. Al 28 aprile 1866 furono richiamate le classi del 1835-36-37-38-39-40-41-42. E l'età corrisponde perfettamente, poichè quelli del 1835 avevano proprio trentun anni, che sarebbe appunto l'età della decima classe. È da notarsi

che qui è indicato l'anno, il mese ed il giorno in cui quelle classi furono richiamate, 28 aprile 1866, ed il giorno del rinvio, che è il 25 settembre 1866, cioè cinque mesi dopo. In cinque mesi dunque, di quelle sei classi il numero degli uomini che figuravano in congedo illimitato era di 4010; risposero all'appello 2889; la differenza dunque è di 1121. Per cui, dal numero di quelli che figurano in congedo illimitato, bisognerebbe togliere, per avere il numero di quelli che risponderanno veramente, il 27,95 per cento, si può dire il 28 per cento.

Io credo che non si potranno negare queste cifre, perchè risultano da documenti stati presentati alla Camera in una relazione e stati comunicati dal ministro della marina.

Io non so quale fu la forza primitiva di queste classi, ma vedo solo la differenza fra quelli che figurano in congedo illimitato e quelli che risposero all'appello, è ciò che mi basta sapere. Sicuramente per la marina, secondo le epoche, vi possono essere più o meno individui all'estero; ma specialmente adesso, come testè diceva l'onorevole ministro della marina, che fortunatamente il commercio d'Italia, il movimento della navigazione nei mari lontani, nelle Indie e nella China, va ognora crescendo; ma questo fa dubitare che, quando si richiameranno le classi, i mancanti saranno molti più. Non sono renitenti: ma pel Governo importa poco che siano renitenti o non lo siano, se nel giorno in cui bisogna imbarcarli non si trovano. Ora, facciamo il calcolo. Togliamo dunque dal numero di quelli che sono stati chiamati sotto le armi, per vedere il numero di quelli che figurano in congedo illimitato, dietro il risultato dell'esperienza, il 26 per cento. Dunque dai 9 mila che sarebbero tutte le dieci classi in congedo illimitato di seconda categoria, togliendo prima il 26 per cento, rimarrebbero 6660 uomini che figurerebbero in congedo illimitato: richiamando quelle classi, bisogna togliere dal numero che figura in congedo illimitato il 28 per cento, per cui rimarrebbero 4796 uomini. Facendo le stesse sottrazioni ai 9000 di prima categoria in congedo illimitato sarebbero altri 4796.

Si può perciò ragionevolmente calcolare che, dati cinque mesi di tempo, si avrebbero 7756 uomini sotto le armi, più 4796 richiamati di prima categoria, ossia 12,552, più ancora altri 4796 richiamati di seconda categoria, totale 17,348; ma, se è necessario armare il naviglio in pochi giorni, e se il movimento di navigazione aumenta nei mari lontani, come è da sperarsi che avvenga, allora credo che, invece dei 17,348, saremo su per giù nei 12 ai 13 mila uomini; in ogni caso non più di 12,552 marinai addestrati, ossia di veri marinai militari, e ancora!

Il numero degli anni passati sotto le armi dalle diverse classi sono: la classe del 1842 è stata tre anni e sei mesi sotto le armi; quella del 1843 è stata due anni e nove mesi; del 1844 due anni e due mesi; del

1845 due anni e cinque mesi; del 1846 tre anni e cinque mesi; del 1847, 1848 e 1849 circa tre anni, il che fa una media di circa tre anni sotto le armi. Io so dai progetti del ministro della marina che, sopra 7756 uomini della forza presente, si sarebbero imbarcati circa la metà, cioè 3942 uomini; per cui ne verrebbe che ogni uomo in media è stato imbarcato sopra un bastimento da guerra armato circa un anno e mezzo. Ci sono di quelli che dicono che per essere marinai da guerra bisogna starci di più; questa è una questione puramente di ufficiali di marina.

In quanto poi all'aumento progressivo dell'iscrizione marittima, tutti gli anni aumenta, ma in piccole proporzioni, poichè annualmente non aumenta nemmeno di 100 individui sugli iscritti; ma, anche supponendo che aumenti di 100, sarebbe poca cosa riguardo al numero degli individui suscettivi di essere arruolati, giacchè, bisognando togliere gli esentati, i riformati ed i renitenti, i 100 si ridurrebbero a circa 58; ma ciò non è, giacchè da molti anni gl'iscritti variano fra i 4900, 5200, 5100; ed in ogni caso, bisognando poi dedurre le perdite come ho fatto più sopra, sarebbe l'armamento di ben pochi bastimenti in più dopo 10 anni.

Io quindi rinnovo al ministro della marina la mia domanda di voler presentare quelle modificazioni all'attuale legge sulla leva di mare, domanda che presento sotto la forma del seguente ordine del giorno:

La Camera invita il ministro della marina a presentare le modificazioni necessarie alla legge sulla leva di mare, affinchè, qualunque sia la stagione in cui si richiamassero le classi, si possa avere in tempo utile un sufficiente numero di marinai addestrati, per armare le navi da guerra anche prevedendó un aumento del materiale galleggiante. »

Io credo che sulla leva di mare bisogna anche provvedere ad un aumento del naviglio per non essere costretti a cambiare la leva di mare ad ogni occorrenza di aumento del naviglio.

Io spero che il ministro acconsentirà a presentare le variazioni che crederà opportune in ogni caso per stabilire la leva di mare sulle stesse basi di quelle di terra; così pure a far discutere una piccola parte almeno dell'organico, per esempio, quella che riguarda i collegi di marina, per poter sentire una volta quali sono le idee del Governo e del paese sulla formazione della marina, e dare così l'occasione alla Camera di decidere finalmente qualche cosa in quella vitalissima questione.

Ci vorrà del tempo, non importa; la marina non si crea in due giorni; ma, se tenacemente si vorrà e si progredirà sempre, un giorno o l'altro arriveremo alla meta, approfitteremo delle circostanze e a quel punto ci arriveremo certamente. Non è il caso di disperare di poterla avere una buona marina; l'Italia ha delle tradizioni marittime gloriose e 5213 chilometri di co-

ste bagnate dal mare; quindi ha tutto il fondo necessario e tutto l'interesse a che la sua marina si faccia sempre più potente. Non abbiamo disperato di fare l'Italia quando era smembrata in tanti piccoli Stati, quando tanti e sì grandi ostacoli si frapponevano alla sua unità, e dispereremo adesso di fare una marina? Sarebbe strano. Tempo, danaro e perseveranza, e la marina si farà. Badiamo però che finora il bilancio della nostra marina è stato veramente come, direi, la Cenerentola del paese. È d'uopo alla fine che prenda il suo posto, perchè è necessario, per la salvezza del paese, avere una forte e poderosa marina.

PRESIDENTE. L'onorevole Boselli ha facoltà di parlare.

BOSELLI. Io imprendo a dire alcune parole in proposito della discussione generale di questo bilancio per chiamare l'attenzione della Camera e la sollecitudine del Governo sopra taluni provvedimenti che risguardano la marina mercantile e principalmente l'industria delle costruzioni navali. E piglio la parola anche con maggior franchezza dopo che testè l'onorevole Perrone di San Martino ha riassunta in talune significantissime cifre l'importanza economica delle regioni marittime italiane, deducendola dal contributo che esse recano nella somma delle pubbliche entrate. Per quelle cifre si fa sempre meglio manifesto come il Governo abbia anche economicamente e finanziariamente, a così dire, il dovere di porre speciale sollecitudine nella tutela e nell'incremento di quegli interessi che toccano la marina mercantile e le industrie che ad essa si attengono.

L'industria delle costruzioni navali già ha dato segni, o signori, di notevoli progressi nel nostro paese; ma per le condizioni nostre naturali e commerciali è chiamata a raggiungere uno svolgimento assai maggiore di quello cui è sin qui pervenuta.

La industria delle costruzioni navali progredì rapidamente dopo la felicissima unione delle varie provincie italiane. Dal 1862 al 1870 i cantieri di costruzione si sono raddoppiati. Noi siamo saliti, da una costruzione navale che non oltrepassava un tonnellaggio di 25 mila tonnellate, ad una costruzione che nel 1869 ne rappresentava cento mila all'incirca. Era di dieci milioni il valore stimato dei bastimenti varati nei nostri cantieri nel 1862, nel 1865 i dieci milioni erano diventati 17 e nel 1869 si arrivò a quei 27 milioni, di cui l'onorevole relatore della Commissione parlava in un suo rapporto con vivissimo e giusto compiacimento, segnalando al paese quanto fosse notevole il progresso di questa industria, e come fosse particolare dovere della nazione e del Governo di tenerne grandissimo conto.

Dal 1869 in poi, a dir vero, l'industria delle costruzioni navali ebbe a soffrire un periodo di sosta, un periodo quasi direi, di decadenza. Infatti le 96 mila tonnellate del 1869 diventarono nel 1871 solamente 70 mila. E se i dati che ho potuto privatamente racco-

gliere intorno alle costruzioni navali nel primo semestre del 1872 (poichè non abbiamo statistiche ufficiali dopo quella dell'anno 1870), se questi dati, dico, sono esatti, pur troppo nell'anno passato il valore dei bastimenti varati nei nostri cantieri sarebbe ritornato a quella cifra di 17 milioni che lo rappresentava nel 1865.

Io ritengo però che trattasi solamente d'una sosta temporanea, d'una decadenza passeggera. E questa sosta fu cagionata principalmente dalle ansietà, dalle incertezze nelle quali versarono gli armatori di rimpetto ai nuovi problemi concernenti le trasformazioni, cui il naviglio mercantile pareva fosse, secondo l'opinione di molti, immediatamente, necessariamente, interamente obbligato.

Invero due o tre anni addietro fervevano vive le discussioni tra i sostenitori delle navi a vela e quelli che predicavano che queste, avendo oramai finito il loro tempo, dovevano senza più cedere il luogo alla navigazione a vapore. Per lo meno pareva probabile a molti che le navi in legno dovessero sparire e che alle navi miste fosse d'ora innanzi assicurata la prevalenza nei trasporti e nei traffici d'ogni maniera.

Non arrestiamoci perciò a questo periodo temporaneo di sosta, d'una sosta determinata da circostanze speciali, tanto più che sembrano oggi ravvivati i lavori nei nostri cantieri e ravvivati in ispecial modo onde provvedere ai commerci coll'Indo-China.

Torniamo a quello che io chiamerei il progresso ordinario delle costruzioni navali dal 1862 e segnatamente dal 1867 in poi.

Fu certamente in questo corso di tempo notevole il progresso della industria navale, e già ne ho ricordata alla Camera tutta l'importanza, ma esso avrebbe potuto essere di gran lunga maggiore; fu una splendida promessa, non fu un completo risulamento.

Infatti non corrispose allo svolgimento della marina mercantile, perchè l'aumento dei legni varati nei nostri cantieri fu di circa 25 mila tonnellate all'anno, mentre invece quello della forza del nostro naviglio mercantile andò oltre le 70,000. Sono troppo pochi i 4 mila bastimenti annoverati nel registro del *Veritas italiano* (benchè sia a ricordarsi che forse non tutte le provincie d'Italia iscrivono su di esso il proprio naviglio), sono troppo pochi, diceva, di fronte alla forza dei 18,000 bastimenti, dei quali è composta la nostra marina mercantile.

V'ha di più. La costruzione dei bastimenti di grossa portata è ristretta ai cantieri di poche regioni italiane; anzi si può dire essere ristretta ai soli cantieri della Liguria e di Castellammare. Per eccezione, se ne sono costrutti anche in qualche altro cantiere, e cito con piacere che in quello di Gaeta se n'è costruito, non è molto tempo, uno di 700 tonnellate. Ma finora l'industria delle costruzioni atte alla grande navigazione non è che un fatto parziale, non la trovate che nei cantieri di poche regioni italiane.

Al contrario talune regioni italiane, nelle quali già erano fiorenti le costruzioni navali, le hanno in questi ultimi anni quasi interamente abbandonate.

V'è poi un fatto che, esaminando le statistiche del movimento dei nostri cantieri, mi ha singolarmente colpito, e questo fatto riguarda quell'isola in cui al fervore degli ingegni non può non corrispondere l'operosità dei traffici e delle industrie.

La Sicilia è la regione italiana nella quale la navigazione generale progredi maggiormente dal 1867 al 1870.

Questo progresso supera anche quello contemporaneo della navigazione ligure. La navigazione dei porti siciliani, per parlare colle cifre, dal 1868 al 1870 è cresciuta di 500,000 tonnellate; il naviglio siciliano nel medesimo tempo è aumentato di 10,000 tonnellate; ma ho cercato invano nelle statistiche di quegli anni un aumento nel numero dei cantieri, un aumento nel tonnellaggio delle navi varate.

