

CCXCVI

TORNATA DI LUNEDÌ 19 GENNAIO 1880

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Omaggi.* = *Petizione 2288 dichiarata d'urgenza.* = *Congedi.* = *Dimissioni dei deputati Merizzi e Tenca, convertite in congedo per proposta rispettivamente dei deputati Cucchi e Minghetti.* = *Comunicazioni del Presidente circa gli augurii presentati dalla Presidenza della Camera a S. M. in occasione del nuovo anno.* = *Annunzio di una proposta di legge del deputato Cordova.* = *Annunzio di nomine di commissari.* = *Commemorazione fatta dal Presidente dei defunti deputati Avezzana e Carini* — *Parole di elogio alla memoria del generale Carini, del deputato Ricotti* — *Il deputato Crispi ricorda le virtù dei deputati Avezzana e Carini* — *Il presidente del Consiglio a nome del Governo si associa alle manifestazioni dei precedenti oratori* — *Il deputato Nocito propone che per la morte degli onorevoli colleghi Avezzana e Carini, la Camera prenda il lutto per otto giorni* — *La Camera approva.* = *Annunzio di domande d'interrogazione del deputato Parenzo al ministro dell'interno, del deputato Bonghi al presidente del Consiglio e del deputato Bovio al Governo per i fatti di Campo Verano* — *Il presidente del Consiglio si riserva di rispondere dopo che sarà finita la discussione in corso al Senato.* = *Annunzio di una domanda d'interrogazione del deputato Nocito al ministro dell'interno sul bagno penale di Turi* — *È rimandata alla discussione del bilancio dell'interno.* = *Si passa alla discussione del bilancio del Ministero della marina* — *Sulla discussione generale parlano i deputati Alvisi e Branca* — *Si passa alla discussione dei capitoli* — *Sono approvati i capitoli dal n° 1 al n° 5* — *Sul capitolo 6, Spesa per la marina mercantile, parlano ripetutamente i deputati Boselli e Berio, il ministro della marina ed il relatore Brin* — *Il deputato Plutino Agostino parla contro il passaggio della marina mercantile sotto la giurisdizione del Ministero del commercio* — *Per fatto personale parla il deputato Berio* — *Intorno alle tasse a favore degli invalidi della marina mercantile discorre il deputato Della Rocca* — *Risposta del ministro della marina* — *Per una dichiarazione parla il deputato Di Saint-Bon* — *Il capitolo 6 è approvato* — *Sono pure approvati senza discussione i capitoli dal 7 al 22* — *Sul capitolo 23, Combustibili, parla il deputato Ricotti, a cui risponde il relatore Brin* — *Il ministro della marina dà ragguagli sulla quantità del combustibile di cui è provveduto lo Stato, provocando una replica del deputato Ricotti, al quale torna a dare schiarimenti* — *Altre considerazioni aggiunge il relatore Brin* — *Si approvano i capitoli dal 23 al 31 inclusive* — *Sul capitolo 32 parla il deputato Fusco, cui rispondono il relatore ed il ministro della marina* — *Il deputato Ricotti fa alcune dichiarazioni* — *Replica del deputato Fusco.* = *Il Presidente annunzia tre sostituzioni di commissari.*

La seduta ha principio alle ore 2 10 pomeridiane.

Il segretario Quartieri legge il processo verbale della tornata del 21 dicembre 1879, che è approvato senza osservazioni; legge quindi il seguente sunto di omaggi pervenuti alla Camera:

Dal Ministero di agricoltura, industria e commercio — Bollettino di notizie agrarie, numeri 34, 35, 36 e 37, copie 10;

Bollettino di notizie commerciali, n° 28, copie 3;
Servizio meteorico agrario, 3° decade del dicembre 1879, copie 10;

Dalla prefettura di Campobasso — Foglio periodico di quella prefettura, fascicolo II del novembre 1879, copie 2;

Dal presidente della Deputazione provinciale di Venezia — Atti di quel Consiglio provinciale riferibili all'anno 1879, una copia;

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

Dal cavaliere dottore Venere Vincenzo — Breve trattato sulla prognosi dei morbi, copie 2;

Dalla scuola d'applicazione per gli ingegneri (Regia Università di Roma) — Annuario per l'anno scolastico 1879-80, una copia;

Dal cavaliere R. C. Salvatore Alessi (Firenze) — *I veri miserabili*. Letture popolari intorno ai ciechi nati e quelli dall'infanzia, una copia;

