

## TORNATA DEL 10 DICEMBRE 1873

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** *Atti diversi.* — *Presentazione del progetto di legge per la leva marittima della classe 1853.* — *Seguito della discussione del bilancio di prima previsione della marina per il 1874* — *Si approvano quattro capitoli* — *Al 5°, Stato maggiore generale, il deputato Negrotto fa domanda d'informazioni* — *Il ministro per la marina riferisce parecchi brani di un rapporto del comandante la squadra italiana davanti a Cartagena, vice-ammiraglio Brocchetti, intorno a fatti distinti per la missione di salvare donne e ragazzi dal bombardamento* — *È approvato all'unanimità un ordine del giorno con cui la Camera esprime la propria soddisfazione alla squadra italiana di Cartagena.* — *Presentazione di uno schema di legge sull'abolizione della tassa del palatico nella provincia di Mantova* — *Accordi tra il ministro per le finanze proponente e il deputato Ghinosi.* — *Domande del deputato Negrotto sui capitoli 10 e 11, Corpo reale di fanteria, e Pane e viveri* — *Spiegazioni del ministro e del relatore Ricci* — *Riserve* — *Proposizione del deputato D'Aste, oppugnata dal ministro per le finanze, e ritirata* — *Considerazioni generali e istanze del deputato Boselli sul 33°, riguardante la marina mercantile* — *Osservazioni e istanze del deputato Lesen* — *Risposte del relatore Ricci e del ministro* — *Si approvano tutti i capitoli del bilancio e l'articolo di legge.* — *Annunzio d'interrogazione del deputato Pissavini e d'interpellanza del deputato Angelini.*

La seduta è aperta alle 2 25.

PISSAVINI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato.

### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Vicini chiede, per affari privati e pubblici, un congedo di giorni quindici.

(È accordato.)

(Il deputato Coppa presta giuramento.)

### PRESENTAZIONE DI UN PROGETTO DI LEGGE.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro della marina ha facoltà di parlare.

**DI SAINT-BON, ministro per la marina.** Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge per la leva marittima sulla classe del 1853, e di chiederne l'urgenza. (V. Stampato n° 53)

**PRESIDENTE.** Si dà atto all'onorevole ministro della marina della presentazione di questo progetto di legge, il quale verrà stampato e distribuito.

L'onorevole ministro chiede che il medesimo sia dichiarato di urgenza. Non facendosi opposizione, l'urgenza s'intenderà accettata.

### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PREVENTIVO DELLA MARINA PEL 1874.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1874 del Ministero della marina.

La discussione generale essendo stata chiusa nella tornata di ieri, si passa ora a quella dei capitoli.

(Si approvano, senza discussione, i seguenti capitoli:)

**Titolo I. Spesa ordinaria. — Amministrazione centrale.** — Capitolo 1. Ministero (Personale), lire 355,940.

Capitolo 2. Ministero (Materiale), lire 30,000.

Capitolo 3. Consiglio superiore di marina, lire 79,380.

**Armamenti navali.** — Capitolo 4. Navi in armamento ed in disponibilità, lire 2,250,000.

Su questo capitolo l'onorevole Negrotto ha facoltà di parlare.

NEGROTTA. Signori, intorno alla necessità di numerosi armamenti, mi pare che, da quanto ho udito da tutte le parti della Camera, siamo perfettamente d'accordo.

In ciò che non mi pare vi sia quell'accordo, che sarebbe d'altronde altamente desiderabile, si è nel modo di attuare quest'armamento.

Sulla necessità di esso non mi pare che vi sia d'uopo d'intrattenervi lungamente, imperocchè non vi è dubbio che le privazioni, i pericoli, i continui esercizi sono quelli che possono formare degli equipaggi agguerriti e valenti. Quindi su questo punto io taglierò corto, imperocchè io credo che questa discussione la si possa fare molto più acconciamente allorché venga in discussione il progetto di legge stato presentato dal ministro della marina sulla riduzione del materiale della marina stessa.

Ma io credo opportuno di porvi sott'occhio una mia idea, avvalorata d'altra parte dal parere, per me molto valevole, di una marina estera importantissima, intendo parlare del Consiglio dell'ammiraglio della marina americana.

Infatti, l'amministrazione della marina americana, in un rapporto fatto dall'ammiraglio al Congresso, dopo di avere svolte varie considerazioni sul modo in cui sarebbe conveniente di armare i bastimenti sia per le stazioni, sia ancora per le squadre di evoluzioni, tracciava una via che mi pare potrebbe essere convenientemente seguita, in gran parte, anche da noi, perchè così si potrebbero in qualche guisa attuare le idee giustamente espresse dall'onorevole ministro, che in questa materia, come ognuno sa, è competentissimo, modificandole soltanto coll'accettare quelle altre proposte che venivano fatte da altri deputati pure competenti; i quali sono dell'avviso che la navigazione non debba sempre e quasi in modo assoluto eseguirsi a vapore e non mai a vela.

Si è detto che la navigazione a vela non deve essere in uso presso alcun paese, e si addussero ragioni che possono parere plausibili.

Sentite ora che cosa scrisse l'ammiraglio americano al Congresso degli Stati Uniti dopo essersi fatto carico di tutte le considerazioni più assennate sulla materia. Per non dilungarmi di troppo mi limiterò a leggere un breve tratto di quella importante relazione:

« Nell'intento di conciliare il massimo grado di efficacia colla maggiore economia possibile, tutte le navi, su cui si potè farlo, furono munite di un'alberatura ed attrezzatura completa; in guisa che senza

avere diminuito la loro velocità a vapore, esse sono ora completamente indipendenti dalle loro macchine e possono essere mandate in crociera ovunque si voglia, ed anche al bisogno fare il giro del mondo, senza timore di stancare le loro macchine e senza consumare il carbone che conserveranno per momenti di necessità o di pericolo.

« Gli esperimenti fatti dimostrarono la saviezza di un tale provvedimento e l'amministrazione della marina è convinta che, combinandolo coll'adozione di macchine e propulsori più semplici ed efficaci, esso raddoppierà la forza della flotta e risparmierà grandi spese.

« Si soppressero di già molti depositi di carbone all'estero, ordinando ai nostri comandanti delle divisioni navali di proscrivere l'impiego di questo combustibile ogni qual volta le missioni potranno essere egualmente adempiute alla vela e di trasmettere un rapporto circostanziato al dipartimento sui motivi che avrebbero potuto talune volte costringere a derogare a questa regola.

« Siffatta misura produsse già un considerevole risparmio. Parecchi dei nostri migliori incrociatori non hanno consumato carbone dacchè ricevettero quell'ordine. Si potrebbe dimostrare con cifre che l'impiego della vela sopra navi armate (calcolando che non incrocieranno che due terzi del tempo) produrrà sul carbone soltanto, di fronte a quanto se ne consumava sotto l'antico sistema, un'economia di oltre due milioni di dollari all'anno. »

A me sembra, signori, che di fronte a questi risultati, anche a chi sia poco competente in questa materia possa essere permesso di fare una raccomandazione al ministro perchè veda se quelle navi le quali ne siano suscettibili vengano armate di sufficiente alberatura onde potersi così fare un risparmio sul minor consumo del carbone; e nello stesso tempo non sia impedito di esercitare gli equipaggi, i comandanti e gli stati maggiori nella navigazione a vapore cui il signor ministro nella sua brillante esposizione tanto bene accennava.

Riservandomi a sviluppare ulteriormente questo concetto quando verrà in discussione la legge relativa alla riduzione del materiale, mi pare aver detto abbastanza per ora, e mi limito a raccomandare al ministro di studiare la questione, e di vedere se un tale sistema che è stato attuato dalla marina militare americana non potrebbe essere applicato da noi, che siamo in così grandi strettezze finanziarie.

Passerò ad un altro punto, a considerare, cioè, se sia il caso nell'armamento dei bastimenti per le nostre stazioni all'estero, di dovere adottare il si-

stema proposto dal ministro di costruirsi bastimenti speciali i quali siano di grande velocità e di grande portata onde avere carbone per lunghi giorni, e non essere così obbligati ad approdare ad ogni istante; ovvero se non si possa o non si debba piuttosto adottare l'altro sistema accennato da taluni degli onorevoli oratori che mi hanno preceduto, di inviare all'estero, per ora, soltanto quei bastimenti a tale navigazione riconosciuti più adatti.

A questo riguardo, io prendo molto per il sistema proposto dall'onorevole ministro, e credo che egli agirà perfettamente mandando ad effetto il suo concetto, proponendo alla Camera, nel più breve termine possibile, la costruzione dei bastimenti, dei quali ci ha fatto la descrizione in due sedute, in quella cioè in cui si aprì la discussione del presente bilancio ed anche, se non m'inganno, nella seduta di ieri.

Però nel frattempo noi dovremmo almeno supplire alla bisogna coi bastimenti che ora abbiamo. Tra le navi che la marina militare possiede ve ne ha taluna adattatissima per questo servizio. Abbiamo delle fregate ad elice che possono essere usate per le stazioni, mentre, come ben disse l'onorevole ministro, poco o nulla servirebbero per la difesa delle coste. Abbiamo del pari talune corvette le quali potranno servire a codesto ufficio quando il signor ministro le avrà surrogate coi bastimenti che egli propone, ed allora si potrà ridurre il numero di tal sorta di bastimenti.

Quindi, anche da questo lato io credo che vi sia una via di mezzo, adottare cioè l'idea del ministro, e contemporaneamente servirsi dei bastimenti che abbiamo per la protezione del nostro commercio, per la cui sicurezza è indispensabile che sieno stabilite nei mari i più lontani, stazioni di marina militare.

Tutte le nazioni hanno adottato un tale sistema. Tre anni or sono gli Stati Uniti d'America impiegavano nel servizio delle stazioni 43 navi di 40,052 tonnellate con 356 cannoni. La Francia assegnava a tale ufficio 150 navi di 250 mila tonnellate, e l'Inghilterra 191 navi di 328 mila tonnellate. All'Italia corre lo stesso dovere, e ciò tanto più ora che il commercio colle Indie accenna ad estendersi in confini sempre maggiori. In mancanza di una esatta statistica, io ho potuto attingere da informazioni di fonte autorevole, che soltanto nei mari dell'*Indo Cina* navigano quest'anno circa 200 bastimenti nazionali.

Oltre di ciò, l'Italia ha numerosi commercianti in tutte le parti del globo, e sono continui i reclami del commercio affinché non si lascino quelle sta-

zioni senza navi che possano sostenere i diritti dei nostri connazionali.

L'onorevole ministro osservò che per mandare un bastimento che non potrebbe essere rispettato, tanto vale non mandarne alcuno.

Ma a questo proposito bisogna considerare che non è la forza del bastimento che può dare coraggio al comandante di sostenervi i diritti della nazione, ma il fatto che una volta toccata la nostra bandiera tutti i bastimenti della squadra potranno accorrere a vendicarne l'onore. Ecco perchè io credo che sia da adottarsi una via di mezzo, e che si debba conservare un fondo nel bilancio per il mantenimento di queste stazioni. Si dirà che noi siamo in tante strettezze finanziarie che ogni volta che si vuole aumentare il bilancio bisogna pensarvi seriamente.