I cantieri della Sicilia rimasero sempre 18, e il tonnellaggio dei bastimenti varati in Sicilia continuò ad aggirarsi intorno a mille tonnellate all'anno, e non andò oltre. Eppure in quell'isola prediletta dalla natura vi è il legname atto alla costruzione dei bastimenti, atto così che ne parte tutti gli anni una notevole quantità che va ad essere adoperata nei cantieri dell'Istria e della Dalmazia. Eppure in Sicilia la mano d'opera per l'industria delle costruzioni navali costa così poco da poterla esercitare in condizioni favorevoli. Almeno così ho appreso da notizie concernenti costruzioni fatte nei cantieri di Messina e di Catania.

Non è che in ogni parte d'Italia si abbiano a lamentare segni di decadenza, condizioni d'inerzia rispetto alla industria delle costruzioni navali.

Taccio della mia Liguria, ove questa industria, come ho già accennato, è floridissima, e rappresenta più della metà del valore delle navi che ogni anno scendono in mare. Nei soli cantieri di Savona (cito questi dati perchè non ne posseggo altri ugualmente positivi) si sono varati nell'anno scorso diciassette bastimenti il cui tonnellaggio non è lontano dalle diecimila tonnellate.

Abbiamo dei nobili esempi, delle nobili iniziative nel Veneto, in quella regione italiana che è impaziente di raggiungere con ogni prova di operosità, con ogni mezzo di produzione e di lavoro, quell'importanza commerciale ed industriale cui devono condurla la virtù di gloriose memorie e le attitudini degli'ingegni pratici e sagaci. E colà appunto si è pubblicato recentemente l'ottimo libro dello Errera sulla industria navale.

Ma, tralasciando questi fatti, abbiamo altri esempi in Italia che non mi sembra inopportuno di rammentare, benchè per avventura si tratti oggidì piuttosto di lodevoli iniziative, d'imprese opportunamente cominciate, anzichè di stabilimenti in pieno vigore e attività.

Io accenno al cantiere di Ravenna e al cantiere di Cagliari.

Finora il legname delle Romagne per la via d'Ancona se ne va anch'esso ad arricchire i cantieri austriaci. Or bene il municipio di Ravenna pose ogni impegno a far sì che sorga colà un cantiere navale. E questa iniziativa merita lode, e credo d'interpretare il sentimento della Camera dicendo queste parole, perchè in simili casi è bene che il Parlamento si associ a dare stimolo ed encomio ai municipi, ai privati, ogniqualvolta rivolgono la loro solerzia e le loro forze allo svolgimento di industrie importanti pel nostro paese; ed auguro al cantiere di Ravenna, come agli altri delle Romagne, di diventare altrettanti centri di nuova vita industriale.

Accennava eziandio al cantiere di Cagliari.

L'isola di Sardegna fu sin qui una regione come a dire inesplorata quanto alle ricchezze che dalle sue foreste si possono trarre per le costruzioni navali.

La mancanza di strade rendeva inaccessibili o troppo lontani quei boschi. A che parlare di cantieri quando mancavano i mezzi di comunicazione tra le spiagge del mare e i luoghi d'onde avrebbero dovuto portarsi le materie prime? Oggi le cose sono mutate, e mi si narra che già sia sorta a Cagliari una società per dar opera alle costruzioni navali, e che la provincia di Cagliari siasi affrettata ad agevolare l'impresa. Convien che l'associazione ed il credito, e specialmente il credito e l'associazione locale, svolgano colà largamente simile industria, che è una di quelle da cui la Sardegna, dopo le copiose ricchezze che ha nelle viscere del proprio terreno, da cui, dico, possa ricevere un maggiore incremento di prosperità pel suo avvenire.

Il progresso dell'industria delle costruzioni navali può omai svolgersi senza ansietà ed incertezze. Io non ho alcuna competenza circa le questioni, cui poc'anzi accennava, relative alle trasformazioni del naviglio mercantile. Ma sappiamo le conclusioni cui sono ormai giunti gli uomini competenti; possiamo interrogare i fatti, le statistiche degli altri paesi.

La navigazione a vapore e quella a vela sono destinate a progredire ambedue, l'una non è chiamata a distruggere l'altra; al contrario, anche qui come in tanti altri fatti economici ed industriali, lo svolgimento dell'una gioverà ad accrescere quello dell'altra.

Avvi una specie di navigazione, vi sono talune specie di commerci, vi sono talune merci le quali daranno sempre la preferenza alla navigazione a vela. D'altra parte neanche le costruzioni miste sono le sole destinate a formare la marina mercantile dei vari paesi. La prosperità delle nazioni, quanto alle sorti della marina mercantile, consisterà sempre nello svolgimento contemporaneo ed armonico, a così dire, di ambedue queste specie di navigazione, di ambedue questi ordini di costruzione.

E dove mancassero altri argomenti per confermarci

in questa opinione, ce ne darebbero agevolmente uno non poco concludente le statistiche della marina mercantile della Gran Bretagna, della Germania e della Francia dove il naviglio a vela ha sempre una grandissima prevalenza sopra il naviglio a vapore, non ostante i grandi progressi che il naviglio a vapore va facendo continuamente.

Adunque per l'Italia non è questione di scegliere tra l'una e l'altra specie di costruzione, è questione di farle progredire ambedue.

Può farle progredire ambedue? Lo può certamente.

La nostra navigazione, la nostra marina mercantile ha tanta importanza da essere oramai collocata fra le prime del mondo. Queste sue condizioni presenti e i certi e maggiori progressi dello avvenire assicurano appo di noi le sorti dell'industria navale.

L'Italia può dare largo sviluppo all'industria della costruzione in ferro oggidì confinata in pochi cantieri; fra i quali quelli di Livorno, di Sampierdarena, di Sestri Ponente sono degni di particolare considerazione.

Le costruzioni in ferro in Italia, a detta di uomini peritissimi, possono svolgersi anche nelle attuali condizioni del mercato della materia prima e del nostro commercio internazionale, lo possono perchè noi abbiamo il grande beneficio del lieve costo della mano d'opera, e della distinta abilità dei nostri operai, i quali vanno invece a recare spesso, e troppo spesso, il contributo della loro valentia ai costruttori forestieri.

Ma perchè questo genere di costruzione si svolga è necessario l'aiuto del credito ad esso particolarmente destinato; è necessario che meglio si apprezzino, si stringano e si adoperino le forze dell'associazione.

Rispetto alle costruzioni in legno, in verità, l'Italia può, senza illudersi, aspirare ad uno dei principali posti al confronto di ogni altra nazione. Noi abbiamo la ricchezza naturale della materia prima; abbiamo i legnami italiani, i quali per talune specie superano in bontà i legnami di tutti gli altri paesi; noi abbiamo questa ricchezza nel Veneto, nella Toscana, in Liguria, nelle isole di Sardegna e di Sicilia, nelle Marche, nelle Romagne ed in altre contrade italiane; l'abbiamo nelle foreste della Calabria e della Basilicata, in quelle foreste dalle quali possono trarsi legnami di straordinarie dimensioni.

E noi pur troppo cominciammo a spogliare quelle vergini e sacre foreste del loro manto secolare, lasciando che le loro spoglie andassero ad accrescere la potenza o la produzione di nazioni straniere.

Non solamente noi abbiamo tanta ricchezza di materia prima, ma abbiamo la mano d'opera, come ho già accennato, in condizioni favorevolissime per l'industria; abbiamo l'abilità distintissima dei nostri operai; abbiamo quella consuetudine di onestà che tanto importa, specialmente in questo genere di costruzioni,

sia per la loro natura, sia per i patti e i modi onde si suole ordinarle ed eseguirle.

Ed in questa parte delle costruzioni in legno possiamo davvero aspirare ad uno svolgimento tale della nostra industria, da affrancarci non solamente da quelle importazioni di bastimenti dall'estero che pur troppo la nostra marina mercantile ha preso, in questi ultimi anni specialmente, il cattivo vezzo di fare, ma eziandio da renderci noi stessi largamente esportatori.

Negli anni passati noi eravamo esportatori in Francia, e nel solo porto di Marsiglia noi vendevamo in media da 80 a 100 bastimenti all'anno. Noi possiamo esportare presso tutte le nazioni; ed ho inteso asserire da uomini esperti che l'Italia può farsi esportatrice, rispetto alle costruzioni navali, persino negli Stati Uniti d'America, e vincere per i prezzi le costruzioni di quei cantieri.

Ma in Italia, per conseguire questa condizione di fioridezza nelle industrie navali, manca qualche cosa, anzi manca assai. Perchè non abbiamo fatto finora tutto quello che potevamo fare? Ci manca primieramente lo spirito di associazione così forte e generale, come conviene che sia e che si mostri per conseguire pienezza di risultamenti; ci manca il conforto e l'applicazione del credito a questo genere speciale d'industria. Eppure abbiamo vicino l'esempio di Trieste, e in casa nostra quello famoso di Camogli, ove l'associazione ha prese forme così efficaci, popolari, e feconde.

In Italia manchiamo di cantieri atti alle costruzioni navali, di cantieri conformi ai bisogni attuali della navigazione. Ove si tratti di cantieri per vapori e per navi miste, non è mestieri dire come sia necessario avere dei grandi stabilimenti con edifizii, macchine e tutto ciò che occorre per esercitare seriamente una grande industria. Anche per le costruzioni in legno è necessario che i cantieri s'allarghino, e s'allunghino oggi che si comprese come nella maggiore lunghezza delle navi, in rapporto alla larghezza loro, consista tanta parte dei profitti della navigazione. È necessario che questi cantieri si muniscano anch'essi di qualche edificio o difesa, che diano acconcia sede a depositi di copiose e varie qualità di legnami, e che siano capaci di contenere un certo numero di bastimenti anche maggiore delle preventive domande, delle commissioni degli armatori. Uno dei mali che affliggono oggi quest'industria, uno dei motivi per cui talvolta i nostri armatori si dirigono di preferenza ai cantieri di Trieste, ai cantieri d'altri paesi, si è che in Italia si costruisce solamente per le commissioni che si ricevono, non si fanno costruzioni che aspettino il compratore. Vi è anche poca o nessuna scelta per i legnami; bisogna rimettersene al costruttore, accettare spesse volte quello che c'è. L'industria delle costruzioni navali è in condizioni troppo primitive, troppo incomplete e troppo scomposte nel nostro paese.

Non credete, signori, che da questa serie d'osservazioni io voglia dedurre la conseguenza che il Governo debba ingerirsi direttamente a favorire quest'industria. Vi fu chi propose che il Governo concedesse dei premi ai costruttori di navi di una data portata; so che vi sono dei paesi, come la Francia e la Russia dove questi provvedimenti trovarono applicazione. Se non erro, anche nelle provincie napoletane era in vigore qualche cosa di simile.

Ma io non credo che i premi governativi giovinco a stimolare le industrie: poche volte un'industria ha dovuto qualche cosa ai premi dei Governi; più spesso i premi del Governo sono il suggello della decadenza di industrie alle quali si tenta invano di conservare una vita artificiale. Ma, se al Governo non domando premi, domando, a nome dell'industria navale, che rompa gli ostacoli, dai quali oggi quest'industria è avviluppata e inceppata; domando che faccia l'ufficio che il Governo deve fare nelle materie economiche; non che adoperi lo sprone, ma che non stringa la briglia.

I nostri cantieri debbono trasformarsi, ed è a questa trasformazione che si applicano specialmente le considerazioni che ho fatte or ora circa l'ingerenza del Governo.

Per fermo, ciò che riguarda lo stabilimento dei cantieri si trova di fronte a difficoltà e ad ostacoli indipendenti proprio da ogni azione umana e che esistono nella natura stessa delle cose. Bisogna conciliare gl'interessi della grande e della piccola industria, e bisogna conciliarli sopra un medesimo suolo, il quale naturalmente è un suolo ristretto e limitato.

La grande industria ha, non v'ha dubbio, interesse di avere perpetua la proprietà dei luoghi ove posa e svolge i propri stabilimenti; la piccola industria ha il timore che questa perpetuità si muti in un monopolio, ha l'interesse che l'occupazione di questi luoghi lasci luogo ad una vicenda, a così dire, per forma che, ove cessi il lavoro degli uni, possa collocarsi e cominciare il lavoro degli altri.

Contro l'allargamento dello spazio dei cantieri, contro un buono, largo e sicuro assetto di questa industria sorgono tre ordini d'ostacoli: uno sorge dalla natura; l'altro consiste nelle leggi nostre, nel nostro diritto pubblico; il terzo poi fu creato, fu mantenuto e fu di continuo ampliato dai nostri ordinamenti amministrativi.

Anzitutto esistono dei limiti nella natura delle cose. Lo spazio di un cantiere si trova naturalmente circoscritto in due modi: da una parte vi è il mare, dall'altra vi sono delle proprietà di privati. Il mare si può conquistare, ed io conosco alcuni comuni (fra i quali mi torna ora in mente quel di Varazze, sede d'un antico ed importante cantiere) i quali hanno intrapresa questa conquista e la proseguono con uno scopo benefico di civiltà e d'industria. Si conquista il mare con dei moli e con dei pennelli, e qui può, anzi deve giovare

l'intervento dell'azione governativa, dovendo essere il Governo meno avaro del suo concorso quando si tratta di simili opere.