Dal medesimo — La lagrima, sua potenza morale, una copia;

Dall'ingegnere Angelo Manfredi (Ferrara) — Osservazioni sopra il progetto di una nuova inalveazione del Tevere, copie 15;

Dalla presidenza della società degli insegnanti (Torino) — Atti della ventesimasettima consulta della società degli insegnanti, una copia;

Dal presidente della deputazione provinciale di Pisa — Bilancio preventivo delle entrate e delle spese della provincia di Pisa, una copia;

Dalla ragioneria centrale delle strade ferrate dell'Alta Italia — Statistica per l'anno 1877, copie 3;

Dal signor Vincenzo Crescimanno (Palermo) — *Bernardino Zendrini*. Cenni bibliografici, copie 2;

Dal Conseil fédéral Suisse — Rapport mensuel, n° 84, sur l'état des travaux de la ligne du St-Gothard au 30 novembre 1879, una copia;

Dal regio Commissariato per la liquidazione dell'Asse ecclesiastico di Roma — Relazione alla Commissione di vigilanza intorno alle operazioni della Giunta liquidatrice dal 1° gennaio al 30 settembre 1879, copie 52;

Dal signor Pietro Tacchini, direttore dell'ufficio centrale di meteorologia al Collegio Romano — Calendario dell'Osservatorio meteorologico per il 1880, copie 10;

Dal Comizio agrario di Reggio nell'Emilia — Bollettino di quel Comizio agrario, anno dodicesimo, numeri 10, 11; una copia;

Dal signor Giorgio Arcoleo (Napoli) — Il bilancio dello Stato ed il sindacato parlamentare, una copia;

Dal sindaco del municipio di Verona — Atti relativi alla costituzione della Società per l'ossario di Custoza, una copia;

Dal cavaliere avvocato Aristide Battaglia — *Le Plebi*. Saggio sociologico, copie 2;

Dal prefetto della provincia di Vicenza — Atti di quel Consiglio provinciale, sessioni ordinarie, sedute 11 e 27 gennaio 1879 e straordinarie 8 gennaio e 11 giugno 1879, copie 2;

Dal ministro d'agricoltura, industria e commercio — Bollettino bimestrale del risparmio, anno IV, n° 5. Situazione dei conti delle Casse di risparmio ordinarie al 31 ottobre e movimento dei depositi

presso tutti gli istituti di risparmio durante i mesi di settembre e ottobre 1879, copie 5;

Dalla presidenza dell'ospizio per l'infanzia abbandonata del circondario di Genova — Relazione e conto morale dell'anno 1878, copie 3;

Dal ministro d'agricoltura, industria e commercio — Volume 4° della relazione sulle condizioni dell'agricoltura in Italia, copie 2;

Dal medesimo — Notizie e studi sull'agricoltura del 1877, copie 2;

Dal professore Paolo Pavesio preside del liceo ginnasiale Gallupi in Catanzaro — Cronaca annuale, anno scolastico 1878-79, una copia;

Dalla regia Accademia dei Lincei — Atti della regia Accademia dei Lincei, anno CCLXXVII. Transunti, volume 4°, fascicolo 1°, dicembre 1879, una copia;

Dal regio istituto di studi superiori pratici e di perfezionamento (Firenze) — Il commento medio di Averroè alla retorica di Aristotile, pubblicato per la prima volta nel testo arabo dal professore Fausto Lasinio (fascicoli 2° e 3°), una copia;

Dal signor Angelo Valle di Scansano — Questioni sociali, una copia;

Dal signor A. Sarti maggiore del genio — Linee e tronchi ferroviari reclamati dalle esigenze militari a complemento della ferrovia Spezia-Parma, copie 3;

Dalla regia soprintendenza generale degli archivi toscani (Firenze) — Documenti sulle relazioni delle città toscane coll'Oriente cristiano e coi Turchi fino all'anno MDXXXI, raccolti ed annotati da Giuseppe Muller, una copia;

Dal ministro d'agricoltura, industria e commercio — Bollettino mensile delle situazioni dei conti al 30 novembre 1879 degli istituti d'emissione, anno X, n° 11, copie 15;

Bollettino bimestrale delle situazioni dei conti delle Banche popolari delle società di credito ordinario, ecc., anno X, n° 5, al 31 ottobre 1879, copie 15;

Bollettino di notizie agrarie, numeri 1 e 2, gennaio 1880, copie 10;