Io credo quindi, o signori, che faremmo cosa poco assennata se per una male intesa economia non provvedessimo efficacemente alla protezione del nostro commercio, che di tale servizio grandemente abbisogna. Nè questo basta, perocchè qualunque ritardo, sia anche per ragioni di economia, nella pronta organizzazione di una potente marina militare, potrebbe mettere a repentaglio le sorti della nazione.

Infatti, se è difficile l'organizzazione terrestre al momento in cui si debba entrare in campagna, è assolutamente impossibile, nè io ho bisogno di dirlo a uomini di tanta esperienza, di tanta competenza nelle cose di mare, l'improvvisare una squadra. Perciò se voi non avrete una squadra potentemente armata, e la quale sia tenuta sempre in esercizio, il giorno che ne avrete bisogno il paese potrà dolersi di non avervi pensato prima.

E qui mi è d'uopo dire una parola relativamente al nessun nesso che vi ha tra la difesa terrestre e la difesa marittima. Mentre si è pensato a provvedere tutto ciò che abbisognava pel Ministero della guerra, qualunque fondo era considerato come sufficiente quando si parlava della marina. Che cosa direste voi di un proprietario il quale avesse una casa con due entrate e munisse l'una di porta in ferro, tenendola ben chiusa, e l'altra invece la lasciasse aperta notte e dì? Voi converrete tutti con me che sarebbe il caso di mandare questo proprietario al manicomio. Ebbene, permettete che ve lo dica, questo è il caso nostro.

Colle nostre estesissime coste, colle nostre isole da difendere, noi pensiamo sempre a premunirci colle batterie di terra che sono inefficaci contro le navi corazzate, e non pensiamo mai a difenderci in mare.

Or dunque, io raccomando caldamente al ministro e alla Camera, a proposito di questo capitolo, che vogliano provvedere all'armamento dalla parte del mare. Non faccio proposte d'aumento perchè credo che il ministro avrà fatto tutti i suoi calcoli, e avrà visto che, non potendosi fare che tardi la leva, non potrebbe spendere somme maggiori di quelle assegnate nel capitolo; ma prego il ministro e la Camera di tener conto della mia raccomandazione. Pensate che senza forti squadre sarà impossibile ogni difesa, ed il giorno in cui noi fossimo attaccati, perderemmo colla libertà e l'indipendenza anche quei miliardi che da una nazione a noi vicina, non è molto, si sono dovuti sborsare.

DI SAINT-BON, *ministro per la marina*. In riscontro al discorso eloquente dell'onorevole Negrotto avrò poche parole da spendere, avendo già risposto in anticipazione alla maggior parte delle idee da lui espresse.

Egli cominciò con proporre che non si abbandonasse completamente l'uso della vela per sostituirvi quello del carbone, in vista del costo enorme di quel combustibile.

Egli lesse a quel proposito un rapporto fatto al Congresso americano. Da quel rapporto appariva un risparmio sul combustibile di due milioni di dollari, cioè 10 milioni all'incirca di lire italiane.

Nel nostro bilancio si porta per il carbone una somma molto, ma molto inferiore a quella; mentre per noi l'uso del carbone è quasi eccezionale, negli Stati Uniti d'America (dove si poteva fare un risparmio di due milioni di dollari all'anno) evidentemente vi era eccesso in senso contrario.

Non è a credere che la marina da guerra americana sia tanto superiore alla nostra che possa spiegarsi in tal guisa un risparmio di due milioni all'anno, questo certamente non è il caso.

Su quest'argomento ripeterò quanto già dissi, che cioè per la istruzione della gente occorre fare uso della macchina, che il fuochista ha bisogno di essere istruito e non il gabbiero; ma intende benissimo anch'io che, quando si tratta di una navigazione lontana, e non di esercizio, la vela è, *non sempre*, ma molte volte, più economica, ed in questo caso non avrei difficoltà alcuna di adoperarla.

Del resto, ritenga l'onorevole Negrotto che in ogni caso si agirà sempre con tutta la prudenza richiesta e che si sfuggirà sempre da tutte le esagerazioni.

Relativamente all'altra questione, quella sul tipo dei bastimenti da mandare all'estero, risponderò che la questione dei bastimenti più convenienti per la protezione del commercio sarà sciolta dalle per-

sone tecniche e dai consessi competenti ai quali mi rimetterò completamente.

NEGROTTA. Sarò brevissimo. Mi dispiace che l'onorevole ministro della marina, forse per non essermi bene spiegato, mi abbia risposto che l'esempio da me portato relativamente alla marina americana non poteva adattarsi al caso nostro, perchè due milioni di dollari di risparmio di carbone erano una esagerazione riguardo a quello che noi spendiamo. Ma non è questo il caso.

Io diceva soltanto che, se la marina da guerra americana faceva un risparmio di 2 milioni di dollari, circa 10 milioni di lire all'anno, evidentemente noi potremo fare, in proporzione, un qualche risparmio se vorremo adottare anche noi quel sistema.

Ma siccome dalle risposte dell'onorevole ministro appare che, in gran parte, egli abbia aderito a questo concetto, io ne sono lietissimo e mi limito a prendere atto delle sue dichiarazioni.

Quanto poi all'altra questione dei bastimenti di nuovo tipo che egli vorrebbe far costruire, mi permetta l'onorevole ministro che io gli osservi che non ho manifestato alcuna opposizione ed anzi dichiarai di essere perfettamente convinto delle ragioni da lui addotte.

Io credo che le navi di nuovo tipo, da lui annunziate alla Camera, le quali abbiano grandissima velocità, gran portata di carbone, gran portata di viveri, sieno bastimenti che possono giovare moltissimo per le stazioni all'estero; e quindi, per quello che io me ne posso intendere, per quei pochi studi che posso aver fatti sulla materia, io anzi animo il ministro perchè non vada a rilento in tale riforma, e lo invito a fare, perchè credo che questo sarà di vantaggio grandissimo per la nostra marina e per la protezione del nostro commercio.

E giacchè ho la parola, mi basterà su questo punto rammentargli che non vi sarebbe che una piccolissima variante a fare per ciò che riguarda le stazioni dell'America del Sud, ove dovrebbero impiegarsi anche piccoli bastimenti i quali potessero rimontare il Rio della Plata. Ma queste sono cose di poca entità, sulle quali non importa per ora intrattenere la Camera.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, rimane approvato il capitolo 4, *Navi in armamento ed in disponibilità*, nella somma di lire 2,250,000.

« Capitolo 5. *Stato maggiore generale della regia marina*, lire 2,100,000. »

NEGROTTA. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole Negrotto ha facoltà di parlare.

NEGROTTA. Leggesi riportata sopra parecchi gior-

nali una corrispondenza di fonte inglese la quale è molto onorevole per la nostra marina militare.

La nostra squadra, la quale si trova attualmente nelle acque di Cartagena, ebbe a mandare per ordine dell'ammiraglio l'avviso *Authion*, comandato dal comandante De Amezaga, conosciuto d'altronde per un distintissimo ufficiale, per una missione umanitaria, quella di salvare dal bombardamento le donne ed i fanciulli della piazza assediata.

Il comandante De Amezaga si sarebbe distinto in questa circostanza, ne avrebbe avuto il plauso di tutti quanti erano presenti al fatto, e l'ammiraglio comandante la squadra inglese, esternandogli tutta la sua simpatia, gli avrebbe fatti grandissimi elogi.

Io sono sempre lieto ogni volta che mi è dato di potere in questa Assemblea constatare fatti i quali altamente onorino l'esercito e la marina nazionale, ed in questa circostanza sono certo d'averne con me tutti quanti i miei colleghi, da qualunque parte della Camera essi siedano.

Or bene, questo fatto del De Amezaga, reca tanto onore alla nostra marina, che avrei creduto di mancare al debito mio di rappresentante della nazione, se non avessi colta l'opportunità di questo capitolo per chiedere all'onorevole ministro della marina se abbia in proposito qualche rapporto ufficiale od anche soltanto ufficioso per poter dare maggiori schiarimenti alla Camera.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro della marina ha la parola.

**MINISTRO PER LA MARINERIA.** Io sono grato all'onorevole Negrotto di porgermi in questo modo l'occasione di comunicare alla Camera alcuni brani di un rapporto che ho ricevuto poche ore sono. (*Segni di attenzione*)

Scrivo in data del 29 novembre l'ammiraglio comandante in capo della nostra squadra corazzata sulle coste di Spagna, il vice-ammiraglio Brocchetti:

« Il bombardamento di Cartagena cominciò in data del 26 novembre, alle 6 antimeridiane e continua tuttavia. Le barche spedite sotto la direzione del luogotenente di vascello, signor Chigi, col sottotenente di vascello, signor Contesso, e col guardia marina signor Richeri, riescirono a salvare dal bombardamento non annunciato, 215 donne e ragazzi, vale a dire quanti poterono capire nelle imbarcazioni. (*Bene! Bravo!*)

« Quest'atto generoso fu compiuto col massimo sangue freddo alle banchine di porta a mare, ove le granate cadevano più spesse. (*Benissimo!*)

« Fu questione non di minuti, ma di un'ora.

« Offrirono il passaggio al console inglese, che aveva declinato di approfittare della lancia *Lord*

*Warden*, nella quale aveva preferito invece di far salvare da 25 a 26 donne e ragazzi. Il citato console ringraziò, ma rifiutò. »

In seguito a questo, il nostro ammiraglio aprì delle trattative affinché avesse luogo un armistizio. Questo fu concesso dal Governo spagnuolo.

Alle 10 1/2 pomeridiane giunse la risposta favorevole per una breve tregua; ma il generale Ceballos la stabilì decorrenda dalla mezzanotte prossima alle quattro antimeridiane, avvertendo che, se partiva durante quel tempo un colpo da Cartagena, si sarebbe considerato come prosciolto da ogni vincolo. Non era tempo di discutere, ma di agire. Il comandante De Amezaga si offrì volentoso di entrare coll'*Authion* nel porto, malgrado condizioni tanto arrischiate. Si trattava di salvare molte vite; il mezzo di trasporto doveva essere adeguato.

« Quindi io prevenni l'ammiraglio inglese ed il commodoro prussiano, coi quali agisco di concerto. L'*Authion* ritornava appena da Porman» dove aveva rimorchiato un nostro bastimento che l'ammiraglio aveva ottenuto fosse restituito dal Governo di Cartagena, « ed aveva depresso anche a Porman 150 dei ricuperati prima. Entrò in Cartagena colla bandiera sventolante e resa visibile dalla luce di bengala (*Benissimo!*) e rispondendo al *chi va là* delle sentinelle con dire: entro per salvare donne e ragazzi.

« A mezzanotte precisa il fuoco degli assediati cessò, e prima cura fu di far spedire dei messi affinché cessasse quello degli assediati, poi per notificare che la città per la breve tregua poteva lasciar uscire donne e ragazzi dai luoghi dove erano appiattati ed approfittassero dei mezzi di salvamento. L'ora era strana ed inadatta, se non fosse stato che il ricupero del giorno precedente aveva incoraggiato a fidarsi sul bastimento italiano...

« ...Il tentativo, se non fosse stato per questa ragione, sarebbe riuscito infruttuoso. Vi fu esitazione dapprima, ma in seguito invece l'affluenza divenne un intoppo, e non fu lieve bisogno il persuadere gli uomini che niuno aveva il diritto di uscire per accompagnare le famiglie e che non si ricevevano che donne e ragazzi, che si rispondeva di portarli in luogo sicuro, di provvedere ai primi bisogni, si fidassero in tutto e tornassero ai loro covi. Si trattava di stabilire una specie d'ordine fra tanta moltitudine e dare la precedenza agli uni più che ad altri, poichè era evidente che l'*Authion* non poteva capirne se non una parte.