Vi è poi l'altra parte che riguarda l'espropriazione dei privati.

È naturale che bisogna rispettare le ragioni dei privati, e che le industrie navali per acquistare i loro terreni in prossimità della spiaggia del mare, debbano sopportare dei grandissimi sacrifici; fin qui sta bene; ma non basta; interviene il Governo, ed interviene in una maniera singolarissima.

Il Governo ordina l'espropriazione di questi beni privati perchè servano a cantieri; ma quando i beni dei privati diventano cantieri, essi diventano spiaggia e quindi passano nel demanio pubblico: e la conseguenza si è che quel dato comune, quel dato individuo che pagò il prezzo dell'espropriazione, dopo un determinato corso di tempo, si trova non essere più padrone della cosa espropriata. Lo spazio acquistato va in aumento dello spazio che appartiene al pubblico demanio, e così chi ha sostenute delle spese spesse volte ingenti per acquistare un terreno ad uso del proprio cantiere, dopo alcuni anni vede il proprio acquisto passare nel pubblico demanio sotto forma di un accrescimento di spiaggia. E talune volte, nel tempo che è corso tra l'espropriazione e la fine dell'uso concesso a chi ha pagati i terreni espropriati, il compratore d'essi non avrà potuto reintegrare il capitale che gli fu giuocoforza di spendere.

Questo fatto è conseguenza di un principio di diritto pubblico, sul quale non voglio certamente intrattenere oggi la Camera, che è scritto nel nostro Codice civile, di quel principio secondo il quale le spiagge del mare appartengono al demanio pubblico, e sono quindi per loro natura inalienabili. Non erano queste le leggi della sapienza romana; è una reliquia di legislazione feudale; è un canone delle legislazioni moderne: ed io ardisco dire che non mi pare un progresso. Ma che ne sia, l'applicazione di questo principio fu resa ancora più stretta e dura per l'industria delle costruzioni navali dal Codice della marina mercantile.

Il Codice della marina mercantile ha stabilito che le concessioni per i cantieri non possano avere una durata maggiore di quindici anni. Si sollevarono, segnatamente in questi ultimi anni vivi reclami, aspre censure contro simile disposto.

Allora, con sapiente accorgimento, il Consiglio di Stato trovò un rimedio, trovò un altro articolo del Codice stesso il quale si riferisce alle opere che si costruiscono sulle spiagge del mare, e per queste opere accorda che la concessione possa estendersi a 99 anni; e quell'autorevole consesso ha così ragionato: qualunque volta il cantiere abbia edifici, tettoie, ecc., esso sfugge al prescritto che limita a 15 anni la durata della concessione; si deve allora applicare invece quell'altro

disposto, che in simili casi, per simili stabilimenti permette una concessione di maggiore durata.

Ma, innanzitutto, o signori, non basta sostituire la benignità di una interpretazione sapiente a quella guarentigia che, per essere integra e sicura deve essere contenuta nella legge; in secondo luogo noi non abbiamo l'applicazione di questo nuovo e più opportuno sistema se non nei casi nei quali si tratti di opere che entrino nella categoria di quelle contemplate in quel più largo disposto di cui s'invoca l'applicazione. Ma per i semplici cantieri la cosa rimane sempre nei termini nei quali prima si trovava.

E badate, o signori, che io non voglio da queste considerazioni arrivare ad una proprietà perfetta ed assoluta nei privati, poichè, l'ho già accennato, qui si tratta di uno spazio che è limitato per natura e facilmente la proprietà potrebbe diventare monopolio. E lo può diventare in due modi: sia quando un costruttore acquistasse tutta la spiaggia di una data località non per lavorare su tutta, ma per impedire che altri lavori si facciano, sia quando ne facesse oggetto di speculazione e affittasse a più caro prezzo le spiagge la cui proprietà fosse a lui trapassata, abusando del proprio monopolio e delle necessità altrui. Non è questo che io domando: trattisi di concessioni perpetue, trattisi di concessioni a durata limitata, è naturale, è necessario che sia sempre compresa ed espressa la clausola di caducità, di revocabilità della concessione ogni qual volta quella concessione cessasse di servire all'industria della costruzione navale, ogni qual volta l'uso accordato per una industria si traducesse in un monopolio.

A questi principii sono informate talune legislazioni estere, la spagnuola, in via d'esempio.

In Ispagna con una legge del 1866 e poi con un decreto del Governo provvisorio del 1868 si è regolata questa materia appunto nei modi da me divisati, concedendo la perpetuità dell'uso di queste spiagge, accompagnata dalla condizione che la concessione abbia a cessare tutte le volte che l'uso della spiaggia concessa si tramutasse in un monopolio.

Questi sono gli ostacoli legislativi, ma non sono al certo minori gli ostacoli amministrativi posti fin qui allo svolgimento dell'industria delle costruzioni navali.

Gli ostacoli amministrativi consistono innanzitutto nella durata della concessione. Si fanno ora ordinariamente concessioni per sei od otto anni; anzi so di un cantiere a cui si è accordata recentemente una concessione di trent'anni, ma, due o tre anni addietro, non si andava di consueto oltre ai tre o quattro anni. Vi ha poi anche un ostacolo in questo, che le spese del contratto di concessione superano talune volte l'ammontare stesso del fitto che si paga nei vari anni in cui essa dura.

Ma non bastano ancora questi ostacoli, vi sono inceppamenti di forma, di gerarchie, di trafilie ministeriali.

Sapete a quante autorità bisogna ricorrere per ottenere la concessione di un tratto di spiaggia su cui si possa innalzare un bastimento?

Io dovrò condurre la Camera a fare una lunga passeggiata, per accompagnare nei vari uffici la domanda di concessione che muova da un costruttore navale.

Si comincia a presentare una istanza al ministro della marina. Il ministro della marina la manda al capitano del porto, il quale fa o fa fare dall'ufficiale locale di porto (se non si tratta del luogo ove ha sede la capitaneria) una prima visita ed un primo esame.

Dalle competenze del ministro della marina si passa al Genio civile marittimo; e qui le lungaggini diventano eterne. Per esempio, pel compartimento di Genova, dove maggiormente ferve questa industria, abbiamo degli esempi di ritardi favolosamente protratti.

Vi è a capo di quel servizio un uomo dotto ed esperto, che fa onore alla amministrazione italiana, ma non ha che due impiegati con sè, e gli affari dormono. I costruttori sono impazienti, il commercio soffre, e degli interessi talune volte cospicui, sempre degni di riguardo, sono compromessi, ma le domande continuano a riposare tranquillamente negli uffici.

Dopo molto tempo, il Genio marittimo dà il suo parere ed allora, nei casi ordinari, si arriva al Ministero delle finanze.

Qui, mi piace il dirlo, io sono persuaso che l'onorevole ministro delle finanze deplora più di tutti questo stato di cose.

LAZZARO. Percchè non ci rimedia, se lo deplora?

BOSELLI. Non ho capito l'interruzione.

PRESIDENTE. Onorevole Boselli, continui e non ponga mente alle interruzioni.

BOSELLI. Ho intanto compresa l'interruzione dell'onorevole Lazzaro e gli rivolgo una doppia risposta. Prima di tutto osserverò all'onorevole deputato Lazzaro, che parlando io per mio conto, quando dissi che sono persuaso che l'onorevole Sella deplora questo stato di cose, non ho espresso che un mio apprezzamento, dedotto dalle idee che l'onorevole ministro delle finanze ha tante volte manifestate, anche in questa Camera, intorno allo svolgimento economico del paese.

In secondo luogo poi io credo, e verrò or ora ad accennarlo, che non dipenda da un solo ministro il porvi riparo.

Torniamo alla domanda del costruttore navale.

La pratica arriva adunque al Ministero delle finanze. Al Ministero delle finanze la direzione generale del demanio naturalmente adopera i suoi criteri. Questa amministrazione, debbo dirlo, è retta con molta intelligenza, opera con molta alacrità, ma non può a meno di pensare all'interesse fiscale, quindi l'interesse economico prende subito il secondo posto.

Che cosa fa la direzione generale del demanio? Manda all'intendente di finanza, il quale si rivolge alla prefettura perchè faccia le pubblicazioni volute.

Dopo che tutto questo si è fatto, si ritorna alla direzione generale del demanio, la quale deve fare approvare la concessione dal ministro, e sappiamo che cosa accade. Si usano fare dei lunghi elenchi, e finchè non viene il giorno che quel tale elenco debba essere firmato, le concessioni rimangono in sospenso.

Mi si dirà: gridate ai ministri che facciano presto.

Signori, io credo poco al gridare che si faccia presto negli uffici, credo meglio e più utile gridare: semplificate gli ordinamenti.

Ora per adempiere, tutte queste formalità sapete quanto tempo si consuma? Ho fatto una indagine per conto mio nella Liguria, non so se sia così nelle altre parti d'Italia, ed ho trovato non infrequenti i casi in cui ci vuole un anno, ho trovato un *minimum* di 4 mesi, ed una media di 6 mesi.

MUSOLINO. E il Consiglio di Stato?

NEGROTTA. Il Ministero dei lavori pubblici?

BOSELLI. L'onorevole collega Negrotto mi interrompe...

PRESIDENTE. Io vorrei che ella continuasse il suo discorso e non badasse alle interruzioni.

BOSELLI. Perdoni, onorevole presidente, queste interruzioni toccano proprio la sostanza del mio discorso e non sarebbe completo se non rispondessi anche ad esse. Quindi prego l'onorevole presidente di accordarmi venia e di lasciarmi rispondere agli onorevoli Negrotto e Musolino.

L'onorevole Negrotto accennò al Ministero dei lavori pubblici. Io non parlai del Ministero dei lavori pubblici, perchè ricade bensì sopra di esso la responsabilità e la colpa delle lentezze del Genio civile, ma non sempre esso si ingerisce direttamente in queste concessioni. Se ne ingerisce soltanto quando l'ufficio locale del Genio crede che la cosa sia di tanta importanza da andare al Consiglio superiore dei lavori pubblici. E ci si va talune volte. Allora accade come in tutti i Consigli, come in tutte le Commissioni più o meno permanenti: quando si tratta di studiare, le Commissioni vanno bene; quando si tratta di spedire affari, punto e basta. Allora il Consiglio superiore aggiunge nuove lentezze alle lentezze precedenti...

MUSOLINO. E il Consiglio di Stato?

BOSELLI. Le concessioni ordinarie non vanno al Consiglio di Stato.

Talune volte crescono ancora gli ostacoli, e crescono quando vi si aggiunge anche il vincolo delle servitù militari. Allora c'entra un altro Ministero.

Io, per conto mio, come rappresentante di una città marittima, debbo dire che nell'amministrazione della guerra ho trovato sempre della sollecitudine, ed anche una certa larghezza nell'eseguimento delle prescrizioni stabilite. Ma anche qui c'è un Comitato del Genio che deve dare spesso il suo parere, ed anche qui si perde grande quantità di tempo, e poi per le servitù militari si danno molestie, si impongono restrizioni, si decre-

tano molte ai costruttori, e con grave loro perdita si fanno talune volte sospendere i loro lavori.

Io non sono competente nelle questioni delle fortificazioni terrestri o marittime, ma vorrei che i nostri colleghi che hanno tanta autorità in questa materia, pensassero di proposito se non sarebbe il caso di liberare molte delle nostre città marittime da questo vecchiume di servitù ed anche di fortificazioni militari che omai non servono proprio più a nulla.

Se le esigenze della difesa nazionale richiedessero dei sacrifici da parte delle città commerciali, quale di queste città sarebbe restia a farli? Io, ripeto, non sono competente in queste questioni, ma mi pare che noi le città marittime, o non le difenderemo, o le difenderemo colle flotte, ma non le difenderemo mai colle fortificazioni, anzi, con queste, chiameremo sopra quelle città i danni del bombardamento.

Ed intanto noi oggi abbiamo già i danni che provengono dalle servitù militari. Io credo che, specialmente nella Sicilia (da quel che ho letto), queste servitù aduggiano assai colla loro ombra lo svolgimento della navigazione; ed ho visto poi co' miei occhi in più luoghi e, per esempio, or fa quasi un anno a Taranto, che ci sono e si mantengono delle fortificazioni le quali non servono ad altro che ad inceppare gl'interessi commerciali ed economici di quella città.

Mentre adunque tutto questo lungo procedimento si compie, spesse volte il bastimento che si doveva fare, non si fa più, perchè naturalmente il commercio non può aspettare più mesi od anche un anno, l'armatore si rivolge all'estero, ed il risultato di tutte queste formalità burocratiche quale è? È la perdita di 170 a 200 mila lire pel bastimento che non si costruisce più in paese; sono cinquanta operai che non hanno il lavoro, che li attendeva nel paese, ed andranno probabilmente a procacciarselo all'estero.