Monografia statistica di Roma e campagna romana (4 volumi ed un atlante), una copia;

Bollettino dei fallimenti pei mesi di settembre ed ottobre 1879, copie 5;

Fascicolo 12° del Bollettino ampelografico, anno 1879, copie 2;

Dal professore Maurizio Bufalini (Firenze) — Discorsi politico-morali, una copia;

Dal dottore cavaliere Pio Blasi — Poche parole all'indirizzo del Governo. Sulla necessità di cliniche pediatriche, copie 41;

Dal signor Federico Gualdo (Venezia) — Considerazioni sul disegno di legge per l'abolizione delle decime, copie 520;

Dal regio delegato straordinario al municipio di Rimini — La nuova guida del forestiere nella città di Rimini, una copia;

Dal magistrato di misericordia di Genova — Conto morale per l'esercizio 1878, una copia;

Dal procuratore del Re in Ravenna — Relazione statistica sui lavori giuridici per l'anno 1879, una copia;

Dal deputato Sella — L'Ossola inferiore, notizie storiche e documenti raccolti da Bianchetti Errico; due volumi, una copia.

Il segretario Melodia legge il seguente sunto di petizioni:

2281. Le Camere di commercio ed arti di Pavia e Reggio d'Emilia si associano alla petizione indirizzata alla Camera dalla rappresentanza commerciale di Alessandria allo scopo di ottenere protezione per la costruzione nazionale del materiale rotabile ora insufficiente al regolare servizio ferroviario.

2282. Il sindaco del municipio di Esperia, a nome anche degli altri sindaci di quel mandamento, fa istanza perchè dal Governo venga provveduto alle tristi condizioni economiche in cui versano quei comuni.

2283. Il sindaco del comune di Arezzo partecipa una deliberazione di quella Giunta, colla quale si fa adesione ai voti espressi nella conferenza dei sindaci in Torino per provvedimenti intorno ai comuni.

2284. La rappresentanza comunale di Aquara rivolge alla Camera preghiera per condono del debito che ha quel comune verso l'amministrazione del Fondo culto.

2285. Testi Tito di Borgo San Lorenzo in Mugello implora dalla Camera qualche sussidio in considerazione dei lunghi servizi militari da lui prestati.

2286. La Camera di commercio ed arti di Caserta comunica una sua deliberazione diretta ad ottenere disposizioni legislative per disciplinare la classe dei bassi sensali ed infrenarne gli abusi.

2287. La deputazione provinciale di Cremona, associandosi alla petizione inoltrata dal Consiglio notarile di quella città, fa voti perchè non venga eseguito il regio decreto 4 dicembre 1879, n° 5180 (serie 2°), pel quale il collegio, il Consiglio e l'archivio notarile di Bozzolo vengono soppressi.

2288. Il comitato promotore della linea Parma-Brescia-Iseo, costituitosi nel 1875 in Casalmaggiore, ricorre alla Camera perchè venga autorizzato il Go-

verno a risolvere la concessione accordata dalla legge 9 luglio 1876, e a restituire il deposito preventivo operato per cauzione della medesima.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arisi sul sunto delle petizioni.

ARISI. Prego la Camera di voler dichiarare l'urgenza della petizione indicata al numero 2288, colla quale il Comitato promotore della ferrovia Parma-Brescia-Iseo chiede la risoluzione della concessione approvata dalla legge 9 luglio 1876.

(L'urgenza è accordata.)

PRESIDENTE. Chiedono congedo per motivi di famiglia, l'onorevole Maurogò nato di giorni 3; l'onorevole Morini di giorni 15; l'onorevole Asperti di giorni 10. Per motivi di salute, l'onorevole Di Carpegna di giorni 15; l'onorevole Lugli di giorni 15; l'onorevole Bonvicini di giorni 12 e l'onorevole Abingente di giorni 10. Per ufficio pubblico, l'onorevole Bonghi di giorni 15. Se non sorgono opposizioni s'intenderanno accordati.

(Sono accordati.)

ANNUNZIO DELLE DIMISSIONI DA DEPUTATO DEGLI ONOREVOLI TENCA E MERIZZI.

PRESIDENTE. È giunta alla Presidenza la seguente lettera:

« Illustrissimo signor Presidente della Camera dei deputati:

« Il sottoscritto non potendo attendere con qualche assiduità ai doveri inerenti all'ufficio di deputato, dichiara di rinunciare al proprio mandato, e prega voglia essere dichiarato vacante il collegio di Tirano.