« Le ore trascorsero rapidamente ed allo scoccare delle 4 il bombardamento ricominciò come prima. Convenne sollecitare l'imbarco. Procedette finchè giunse al colmo in 512 sull'*Authion*. »

Chi conosce l'*Authion*, può figurarsi in che stato doveva essere. È un piccolissimo bastimento, e 512 persone a bordo sono realmente tutto quello che può capire, stivandole come le acciughe.

« Molte altre centinaia imploravano, ma mancavano i mezzi; e d'altronde i proiettili cadevano attorno da mezz'ora e più.

« Il comandante dell'*Authion* dovette salpare, e uscire, desolato di non sapere come salvar tutti.

« L'*Authion* ancorò in Escombreras verso le cinque e mezzo.

« Il comandante ha fatto in questa circostanza quanto di più nobile si poteva attendere, e fu ben secondato dal suo equipaggio e dagli ufficiali. Mi è grato tributare questo ben meritato encomio, che metterò all'ordine del giorno della squadra.

« Il console inglese e l'incaricato della reggenza del consolato italiano in Cartagena, colla loro cognizione perfetta dei luoghi e delle persone, aiutano assai efficacemente il comandante De Amezaga a compiere la missione. Questo console inglese si chiama Pauli: è succeduto al signor Turner. Egli fu uno dei consiglieri per menare a buon fine le trattative per un altro bastimento, nel quale erano pure investiti interessi inglesi.

« Fattosi giorno, l'ammiraglio inglese offrì l'aiuto della cannoniera *Hart* per portare 200 delle donne e ragazzi a Porstman, ove tutti i 512 si trovarono così deposti fra l'*Authion* e l'*Hart*.

« L'*Authion* e l'*Hart* non ritornarono se non la sera, dopo essersi assicurati del benessere dei rifugiati ed aver lasciato sufficienti provviste per parare ai primi bisogni.

« La mattina del 29, quarto giorno di bombardamento, mandai il medico-capo a fare raccolta di bende e filacce pei feriti; e n'ebbi una bella quantità dalla *Thétis* francese, dalla corazzata germanica *Federico Carlo*. Questi doni, uniti a quelli della *Roma* con una cassa di 85 chilogrammi di brodo in cassette, furono portati a Cartagena colla nostra iola. E la mattina del 30 si ricevette una lettera di ringraziamento che si comunicò ai donatori.

« Venne finalmente un'altra circostanza, in cui divenne possibile di salvare le rimanenti donne ed i bimbi esistenti in Cartagena.

« Furono mandati l'*Hart* inglese con lancie germaniche a rimorchio, *Le Renard* francese colle lancie della *Thétis*, e l'*Authion* colle lancie del *Roma* ad offerire i mezzi di ricovero. Centododici solamente vollero approfittarne, e tutti sull'*Authion*, che uscì per l'ultimo. Alle 4 pomeridiane la Giunta disse che oramai tutti i ragazzi, tutte le donne, tutti i vecchi avevano evacuata la città. »

NEGROTTO. Domando la parola.

SEBASTIANI Domando la parola.

MINISTRO PER LA MARINERIA. Due giorni prima il nostro ammiraglio Brocchetti, il quale protegge là così bene tanto il commercio nazionale, quanto gl'interessi dell'umanità, aveva ottenuta dal Governo di Cartagena la restituzione incondizionata di un bastimento spagnolo, nominato *Clotilde*, carico di mercanzie italiane. Vi fu prima qualche piccola difficoltà, perchè il bastimento, essendo spagnolo, si voleva restituire il solo carico: ma il nostro ammiraglio ottenne che fosse restituito l'uno e l'altro.

Io sono ben lieto di avere l'occasione, da questo seggio ministeriale, di poter fare alla Camera delle comunicazioni che onorano così altamente lo stato maggiore e gli equipaggi della marina militare, e che dimostrano in qual guisa essi comprendono la loro missione umanitaria e sanno proteggere il commercio e il nome dell'Italia nostra. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Negrotto ha facoltà di parlare.

NEGROTTO. La risposta che gentilmente mi ha fatto l'onorevole ministro per la marineria è tale che io credo non siavi alcuno in quest'Aula, il quale non ne sia stato grandemente commosso. L'opera che il comandante De Amezaga ha compiuta, per ordine del comandante della nostra squadra navale in questo momento a Cartagena, è tale che realmente lo rende degno di ogni encomio. Io quindi credo di rendermi interprete dei sentimenti di tutti i miei colleghi, affermando che il comandante dell'*Authion*, per la sua nobile e valorosa condotta, ha ben meritato dell'umanità e del paese.

PRESIDENTE. Dagli onorevoli Bonfadini, Mariotti e De Donno è stato presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera incarica il Ministero di esprimere alla squadra italiana che sta innanzi a Cartagena la propria soddisfazione pei servizi resi dalla medesima alla causa dell'umanità, e passa all'ordine del giorno. »

NEGROTTO. Mi associo a quest'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sebastiani.

SEBASTIANI. Io aveva chiesto di parlare allorchè l'onorevole ministro della marineria leggeva il rapporto dell'ammiraglio della nostra flotta, per fare una proposta identica a quella che il presidente ha testè annunziata. Ora mi unisco ad essa, che senza dubbio sarà dalla Camera approvata in riconoscenza dei fatti altamente generosi compiuti dai nostri ufficiali e marinai a Cartagena, fatti che rendono onorato

ed amato il nome italiano dovunque. Umanità e valore distinguono i veri militari, ed i nostri ne hanno dato uno splendidissimo esempio fra gente, ah! pur troppo, invasata dai furori della guerra civile. Ottimi elementi si rivelano intanto nella flotta italiana, che, riprendendo le patrie tradizioni, riacquisterà tutta la gloria antica.

Ed è stata per noi una grandissima consolazione, fra le nostre per le più penose discussioni, la comunicazione fattaci dall'onorevole ministro per la marineria.

**PRESIDENTE.** Domando se l'ordine del giorno è appoggiato.

(È appoggiato.)

L'onorevole Bonfadini ha facoltà di parlare.

**BONFADINI.** Credo che non valga la pena di perdere tempo nello sviluppo di un ordine del giorno il quale mi pare accettato dalla Camera.

*Molte voci.* Sì! sì!

**NEGROTTO.** Mi associo all'ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Lo pongo ai voti.

(È approvato all'unanimità.)

#### PRESENTAZIONE DI UNO SCHEMA DI LEGGE.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro per le finanze.

**MINGHETTI, ministro per le finanze.** La Camera ricorderà che, quando si discusse la proposta di un disegno di legge per l'abolizione della tassa del palatice nella provincia di Mantova, il mio predecessore vi aggiunse e vi collegò un altro progetto per un'imposta od un annuo canone per l'uso di acqua pubblica.

Ripresento questo progetto, e prego la Camera di voler riconfermare la stessa Commissione, alla quale comunicherò alcune modificazioni. (V. *Stampato* n° 54-214)

**PRESIDENTE.** La Camera dà atto all'onorevole ministro della presentazione di questo progetto di legge, e, se non vi è opposizione, sarà rinviato alla stessa Commissione che se ne è occupata nella trascorsa Sessione, iscrivendolo all'ordine del giorno contemporaneamente all'altro per l'abolizione della tassa di palatice.

È questa la proposta?

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Dopo i bilanci.

**GHINOSI.** La proposta mia è già all'ordine del giorno, ed è posta, credo, dopo il bilancio dell'agricoltura e commercio.

Siccome si tratta di una legge già votata dalla Camera non solo, ma anche accolta favorevolmente

dal Senato, così io pregherei l'onorevole ministro delle finanze a lasciarla stare dove si trova, ed a non volerla spostare e spingere giù giù in coda a tutti i bilanci, atteso che sia probabilissimo che non sia per dare luogo a discussione, e si possa sbrigare in meno di cinque minuti.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Io non ho difficoltà, ma intendo porre tutte le condizioni che il ministro precedente aveva messe all'attuazione di questo progetto, per cui lo stesso si collegherà, se non nella discussione certo nella pubblicazione con l'altro da me presentato.

**PRESIDENTE.** Allora resterà inteso così, non essendovi obiezioni.

#### SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE DEL BILANCIO.

**PRESIDENTE. Servizio militare.** — Capitolo 5. Stato maggiore generale della regia marina, 2,100,000 lire.

Capitolo 6. Corpo del genio navale, lire 231,800.

Capitolo 7. Commissariato generale della regia marina, lire 612,700.

Capitolo 8. Corpo sanitario militare marittimo, lire 360,500.

Capitolo 9. Corpo reali equipaggi, lire 4,086,784.

Capitolo 10. Corpo reale fanteria marina, lire 821,768.

**NEGROTTO.** Mi duole di dover intrattenere ancora la Camera sopra questo capitolo, ma la Camera sa come io vi sia in qualche modo costretto, avendo rinunciato a parlare intorno alla marina militare nella discussione generale, nell'intendimento che potesse essere più utile di presentare le mie osservazioni ai relativi capitoli.

L'onorevole ministro della marina nella sua esposizione diceva che vi era un buon numero di impiegati dell'amministrazione centrale e non pochi anche nell'amministrazione compartimentale, i quali si trovano in una condizione poco buona.

Quando un ufficiale ha servito con tutto l'impegno il proprio paese, ha il diritto di provvedere perchè possa vivere decorosamente e sia in grado di sostenere se e la propria famiglia. Il ministro della guerra diceva alla Camera, e la Camera dava in proposito segni di approvazione, che era necessario di migliorare la condizione degli ufficiali dell'esercito. Ora, signori, nella stessa condizione e peggiore si trovano gli ufficiali della fanteria marina.

Questo corpo è ristrettissimo e, quando gli ufficiali arrivano al grado di capitano, evidentemente

non hanno più speranza di avanzamenti; quindi molti capitani hanno abbandonato il servizio, quantunque avessero ancora potuto servire utilmente il paese. E perchè ciò accade? Perchè non hanno avvenire.

A fronte di questo stato di cose, io debbo fare una raccomandazione all'onorevole ministro, di vedere, cioè, se non fosse il caso di aumentare il corpo della fanteria marina. Nè credo che si possa opporre alla mia domanda lo stato delle finanze, perchè tutti sanno come un soldato del corpo della fanteria marina costi al paese meno di quello che costano i marinai e quindi da questo lato si farebbe anche una piccola economia.

Ma non è questione soltanto di ciò. Il servizio che ha reso in ogni occasione il corpo reale di fanteria marina, non ho bisogno di dirlo, è stato sempre lodevolissimo; esso è un corpo che non ha mai mancato al suo dovere: si distinse moltissimo a Lissa insieme agli altri corpi e presta continuamente negli arsenali buonissimi servigi, riconosciuti da tutti gli ufficiali, e specialmente dall'onorevole Riboty, che precedette l'onorevole De Saint-Bon nell'amministrazione della marina.