La prima raccomandazione che fo all'onorevole ministro della marina è quella di concentrare in sè tutte le attribuzioni, tutte le facoltà che si riferiscono alle concessioni delle spiagge per cantieri. E mestieri che egli solo abbia in mano, diriga e solleciti tutto ciò che ha tratto allo stabilimento delle industrie navali.

Io non ho alcun rimorso di togliere alle finanze l'ingerenza in questa materia.

Sapete quanto producono tutte queste concessioni di spiaggia alle finanze? Così poco che ho peritanza a dirlo, mi pare di scemare troppo il valore di questa mia raccomandazione: ciò che si percepisce dalla finanza per le concessioni delle spiagge per cantieri, stabilimenti balneari ed altri usi marittimi, ecc. non varca le 50,000 lire all'anno; e i canoni che si riscuotono per l'affitto del suolo dei cantieri delle costruzioni navali danno una somma che non oltrepassa le 15,000 lire. E per guarentire questi diritti di concessione si arriva a tanto sperpero di ricchezza pubblica,

si è architettato quel cumulo di formalità del quale vi tenni finora parola?

Il ministro della marina lo concentri in sè questo servizio e poi lo discentri nelle autorità locali che devono direttamente provvedere alle singole concessioni.

Io non tocco qui alla questione delle forme a seguirsi in siffatte concessioni. Non crederei opportuno stabilire in modo generale se queste concessioni debbano essere fatte ai comuni, alle Camere di commercio o ai privati. Un sistema unico e assoluto potrebbe produrre inconvenienti e pericoli.

Si potranno adottare diversi sistemi secondo che si tratti di luoghi che siano o no adatti alla costruzione dei bastimenti che oltrepassino un determinato tonnellaggio.

Quanto alla forma, ai procedimenti delle concessioni, si potrebbe per avventura fare intervenire le Camere di commercio. Si potrebbero stabilire, come già ebbi l'onore di proporre in altra occasione al Comitato della Camera, che approvò la mia proposta, si potrebbero stabilire dei Consigli nei quali fossero rappresentate la marina mercantile e le industrie navali. In questo caso tali Consigli potrebbero avere, fatte le opportune notificazioni al pubblico, un'ingerenza prevalente nelle concessioni dei cantieri, per guisa che al ministro si avesse a ricorrere solamente in via di opposizione e di reclamo.

Ma tutte queste sono particolarità sulle quali è ora inutile di soffermarci.

Ciò che importa ed urge egli è che il ministro della marina concentri in sè tutto quanto riguarda le concessioni dei cantieri. Probabilmente l'onorevole ministro della marina mi dirà che le riforme sono per istrada; forse il voto testè formulato dall'onorevole Lazzaro, che chi deplora deve anche riformare, può già essere in via di adempimento; ed il ministro della marina e quello delle finanze possono, per avventura, già essere entrati in un ordine d'idee conformi ai bisogni dell'industria navale, ed il paese può anche sapere in qualche modo che le desiderate riforme già vennero preparate. Ma intanto, vengono o non vengono queste riforme, onorevole ministro? Io non vorrei che si fermassero in quegli uffici dove sono solite a soggiornare lungamente le domande dei costruttori navali... o anzi vorrei che vi si fermassero, perchè così egli avrebbe una prova di più delle lungaggini infinite cui vengono sottoposte quelle infelici domande, e le concessioni cui esse si riferiscono.

E poichè ho parlato della marina mercantile, e poichè dico al ministro della marina di concentrare in sè tutto questo ordine di attribuzioni, mi permetta la Camera, della cui pazienza ho già soverchiamente abusato...

Varie voci. No! no! Parli! parli!

BOSELLI... di dire alcune parole intorno alla marina mercantile.

Ho già detto altra volta in quest'Aula all'onorevole ministro come io abbia provato una sorpresa ed una preoccupazione, quando ho veduto che la direzione generale della marina mercantile fu tramutata in una semplice direzione, in una divisione, o poco più, del suo Ministero.

Non è questione d'importanza burocratica, non è questione di solo nome o di ordine puramente gerarchico, ma è qualche cosa di più, qualche cosa che può significare diminuzione di autonomia amministrativa, minore forza d'iniziativa, minore larghezza e vigoria minore di attribuzioni e d'influenza entro il Ministero, e d'azione e d'espansione fuori di esso.

Questo provvedimento amministrativo può far temere che non si abbia intero ed efficace il concetto dell'importanza che deve avere la direzione della marina mercantile.

Io non credo che da per se solo il numero degli impiegati faccia buona, vigile e solerte l'amministrazione; io sono uno dei seguaci più convinti dell'adagio, che gli impiegati debbono essere pochi e buoni; ma intanto, quando apro l'Annuario del Ministero della marina, e veggio che la direzione della marina mercantile contiene solamente una dozzina di nomi al confronto delle altre direzioni degli altri servizi, mi sembra, in verità, troppo poco.

Non invoco certamente un aumento di burocrazia; ma la burocrazia pericolosa sta nei regolamenti, non nel numero degli impiegati, perchè il tempo in cui gli impiegati creavano gli affari e moltiplicavano le formalità per il piacere di moltiplicarle, per il diletto dell'arte loro, è passato. La semplificazione bisogna farla nei regolamenti. La burocrazia, il regolamentarismo sono stati sempre un grande danno per la marina, e poichè veggio qui presso di me l'onorevole Fara Gavino, mi torna in mente un discorso di un illustre senatore detto nel 1851 nel Senato subalpino, di un uomo che aveva studiato molto e molto bene le condizioni della Sardegna, il senatore Alberto Della Marmora, il quale non si peritava d'asserire che i danni cagionati al commercio di Cagliari erano in massima parte dovuti alla burocrazia.

Ma non si proscioglie certamente la marina mercantile dai danni della burocrazia, restringendo gli impiegati in piccol numero. I regolamenti ci sono e bisogna eseguirli. Lo scarso numero degli impiegati aggrava in questo caso i danni delle formalità soverchie perchè prolunga i ritardi. Epperò io dico: semplifichiamo i regolamenti e avremo semplificata la burocrazia, che non si può semplificare in altro modo.

Ma non finisce qui il compito che il ministro della marina ha in quanto alla direzione della marina mercantile.

Egli è uno di quei ministri che devono diffondere

il movimento intorno a sè, e per diffondere il movimento bisogna cominciare a muovere. Bisogna cercare le capacità dove sono per aggiungere ai buoni elementi che oggi l'aiutano, altri elementi buoni, competenti, operosi. Bisogna far sì che il paese si associi a questo movimento. L'amministrazione della marina mercantile vive ancora una vita un po' troppo isolata, vive ancora alla foggia delle antiche amministrazioni. Ora le amministrazioni che hanno contatto con la vita economica del paese, con l'iniziativa del paese, bisogna che vivano col paese stesso, che lo associno intimamente all'opera loro.

Vi fu una autorevole Commissione che propose al ministro un'inchiesta sulla marina mercantile; io non so se converrebbe attuare immediatamente quest'inchiesta, mentre il paese è tutto coperto di inchieste presenti, e più o meno future; ma è pur sempre un concetto da non dimenticarsi, e che io raccomando all'onorevole ministro della marina.

E poi, parliamoci francamente in proposito del regolamento della marina mercantile. Come ora si trova, l'amministrazione della marina mercantile non può più andare avanti; questo è il sentimento di tutte le Camere di commercio del regno, e l'hanno espresso solennemente nel congresso delle Camere di commercio a Napoli. O il ministro della marina concentri in sè i vari servizi che sono sparsi e disseminati fra gli altri Ministeri e che invece appartengono al suo per forza di logica, per connessione inscindibile, per solidarietà d'interessi, per la natura stessa delle cose, oppure conceda che la direzione della marina mercantile trasmigri al Ministero dell'agricoltura e commercio.

Io non propongo questo passaggio, io non lo sostengo; ma si renderà necessario quando non si raccolga e completi nella direzione della marina mercantile tutto quanto ad essa appartiene. Io credo che la forza della marina militare sempre e tanto più oggi presso di noi che non possiamo largheggiare nelle spese, debba domandarsi, attingersi dalla marina mercantile, epperò io comprendo che, specialmente oggi in Italia, la marina mercantile debba rimanere appo il ministro che governa la marina militare. Vi è un intimo nesso, un collegamento fra le due marine che accresce forza e giova allo svolgimento d'ambedue.

Ma badi bene l'onorevole ministro, che io dico che le due marine siano bensì congiunte sotto un solo ministro, ma non dico e non voglio che siano confuse in una sola amministrazione.

La marina mercantile deve essere assolutamente autonoma e separata dalla militare. Occorre che non ci sia la prevalenza dell'elemento militare sull'elemento mercantile; occorre un'unione personale, ma non un'unione reale; infine occorre qualche cosa che permetta alla marina militare di attingere forza dagli ordinamenti, dagli svolgimenti della marina mercantile, e lasci nello stesso tempo integre le condizioni di in-

dipendenza, di libera e spontanea amministrazione alla marina mercantile.

Nè io voglio dire con queste parole che l'onorevole ministro della marina, e la sua amministrazione, trascurino l'interesse della marina mercantile. Simile accusa non risponderebbe alla verità dei fatti, ed è lontanissima dalle mie intenzioni. Io vidi, e lodo un suo decreto relativo al tipo delle navi: lessi su qualche giornale che è pronto un provvedimento concernente il sistema di stazzatura delle navi, inteso a sostituire al nostro metodo empirico, il metodo scientifico adottato presso altre nazioni, in Inghilterra, per esempio, e in Germania. Io di tutto ciò gli do lode sinceramente, ma gli raccomando di occuparsi in modo speciale della marina mercantile, di concentrare presso di sé tutti i servizi che vi hanno attinenza.

A me che seggo su questi banchi, a me che rappresento un collegio marittimo, che va diventando anche industriale, lasciatemi dire che troppo spesso, mentre le industrie ed i commerci non domandano al Governo alcuna protezione, ma solamente quella difesa, quella libertà che deve dar loro, essi trovano invece che la sua azione, che l'azione del Governo si risolve spesse volte o in un mito, o in un ostacolo.

Si risolve spesse volte in un mito l'azione del Governo quando si tratta di sollecitare pubblici lavori, quando si chiede che questi siano fatti bene ed in tempo, che siano sorvegliati come si conviene, che si ascolti il paese, che si tenga conto davvero de' suoi interessi economici e commerciali. A tutte queste sollecitazioni si risponde troppo spesso (e chi non ricorda delle discussioni molto recenti che ebbero luogo in questa Camera?) che si vedrà, che si farà, che non si comprende, che infine gli uomini tecnici hanno parlato e giudicato diversamente, e che ciò basta.

L'azione del Governo si risolve in un ostacolo tutte le volte che al movimento, ai bisogni delle industrie e dei commerci si risponde: il regolamento prescrive, il regolamento vieta; tutte le volte insomma che si ricorre a quei *ma*, a quei *se*, i quali fanno fare al paese questo spontaneo ragionamento: a che il Governo parla tanto di svolgimento delle industrie, a che va accendendo così bene nel paese il fuoco sacro della risurrezione economica, se poi, per ciò che da esso dipende, non rimuove gli ostacoli che derivano dalle leggi, dai regolamenti, dagli atti delle sue amministrazioni?

Non m'inoltro di più in questa dimostrazione. Concedetemi una sola parentesi, e lasciatemi dire alla Camera un fatto, che è proprio bene non sia da alcuno ignorato. Per ottenere che potesse stabilirsi una fabbrica di vetreria vicino ad una strada ferrata, a Savona, non ostante la buona volontà di tutto il mondo, ho dovuto insistere e sudare per lo spazio di un anno.

DI SAN DONATO. E siete voi! (*ilarità*)

BOSELLI. Ripigliamo il discorso dei cantieri.

Il lungo pellegrinaggio per ottenere la concessione è finito, il cantiere s'impianta. Quale legislazione regola i cantieri? Qui, o signori, ci troviamo in una confusione, in una varietà, in una molteplicità, in una contraddizione di leggi e regolamenti, e circolari, e istruzioni che è indescrivibile.

Io ho cercato di rendermene conto di tutte queste disposizioni, ma confesso che mi è stato impossibile. Allora mi sono rivolto ad un dotto mio amico che insegna nella scuola superiore nautica di Genova il diritto marittimo, e l'ho pregato di mandarmi un elenco delle leggi, regolamenti, circolari, istruzioni, ecc. vigenti sulla materia, e ne ho qui la nota: sono ventisei. Il mio valente amico soggiunge, che non mi assicura di averle indicate tutte, poichè oltre tutti i Ministeri di cui già abbiamo parlato, c'entra qui anche quello dell'interno per la sanità marittima, c'entra un'altra volta quello delle finanze per le dogane, o che so io.