« Esso si protesta col più profondo ossequio.

« Di V. S. illustrissima,

« Tirano, 21 dicembre 1879.

« Devotissimo servò

« A. Giacomo Merizzi. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cucchi.

CUCCHI FRANCESCO. Conoscendo le cause che hanno spinto l'onorevole Merizzi a chiedere le dimissioni dall'ufficio di deputato, cause che, spero, in un tempo non molto lontano possano cessare, prego la Camera...

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

CUCCHI... di volergli accordare un congedo di tre mesi.

PRESIDENTE. L'onorevole Cucchi Francesco, domanda che invece di accettare le dimissioni dell'o-

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

norevole Merizzi, la Camera gli accordi un congedo di 3 mesi.

(È accordato.)

All'ufficio di Presidenza è giunta pure la seguente lettera :

« Eccellenza !

« I motivi di salute che mi tennero lontano dalla Camera per più mesi nello scorso anno, mi impediscono anche adesso di venire a prendere parte ai lavori parlamentari. Non sentendomi oramai più in grado di adempiere l'incarico di cui mi onorarono i miei elettori, compio invece il debito che la presente mia condizione mi impone, quello cioè di rinunciare al mandato conferitomi, dando, siccome fo, la mia dimissione.

« Voglia l'E. V. dar atto alla Camera di questa mia risoluzione, e gradire in pari tempo l'attestazione del sincero mio ossequio.

« Carlo Tenca. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti.

MINGHETTI. Io fui sempre contrario in massima a ciò che la Camera si discostasse dalla volontà che i deputati esprimono circa la loro demissione. Ma poichè è costume assai frequente che a una domanda di demissione si sostituisca un congedo, ed anche un momento fa la Camera ha accordato un congedo di tre mesi per tale titolo, a me pare che se vi è caso in cui la eccezione alla massima sia giustificata, se vi è caso in cui si possa fare simigliante proposta, egli è in riguardo dell'onorevole Tenca. Certamente se il benemerito nostro collega s'induce a dare le dimissioni, ciò deriva da cagionevolezza di sua salute e dal sentimento di una coscienza scrupolosa che gli vieterebbe di tenere un ufficio, al quale, per ora, non può adempiere.

Io prego dunque la Camera di tener conto di queste circostanze, e perchè egli possa ristabilirsi in salute, e quindi riprendere di nuovo il suo ufficio con quella alacrità di cui sempre ha dato prova, mi onoro di proporre che la Camera accordi all'onorevole deputato Tenca un congedo di tre mesi.

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, l'onorevole Minghetti propone che, invece di prendere atto delle dimissioni dell'onorevole Tenca, piaccia alla Camera accordargli un congedo di tre mesi.

Chi approva questa proposta, è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

Onorevoli colleghi! Adempiendo all'incarico, onde ci avevate onorati, la vostra Presidenza in uno alla deputazione espressamente eletta, recavasi nel primo giorno dell'anno a presentare a sua maestà il Re gli auguri ed i voti della Camera

dei deputati per la prosperità della Maestà Sua, di Sua Maestà la Regina, di Sua Altezza il Principe ereditario e della dinastia di Savoia.

Sua Maestà il Re, accoltici con grande benevolenza, ci ringraziò dei sentimenti da noi a lui espressi, i quali, aggiunse, tornavangli gratissimi fra i grati manifestatigli in quel giorno come quelli che in nome della rappresentanza nazionale gli venivano profertiti.

Ei incaricandoci di ricambiare a voi gli auguri suoi ci espresse, anzi confermò, il suo fermo proposito, proseguendo l'opera dell'avo e del padre suo, di scorgere, concorde con voi, la patria alla sua prosperità e grandezza.

Nello stesso giorno, essendo S. M. la Regina assente da Roma, il vostro presidente si faceva un dovere di indirizzarle il seguente telegramma:

« A Sua Maestà la Regina d'Italia.

« Bordighera.

« Piaccia a Vostra Maestà aggradire per Lei e per Sua Altezza il Principe ereditario gli auguri di felicità che la Camera dei deputati Le porge fervidi come quelli dell'intera nazione. La grandezza della patria, le gioie della famiglia, il sorriso della vita possano sempre soddisfare gli eccelsi desiderii della prima Regina d'Italia.