Ora, signori, per tutte queste ragioni, vorrei raccomandare all'onorevole ministro di provvedere per la fanteria marina nello stesso modo che ha detto di voler provvedere per gli ufficiali di maggioranza, ed in ciò sono mosso da due considerazioni, quella di fare un bene al paese e quella di mettere in condizione eguale agli altri gli ufficiali che appartengono a questo distintissimo corpo.

**PRESIDENTE.** Accetta il signor ministro la cifra proposta dalla Commissione? perchè vi è una differenza.

**MINISTRO PER LA MARINERIA.** Io ringrazio l'onorevole Negrotto degli elogi che ha dirette al corpo fanteria marina, il quale, come tutti gli altri corpi della regia marina li merita. Credo però che non sia ora il caso di rinnovare la discussione sulla convenienza o no di mantenerlo, mentre altra volta già ebbi l'onore di far sentire in questa Camera come questo genere di discussioni porti con sé un effetto infelice sopra l'organizzazione e sopra la disciplina.

Quando esistesse una proposta definitiva, studiata dai consessi competenti ed aventi per iscopo di ampliare o diminuire quel corpo o un altro, allora potrebbe essere il caso di discuterne, ma così nel vago, mentre un provvedimento in proposito è ancora lontano, nè forse si prenderà, discutere sulla convenienza o meno di mantenere un corpo militare, credo non sia prudente, e per conseguenza non seguirò l'onorevole Negrotto su questo terreno.

La Commissione del bilancio non ha accettato una mia proposta relativa al corpo fanteria marina. La condizione dei soldati di quell'arma è essenzialmente diversa da quella dei soldati dell'esercito. Questi ultimi hanno un regolamento che proibisce il servizio notturno di sentinella, se non sia alternato da 4 notti franche. Simile regolamento non esiste in marina, nè conviene di stabilirlo, perchè le leggi e gli usi che la necessità impone a bordo sono diversissimi. A bordo si hanno 4 ore di guardia e 4 ore di riposo alternamente, e questo giorno e notte per mesi e mesi di seguito. È impossibile, accanto a quel sistema di estrema attività, stabilirne un altro così relativamente mite.

Per questa ragione, io domandava che la razione di questi soldati che fanno a terra un servizio faticoso, fosse equiparata a quella dei marinai a terra.

La razione del marinaio a terra non è la stessa che quella del marinaio a bordo; vi è una differenza abbastanza notevole.

La razione del marinaio a terra fu stabilita, dietro parere dell'ispettorato superiore medico della regia marina, il quale tenne conto fisiologicamente e chimicamente della quantità di carbonio, di idrogeno e d'azoto che è necessaria per dar vigore ai muscoli e per supplire alla necessità della respirazione. Non ritiene il Consesso dei medici della marina che sia opportuno dare una razione minore. Una razione minore può essere più economica, ma alla lunga conduce a far portare all'ospedale gli uomini dai quali si esige fatica, per cui anche l'economia diventerebbe illusoria, perchè quello che si risparmierebbe da un lato nel nutrimento del sano si consumerebbe dall'altro nel curare l'ammalato.

Non credo d'altra parte che possa essere pensiero della Camera rifiutare al soldato di fanteria marina quello di cui realmente abbisogna. Difatti anche la Commissione del bilancio, parlando in questo senso, suggeriva che fosse poi portata nel bilancio di definitiva previsione la somma in più che si crederebbe necessaria; ma a me pare che, dal momento che è riconosciuto *a priori* che la razione del marinaio è il limite inferiore per l'uomo che lavora, la razione del soldato debba essere uguale; e siccome i mutamenti proposti dalla Commissione ai due capitoli 10 e 11 sono informati ad altro ordine di idee, io pregherei la Camera di approvare il mio e di mantenere le cifre che ho proposte.

**RICCI, relatore.** Sulle osservazioni del ministro, in mancanza di avviso speciale per parte della Commissione generale, dirò quello che ne penso io come relatore, non potendo consultarla seduta stante.

Il ministro, nel suo progetto di variazioni, appor-

tava un aumento di oltre 79,900 lire sul presente capitolo in discussione, per pareggiare la razione del soldato di fanteria alla razione del marinaio a terra; e ciò, come ha testè detto, attesochè quella parte di prelevamento, che credo chiamano lo *scotto* o *companatico*, e che rappresenterebbe una diaria di 35 centesimi, egli la considera giustamente inferiore al bisogno.

La Commissione non ha creduto che questa massima potesse così per incidenza essere definita in occasione del bilancio preventivo, e pareva ad essa che innanzitutto sarebbe stato mestieri che con decreto reale fosse determinato questo aumento, e forse meglio, trattandosi di una spesa di 70 e più mila lire annue, poichè di tanto si aggraverebbe il bilancio ordinario, che, con speciale progetto di legge, se ne fosse fatto oggetto di apposita deliberazione della Camera.

Senonchè credette la Commissione di riuscire a migliorare le condizioni di questi militari col suggerire al ministro che, siccome la causa di questo inconveniente veste un carattere temporaneo, dipendendo dal caro dei viveri, egli poteva supplire a questa deficienza mediante un assegno provvisorio, e presentare, in occasione del bilancio definitivo, in aumento alla spesa, la cifra che sarebbe per risultare in più per provvedere alla emergenza.

La Commissione entrò perfettamente nelle viste del ministro, ed anzi osservava che il compiere un atto di giustizia era nella mente di tutti; che se il soldato di fanteria marina non aveva il riposo delle tre notti, accordato alle truppe dell'esercito, dovevasi rimediare a questo sconcio, sia coll'aumentare la forza del corpo, ovvero col richiedere all'esercito le necessarie sentinelle, poichè nulla poteva mai giustificare un eccezionale servizio (come norma), vietato dai regolamenti.

In occasione dello imbarco, diceva il ministro, il soldato soggiace ad una spesa straordinaria, ed a quest'effetto gli viene addebitata una somma che difficilmente può egli soddisfare. Ebbene, anche a questo proposito la Commissione era di parere che se l'assegno di primo corredo è insufficiente, giustizia voleva venisse aumentando, portando la somma necessaria sul bilancio a titolo di straordinaria sovvenzione per causa d'imbarco, invece di addebitarla loro come per lo passato, affinchè il soldato non dovesse soggiacere indebitamente a tale spesa. Ma il pareggio assoluto di razione del soldato di fanteria a terra, con quella del marinaio egualmente a terra, non parve opportuno venisse così per incidenza stabilito. Epperò in quanto all'insufficienza delle somme possibili a prelevarsi per il vitto, dal-

l'assegnamento giornaliero di paga del soldato, era giusto si avesse senz'altro ad aumentarla di quel tanto che il caro prezzo dei viveri richiede. Non mancò tuttavia l'avviso della minoranza la quale, invece concordava pienamente colle idee del ministro.

La Commissione pertanto mantiene la sua proposta; la Camera faccia ciò che meglio stima.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Negrotto.

**NEGROTTO.** Sarò brevissimo.

Vorrei semplicemente rettificare alcune parole che ha detto l'onorevole ministro relativamente alla questione della fanteria marina.

Io non ho mai inteso di sollevare qui la questione se il corpo debba o no esistere, che anzi quelle poche cose che ho detto mirano a far vedere come io ritenga essere necessario di provvedere alla condizione di questi ufficiali, poichè giunti al grado di capitano può dirsi presso che finita la loro carriera.

Io non ho mai messo in dubbio l'esistenza di questo corpo, che anzi ne raccomandai l'aumento. Credo quindi che si debba rettificare questo fatto, perchè altrimenti potrebbe rimanere un'impressione diversa, anzi contraria a quello che io realmente ho esternato.

**MINISTRO PER LA MARINERIA.** In seguito alle parole pronunciate dal relatore della Commissione del bilancio, vorrei far osservare qual è la differenza essenziale tra la razione del marinaio a terra e la razione del soldato di fanteria marina.

La razione del marinaio a terra è fissata in natura, in quelle proporzioni che sono necessarie per vivere, quando si tratta di un uomo che lavora; la razione invece del soldato di fanteria marina è fissata in danaro. Da questo risulta che in alcuni tempi può essere sufficiente, in altri no.

Mi sembra che il principale ostacolo trovato dalla Commissione all'approvazione della mia proposta derivi dal non avere io presentato in anticipazione un regio decreto in proposito.

Ora, a me non è parso di sottoporre tale questione alla firma di S. M. il Re prima che la Camera avesse votato i fondi; questa è l'unica ragione per cui il regio decreto non fu proposto.

Io spero che la Camera terrà conto di questa mia buona disposizione e non vorrà punire il corpo di fanteria marina di una colpa che, se mai, sarebbe tutta intiera del ministro.

**RICCI, relatore.** La Commissione generale del bilancio, nell'addivenire a questo temperamento, seguì un precedente il quale avvenne, credo, nel 1869.

In occasione della discussione del bilancio la Ca-

mera accordava in quell'anno a titolo di *scotto* centesimi cinque per la medesima causa, cioè pel caro dei viveri.

Ora la Commissione, ignorando quale sia la differenza reale nel prezzo dei viveri, non volle determinare quale dovesse essere questo aumento, ma credette meglio di lasciare una certa ampiezza al ministro autorizzandolo a regolarsi secondo le circostanze, coll'accordare ciò che è strettamente indispensabile, salvo a dover rendere conto del suo operato in occasione del bilancio definitivo.

**PRESIDENTE.** Dunque l'onorevole ministro insiste?

**MINISTRO PER LA MARINERIA.** Insisto.

**PRESIDENTE.** Allora qui c'è una questione complessa.

L'onorevole ministro della marina vorrebbe diminuire la spesa del *Corpo reale fanteria* e vorrebbe accrescere la somma stanziata al capitolo *Pane e viveri*.

Bisogna dunque innanzitutto mettere ai voti l'aumento del capitolo *Pane e viveri*, perchè, se questo aumento è accettato, ne viene per conseguenza la diminuzione del capitolo *Corpo reale fanteria marina*.

**RICCI, relatore.** Mi permetta. La questione verte su di ciò, che il ministro intende di aumentare la diaria del *Corpo reale fanteria di marina* per l'anno 1874 di lire 76,938 79; la Commissione invece è di parere contrario. Mi permetterei un'altra osservazione.

La razione giornaliera del pane delle truppe della marina è raggiugliata a 0 38; lo *scotto* o companatico, come si dice, è computato a 35 centesimi, ed in totale 0 73 per il vitto.

Ora la razione giornaliera viveri del marinaio a terra essendo di 0 94, avvi una differenza di 21 centesimi al giorno. Alla Commissione pare ecceda un pochino ciò che strettamente dovrebbe essere necessario, ed io pregherei il ministro a non insistere per le 76 mila lire, poichè lo sbilancio è troppo forte. Ad una diaria di 73 centesimi, che nei tempi normali era sufficiente, non pare conveniente di portare ora un aumento di 21 centesimi. Quindi accetti il ministro la proposta della Commissione che provvede alle necessità del presente, e poi venga, ove si prolunghi il bisogno, con un progetto speciale di legge innanzi alla Camera, che sono certo sarà dispostissima a convalidare ciò che la necessità richiede.

**MINISTRO PER LA MARINERIA.** Dopo le osservazioni dell'onorevole relatore, io non insisterò.

**PRESIDENTE.** Poichè l'onorevole ministro della marina non insiste, riservandosi appunto di riferire

alla Camera, in occasione del bilancio definitivo, se questa somma avrà bastato o no, non rimane che lo stanziamento proposto dalla Commissione per il capitolo decimo in lire 1,130,722.