Ma come volete che uomini, il cui tempo è danaro, che uomini che hanno a provvedere alla loro industria, che non sanno leggere in queste disposizioni un poco contraddittorie e cabalistiche, che vanno dal 1816 al 1871, come volete, dico, che essi non si sentano troppo vessati e a tal segno vessati, da derivarne largo danno all'industria cui sono dedicati?

Ce n'è da stancare la pazienza, da offendere gl'interessi di tutto il mondo, e davanti a queste vessazioni e complicazioni mi ricordo ciò che il nostro antico Broggia diceva nel suo libro sui tributi, a proposito delle formalità troppo complicate e vessatorie delle dogane di Napoli. I negozianti ricchi ed onesti cessavano dal commerciare anzichè sopportarle. E credo che altrettanto accada per molti costruttori navali.

Il ministro della marina, oltre al concentrare in sé tutto ciò che riguarda la concessione delle spiagge, provveda anche affinché ci sia un'unica legge, e un'unica amministrazione, e vengano stabilite delle norme razionali per ciò che concerne l'esercizio dei cantieri.

Nè io propongo, o signori, qualche cosa di teorico, d'originale o di peregrino. Nulla di tutto ciò. Se l'industria navale si è svolta così potentemente nella Gran Bretagna, si deve anche ad una condizione legale ed amministrativa tutta diversa dalla nostra. La legislazione inglese non conosce la proprietà del pubblico demanio sulle spiagge del mare. Ciascun privato vende, compra, affitta il terreno sul quale si stabiliscono i cantieri così come ogni altra specie di proprietà.

Ma crediamo noi che i cantieri di Glasgow, che tutti i cantieri che sorgono lungo il fiume Clyde, sarebbero mai sorti, sarebbero mai pervenuti a quelle condizioni in cui oggi si trovano, se l'indole indipendente degli Scozzesi avesse dovuto assoggettarsi a questa catena infinita di formalità e di vessazioni che avvince i costruttori italiani?

Nè si tratta solo della Gran Bretagna, di quella razza che citiamo sempre come modello, ma che ta-

luni credono impossibile al sangue nostro d'imitare; parliamo pure di gente latina, della Spagna: ed io vi dico che anche in Ispagna furono stabilite delle prescrizioni legislative e amministrative uguali a queste che io raccomando all'onorevole ministro della marina, che quelle prescrizioni sono in pieno vigore e che hanno prodotti i migliori effetti.

Del rimanente, non è la prima volta che tutto ciò si dice e si sostiene in Italia. C'è qualcuno di voi che abbia percorso uno dei nostri cantieri senza aver inteso dalla bocca stessa dei costruttori tutto ciò che io oggi vi ho ripetuto? E ve l'avranno detto assai meglio di me, poichè ve l'avranno detto colla parola della pratica, col sentimento dell'interesse proprio, col risentimento del danno immediatamente e direttamente sofferto.

C'è fra voi chi non abbia letto i libri e gli articoli che da quindici anni hanno scritto a Genova sopra questo argomento il Boccardo e il Virgilio, ai lavori dei quali si è testè aggiunta una bella monografia del Fazio? C'è chi non conosca i voti così espliciti e solenni che le Camere di commercio hanno emesso nel Congresso di Napoli? E le deposizioni dell'inchiesta industriale a Livorno, a Napoli, e a Genova non riproducono tutti i fatti, non formolano le proposte medesime di cui vi ho quest'oggi parlato? E finalmente gli onorevoli ministri sapranno per certo che anche il Consiglio superiore del commercio, al quale io mi onoro di appartenere, ha emesso un voto, ed un voto molto esplicito, per sostenere quei provvedimenti che io oggi venni, ancora una volta, a sollecitare.

L'onorevole ministro della marina faccia sì che negli studi pel nuovo Codice della marina mercantile si esaminino di nuovo la questione della proprietà e delle concessioni delle spiagge, ed intanto provvegga per concentrare nella sua amministrazione tutto ciò che riguarda le concessioni dei cantieri navali, e per rendere chiara, facile, uniforme la legislazione che riguarda il loro esercizio.

E raccogliendo finalmente le mie vele, concludo colla proposta del seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Ministero a fare oggetto di studio particolare le disposizioni legislative concernenti le concessioni delle spiagge del mare sotto il punto di vista dei bisogni dell'industria delle costruzioni navali, e lo invita intanto a promuovere sollecitamente quei provvedimenti che valgano a rendere più spedite, semplici ed ordinate le discipline relative alla concessione ed all'esercizio dei cantieri. » (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Salemi-Oddo.

SALEMI-ODDO. Ho chiesto la parola per fare una raccomandazione all'onorevole ministro per la marina. Essa è di altissima importanza. Riguarda non già la marina militare, ma la marina mercantile, e partico-

larmente la marina peschereccia, che, sia detto per incidenza, duole di vedere in Italia sotto la dipendenza del Ministero per la marina, mentre essa dovrebbe, per ragioni che non è mio divisamento di svolgere, piuttosto formar parte delle attribuzioni del Ministero di agricoltura, industria e commercio, come ciò avviene presso le nazioni più civilizzate del mondo.

Nondimeno, prendendo le mosse dalle cose come sono, e non da quelle come dovrebbero essere, io richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro per la marina a proposito di talune giustissime doglianze della rispettabile, intrepida, laboriosa ed indubre classe dei pescatori italiani. Non ho bisogno di svolgere quanta ricchezza e commercio derivi da questa numerosa classe di persone a tutta l'Italia. Sono cose conosciute e che le statistiche apprendono. L'immensa ricchezza che si ottiene nelle coste marittime italiane dalla pesca, dal traffico e dal commercio del piccolo pesce ha origine dal grandissimo numero di pescatori che popolano le spiagge italiane. La principale e più ricca pesca che si fa nelle nostre spiagge, particolarmente nelle siciliane, è quella delle acciughe e delle sardelle. La Sicilia sola ha più di mille barche addette a questa pesca. I pescatori delle spiagge siciliane sono cauti, in certi mesi dell'anno, di non pescare con ordigni atti a disperdere le uova che i pesci depongono fra le piante marine. Nel continente sono in uso le *bilancelle* e i *tartannoni* che trascinano seco tutto ciò che loro si para dinanzi. In Sicilia invece, in certi mesi dell'anno, si va a pescare con reti dalla larga maglia, onde dare agio al pesce neonato di uscirne via.

Tutte queste ed altre circostanze, che io per amore di brevità tralascio, debbono essere ben ponderate e studiate dal Governo, affinchè egli sempre vegli a non fare andare indietro chi ha progredito nell'industria peschereccia, e a dare sempre un migliore indirizzo e sviluppo all'industria medesima.

Dirò di più. È dovere del Governo di dare tutte le agevolazioni possibili all'industria della pesca, avuto riguardo all'importanza degli introiti che con essa si ottengono.

E qui gioverà ricordare che nella sola Sicilia tutto il pesce di mare pescato in un anno e venduto fresco nei mercati ascende ad un valore di 2 milioni circa di lire, fra le quali il valore della vendita delle sardelle ed acciughe dei soli mari siciliani non è minore di 1,750,000 lire. Queste sardelle ed acciughe vanno quasi tutte salate nella Sicilia. Gli speculatori negozianti dell'isola ritraggono un prodotto lordo annuo di 2,500,000 lire.

Inoltre l'industria della salagione, di cui ho fatto parola, alimenta giornalmente una grandissima quantità di popolazione; dà mezzi di vivere a salatori, assistenti, facchini, bottai, e guadagnano pure i marinai che coi legni di cabottaggio trasportano altrove il pesce salato. Esso, oltre quello che si consuma nei

luoghi stessi in cui è prodotto, si esporta in gran quantità nell'Italia superiore per la via di Genova; nell'Italia centrale per la via di Livorno; nelle provincie romane, in Ancona, in Sinigaglia, nell'Italia meridionale, in Germania e in Russia per la via di Trieste; nell'arcipelago greco, nell'impero ottomano, in Alessandria d'Egitto ed in altre piazze dell'Oriente; in Montevideo, in Buenos-Ayres e nelle altre piazze d'America.

Allorquando il Governo studierà come deve i mezzi di promuovere il commercio e l'industria del pesce salato, la nazione italiana in generale ne ricaverà immense sorgenti di ricchezza.

Così grandi essendo i benefizi che si sono ricavati e quei maggiori che si potranno ottenere per mezzo della pesca, è chiaro che il Governo deve innanzitutto vegliare costantemente onde non cessi questa sorgente di pubblica ricchezza; promuovere, eccitare e diffondere gl'incrementi ed i progressi di quest'arte, e far eseguire le leggi che assicurano il libero esercizio e lo sviluppo dell'arte medesima.

È sulla esecuzione rigorosa ed efficace di tali leggi che io intendo ora richiamare la particolare attenzione di chi è preposto alla tutela generale della marina mercantile, ed alla tutela, per conseguenza, dell'arte della pesca.

La scienza e la pratica sono d'accordo nel sostenere il principio, che la pesca del pesce immaturo, novello, riesce di grandissimo pregiudizio agl'interessi della pesca ordinaria.

Questa inconcussa verità esige che l'onorevole ministro, cui è affidata la protezione di una numerosissima classe di cittadini, che ritira tutto il suo povero sostentamento giornaliero, il pane quotidiano, dall'arte della pesca, esige, dico, ch'esso spieghi tutta la sua attività e la forza che le leggi gli danno, affine di fare rispettare il divieto che le leggi stesse, tuttora vigenti, impongono alla pesca del pesce immaturo.

Codeste leggi, a cui accenno, proibiscono in ogni tempo la pesca della sardella neonata. Per la Sicilia questa proibizione è del più alto interesse, poichè con la pesca delle sardelle adulte trae pane in ogni tempo la numerosa classe dei pescatori siciliani.

La deplorabile tolleranza usata dal Governo di far pescare con ordigni vietati in generale il pesce neonato, ed in particolare le sardelle immature, è causa della miseria dei pescatori siciliani.

Bisognerebbe assistere a questa maledetta pesca, a questa pesca vietata, per convincersi coi propri occhi qual miserando scempio, qual danno e quanta empietà commettono quei pochissimi pescatori che esercitano questa industria furtiva e proibita.

La sera vanno a pescare con reti di maglie piccolissime, più piccole di quelle del tullo, una data quantità

di sardelle neonate; continuano di questa maniera a pescare tutta la notte.

Quando la sardella neonata è morta e non è più buona a venderci, essi la buttano in seguito in mare e tornano a pescarne per riempire le loro ceste della fresca. Quest'operazione di distruzione è di tutti i giorni, sicchè in poco tempo un golfo è totalmente disertato di quei pesciolini che, arrivati al loro naturale sviluppo, sarebbero fonte di ricchezza al commercio nazionale e pane per i miseri pescatori e per le varie arti che dipendono dalla pesca.

E qui è da notare, giusta l'avviso derivato dall'esperienza dei migliori pescatori, che la sardella per lo più dimora nei golfi stessi ove nacque e crebbe; ed ivi, arrivata al naturale suo sviluppo, depone le uova. *(Conversazioni)*

Checchè però ne sia di ciò, è certo che, quando è stato osservato il divieto di pescare le sardelle immature, le sardelle, come è naturale, sono state abbondanti; e viceversa, quando si è data libertà di pescarle, esse hanno scarseggiato. Quindi è dovere del Governo di prendere in seria considerazione la proibizione di pescare il pesce neonato in generale, e con particolarità le sardelle neonate, poichè queste nemmeno giovano per esca, essendo la sardella di maglia quella che fa di bisogno per adescare.

PRESIDENTE. Onorevole Salemi, mi permetta: c'è all'ordine del giorno un progetto di legge che tratta unicamente della pesca; riservi queste sue osservazioni, per svolgerle con altrettanta diffusione ed ampiezza, a quando verrà in discussione quel progetto.

SALEMI. Ho ben tosto finito.

Queste raccomandazioni che io faccio all'onorevole ministro della marina, sono state fatte a me dalla marina peschereccia.

Io non tedierò la Camera con la lettura di quello che mi è stato rivelato e scritto sul proposito.

Mi permetterò solo di far cenno di un reclamo a nome collettivo, che mi è pervenuto di recente in questo febbraio.