« Il presidente della Camera

« D. Farini. »

A questo telegramma S. M. faceva rispondere nel seguente modo:

*A Sua Eccellenza il cavaliere Farini
presidente della Camera dei deputati,*

« Sua Maestà la Regina ha, con sentimento di particolare compiacenza, gradito gli affettuosi auguri espressi da Vostra Eccellenza, e mi commette grazioso incarico esprimere suoi vivi e particolari ringraziamenti

« Marchese di Villamarina. »

ANNUNZIO DELLA PRESENTAZIONE DI UN DISEGNO DI LEGGE DEL DEPUTATO CORDOVA, E PROPOSTA PER COMPLETARE CON LA NOMINA DI TRE COMMISSARI ALCUNE COMMISSIONI.

PRESIDENTE. Dall'onorevole Cordova è stato mandato alla Presidenza un disegno di legge di sua iniziativa, che sarà trasmesso agli uffici perchè ne autorizzino la lettura.

Per la nomina dell'onorevole Marazio a segretario generale, e per la permanenza dell'onorevole Ron-

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

chetti al segretariato generale del Ministero di grazia e giustizia, mancano a tre Commissioni tre commissari, e sono: un commissario per la Giunta che deve riferire intorno al disegno di legge per disposizioni sulle derivazioni delle acque pubbliche; un altro per la Giunta che deve riferire sul disegno di legge pel riordinamento del Genio civile; un terzo per la Giunta che deve riferire sul disegno di legge per guarentigie della libertà e del segreto nella corrispondenza telegrafica. Essendo cessati da un pezzo gli uffici che avevano eletto questi tre commissari, bisogna che la Camera provveda alla loro sostituzione.

Molte voci. Li nomini il presidente!

PRESIDENTE. In altra seduta il presidente adempirà all'incarico che gli è state testè affidato.

COMMEMORAZIONE DEI DEPUTATI DEFUNTI AVEZZANA E GARINI.

PRESIDENTE. Signori! È pietoso ufficio lo annunziarvi la morte dell'onorevole nostro collega Giuseppe Avezzana mancato ai vivi pochi giorni dopo che noi avevamo sospeso le nostre sedute.

Giuseppe Avezzana, nato a Chieri il 16 febbraio 1797, s'arruolava, appena quindicenne, volontario nel 4° reggimento della guardia d'onore del primo impero francese; e, giovanissimo ancora, combattè nel 1813 le gloriose battaglie del già pericolante impero napoleonico, che pure fecero riflettere di splendida aureola il valore italiano.

Ritornato in patria nel 1814 otteneva un anno dopo il grado di sottotenente nella Brigata Piemonte dell'esercito subalpino, grado che tenne fino a quando, domata nel 1821 la rivoluzione, egli che era stato dei sollevati a S. Salvario presso Torino, dovette, per iscampare alla forca cui era dannato, emigrare in Spagna. Quivi col grado d'ufficiale combattè per tre anni le battaglie dell'indipendenza e libertà spagnuola, ma caduto prigioniero dopo il combattimento di Murcia, venne deportato alla Nuova Orleans.

Dalla Nuova Orleans recatosi a Tampico, nel Messico, egli occupavasi con meravigliosa attività nei traffici. Dai quali a breve andare fu distolto dagli abitanti di Tampico che, con lui a capo, respinta l'invasione spagnuola, nominarono comandante la milizia di Tamaulipas.

Nel Messico l'Avezzana dimorò fino al 1832: nel quale spazio di tempo crebbe in fama di valoroso e forte soldato, perchè, parteggiando per i liberali, cacciò da Tampico il generale Bustamante, strinse

d'assedio ed espugnò La Ciudad Vittoria, ottenne la resa a discrezione di San Luigi di Potosi. E il comando delle piazze di Tampico prima, poi il comando generale del Tamaulipas furono le ricompense del Governo della repubblica.

Lasciato allora il Messico si ridusse l'Avezzana a Nuova York riprendendo il commercio.

Intanto giungeva il 1848 e non appena in America si aveva notizia della insurrezione Lombarda e della guerra d'indipendenza, l'Avezzana volava a Torino. Quivi, ottenuto nel giugno 1848, il grado di capitano nell'esercito subalpino, eppoi nel gennaio 1849 quello di comandante della guardia nazionale di Genova, egli fu involto nella sciagurata sollevazione di quella città. Ma, storici, certo a lui non parziali, affermano che, riparato a Roma, dei fatti di Genova egli mostrava profondo rammarico, tantochè, deplorando le cittadine discordie, se ne doveva come di colpa con chi gliene attribuiva merito e vanto.