(È approvato.)

Capitolo 11. *Pane e viveri*, proposto dalla Commissione in lire 4,457,026 21.

L'onorevole ministro accetta questa cifra?

**MINISTRO PER LA MARINERIA.** L'accetto.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti questo capitolo.

(È approvato.)

(Si approvano quindi senza discussione i capitoli seguenti:)

Capitolo 12. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione, lire 120,030.

Capitolo 13. Giornate di cura e materiale d'ospedale, lire 285,200.

Capitolo 14. Distinzioni onorifiche, lire 75,000.

*Servizio del materiale.* — Capitolo 15. Legnami diversi, lire 650,000.

Capitolo 16. Canape, cavi, stoppa ed altri materiali, lire 740,000.

Capitolo 17. Materie grasse, droghe e colori, lire 500,000.

Capitolo 18. Macchine, metalli, utensili, ecc., lire 2,268,000.

Capitolo 19. Artiglierie e munizioni, lire 632,000.

Capitolo 20. Carbon fossile ed altri combustibili, lire 1,900,000.

Capitolo 21. Mercedi agli operai, lire 3,900,000.

Capitolo 22. Conservazione dei fabbricati, lire 270,000.

Capitolo 23. Fitto di bacini, scali di alaggio e di locali, lire 12,000.

Capitolo 24. Riproduzione del naviglio, lire 7,000,000.

**D'ASTE.** Dalle discussioni state fatte nei giorni precedenti in questo recinto, fu intanto riconosciuta, dall'egregio signor ministro e da tutte le parti della Camera, la necessità e l'urgenza di aumentare il naviglio militare. Per conseguenza io proporrei che questo capitolo *riproduzione del naviglio*, da sei milioni fosse portato a nove.

Questo ragionevole aumento non sarebbe di grave carico alle finanze, perchè tutto od in gran parte verrebbe rimborsato dal ricavo delle navi menzionate nel progetto di legge già stato presentato alla Camera, che saranno riconosciute inutili a qualunque servizio della marina militare e delle quali sarà autorizzata dal Parlamento la vendita.

E tale aumento metterebbe il signor ministro più presto in grado di spingere le costruzioni in corso e di provvedere all'ordinazione d'altre nuove.

S'intende fermo restando l'obbligo della presentazione di apposito progetto di legge, per le nuove costruzioni.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Nella mia esposizione finanziaria già ebbi occasione di dire come io stesso riconoscessi che da alcuni anni a questa parte, mentre la Camera si era preoccupata molto del bilancio della guerra, non si era preoccupata in egual misura di quello della marina. Riconobbi per conseguenza, e dissi esplicitamente che, quando le condizioni delle finanze lo permettano, alla marina dovrà di preferenza rivolgersi il nostro pensiero per la prima cosa.

Quindi, se tali sono i sentimenti del ministro delle finanze, non mi posso meravigliare che un marinaio così stimato e così affezionato alla sua arte, come è l'ammiraglio D'Aste, proponga fin d'ora l'iscrizione di 3 milioni per nuove costruzioni. Ma, con mio rincrescimento, io sono obbligato di rifiutarli recisamente.

Tutto quello che posso fare si è quanto il mio collega vi ha già detto, cioè, quando la Camera avrà esaminato e approvato il progetto di legge per l'alienazione delle navi, se mai la riscossione si ritardasse potrei (notate che sarebbe una questione di cassa e non di bilancio) anticipare i tre milioni. Ma di questo si parlerà quando si tratterà dell'alienazione dei bastimenti. Se però il progetto di legge non fosse approvato; se per qualunque altra ragione la Camera destinasse quella somma in altro modo; se insomma sorgesse qualche nuovo incidente, posso io accettare fin d'ora o prendere un impegno di tre milioni in questo bilancio?

Io credo che, ciò facendo, verrei meno al programma che ho esposto; e sono persuaso che la Camera riconoscerà anche essa che in questo momento, prima delle discussioni che si aspettano al progetto di legge presentato, il fare delle variazioni pregiudicherebbe l'andamento generale dell'amministrazione.

Io mi limito dunque a dire che, mentre comprendo il sentimento che muove l'onorevole preopinante, pure con mio dispiacere devo pregare istantemente la Camera di non accordare alcun aumento sopra questo capitolo del bilancio.

**PRESIDENTE.** Onorevole D'Aste, insiste nella sua proposta?

**D'ASTE.** Pregherei la Commissione a dire se l'accetterebbe.

*Una voce dal banco della Commissione.* La rifiuta.

**RICCI, relatore.** Dopo le parole dell'onorevole ministro per le finanze, col quale concorda la Commissione, essa all'unanimità la rifiuterebbe.

**PRESIDENTE.** Onorevole D'Aste, non insiste nella sua proposta?

**D'ASTE.** Non essendo la mia proposta gradita nè al ministro delle finanze, nè alla Commissione, è vano lo insistere. (*ilarità*)

**PRESIDENTE.** L'onorevole D'Aste non insistendo nella sua proposta, il capitolo 24 s'intende approvato nella somma di 7,000,000.

(È approvato, e lo sono pure i seguenti sino al 32 inclusivamente:)

Capitolo 26. Servizio scientifico (Personale), lire 79,355.

Capitolo 27. Servizio scientifico (Materiale), lire 117,400.

Capitolo 28. Spese di giustizia, lire 41,000.

Capitolo 29. Spese giuridiche di patrocinio legale, lire 12,000.

Capitolo 30. Spese diverse pel genio militare, lire 8000.

Capitolo 31. Noli, trasporti e missioni, lire 100,000.

Capitolo 32. Assegnamenti diversi, lire 17,275.

*Marina mercantile.* — Capitolo 33. Corpo delle capitanerie di porto, lire 664,800.

**BOSELLI.** L'onorevole ministro per la marineria nella sua mirabile esposizione di sabato scorso non parlò lungamente della marina mercantile. Ma ad essa ha rivolto un saluto eloquente, e le ha annunziata la promessa più preziosa e feconda che qualsivoglia ordine d'interessi economici possa attendere od invocare dal Governo.

Egli dispiegò davanti alla marina mercantile il vessillo, sempre magico e caro, della libertà, e parve le dicesse: « Con questo unico segno tu devi vincere e progredire. » E l'onorevole ministro ha ragione. A questo segno tengono fede da lungo tempo quegli uomini industri, solleciti, operosi, i quali popolano le nostre città e le nostre spiagge marittime; solcano i nostri mari e i mari lontani; diffondono in terre remote i traffici, il nome, la lingua del nostro paese, e suscitano il fervore delle industrie marittime nei nostri cantieri.

Al programma della libertà corrispondono le idee svolte così lucidamente nella sua bella relazione dall'onorevole Ricci; è questo il grido che è sempre suonato sulla bocca di tutti coloro che dentro e fuori di quest'Aula hanno raccomandato al Governo gli interessi della marina mercantile.

Ma fu già osservato, con grande efficacia, da taluni fra gli oratori che mi hanno preceduto, che il programma della libertà non potrebbe essere il programma dell'abbandono, e che la sapienza della libertà non è l'inerzia. Il programma della libertà si

riassume dapprima nel dovere che ha il Governo di rimuovere gli ostacoli che inceppano il libero svolgimento dell'iniziativa individuale, abolendo le soverchie e illiberali prescrizioni delle leggi e dei regolamenti, accelerando l'opera dei servizi governativi.

Ma, per altra parte, il programma della libertà consiste ancora nell'illuminare, consigliare ed integrare l'iniziativa privata dove essa, per determinate condizioni di cose, di casi o di tempi, sia manchevole o muta.

L'ingegno e la tempra dell'onorevole ministro della marina mi assicurano che egli non appartiene a quella schiera di economisti e d'amministratori i quali, rifugiandosi nella proclamazione vana, sterile, accademica del principio della libertà, scansano, mercè sua, di studiare ogni arduo problema della scienza, di sciogliere le più complicate questioni sociali.

Egli, che da taluni tratti del suo discorso si è rivelato valoroso cultore delle discipline economiche, mi può insegnare che il principio della libertà, così nella scienza come nella pratica, se ha una applicazione critica e negativa, ne ha un'altra eziandio positiva di restaurazione e di difesa dell'iniziativa individuale. E, se così non fosse, i Governi dovrebbero abbandonare ogni scopo di progresso; se così non fosse, dovrebbero sparire tutti quei servizi governativi i quali traggono la loro ragione di essere da quel concetto del fomentare, che in altre contrade porge ad essi anche il nome. Se così non fosse, non si saprebbe spiegare come quel paese, dove il sentimento e le tradizioni della libertà sono più vive e costanti, voglio dire l'Inghilterra, vada ogni anno creando o ampliando istituzioni non intese certamente ad inceppare l'iniziativa individuale, ma sì invece ad avvalorare il suo svolgimento e la sua espansione.

Ciò ho voluto dire affinché l'onorevole ministro della marina non mi collochi fra i seguaci degli antichi pregiudizi, non mi collochi fra coloro che pongono la loro fiducia nella ingerenza del Governo anziché nelle forze assai più vive e feconde dell'iniziativa privata, se io oggi insisto sopra taluni bisogni della marina mercantile.

L'onorevole ministro della marina ha ricordato un ordine del giorno col quale, dieci mesi or sono, la Camera invitava il Governo a provvedere con nuove discipline alla concessione ed all'esercizio dei cantieri per le industrie navali.

Si invocavano con quell'ordine del giorno nuove disposizioni intese appunto a rimuovere gli ostacoli e le formalità soverchie, a far cessare le lentezze

veramente inesplicabili e infinite di taluni pubblici servizi.

Si era osservato da una parte lo svolgimento delle nostre industrie navali, si erano ricordate le ragioni che promettono a queste industrie un avvenire di progresso; e si era dall'altra descritto e deplorato tutto quel complesso di provvedimenti governativi che pare appositamente architettato e mantenuto per porre ostacolo alla loro vitalità, al loro svolgimento.

In questi dieci mesi le industrie marittime hanno continuato il loro corso di progresso, parlo in ispecie delle costruzioni in legno, favorite da talune circostanze del commercio internazionale e da quelle cagioni che turbarono così profondamente il mercato del ferro e del carbon fossile.

Ma intanto in questi dieci mesi il Governo nulla ha fatto da parte sua.

L'onorevole ministro ci diede due promesse. La prima riguarda le nuove discipline legislative per le concessioni delle spiagge; egli ha notato come simili discipline debbano trovare il loro luogo nel Codice della marina mercantile, ma dichiarò che è proposito suo, ove troppo lunga riuscisse l'opera della preparazione del Codice stesso, di presentarle anche separatamente alla Camera. Di ciò ben a ragione gli rendeva grazie e lode l'onorevole Depretis, alle cui parole sono lieto di associarmi.

In secondo luogo l'onorevole ministro ci prometteva altri provvedimenti di ordine regolamentare, che sono quelli appunto che io rimprovero al Governo di non averci dato nello spazio di dieci mesi. Io spero che l'onorevole Saint-Bon correggerà sollecitamente coll'energia sua le altrui lentezze, e che queste riforme regolamentari non saranno attese più lungamente invano. Ma non trascuri l'onorevole ministro di occuparsene con cura particolare, perchè, dieci mesi or sono, il suo onorevole predecessore da quel medesimo banco ci diceva che queste riforme, che pure in se stesse sono piccole riforme d'ordine secondario, erano imminenti, ed a me personalmente è accaduto di vederne già compiuto e pronto il disegno, il quale, se non era tutto ciò che si può desiderare, era pur sempre qualche cosa di meglio di ciò che presentemente esiste.