« Siamo già alla vigilia dell'eccidio — pesca delle sardelle neonate. L'infelice classe dei pescatori, per effetto di amor proprio, non sa adattarsi a tal pesca. Per conseguenza tutti periscono di fame, a tal segno, che, se non fossero gente di buona indole, si sarebbero dati al male e non sappiamo con quali conseguenze. Voglia perciò far sentire al Ministero ed alla Camera che per quest'anno abbisognano provvedimenti eccezionali per mancanza di tempo, e dire che qualunque ordine sarà per emanarsi, non essendo quello della proibizione della vendita nei pubblici luoghi e mercati, incaricando la forza pubblica per l'esecuzione, sarà tutto inutile. »

Aggiungo inoltre che una casa-commercianta di Genova è andata in Sicilia a stabilire una fabbrica di

sardine all'uso di quelle di Nantes. Ebbene, essa è sul punto di levarla dopo pochissima vita, per mancanza di sardelle. Eppure in tale pescagione, e nel comune stesso in cui è il detto stabilimento, si osserva che ogni giorno più di 200 barche sono addette alla pesca delle sardelle, e ciò senza contare quelle che nell'ugual numero ogni giorno pescano nei vicinissimi mari di Cefalù, Trabia, San Nicolò, Solunto e Porticello.

Per tutto l'anzidetto, io credo che l'onorevole ministro per la marina converrà in astratto nell'idea, già tante volte ripetuta, di doversi severamente proibire la pesca del pesce immaturo, e molto più quella in specie delle sardelle neonate.

Ma dubito fortemente poi che, nel concreto, l'onorevole ministro medesimo, sciogliendosi dalla morale responsabilità, allegli che, dopo le leggi marittime, con cui fu unificato per tutta l'Italia quel ramo di generale interesse, sono cessate tacitamente tutte le leggi e i regolamenti speciali dei cessati Governi, che regolavano la materia della proibizione della pesca del pesce neonato.

In questo dubbio mi mantiene l'aver osservato che esiste una circolare ministeriale del 9 dicembre 1866, colla quale si permise per un anno e in tutte le acque italiane, fino a tre miglia dalla spiaggia, e poscia si tollerò, l'uso della pesca colle bilancelle, la quale è fatta con le reti a strascico, che disperdono interamente le uova deposte dai pesci.

Cotesta stranissima tolleranza, mi si conceda di dirlo, la quale non avrebbe dovuto aver luogo, mi fa sospettare che il Governo non curi d'insistere per fare votare dai due rami del Parlamento una legge unica per tutta l'Italia, la quale provveda in modo completo, efficace e giusto a tutte le operazioni di una vera e legittima pesca.

E quando penso che è decorso un lungo periodo di tempo dacchè si è proposto alla Camera un progetto di legge sulla pesca, il quale nemmeno, come tanti altri di minore o meno estesa importanza, è stato chiesto e dichiarato d'urgenza, io credo che il paese non sarà così presto dotato di una legge qualunque sulla pesca, comune a tutte le provincie.

Ma, checchè ne sia di questi miei apprezzamenti, sulla fallacia dei quali io vorrei lusingarmi, è certo però che le abrogazioni tacite di una legge speciale non possono mai sostenersi senza che vi sia un'altra nuova legge che, con una disposizione tutta diversa, deroghi la prescrizione tassativa della legge precedente, che diventa incompatibile al cospetto della posteriore disposizione.

Ciò posto, io non so che esista, dopo l'unificazione delle leggi marittime delle quali ho fatto cenno, veruna prescrizione avente forza di legge, nella quale si sia permessa la pesca del pesce neonato, e molto più delle sardelle neonate.

E quindi raccomando all'onorevole ministro della marina di dare le più efficaci ed energiche disposizioni, perchè nei mari di Sicilia ed altrove siano osservati i rispettivi propri regolamenti, che vietano le reti a strascico e la pesca del pesce neonato, e con più specialità delle sardelle neonate.

E questo tanto più lo raccomando, in quanto che il bisogno di provvedere è urgente, le contravvenzioni sono continue, e la fame e la miseria cagionate da queste contravvenzioni affliggono una numerosa classe della popolazione che dà i più bravi, intrepidi ed esperti marinari alla marina militare.

Si preoccupi l'onorevole ministro, oltre di quest'ultima marina, anche della mercantile, e dia provvedimenti tali che assicurino, mediante la forza pubblica di cui ha diritto e dovere di disporre, l'esatta esecuzione dei regolamenti sulla pesca, che è una delle sorgenti della ricchezza nazionale ed il sostentamento della povera ed industriosa classe dei pescatori.

PRESIDENTE. L'onorevole D'Aste ha facoltà di parlare.

D'ASTE. Io non farò certo un discorso accademico, ma semplicissime osservazioni.

Primo, dirò che concorro nell'idea dell'onorevole Perrone quanto a dire che i 32 milioni (perchè coi trasporti dell'anno scorso sono 32 e non già 30) sono lontani dal soddisfare ai bisogni della marina italiana: potranno benissimo corrispondere a quelli delle nostre finanze, però non certo alla difesa e protezione marittima.

Essendo stato poi, in altra seduta, fra gli invitati a studiar meglio alcune cifre da me improvvisate, io ho corrisposto all'invito e le mantengo.

La media degli ultimi dieci anni della classe della leva marittima ascende a 5050, come risulta dalle statistiche ufficiali della marina; e il contingente medio di ogni anno risulta di 2779.

Mi sono servito dei risultati delle leve dal 1843 al 1852, benchè essi non sieno ancora di una esattezza matematica; ma anche questa inesattezza nelle ultime due leve non potrà mai dare che la piccola differenza di 12 a 20 uomini, perchè la maggior parte sono già iscritti.

Vede dunque l'onorevole Perrone, che le due cifre da me improvvisate l'altro giorno variano di poco da queste; dissi cioè che la media della leva di mare era di circa 5000 nel decennio e che cogli aumenti poteva venire a 5600 circa; dunque in effetto è già appurata di 5050 e gli aumenti poi restano a verificarsi; io ho calcolato da 2600 a 2700, se ben ricordo, la media del contingente annuale, e questa invece è di 2779: c'è quindi una differenza di pochi uomini: e l'esattezza di queste cifre oggi l'onorevole Perrone l'ha voluta riconoscere.

Da esse risulta che in caso di chiamata di 10 classi, non sarebbero i 12 o 13,000 marinari accennati altra

volta, ma bensì 26,790; ora l'onorevole preopinante faccia la deduzione che vuole, e vedrà che avrà sempre più di 12,000 uomini.

Quanto alla deduzione per la gente che può trovarsi in navigazione, è inutile il farla, giacchè si trattava della gente dei 10 contingenti; che questa sia più o meno istruita nelle arti marinaresche militari ciò non implica che cessi dal navigare mercantilmente; nè mai sarà possibile e conveniente impedire la navigazione mercantile.

Però esiste il fatto: due volte si sono chiamate queste classi, e ci hanno somministrato oltre i 17,000 uomini.

In quanto alle possibili modificazioni alla legge di leva, credo che, dopo quelle che stanno per farsi su quella dell'esercito, bisognerà pure introdurre delle simili in quella di mare; per esempio, formando una terza categoria composta degli altri marinai, cosa che del resto nella pratica si è sempre usata. Solo dacchè l'Italia è costituita in nazione, le classi chiamate bastarono ad armare il suo naviglio; invece negli Stati Sardi non si riusciva mai ad avere i marinai necessari; per cui, dopo chiamate le classi, quando si armava tutto il naviglio, bisognava fare la leva in massa; ed è possibile che l'Italia si trovi in simile caso, quando il naviglio mercantile fosse nella massima parte all'estero, tanto più se non avremo la terza categoria.

In tutto questo però, vedo che l'onorevole Perrone si occupa di cosa molto importante, cioè dell'aumento della iscrizione marittima, che, per quanto sia di una certa ricchezza, tuttavia è lontana dal corrispondere ai bisogni guerreschi e commerciali, avvenire dell'Italia, e ritengo anch'io che è mestieri curarne il progresso per quanto è fattibile, e il contingente di leva deve istruirsi quanto lo permettono le nostre condizioni finanziarie ed armamenti navali.

Insomma, per il tempo di guerra, si farà benissimo cercando di aumentare la forza marittima, e siffatta convenienza è una delle tante gravi ragioni per cui io sempre ho combattuto e combatterò l'abolizione della fanteria di marina, che viene in utilissimo aiuto anche altrimenti alla formazione dell'equipaggio.

Di ciò non dico maggiormente, perchè mi riservo al piano organico.

Quest'oggi l'onorevole Perrone ha abbandonato le cifre dell'altro giorno e ne ha portate innanzi molte altre, le quali non saprei dire se possano essere giuste o no, perchè è difficile parlarne all'improvviso; ma dei numeri ne possiamo facilmente fare quanti ne vogliamo; la sostanza è che l'Italia, chiamando le classi, ha avuto il numero dei marinai che si richiedeva.

Del resto, se si aumenterà il bilancio, se si accresceranno gli armamenti, l'onorevole Perrone sarà soddisfatto nel vedere un maggior numero di marinai al servizio annualmente, ed allora questo numero sarà bene averlo, ma non adesso che non vi corrispondono

le navi armate, e si verificherebbe ciò che già si vide nel 1862 e nel 1863, se non erro, nella quale epoca avevamo le quattro intiere classi, ossia circa 12 mila uomini, i quali si annoiavano in alcuni conventi di Genova, ove erano accasermati, e non potevano essere imbarcati nè impiegati; però la finanza li pagava come di dovere, mentre il commercio ne risentiva la mancanza.

Coll'attuale legge di leva si è rimediato all'inconveniente di tenere troppo poco tempo al servizio, giacchè, mancando i quattrini per pagare i 12,000 marinai, si dovevano licenziare le classi dopo due anni, e così si spendevano, per esempio, 700 lire per formare un cannoniere od un gabbiero, e questi, appena era formato, bisognava congedarlo, perchè non si poteva mantenere. Questa legge ha prodotto il beneficio di togliere i lamentati inconvenienti, stabilendo il principio di regolare la leva dalla coda anzichè dalla testa. Istruite questi uomini e dopo teneteli pure al servizio, ma non buttate così il vostro tempo ed il vostro danaro coll'istruirli, e poi congedarli senza servirvene. Per la marina mercantile l'istruzione del cannoniere certo non giova a nulla.

Convengo coll'onorevole Boselli nel deplorare i ritardi soverchi che si verificano sempre nelle concessioni dei tratti d'arenile ad uso di cantieri navali; non posso però accettare le proposte ch'egli ha fatte: esse raggiungerebbero uno scopo affatto contrario a quello che egli si prefigge.

Una volta l'onorevole Boselli voleva creare un Consiglio presso le capitanerie, ed oggi lo vorrebbe presso le Camere di commercio.

BOSELLI. Domando la parola.

D'ASTE. Io domando come possono fare questo servizio le Camere di commercio. Quando, per esempio, quella di Savona dovrà fare la concessione di un tratto di spiaggia di Alasio, ad uso di un cantiere, occorreranno degli impiegati, delle scritturazioni, degli ingegneri, cose tutte che, come io diceva, produrranno un risultato opposto a quello che si propone l'onorevole Boselli.

Io, ripeto, mi unisco a lui nel lamentare questa tardanza, che spero il Ministero farà finalmente cessare; ma non son d'accordo quanto al mezzo, perchè non atto a raggiungere convenientemente l'intento: forse si avrebbe una maggior perdita di tempo, si dovrebbe mantenere un maggior numero di funzionari, che non sarebbero sufficientemente occupati, e infine s'indurrebbero i concessionari a portarsi in piazza ove non hanno mai a recarsi per altri loro affari.

Molto meno potrei seguire l'onorevole Boselli nella spogliazione già avanzata del dicastero della marina (*Si vide*) di quei servizi che da questo soltanto possono essere convenientemente diretti.

L'onorevole Boselli, quantunque abbia fatto un bellissimo discorso, non si rende un'idea esatta di ciò che

è la parte di servizio della marina mercantile che dipende da quel Ministero.

In esso si contemp'a specialmente la parte della polizia della navigazione, servizio che nè il Ministero di agricoltura e commercio, nè alcun altro avrebbe i mezzi di fare.

Arrivano, infatti, al Ministero della marina domande di altre amministrazioni, per esempio, di quella d'agricoltura e commercio, onde fare decidere questioni che si riferiscono agli istituti tecnici di marina, od altro; e quando non si ricorre al Ministero della marina, simili decisioni sono fornite da persone estranee che hanno fatto parte di quell'amministrazione, e da noi ben conosciute.

Deploro quindi che si sia troppo tolto alla marina mercantile, segnatamente le sue scuole, il servizio dei porti, di sanità marittima dei medesimi, dei fari ed altri: cosa che a suo tempo si potrà meglio dimostrare. Io non vorrei certo seguitare questo sistema di spogliazione che non so a quale scopo miri se non a vani ingrandimenti e a rendere meno utile ed esatto il servizio.

Ma come volete che il Ministero di agricoltura e commercio possa bene disimpegnare le attribuzioni di quello della marina?

La marina ligure prese il suo maggiore sviluppo quando nel porto di Genova non si ficcava (mi si perdoni la frase) che il naso di un solo ministro; ora che ce n'entrano quattro (*Si ride*), il commercio è maggiormente disturbato, non dai ministri, ma dai loro agenti, che tutti vogliono o devono dimostrare dello zelo e dell'importanza, assicurandosi la loro posizione; e così la marina ed il commercio costano oggi il doppio di quanto costavano prima, allorquando tutti i servizi erano fatti *gratis*, sotto una sola direzione, e la marina guadagnava tempo e denaro.