A Roma l'Avezzana fu ministro della guerra, ed operoso, energico, coraggioso come egli era, contribuì potentemente a quella resistenza che un pugno d'italiani, scarsi di apparecchi e con deboli ordini militari opposero alla quadruplici invasione; a quella resistenza gloriosa, che fu ad un tempo augurio e promessa di nuove fortune quando le occasioni volgessero propizie.

Ma la virtù nulla potendo contro il furore, la resistenza di Roma volgendo al suo fine, l'Avezzana, tentato inutilmente di recarsi al soccorso di Ancona, prendeva per una seconda volta la via dell'esilio, rifugiandosi a New-York.

Entrava intanto il maggio 1860, e da Quarto un pugno di prodi salpava verso la Sicilia, e Giuseppe Avezzana, pronto sempre alla voce della patria, accorreva in Italia dall'America, fortunato di trovarsi alla battaglia del Voltorno ed all'assedio di Capua, ultimi atti della grande impresa del mezzodì.

Nominato dal dittatore Garibaldi luogotenente generale ed insignito poscia della croce d'ufficiale dell'ordine militare di Savoia, per essersi distinto durante l'assedio di Capua, l'Avezzana era ammesso collo stesso grado nell'esercito italiano, e quantunque dappoi il 1864 collocato a riposo, fu nel 1866 nominato comandante la zona militare di Salò; comando che tenne fino al finire di quella campagna.

Deputato al Parlamento nazionale durante la 8^a, 9^a, 11^a, 12^a, 13^a Legislature pei collegi di Montesarchio, primo di Napoli, Isernia, Capaccio, Giuseppe Avezzana fu anche nei suoi tardi anni esempio di zelo e di operosità nel suo ufficio.

E voi tutti udiate spesso la sua parola, rotta dagli affetti, raccomandare alle vostre deliberazioni

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

ogni svolgimento di libertà, ogni idea di progresso, ogni umanitaria proposta.

Uomo d'azione, sdegnoso dell'opportunità, misurava al generoso suo desiderio l'utile ed il possibile; le benemerienze verso la patria lo avevano naturale patrono: la difesa del diritto, l'insegnamento del dovere strappavangli accenti di fiero patriottismo.

In Giuseppe Avezzana, onorevoli colleghi, è venuto meno ancora un altro di quella già tanto assottigliata generazione, la quale cresciuta nelle idee ed agli esempi della rivoluzione e dell'impero francese si votò a quella che allora pareva follia, la ricostituzione della nazione.

Generazione che non piegando per persecuzioni e sconfitte, parve, novello Anteo, trarre dai disastri sempre nuova lena; generazione della quale pochi purtroppo furono, come Giuseppe Avezzana, tanto fortunati di vedere la patria unita e forte, retta da questa fatale Roma nella quale oramai si impernia, all'ombra di gloriosi secoli e di virili propositi, l'avvenire d'Italia.

Ed io mi inchino in nome vostro davanti a questa nobile figura di vecchio patriota, il cui nome sarà memorando nella storia della risurrezione della patria e sulla cui tomba si potrà scolpire degnamente:

Cursum consumavi fidem servavi

(Bravo! bravo! — Applausi)

D'un altro uomo di cuore, di un altro valorosissimo soldato, d'un altro patriota, di Giacinto Carini, debbo pur troppo oggi stesso annunciarvi la morte.

Giacinto Carini nacque a Palermo il 21 maggio 1820 e nella nativa città si distinse ben presto per svegliato ingegno, per piacevolezza di modi, per la prestante persona.

Eletto ufficiale, fino dal luglio 1844, nel Ministero di Stato delle Due Sicilie, natura di entusiasta, crebbe nel culto della libertà e della patria; sicchè venuto il gennaio 1848 fu del primo manipolo che nelle strade di Palermo insorse contro la borbonica tirannia. L'attività, il vigore, il valor suo, lo designarono fra gli otto capi del Comitato provvisorio che organizzò e guidò la memoranda insurrezione dell'illustre città durata ben 24 giorni.

E quando la insurrezione vittoriosa cedette il campo ad un regolare Governo, Giacinto Carini, persuaso che primo dovere d'ogni cittadino della spregiata Italia fosse trattare le armi, pose ogni opera ad ordinare un reggimento di cavalleria del quale fu colonnello. Col quale grado segnalossi sempre in mezzo a coloro che fino alla resa della città furono esempio delle virtù onde soltanto un popolo si redime.