L'onorevole ministro ci disse, a spiegazione e scusa del lamentato ritardo, che occorrono concerti fra varie amministrazioni, che occorre il consenso di quattro Ministeri. Tutto ciò è vero, nè questo ritardo reca meraviglia a chiunque fra noi abbia alcuna dimestichezza coi labirinti delle nostre amministrazioni. Ma quando noi riferiamo simili scuse ai nostri concittadini, a quegli uomini sagaci e solerti che conoscono

così bene l'uso del tempo, e così bene adoperano il tempo loro, e nei quali parla l'impazienza e la ragione d'importanti ed urgenti interessi, in verità ci accade di veder accogliere dapprima le nostre parole con un sorriso di sconforto e di sentirci poscia a domandare se questo soverchio giro di carte non rappresenti una soverchia immobilità d'idee e di sistemi nella nostra amministrazione.

Qui parla la libertà dell'industria. Tutti i ritardi ai quali noi condanniamo l'industria navale sono altrettante offese che ad essa si fanno, e si rinnovano e si prolungano incessantemente. È offesa la libertà dell'industria quando, non solamente facciamo pagare ai costruttori navali il suolo sul quale debbono esercitarla, ma quando li aggraviamo ancora con altre spese. Imperocchè ogni costruttore navale, affine di ottenere la concessione di un tratto di spiaggia, oltre tutti i ritardi, oltre il canone, per verità tenue, che deve pagare, è costretto ancora a soggiacere a quattro specie di molestie finanziarie. Egli deve accompagnare la propria domanda con un deposito. Il piano che egli presenta è riscontrato sulla faccia del luogo da rappresentanti del Governo, ai quali deve fornire una indennità; ad un'altra indennità consimile dà luogo la stipulazione del contratto; una terza indennità infine deve pagarla quando si compie la consegna del tratto di spiaggia ad esso conceduta.

È un'altra offesa alla libertà dell'industria delle costruzioni navali il mantenere in pieno vigore talune servitù militari che oggi non hanno più ragione di esistere, perchè non corrispondono a quei doveri, a quei sacrifici cui sono tenute così le persone, come tutti gli interessi dei cittadini, sacrifici necessariamente imposti dalle supreme necessità del paese, ma sono invece le ultime conseguenze ancora superstiti di vecchi sistemi di fortificazioni, le quali non furono ancora abolite per ciò solo che non si ebbe mai tempo e cura di discuterne e di decretarne l'abolizione.

L'onorevole relatore della Commissione ha sollevato un'altra questione, quella del servizio della sanità marittima. Egli chiede all'onorevole ministro che ricomponga un'altra volta insieme i servizi di porto coi servizi della sanità marittima. Invero il loro disgiungimento non ha alcuna giustificazione.

Basta un registro solo per due uffizi, basta una sola persona, non è necessaria alcuna speciale abilità o competenza tecnica, si tratta di verificare dei fatti che tutti sanno verificare. Si ha semplicemente una duplicazione di spesa con danni e molestie per gli uomini di mare, i quali, per l'indole propria e dei propri negozi, sono insofferentissimi d'ogni mole-

stia, per guisa che ogni vessazione amministrativa si risolve fatalmente per essi e pel paese, in una iattura economica.

Sono piccole molestie queste delle quali io favello, ma sommate insieme recano noia e danno notevole. Convien correre da un ufficio all'altro, chè i due uffizi sono in più luoghi l'un dall'altro distanti, e si trovano spesso in contraddizione e talune volte in conflitto.

L'utilità finanziaria concorda cogli interessi economici e colla speditezza amministrativa. Da uomini esperti ho raccolto elementi per conoscere l'economia che si potrebbe ottenere riconducendo di nuovo il servizio della sanità marittima negli uffici di porto, e, senza esagerazione, ebbi a scoprire che si troverebbe un risparmio di almeno dugento mila lire all'anno. Traggo questa cifra da molti confronti. Ne citerò uno solo alla Camera.

A Venezia, a cagion d'esempio, prima della legge del 1867, esisteva il capitanato di porto e di sanità, il quale con otto impiegati adempiva ad ambedue i servizi. La legge del 1867 ebbe colà questa conseguenza, che l'ufficio di porto rimase coi suoi otto impiegati, e si costituì l'ufficio di sanità che ne ebbe altri nove.

Sono, lo veggio, piccole cose, ma sommate tutte insieme ci possono dare anch'esse una parte di quell'*unum satis* che va ricercando il presidente del Consiglio; ci possono in qualche parte salvare dalla necessità di aumentare le imposte esistenti e di ricorrere ad imposte nuove. E, per esempio, le 200 mila lire delle quali parlo sono a un dipresso la metà della cifra che noi vogliamo domandare alla imposta sulla cicoria.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** L'uno e l'altro.

**BOSELLI.** Accetto l'interruzione.

Un'altra questione di libertà è quella che riguarda la legislazione marittima. Della legislazione marittima parlò dapprima l'onorevole ministro della marina; parlò poscia l'onorevole Depretis, e parlarono forse altri ancora fra gli oratori che mi hanno preceduto. (*Interruzione intorno all'oratore*)

Io domando scusa all'onorevole mio amico Negrotto se, sospendendo un momento l'attenzione continua con cui ho ascoltate le sue parole, non ho inteso che avesse parlato anche della legislazione marittima.

**NEGROTTA.** Prego l'amico Boselli di credere che io...

**PRESIDENTE.** Onorevole Negrotto, non interrompa.

**BOSELLI.** Il Codice di marina mercantile, fatto in un momento di fretta, rimandava questioni importantissime ad un regolamento. Questo regolamento non doveva avere l'indole di tanti altri regolamenti

che si traducono in un ostacolo di più all'iniziativa privata. Questo era un regolamento che in talune parti doveva provvedere ad interessi reali, importanti ed urgenti. Forse perchè era un regolamento diverso dagli altri non fu mai pubblicato e passammo sei anni ad attenderlo invano. Fu solamente preparato un progetto di regolamento il quale avviluppava di troppo e complicava la materia e formò un grosso volume di non so quante centinaia di articoli.

Ora, onorevole ministro, io non chieggo in questo momento la sollecita pubblicazione del regolamento per la marina mercantile; poichè tanto si è ritardato, si ritardi ancora e si dia opera a più larghe, profonde e complete riforme.

A questo riguardo io chieggo tre cose all'onorevole ministro: primo, che introduca nella legislazione marittima gl'istituti e le applicazioni di quella libertà che egli mi pare uomo non solo da vagheggiare con ardente desiderio, ma da tradurre efficacemente in atto.

Provai conforto nell'apprendere dai verbali della Commissione che preparò il progetto di Codice di commercio, che i rappresentanti della marina si fecero patrocinatori dei principii e degli istituti della libertà.

Ma mi spiace nel medesimo tempo di scorgere da quei verbali come in varie questioni che si attendono alla marina mercantile, quegli uomini dotti e autorevoli che componevano la Commissione di cui parlo, abbiano sospesa l'opera loro opportuna e liberale per ragioni di competenza fra il Ministero di grazia e giustizia e quello della marina; ragioni che io comprendo ed apprezzo, ma che non vorrei diventassero motivo di ritardi o di lacune nell'opera d'una completa riforma legislativa.

In secondo luogo io desidero che l'onorevole ministro introduca e stabilisca la necessaria armonia tra le disposizioni del Codice di commercio e quello della marina mercantile, poichè fra essi vi ha oggi in taluni punti contraddizione e contrasto.

Desidero infine che egli semplifichi la legislazione che governa le persone, le cose, le obbligazioni marittime. Vi è oggi una confusione siffatta che egli stesso, colla sua mente lucida e acuta, non riuscirebbe a recarvi ordine e chiarezza.

Io mi sento dire e ripetere da tutti gli uomini pratici, siano essi gli uomini di mare o gli avvocati che si occupano dei loro interessi, che si trovano smarriti in un vero labirinto senza possibilità di trovare un filo mercè cui si possa uscirne con qualche sicurezza per gl'interessi degli uni, e pei consigli che gli altri debbono dare.

Vi sono leggi, regolamenti, circolari diverse, multiformi, discordi, le une alle altre sovrapposte e tutte insieme assurde ed oscure nelle diverse regioni italiane. Si è incerti quali siano le leggi e le disposizioni oramai abrogate e quali quelle in vigore. Occorrerà nel nuovo Codice di marina mercantile un'abrogazione esplicita, speciale di tutte quelle leggi che si vogliono abrogare, una speciale indicazione di tutte quelle altre che in tutto o in parte debbono rimanere in vigore. Tali e tante sono qui le dubbiezze e le contraddizioni che non basterebbe una formola generale d'abrogazione; e per l'indole di molte fra queste disposizioni, qualunque sia la loro forma, per la virtù loro concessa in altri tempi e in altre foggie di Governo, non basterebbe poi di procedere a successive abrogazioni con regolamenti o circolari.

Se importante è la questione dello spirito cui debbono essere informate le leggi marittime, pare agli interessati che oggi lo sia del pari quella della loro semplificazione, ed io ho sentite, a questo riguardo tante grida e tante istanze che per riassumerle io dirò all'onorevole ministro, che so egregio cultore anche dei classici studi, che gli uomini chiamati ad osservare o ad interpretare le leggi marittime, gli ripetono l'antico precetto oraziano: *Denique sit quidvis simplex dumtaxat et unum*.

È essa pure questione di libertà quella che concerne la protezione dei nostri interessi commerciali all'estero, che è quanto dire la difesa anche in terre lontane dell'iniziativa e dell'operosità dei nostri concittadini. Le spiegazioni che ha date ieri l'onorevole ministro della marina dimostrarono come le sue prime parole fossero state *tratte a peggior sentenza ch'ei non tenne*. Ed io mi acqueto a queste sue spiegazioni perchè so che per esperienza propria egli conosce i bisogni e i sentimenti dei nostri commercianti all'estero; perchè non può essere senza influenza l'esempio delle altre nazioni; perchè crescono continuamente lo svolgimento delle nostre colonie e i nostri rapporti con esse; e infine per quei fatti recenti, a tacer d'altri, dei quali parlava ieri l'onorevole Depretis. Il viaggio del capitano Racchia non ci ha esso portati notevoli benefizi anche sotto il punto di vista economico? Le nostre relazioni colla Birmania non si sono siffattamente sviluppate fino a pochi giorni addietro da ispirar quasi parole di gelosia ad uno dei più grandi rappresentanti della stampa inglese?

Ma mi parve, dalle sue parole di ieri, che l'onorevole ministro in quest'argomento non abbia idee interamente conformi alle mie. Mi parve che egli accusasse questa protezione di esser cosa illusoria e

fallace; e che poca fede egli conceda all'influenza morale della bandiera, per le conseguenze d'effettiva protezione, di vantaggio economico che ne possono derivare.