L'onorevole Boselli si lagnava poi che le spiagge appartengono al pubblico. Io ne sono invece contentissimo, e credo che il commercio marittimo ne tragga profitto. Egli citava la Scozia; ma io osservo che nei grandi stabilimenti scozzesi, le costruzioni costano di più che nei nostri, poichè colà le spiagge bisogna comprarle, mentre da noi sono date dal Governo per pochi centesimi che si esigono non a titolo di vendita o di affitto, ma piuttosto per conservarne al demanio il diritto di proprietà.

Se queste spiagge appartenessero a privati, essi vorrebbero trarne profitto. Sa meglio di me l'onorevole Boselli quanto si sono dovuti pagare a Spotorno, località del suo collegio elettorale, due appezzamenti di terreno per aumentare il tratto di spiaggia pubblica da stabilirvi quel cantiere navale.

Naturalmente, la formazione dei cantieri venendo a costar molto, si finirà con non poterci lavorare che a prezzo più caro.

Dunque, nemmeno in questo io posso essere d'ac-

cordo coll'onorevole Boselli. Le spiagge devono essere nazionali; chè, quand'anche divenissero comunali, i costruttori sarebbero certamente assoggettati ad oneri e dipendenze che non debbono sopportare se le spiagge sono di proprietà dello Stato.

PERRONE. Debbo dire prima di tutto che non ho voluto alludere alle cifre poste innanzi dall'onorevole D'Aste. Io mi riferiva alle cifre da me addotte, poichè avevo calcolato in 3000 uomini l'annuo contingente il quale non è che di 2600 uomini. Io aveva preso per base i calcoli del Ministero della guerra, perchè il ministro della marineria non ha mai spiegato in qual modo fa il calcolo degli uomini dei quali può disporre. Ma poi, per maggiore mia soddisfazione, sono andato a consultare le cifre risultanti dal richiamo delle leve nel 1866 e nel 1867 che si trovano nel quadro annesso all'ultima pagina della relazione dell'onorevole Maldini. Sulla leva di mare ho quindi detto che in quegli anni alcune classi, che in origine erano d'un certo numero, figuravano, in congedo illimitato, diminuite del 26 per 100; poi bisogna diminuire ancora del 28 per 100, per avere il numero di coloro i quali rispondono alla chiamata.

L'onorevole D'Aste dice che non si può calcolare quanti mancheranno all'appello, che quindi non si può sapere precisamente su quanti uomini si può contare in tempo di guerra.

Ciò non posso credere, poichè nell'inchiesta sulla marina da guerra francese si calcola la quantità d'uomini di cui poteva disporre in tempo di guerra; si riconobbe che la Francia poteva calcolare su 40,000 a 50,000 marinai, tutti addestrati. Quando l'onorevole D'Aste mi dice che verremmo ad avere 20 mila uomini, mentre sono 2600 all'anno, io gli osservo che, moltiplicandoli per 10, farebbero 26,000. Adesso bisogna fare la riduzione per quelli che figurano semplicemente in congedo illimitato e da questi dedurre ancora quelli specialmente che non possono pervenire in tempo utile. Io non ho detto che si potrebbe disporre soltanto di una forza di 12 o 13 mila uomini, no; vedrà dai miei calcoli, se leggerà il mio discorso, che sarebbero 17 mila e qualche cosa di più tutti gli uomini che verrebbero sotto le armi.

Supponendo che la navigazione non sia aumentata, poichè è da sperarsi che come si è estesa dal 1866 si estenderà ancora, invece di togliere il 28 per cento per avere dal numero degli iscritti il numero di quelli che verranno sotto le armi, bisognerà togliere forse il 30 o il 35, e sarà tanto meglio per la marina mercantile.

BOSELLI. L'onorevole mio amico, il deputato D'Aste, ha mosse tre censure alle idee che io ho avuto l'onore di sottoporre alla Camera. Egli disse che col mio sistema dei Consigli locali della marina mercantile e delle industrie navali io accrescerei le formalità, generando quindi un maggior numero di ritardi. Disse che io con una mano spogliatrice voleva ridurre a propor-

zioni anche più ristrette delle attuali il Ministero della marina per accrescere le attribuzioni del Ministero di agricoltura e commercio, il quale, secondo aggiungeva l'onorevole D'Aste, s'intende così poco di queste faccende che, quando ha da parlarne, si rivolge alla marina per domandare che cosa vogliono dire i termini stessi che le riguardano, e per sapere che cosa si debba fare.

In terzo luogo poi egli diceva che quel principio delle moderne legislazioni il quale consacra la proprietà delle spiagge nello Stato è un principio grandemente benefico, che può essere, secondo le sue parole, una gloria dei tempi nostri.

Rispondo alla prima obiezione. I Consigli locali da me proposti non sono fatti per ingenerare alcuna moltiplicazione di formalità, alcun aumento di ritardi. Ove si togliesse al Ministero della marina la necessità d'ingerirsi direttamente ciascuna volta in queste concessioni, è ben naturale che non si sopprimerebbero per ciò tutte le formalità, ma che da cento le sarebbero ridotte a dieci. Ora questa diecina di formalità chi deve adempierla? Un solo ufficiale governativo, il quale deve anche egli andare a girare le spiagge, a visitare i cantieri, od al contrario sarà bene d'introdurre un corpo locale, di domandare a questo corpo quali siano i bisogni dell'industria navale? Io per me, preferisco sempre, quando è possibile, mettere l'intervento rappresentativo dei veri interessi del paese al luogo dell'ufficiale dell'amministrazione, e quindi anche qui desidero l'istituzione di un apposito Consiglio.

D'ASTE. Domando la parola.

BOSELLI. Non ho detto che questo Consiglio debba essere creato assolutamente di nuovo, non ho detto che debba essere aggiunto alla Camera di commercio; dissi: o un Consiglio apposito o la Camera di commercio.

L'onorevole mio amico D'Aste, da quell'uomo pratico che egli è, ha tarpato le ali ai miei voli. Io oggi, valicando col pensiero i nostri mari, mi era trasportato principalmente alle isole italiane, colla speranza di veder sorgere colà un grande fervore per l'industria navale; egli mi ha richiamato alle modeste proporzioni del mio collegio, e mi ha detto: in codesto collegio non avreste il Consiglio che voi proponete.

In verità, me lo lasci dire l'onorevole D'Aste, le mie parole d'oggi non richiamavano al pensiero un determinato collegio; esse erano ispirate da idee assai più larghe e generali. (*Benissimo!*) Io aveva pensato alla questione dell'industria italiana; e, se così non fosse, io ligure non sarei venuto a dire alle altre regioni marittime d'Italia: vedete la nostra prosperità, imitateci; gareggiate con noi, popolate di cantieri le vostre spiagge, facciamoci concorrenza fra noi per accrescere la ricchezza generale del paese.

Ho proprio la coscienza di non avere pensato ad un interesse del mio collegio: vuol dire che questo Con-

siglio, se non sarà a Savona, sarà a Genova, sarà ad Albenga; ma questa è una questione di particolarità nella quale in questo momento non saprei nè voglio entrare davvero.

Io ho voluto spogliare il Ministero della marina! Io sono un parlatore molto inesperto, e forse mi sarò spiegato male. Io ho voluto dir questo, e lo ripeto, perchè si tratta di un'idea cui tengo grandemente: il ministro della marina ha il vigore, comprende il dovere di raccogliere sotto di sé tutti i servizi che si attengono alla marina mercantile? Se sì, farà bene e meriterà lode; ed io desidero che sia veramente così, perchè veggo dei legami intimi tra la marina mercantile e la marina militare.

Io ricordo le osservazioni competentissime che hanno fatte egregi colleghi nostri, fra i quali cito con compiacenza gli onorevoli Maldini e D'Amico, per dimostrare che la marina mercantile deve essere la base più larga e più solida per la marina militare italiana. Perciò io dico: raccogliamo nella direzione generale della marina mercantile tutti quanti gli uffici che le appartengono.

Ma ove il ministro della marina non abbia la vigoria necessaria per fare questa riforma, ove essa non sia nel programma amministrativo del presente Gabinetto, piuttosto che avere una direzione della marina mercantile, così monca, così sottile, così insignificante, come oggi si trova, portiamo senza più questo servizio al Ministero d'agricoltura e commercio.

Ed io ve lo porterei con pienissima tranquillità di coscienza.

E qui mi permetta la Camera di scordare i vincoli di amicizia che ho cogli uomini che governano il Ministero d'agricoltura e commercio e di parlare delle opere di questo Ministero con liberissimo giudizio.

Mi duole che l'onorevole D'Aste, che è un uomo autorevole, sia venuto a parlare del Ministero d'agricoltura e commercio quasi esprimendo la sfiducia che egli possa far bene relativamente a questo servizio, ove mai gli venisse aggregato.

Il Ministero d'agricoltura e commercio in questi ultimi anni ha dato un grande movimento al progresso del paese. Se c'è un Ministero che abbia operato fervidamente per i grandi interessi economici italiani è il Ministero d'agricoltura e commercio; dalla scuola superiore di marina di Genova alla scuola d'agricoltura di Fortici, dall'inchiesta industriale alle stazioni agrarie, dalle riforme relative alla libertà del credito al riordinamento degli istituti tecnici, io credo che quel Ministero abbia adempiuto fruttuosamente la propria missione.

Io non l'avevo voluto dire, ma era questo l'esempio che io nella mia mente voleva additare al ministro della marina; io gli volevo dire: vedete come si fa quando si ha in mano un'amministrazione che riguarda gli interessi economici del paese; imitate il Ministero

d'agricoltura e commercio, suscite, come esso fa, l'iniziativa del paese, associatelo alla vostra amministrazione.

L'onorevole D'Aste ha parlato dell'istruzione nautica. Ebbene, ne parlerò anch'io, sebbene mi rincresca di prolungare questa discussione, e dirò che mentre io desidero che nel Ministero della marina si concentrino tutti i servizi che lo riguardano, non formo però il voto che in questo momento gli istituti nautici passino nelle sue competenze. Io vedo che l'istruzione tecnica si svolge bene sotto il Ministero di agricoltura e commercio; io vedo che si studiano delle riforme opportune, che si applicano con successo, e siccome prima che ad ogni sistema teorico io credo all'osservazione dei fatti, così io non sono d'opinione di fare un trapiantamento di questi istituti solo per completare la simmetria del mio sistema, e perciò, fra tutte le materie che io voleva far passare nel Ministero della marina, questa è appunto quella che io non vorrei che gli venisse affidata.

Quanto alla proprietà delle spiagge del mare, certamente l'onorevole D'Aste è in buona compagnia, è col Codice napoleonico, è coi Codici moderni. Ma io, alla mia volta, sto volentieri in compagnia degli antichi giureconsulti romani.

Non abbia paura l'onorevole D'Aste, io non ho inteso di dire quello che egli ha supposto; forse non mi sono saputo spiegare. Io non ho voluto proporre la perpetuità di queste concessioni in assoluto dominio dei privati. Io dissi che voleva che queste concessioni fossero sempre congiunte a condizioni di caducità e di revocabilità, intese ad evitare i danni che egli temeva e che io temo al pari di lui.

Egli dice: se le spiagge del mare fossero dei privati, le farebbero pagare troppo cara. Ma io non voglio ora certo dare le spiagge del mare in assoluta proprietà dei privati.

Io ho portato, egli è vero, l'esempio della Scozia dove la costruzione navale ha assunto le proporzioni di una grande industria.

Ma noi in Italia abbiamo anche a questo riguardo, generalmente parlando, l'industria in quella forma che è più paesana per noi, nella forma della piccola industria, e di questo fatto bisogna tenere grandissimo conto.

Perciò, davanti agli esempi degli altri paesi, i quali ci insegnano come questa industria si è svolta robustamente colà dove il costruttore ha la piena proprietà del suolo, io non dico: applichiamo il medesimo sistema, ma dico solamente, che nella legislazione italiana si deve introdurre un principio il quale assicuri per lo meno una lunga durata alle concessioni, e a talune anche la perpetuità, sotto condizione di caducità e revocabilità, ogniqualvolta l'uso della spiaggia sia convertito in monopolio o se ne faccia oggetto di speculazione o non s'eserciti l'industria per la quale la concessione è accordata.

Queste erano le idee che io voleva esporre, ed ora che le ho ripetute, l'onorevole D'Aste, da quel uomo pratico e sincero che egli è, vorrà associarsi meco, non ne ho alcun dubbio, nell'appoggiarle, persuaso che associandosi a queste idee non solamente farà l'interesse della Liguria, che abbiamo insieme l'onore di rappresentare, ma interpreterà i desiderii e farà cosa favorevole agli interessi dell'industria navale di tutte quante le parti d'Italia.