Con una di quelle frasi brillanti che gli sono proprie, ci chiedeva quasi se fossimo fautori e difensori d'un sistema, il quale ci conducesse a correre i mari per recare protezione ai deboli ed agli oppressi. Mi parve allora che egli ci accusasse quasi di voler essere i paladini del mare, e le sue parole mi fecero spontaneamente ricordare i canti dell'Ariosto e il poema del Cervantes.

Ma ho ad un tempo sentito entro me stesso un ricordo non meno poetico e più vero; ho ricordata la spedizione di Tripoli, nobile fatto della marina del piccolo regno di Sardegna, del quale ho inteso tante volte il racconto nella prima mia giovinezza, ricordo che è al certo anche particolarmente caro all'onorevole ministro perchè è nobile parte di quelle tradizioni che hanno ispirati i primi passi della sua carriera.

La marina mercantile del regno di Sardegna da quello e da altri simili fatti non ebbe solamente poetici conforti, ebbe reale ed efficace protezione.

L'influenza della bandiera non è un'influenza meramente poetica. I nostri connazionali all'estero, quando veggono la bandiera della patria si sentono più forti, più sicuri; perchè in sostanza essa non rappresenta solo quel legno più o meno forte, più o meno ben costruito sul quale sventola, ma rappresenta tutta una nazione.

Quante volte intesi a narrare dai miei concittadini reduci dalle regioni del Plata, come la presenza di navi nazionali sia stata colà nello strepito e nella desolazione della guerra civili, non solo pietoso ricovero ai deboli e agli innocenti, ma eziandio reale guarentigia ed efficace difesa d'importanti interessi! Ond'è che i principali fra i nostri commercianti che si trovano in quel paese s'offersero un giorno pronti a concorrere nella spesa di stazioni navali, purchè loro non venisse meno questa tutela e protezione della patria lontana.

Echeggia ancora quest'Aula del plauso d'ammirazione suscitato oggi dal racconto della pietosa aita che navi italiane porsero ad un'infelice popolazione.

Io rammento l'effetto morale grandissimo che ho visto prodursi e manifestarsi in una contrada orientale pel viaggio che avevano fatto in Oriente uno dei nostri augusti e valorosi Principi, una delle nostre auguste e graziose principesse. Alludo al viaggio fatto nel 1869 dal Duca d'Aosta e dalla Duchessa Vittoria.

Ebbene io ho potuto constatare come anche commercialmente, anche economicamente quel viaggio abbia prodotto ottime conseguenze. In quei paesi lo svolgimento degli interessi dipende dall'influenza che si crede potere o volere esercitare i vari Governi.

Io rammento quanto i nostri connazionali (e sento con piacere l'onorevole nostro collega Paternostro, che si trovava allora in quelle lontane contrade, confermare ciò che io dico), io rammento quanto i nostri connazionali del Cairo e di Alessandria d'Egitto fossero lieti per quel viaggio, e come lo ritenessero molto utile anche commercialmente per gli interessi italiani.

Non si spaventi l'onorevole ministro se io gli dico che avendo interpellato taluno dei miei amici della Liguria, uomini d'esperienza e di senno, intorno ai bisogni del nostro commercio all'estero, n'ebbi in risposta che occorrerebbe avere una nave alle bocche del Danubio, una nel Bosforo, una per la Grecia e Levante, una al Giappone, una per la Cina e le Indie, una nel Pacifico, tre navi per la Plata e il Brasile, una nel golfo del Messico, una alla costa della Guinea.

Non è un programma che io presuma di fare all'onorevole ministro, velli solamente indicargli i bisogni e le domande del commercio.

Oltre le questioni sostanziali, vi sono quelle che io chiamerei di forma. Le questioni di forma, riguardano gli uffizi che devono presiedere alla marina mercantile.

Ringrazio l'onorevole ministro della marina, poichè, se male non mi sono apposto, mi sembra che egli abbia annunciata la ricostituzione della direzione generale della marina mercantile. Non è una questione burocratica, ma una questione di autonomia, di dignità, d'influenza, di forza operosa ed espansiva. Io so che i servizi della marina mercantile procedono con zelo e regolarità, e quando egli ha parlato del sistema di stazatura delle navi stabilito presso noi, poteva soggiungere che, mentre in Inghilterra per applicare consimile sistema si creano nuovi uffizi e nuovi ispettori, la sua amministrazione provide senza aumenti d'impieghi e d'impiegati, e giova credere abbia provveduto in modo che i possibili riscontri all'estero confermino le attestazioni italiane.

Ma vi sono davvero delle questioni di influenza, di espansione, d'azione presso gli altri Ministeri e sul paese, che devono essere esercitate da un ufficio che abbia anche la forma d'un'azione autonoma. In via d'esempio quale azione esercita il Ministero della marina sul Ministero dei lavori pubblici rispetto ai lavori che concernono i porti italiani? Quali consi-

gli e quali domande ha rivolte al Ministero degli esteri circa ai consolati che in taluni punti dovrebbero divenire senza indugio consolati di carriera, circa agli uffici, all'azione dei consoli sulle colonie? Con quali principii, con quali istituzioni si studiò di provvedere alle sorti dell'emigrazione che non deve essere nè allettata, nè impedita, ma tutelata, illuminata e diretta?

Oggidì taluni servizi della marina mercantile assumono un'indole d'internazionalità, e già si parla di convenzioni e sistemi internazionali intesi a provvedere in modo uguale ai bisogni uguali e comuni. A quest'uopo abbiamo preparati gli studi, per quest'uopo sono bastevoli i mezzi di cui può disporre l'attuale amministrazione della marina mercantile?

L'onorevole ministro della marina esponeva il divisamento di recare sotto il governo dei comandanti di porto tutti gli uffici i quali reggono localmente la marina mercantile. Perciò io gli ricordo un'idea che ho già espressa altra volta in questa Camera, che da una Commissione d'uomini competenti e dall'onorevole predecessore dell'attuale ministro già ebbe favorevoli accoglienze. Se egli conduce la marina mercantile sotto i rappresentanti della marina militare, a me pare giusto ed opportuno stabilire nuove e apposite rappresentanze le quali esponano, promuovano, difendano gl'interessi della marina mercantile. Io non faccio ora una proposta concreta, accenno ad un'idea. Questa rappresentanza della marina mercantile dovrebbe essere doppia. Presso il Consiglio superiore di marina si dovrebbe creare un'apposita sezione per la marina mercantile, o almeno si dovrebbero introdurre nel Consiglio alcune persone che appartenessero alla marina mercantile ed abbiano competenza speciale nelle cose che ad essa si riferiscono.

Si dovrebbero creare presso le capitanerie di porto appositi Consigli i quali fossero composti di rappresentanti del commercio marittimo e delle industrie navali.

La marina mercantile ha non pochi altri bisogni, altre cose occorrono ancora perchè il sistema della libertà possa dirsi applicato per essa. Vedrà l'onorevole ministro se gli convenga ricercare i bisogni e i desiderii della marina mercantile mercè un'apposita inchiesta, inchiesta che fu già proposta da una Commissione governativa. Io m'affido a lui, e spero di non essermi ingannato quando, nell'udire il suo programma di libertà, mi parve di veder sorgere

A darne tempo già stelle propinque  
Securo d'ogni intoppo e d'ogni sbarro.

L'onorevole ministro per la marineria ha nella

marina mercantile un vasto e libero campo nel quale può far prova della sua energia e della sua iniziativa senza che l'arrestino nè la tirannia delle cifre, nè i dubbi, le ansie e le incertezze di nuove esperienze.

Egli non ha mestieri che altri gli dica come una buona marina mercantile sia il migliore fondamento per una forte marina militare.

Egli non ha mestieri che altri gli additi l'esempio di altre nazioni. Non ha mestieri che altri gli ricordi come in quei tempi gloriosi, ai quali esso ci ha trasportati colle sue nobili parole, la potenza guerresca dei padri nostri sorgesse dalla vigoria dei traffici, dalla floridezza e dall'espansione della marina mercantile.

LESEN. Prendo la parola per correre acque molto più modeste.

Ho letto con molta soddisfazione nella relazione della Commissione del bilancio che si raccomandava all'onorevole ministro di levare di mezzo, per quanto fosse possibile, gli ostacoli, gli inciampi che dai regolamenti vengono alla marina mercantile. Prendo occasione da questo capitolo, non trovandone altro più opportuno nel bilancio, per fare raccomandazioni e richiederò spiegazioni all'onorevole ministro per la marina intorno ad una recente disposizione data dal suo Ministero relativamente al porto di Civitavecchia. L'onorevole ministro per la marineria sa meglio di me che quel porto manca assolutamente di bacini di raddobbo.

Egli sa ancora come quell'arsenale, che pure secondo l'opinione di uomini tecnici sarebbe atto a costruzione di navi fino a 600 tonnellate, è ridotto ad un deposito di carbone e altri vecchi attrezzi: per conseguenza avviene questo fatto che, quando un bastimento abbia incorso qualche danno, non vi è modo assolutamente di poterlo riparare, a meno che non possa essere alla meglio rimorchiato fino a Genova.

In presenza di queste condizioni di cose, alcuni privati avevano, fino da molti anni a questa parte, costruito un piccolo scalo di alaggio con un carro il quale prendeva le piccole navi danneggiate e le portava sino a terra, ove si raddobbavano alla meglio.

Non sono tre giorni, il Ministero della marina ordinava che quello scalo di alaggio fosse tolto di mezzo, per modo che alle navi in quel porto viene a mancare ogni modo di raddobbarsi, sia per mezzo di industria privata, sia per mezzo di aiuti governativi.

E appunto avvenne questo fatto, che nella notte del 7 corrente un bastimento siciliano è naufragato sulla costa di Civitavecchia; si sta tentando di ri-

portarlo a galla, e se si raggiungerà questo scopo, e il Ministero della marina vorrà mantenere la disposizione data, saranno costretti a rimandarlo a fondo, perchè, non essendo più lo scalo di alaggio, non potrà essere raddobbato; invece, come io vorrei sperare, se il signor ministro vorrà rivocare quell'ordine, che in verità io dico che non so spiegarmi, si potrà pensare, se si riesce a portarlo a galla, a raddobbarlo.

Nelle condizioni nostre finanziarie io non pretendo bacini di raddobbo, nè pretendo per ora che l'arsenale si riapra nuovamente alle costruzioni marittime; ma se l'industria privata, ma se i privati a loro spese hanno stabilito là uno scalo di alaggio, perchè toglierlo?

Ecco la raccomandazione che io mi permettevo di fare all'onorevole ministro, ecco la spiegazione che io desidero e che attendo da lui.

**RICCI, relatore.** Io ho chiesto la parola (non c'è il ministro delle finanze, ma i suoi colleghi si compiaceranno di dirglielo), ho chiesto la parola quando il ministro di finanze osservava all'onorevole Boselli che egli era volenteroso di fare le economie, ma senza abbandonare tuttavia quelle speciali tasse ricordate, manifestando, a me pareva, il suo intendimento che la tassa sanitaria costituisse un preventivo finanziario allo Stato.

Ed io pensai che in quel momento l'onorevole presidente del Consiglio non ricordasse la convenzione internazionale in data 29 febbraio 1852 colla quale è convenuto per patto che le tasse sanitarie non debbono che remunerare il servizio che rendono e non possono considerarsi dal punto di vista fiscale per non imporre alla navigazione dei rispettivi Stati che le gravezze necessarie a coprire semplicemente le spese.

Attualmente, dai dati che ho potuto procurarmi dal bilancio dell'interno, le spese previste per il 1874 ascendono complessivamente a 502,000 lire, e colle 2000 lire portate in diminuzione dalla nota di variazioni, a 500,000 lire tonde.

E siccome nel bilancio dell'entrata sono preventivate per tasse sanitarie 700,000 lire circa, ne consegue che avvi una differenza in più di 200,000 lire.

Ed ove si accettasse la proposta della Commissione generale del bilancio, la quale consiste nel ritorno di questo servizio al Ministero della marina, colla riunione degli uffici di questa amministrazione alle capitanerie dei porti, conservando pure una sola direzione tecnica con sede alla capitale; siccome, giusta l'avviso del mio onorevole amico Boselli, si potrebbe ottenere altra economia di lire 200,000, le quali unite alle 200 mila circa dianzi accennate

costituirebbero l'ingente somma di 400 mila lire, si potrebbe diminuire la tassa che grava sul commercio della metà circa.

Ma facciamo pure una larghissima parte all'imprevisto, mi pare che la tassa ecceda i bisogni, e quindi mi sono permesso di rammentare al ministro la convenzione affinchè a termini di essa ragguagli l'introito sulle spese.

**MINISTRO PER LA MARINERIA.** Io devo ringraziare anzitutto l'onorevole Boselli per le parole gentili che egli ha usato a mio riguardo.

Egli ebbe perfettamente ragione di ritenere che la parola *libertà*, quando io la applicava all'amministrazione della marina mercantile, non doveva intendersi nel significato di *inerzia*.

Nei viaggi che nel corso della mia carriera ebbi l'occasione di fare in Inghilterra, fui vivamente colpito dalla grandezza dei risultati che si ottenevano colla sola libertà, esclusa ogni ingerenza governativa.

Chi visita Liverpool, i suoi bacini, le sue costruzioni, gli scali numerosissimi pieni di bastimenti, veramente si meraviglia, e non può credere che la sola iniziativa privata sia sufficiente a produrre opere così grandi, così immense.

Per questa ragione ho sempre desiderato vivamente che il regime della libertà venisse attuato non solo nella nostra marina mercantile, ma anche in altre amministrazioni. La libertà, considerata come io la considero, non implica punto inerzia per parte dell'amministrazione. Il Governo ha senza dubbio il debito di tutelare questa libertà, rimuovendo in molti casi tutti i regolamenti che l'inceppano inutilmente, e considerando come limite dell'utilità il fatto che la libertà dell'uno non deve nuocere a quella dell'altro.

I lavori che si sono iniziati sopra il Codice della marina mercantile sono appunto una dimostrazione di questo mio ordine d'idee. Il regolamento sulla marina mercantile chiesto dall'onorevole Boselli non potrebbe certamente venir pubblicato mentre un altro Codice è in via d'incubazione. La questione degli arenili, come già dissi, troverà ivi la sua sede.

Se fino al giorno d'oggi non si ottenne una soluzione, non se ne deve punto meravigliare l'onorevole Boselli; le stesse difficoltà che incagliano ciascheduno dei singoli cittadini desiderosi di ottenere l'uso di un arenile, incagliano egualmente il ministro della marina, il quale per altro spera di venirne a capo.

Quanto alla protezione del commercio, non saprei che ripetere quanto già dissi. Il Governo non ha punto l'intenzione di ridurre il numero dei basti-

menti che proteggono il commercio all'estero; il solo concetto sul quale ho insistito è quello della qualità del bastimento. O il bastimento è realmente forte, e allora può mostrarsi come tale; o non lo è, e allora deve avere l'atteggiamento del debole, deve essere un bastimento, direi quasi, diplomatico.

I risultati che abbiamo ottenuti a Cartagena sono dovuti in gran parte al fatto che là abbiamo presente una forza, una squadra corazzata. Per conseguenza, nel mentre non intendo, dopo i voti manifestati, diminuire il numero dei bastimenti destinati all'estero, non saprei però accettare il programma dell'onorevole Boselli, che mi sembra alquanto eccessivo; ad ogni modo, il Consiglio dei ministri, non già il solo ministro della marina, è chiamato a decidere su questo argomento. Il ministro della marina provvede i mezzi, il Consiglio dei ministri decide il modo in cui debbono venire impiegati.

Sulla direzione generale della marina mercantile e sulla sua necessità, ringrazio l'onorevole Boselli di avere illuminato la Camera meglio di quello che io avrei potuto fare. Sono perfettamente del suo parere, che è necessario dare alla parte mercantile dell'amministrazione centrale una estensione molto maggiore, perchè molti sono i servizi che vi devono essere curati e ai quali, nel suo stato attuale, male si può provvedere.

L'onorevole Boselli mi parla della sanità marittima e di altri servizi che hanno qualche attinenza con quello della marina e sono ora ripartiti nei vari Ministeri.

Io accolgo le sue osservazioni; egli intenderà però che io non potrei annunziare una decisione in proposito. Questioni siffatte, riguardanti più Ministeri, dipendono necessariamente dal Consiglio dei ministri, e non vorrei certamente con parole inopportune pregiudicare le deliberazioni che possono venir prese al riguardo.

Nel caso di Civitavecchia, nessuna determinazione assoluta e definitiva fu presa. Assorto in questi ultimi giorni nei lavori parlamentari, confesso di non aver avuto il tempo di esaminare la questione e di avere accettati in via provvisoria gli apprezzamenti delle persone preposte a quel servizio. Prometto però al deputato Lesen di studiare la materia più a fondo.

In quanto all'osservazione dell'onorevole relatore sulle 200,000 lire di cui l'entrata eccede la spesa a proposito della sanità marittima, difficilmente potrei dare una risposta. Mi limiterò, come domandava il relatore, a riferirne al ministro delle finanze, il quale però è perfettamente al corrente, come mi consta, del fatto citato dall'onorevole Ricci, della

esistenza cioè della convenzione del 1852; e relativamente alla supposizione delle suaccennate 200,000 lire, immagino che egli direbbe all'onorevole Ricci, che molto probabilmente queste, se si possono in un anno accumulare, negli anni successivi si spendono.

Se, invece del bilancio del 1874, l'onorevole Ricci esaminasse quello del 1873, e tenesse calcolo dei bastimenti che si sono dovuti armare per cagione delle malattie che hanno regnato, se tenesse conto dei lazzaretti che hanno dovuto funzionare e delle spese di ogni natura che sono state la conseguenza di un'epidemia grave, riterrebbe che, sebbene in un anno parziale sia possibile che l'entrata totale superi le spese, però in definitiva, in un decennio, questo certamente non avviene, e la tassa che percepisce il Governo è inferiore alla spesa che la sanità marittima gli cagiona.

LESEN. Io ringrazio l'onorevole signor ministro delle buone disposizioni che ha mostrate nella risposta che ha fatta alla mia interrogazione; però non posso a meno di sottomettergli un'osservazione, ed è questa.

L'onorevole signor ministro ha avuta la bontà di dirmi che non ha presa nessuna risoluzione definitiva. Non posso a meno di ricordare un fatto che forse è sfuggito all'onorevole signor ministro, vale a dire che l'ordine di distruggere lo scalo è già dato, e deve eseguirsi entro sei giorni, e che di questi ne sono passati quattro.

Quindi, se l'onorevole signor ministro non dispone che immediatamente sia sospeso quest'ordine di distruzione, fra due giorni lo scalo d'alaggio non esisterà più, ed allora gli studi posteriori saranno veramente inopportuni.

Chiedo in conseguenza la sospensione di questo ordine di distruzione.

PRESIDENTE. *Marina mercantile.* — Capitolo 33...

LESEN. Perdoni, onorevole presidente, io desidererei che il signor ministro mi rispondesse.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, pare che il deputato Lesen attenda una risposta.

MINISTRO PER LA MARINERIA. Scusi, mi pareva che non occorresse altra risposta, avendo già manifestato la mia intenzione in proposito. (*Si ride*)

LESEN. Prendo atto della dichiarazione dell'onorevole ministro, ritenendo che dalla risposta sua risulti che egli sospenderà l'ordine di distruzione. (Sono approvati i seguenti capitoli:)

*Marina mercantile.* — Capitolo 33. Corpo delle capitanerie di porto, lire 664,800.

Capitolo 34. Conservazione dei fabbricati, lire 16,000.

Capitolo 35. Fitto di locali ad uso delle capitanerie di porto, lire 12,000.

Capitolo 36. Spese varie per la marina mercantile, lire 80,000.

*Spese comuni.* — Capitolo 37. Dispacci telegrafici, lire 16,000.

Capitolo 38. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 2,178,395 41.

Capitolo 39. Casuali, lire 70,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Capitolo 40. Maggiori assegnamenti, lire 450.

Capitolo 41. Assegnamenti di aspettativa e disponibilità, lire 56,636.

Capitolo 42. Lavori pel riordinamento ed ingrandimento dell'arsenale di Venezia, lire 1,852,459.

Capitolo 43. Adattamento di un locale ad uso di ufficio di porto nell'Estuario di Venezia, lire 5000.

Riepilogo: *Spesa ordinaria*, lire 37,610,573 62; *Spesa straordinaria*, lire 1,914,545; totale generale, lire 39,525,118 62.

(È approvato.)

Do lettura dell'articolo unico del progetto di legge:

« Sino all'approvazione del bilancio definitivo di previsione per l'anno 1874 il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina in conformità allo stato di prima previsione annesso alla presente legge. »

Si addiverrà alla votazione di questo progetto di legge per isquittinio segreto in altra tornata da stabilirsi.

Crede la Camera di dover passare all'esame del bilancio d'agricoltura e commercio o di rimandare la seduta a domani? (*Sì! sì! — No! no!*)

Mi pare che sarà meglio rinviarla a domani.

Non essendo presente l'onorevole ministro dei lavori pubblici, prego gli onorevoli ministri dell'interno e dell'agricoltura e commercio a volergli dare comunicazione di due domande d'interrogazione.

La prima fu presentata dall'onorevole Pissavini ed è del tenore seguente:

« Il sottoscritto desidera interrogare il signor ministro dei lavori pubblici sui continui ritardi delle corrispondenze postali causate da mancate coincidenze dei treni diretti della società ferroviaria dell'Alta Italia. »

L'altra, di scopo identico, è sottoscritta dall'onorevole Angelini ed è la seguente:

« Il sottoscritto desidera interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno al modo col quale viene fatto il servizio ferroviario tra l'Italia e la Germania. »

Onorevole Angelini, è una interpellanza od una interrogazione quella che intende di rivolgere al ministro?

ANGELINI. È una interpellanza.

PRESIDENTE. È dunque una vera e propria interpellanza.

Prego l'onorevole ministro di agricoltura e commercio di voler comunicare al suo collega dei lavori pubblici queste due domande.

RINALI, *ministro per l'agricoltura e commercio.* Mi farò un dovere di comunicare al ministro dei lavori pubblici il soggetto di queste due domande, perchè si possa poi fissare il giorno in cui la Camera abbia ad ascoltarne lo svolgimento e la risposta.

PRESIDENTE. Domani alle ore 11 sono convocati gli uffici; alle 2 seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 4 55.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Discussione del bilancio di prima previsione del 1874, del Ministero di agricoltura e commercio;

2° Discussione del progetto di legge per l'abolizione della tassa del palatico nella provincia di Mantova.