D'ASTE. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare per un fatto personale.

D'ASTE. Io dichiaro che non ho inteso di fare insinuazioni personali contro l'onorevole Boselli, e molto meno ho inteso di fare allusione a nessun ministro.

Ho parlato di cose tecniche, di fatti e non di persone. Io sostengo il Ministero e non posso venire qui ad attaccarlo, come pare lasci credere l'onorevole mio amico e collega Boselli.

Se volessi fare un po' di personalità, direi che sono troppo apprezzatore ed amico del ministro Castagnola per venire qui a fargli simile guerra.

Parlando adunque d'amministrazione, ho detto che l'onorevole Boselli non si rendeva conto esatto di ciò che aveva da fare il ministro della marina riguardo alla marina mercantile.

Confermo tutto quanto ho detto e credo di servire all'interesse della marina e della Liguria quanto gli serve l'onorevole mio amico Boselli, perchè questo interesse non è di mandare i lavori alle calende greche, ma che si possa lavorare e presto.

Egli vuol nominata una Commissione; ma io, lo confesso, non ho potuto comprendere come la vorrebbe formare, perchè, gli arenili appartenendo al pubblico per usi marittimi, la Commissione dovrebbe essere governativa; se poi appartenessero al municipio, allora dovrebbe essere municipale.

L'onorevole Boselli, che è un buon oratore, naturalmente contro un marino ha nella parola facile la vittoria. Egli girò la questione, dicendo che si debbono domandare informazioni, nozioni alle Camere di commercio.

Non ho mai negato questo; ho detto che le Camere di commercio non sono competenti per giudicare gli arenili, che non hanno sotto gli occhi e che non hanno da esse dipendenza. Bisognerebbe crearla questa dipendenza e, se la si creasse, manderebbe le concessioni a più tarda ora di quella tardissima già a cui sono giunte oggi.

Ecco quanto fu da me accennato, e con questo, ripeto, credo di non aver fatta alcuna insinuazione personale contro l'onorevole Boselli nè contro la direzione del Ministero d'agricoltura e commercio.

PRESIDENTE. L'onorevole Perrone ha presentato due proposte. Una di esse è così concepita:

« La Camera, ritenuto come dalla sua relazione l'o-

norevole ministro della marina riconosce essere insufficiente la somma stanziata per riparare convenientemente il naviglio e pel suo normale rinnovamento, invita il ministro della marina a proporre nel bilancio definitivo le somme necessarie per provvedere efficacemente alla riparazione ed al rinnovamento dell'attuale naviglio di guerra. »

L'altra è così espressa:

« La Camera invita il ministro della marina a proporre le modificazioni necessarie alla legge sulla leva di mare, affinché, qualunque sia la stagione in cui si richiamassero le classi, si possa avere in tempo utile un sufficiente numero di marinai addestrati per armare le navi da guerra, anche prevedendo un aumento del materiale galleggiante. »

Di queste due proposte la prima si riferisce davvero alla discussione generale, la seconda troverà sede opportuna al capitolo 9, *Corpo reale equipaggi*.

Vi è anche la proposta dell'onorevole Boselli, ed è la seguente:

« La Camera invita il Ministero a fare oggetto di studio particolare le disposizioni legislative concernenti le concessioni della spiaggia del mare dal punto di vista dei bisogni dell'industria delle costruzioni navali, e lo invita intanto a promuovere sollecitamente quei provvedimenti che valgano a rendere più spedite ed ordinate le discipline relative alla concessione ed all'esercizio dei cantieri. »

Questa proposta potrà venir in discussione quando ci occuperemo del titolo *Marina mercantile*, oppure di quello sulle capitanerie di porto. *

MINISTRO PER LA MARINERIA. Quantunque io non sia molto lungo nei miei discorsi, però credo assai difficile che, nel breve tempo che rimane per giungere all'ora in cui ordinariamente il nostro presidente scioglie la seduta, io possa rispondere a tutti i deputati che hanno tenuto parola in questa discussione. Oltre di ciò, io sento anche il dovere di entrare in qualche considerazione generale sull'amministrazione della marina, e di combattere diverse opinioni e scritti, i quali certo non le sono nè benevoli nè favorevoli, come altresì di ragguagliare la Camera sulle questioni che riguardano il personale.

Io pertanto domanderei alla benevolenza della Camera di voler permettere che io rimandi a domani, cioè a lunedì il mio discorso. (*Segni di assenso*)

PRESIDENTE. Mi venne partecipato che il Comitato ha deliberato di tenere seduta domani alle ore undici per discutere la proposta dell'onorevole Ghinosi.

DI SAN DONATO. Io proporrei che si tenesse domani la seduta pubblica, dopo il Comitato, verso le due...

Alcune voci. Sì! sì!

Altre voci. No! no! Lunedì!

PRESIDENTE. Interrogherò la Camera.

L'onorevole Di San Donato propone che si tenga domani seduta pubblica alle due.

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata e quindi, dopo prova e controprova, è respinta.)

Dunque per domani alle 11 vi sarà il Comitato privato e seduta pubblica lunedì al tocco.

Lunedì dovrebbe venire in discussione la risoluzione presentata dal deputato Pescatore; ma credo che la Camera non vorrà interrompere la discussione del bilancio della marina, prima di tutto, perchè non richiederà lungo tempo per essere condotta a termine, ed inoltre affinché si possa, il più prontamente che sia possibile, inviare i bilanci al Senato del regno. Io faccio quindi la proposta che lunedì si continui la discussione del bilancio della marina.

Voci a sinistra. No! no! Si discuta prima la risoluzione Pescatore!

PRESIDENTE. Sarebbe strano che si mettesse mano a una discussione che potrà occupare la Camera più giorni, e così si ritardi la votazione di questo bilancio e di quello del Ministero dell'istruzione pubblica quasi sino agli ultimi giorni del mese, mentrechè ci preme assai ed è anche dover nostro che siano al più presto trasmessi all'altro ramo del Parlamento.

GHINOSI. A me pare che, avendo la Camera già fissato il suo ordine del giorno per lunedì, non sia oggi il caso di alterarlo. Quando la Camera lo creda, potrà introdurvi delle mutazioni lunedì in principio di seduta.

PRESIDENTE. Ma ciò non si può. Se la Camera ha da prendere una deliberazione intorno al suo ordine del giorno, conviene che la prenda adesso. I deputati debbono saperlo per tempo.

PESCATORE. La Camera, quando si svolse la mia interpellanza, ha deliberato che lunedì prossimo si dovesse discutere sulla risoluzione che ho presentata. Essa allora sapeva che si dovevano discutere i bilanci, ed ha dovuto prendere in considerazione tutti quanti gli interessi che ora l'onorevole presidente ci ha posto dinanzi agli occhi. Avverto inoltre che fu lo stesso ministro, al quale certamente non si può supporre che sfuggano tutte le considerazioni necessarie ad aversi presenti, che propose il lunedì. Dunque, sino a deliberazione in contrario con piena cognizione di causa, siccome credo che sia intenzione della Camera di occuparsi della mia proposta prima di condurre a compimento la discussione dei bilanci, non credo che questa decisione possa mutarsi così all'improvviso.

Sta bene che l'onorevole presidente abbia fatto la proposta di un cambiamento nell'ordine del giorno già stabilito; ma io credo che sia opportuno che questa sia rimandata a lunedì. In questo giorno, tutti i deputati che hanno preso parte alla prima deliberazione, essendo stati avvertiti che si tratta di cangiarla, si presenteranno; e, se reputeranno conveniente di premettere la discussione dei bilanci a quella della mia proposta, io non avrò alcuna cosa a ridire.

LANZA, presidente del Consiglio. A me pare che vi

siano ragioni così evidenti per approvare la proposta fatta dal nostro presidente, di continuare lunedì la discussione di questo bilancio, che non dovrebbero avere difficoltà di assentirvi neanche coloro che hanno mostrato desiderio che in quel giorno la Camera si occupi preferibilmente della risoluzione presentata dall'onorevole deputato Pescatore.

Alle considerazioni che già vennero addotte a sostegno di quella proposta io ne aggiungerò una la quale mi sembra debba indurre la Camera ad accettarla. Noi ci troviamo già all'8 di febbraio, e abbiamo ancora da terminare la discussione del bilancio della marina, il quale unitamente a quello dell'istruzione pubblica che non fu per anche votato a squittinio segreto, dovrà essere trasmesso all'altro ramo del Parlamento. Or bene, se si ritardasse ancora di alcuni giorni la discussione dei bilanci, bisognerebbe che il Ministero presentasse un altro progetto di legge per una seconda autorizzazione dell'esercizio provvisorio, imperocchè la Camera sa che alla fine di febbraio scade il bimestre per cui fu accordato. Io domando se sia conveniente andare incontro a questa probabile eventualità.

Sebbene la proposta fatta dal deputato Pescatore sia molto importante e meritevole di una seria discussione, tuttavia egli stesso mi vorrà concedere che essa non ha quel carattere d'urgenza che hanno i bilanci. È quindi conveniente che, innanzitutto, si prosegua e si termini la discussione del bilancio della marina.

Nè io stimo che debba secondarsi la domanda di attendere lunedì per prendere tale deliberazione. Infatti l'ordine del giorno si stabilisce il dì precedente alla prossima tornata, e non quando questa è già aperta, imperocchè bisogna che tutti, e presenti e assenti, sappiano di quali lavori si occuperà la Camera nella tornata ventura, e per saperlo è d'uopo che questo venga determinato almeno 24 ore prima. D'altra parte ciò è espressamente prescritto dal nostro regolamento.

Quindi io prego vivamente l'onorevole Pescatore a non voler insistere che si mantenga all'ordine del giorno di lunedì la discussione della sua proposta.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Alle osservazioni che ho già fatte debbo aggiungere che non vi è che un solo oratore iscritto sui capitoli del bilancio della marina, quindi si può avere fiducia che la discussione del medesimo finisca quasi in un sol giorno.

Pare dunque sia inutile il fare su ciò una questione quando non ha ragione di essere.

Quanto a rinviare a lunedì la determinazione dell'argomento da discutersi, mi permettano l'onorevole Pescatore e l'onorevole Ghinosi che io dica che sarebbe lo stesso come voler chiudere la seduta d'oggi senza fissare l'ordine del giorno.

GHINOSI. Io apprezzo al loro giusto valore le ragioni

addotte dall'onorevole presidente del Consiglio ed annetto pure una grande importanza a che la discussione di un bilancio, una volta incominciata, si esaurisca; ma non ne consegue, credo, che la Camera, a tre giorni di distanza, debba ritornare sopra una deliberazione consigliata da gravissime ragioni.

A me pare che ci sia modo di mantenere l'ordine del giorno già fissato dalla Camera, e soddisfare ad un tempo i desiderii dell'onorevole presidente del Consiglio e, parmi, anche dell'onorevole Riboty, col tenere lunedì una duplice seduta. (*Rumori*)

Siccome non c'è Comitato privato, una seduta si può fare al mattino per discutere il bilancio della marina, l'altra al tocco, ovvero alle due, per l'interpellanza dell'onorevole Pescatore.

A me pare conciliante la mia proposta, e per conseguenza mi lusingo che troverà favorevole accoglienza.

PRESIDENTE. L'onorevole Ghinosi propone che lunedì si tengano due sedute... (*Rumori*)

MALDINI. È impossibile.

PRESIDENTE. La Camera deciderà.

L'onorevole Ghinosi propone che lunedì si tengano due sedute: l'una alle 10 per la discussione del bilancio della marina; l'altra alle due per quella della risoluzione presentata dall'onorevole Pescatore.

Pongo ai voti questa proposta.

(Dopo prova e controprova, è respinta.)

Rimane la proposta che lunedì si continui la discussione del bilancio della marina.

La metto ai voti.

(Dopo prova e controprova, è ammessa.)

La seduta è levata alle ore 6 5.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì:

1° Seguito della discussione dello stato di prima previsione pel 1873 del Ministero della marina;

2° Discussione della risoluzione proposta dal deputato Pescatore relativamente alle restrizioni degli sconti della Banca Nazionale.

Svolgimenti di proposte:

3° Del deputato Macchi ed altri per modificare l'articolo 299 del Codice di procedura penale; del deputato Arrigossi ed altri pel passaggio di alcuni comuni della provincia di Padova a quella di Vicenza; del deputato Righi relativamente ai termini in cui proporre le rievocazioni delle sentenze dei conciliatori e delle Corti d'appello; del deputato Catucci per disposizioni relative all'esecuzione delle sentenze dei conciliatori; dei deputati Mazzoleni e Mancini per disposizioni relative alla celebrazione dei matrimoni; del deputato Bove per la commutazione delle disposizioni per monacaggio in disposizioni di maritaggio; del deputato D'Ayala per un'inchiesta sopra lo stabilimento metalurgico di Mongiana; dei deputati Landuzzi e Billia