Divenuta impossibile ogni resistenza, caduta Palermo, Giacinto Carini emigrò a Parigi, dove, presa stanza, intese coll'*Istituto franco-italiano* e con la *Rivista franco-italiana*, a fare conoscere ed apprezzare l'Italia dagli stranieri.

Nella ospitale città il Carini si acquistò la stima e l'affetto di uomini diversi dati alle lettere, alle arti ed alla politica, coi quali la consuetudine fu ben presto salda amicizia; tanto era il fascino che egli ispirava in chiunque lo accostasse.

Venuto il 5 maggio 1860 Giacinto Carini fu di quei mille prodi che salpando da Quarto, duce il generale Garibaldi, con audacia pari alla fortuna, corsi in aiuto della sollevata Sicilia, furono gli iniziatori della meravigliosa impresa della quale ultimo risultato fu l'unità italiana.

Ed il Carini, eletto a Talamone comandante della sesta delle compagnie nelle quali i mille furono ripartiti, combattè il 15 maggio a Calatafimi tanto valorosamente che Garibaldi, fulmine di guerra, ordinati i suoi in due legioni, nessuno di comandarle riputò più degno di Nino Bixio e di Giacinto Carini.

Nè il Carini, soldato per istinto, valoroso fra i valorosi, fu impari a tanta fiducia nei vari combattimenti che si succedettero da Calatafimi a Palermo; e in questa città entrava combattendo vittorioso alla testa dei suoi soldati.

Ma tre giorni dopo milizie borboniche comandate dal generale Bosco muovevano alla riscossa e nel dì 30 maggio, forzata Porta Termini, entravano nella città. Accorso ai primi colpi di fucile il Carini spinge alle barricate quanti uomini incontra; colla voce, coll'esempio, duce e soldato li incoraggia; i borbonici sono respinti, ma egli cade ferito di palla al braccio sinistro.

Ed il dittatore Garibaldi lo nomina maggiore generale, grado che gli è confermato nell'esercito italiano il 10 aprile 1862, dopo che ebbe nel 1861 comandata la guardia nazionale palermitana.

La guerra del 1866 vedeva il Carini comandante la brigata *Regina*; ed il 10 luglio di quell'anno, per calma sagace mostrata all'assedio di Borgoforte, gli è concessa, ambito guiderdone dei forti, la medaglia al valore militare, che va a brillare sul suo petto accanto alla medaglia dei Mille ed alla croce d'ufficiale dell'ordine militare di Savoia, di cui nel 1861 era stato fregiato per essersi segnalato nei combattimenti di Calatafimi e di Palermo.

Nel febbraio 1871 era promosso luogotenente generale.

Deputato dei collegi 4° di Palermo, di Piacenza, di Sant'Arcangelo, Giacinto Carini appartenne all'8°, 9°, 10°, 11°, 13° Legislature. E al nuovo ufficio

dedicò tutto il tempo che poteva torre ai suoi doveri verso l'esercito. Imperocchè zelantissimo della milizia, che egli a buon diritto considerava presidio efficacissimo della unità e grandezza della patria, aveva consacrato il vivace ingegno, il generoso cuore a tutto ciò che all'esercito potesse arrecare prestigio e saldezza.

E non vi fu occasione nella quale le discussioni nostresì rinvolverebbero sopra argomenti militari, che la sua parola non si facesse udire facile, insinuante, convinta.

Ma intanto la gloriosa ferita toccata a Palermo, che per venti anni lo aveva martoriato e costretto a dolorosissime cure, sopportate con stoicismo da uomo antico; che nello scorso estate aveva fatto tremare per la sua vita i molti amici suoi, lo conduceva in pochi giorni al sepolcro il 16 di questo mese in Roma, lasciando nella desolazione una giovane sposa e tre figliuolletti.

Con Giacinto Carini, onorevoli colleghi, è morto un altro dei valorosi che, sacratisi alla patria ed alla libertà, alla libertà, alla patria non sarebbero mai mancati nei cimenti che l'avvenire può portare in grembo. Con lui è venuto meno uno di quei mille che per l'audace proposito ed il miracoloso successo i posteri dubiteranno se uomini fossero od eroi di patriottica leggenda.

Con Giacinto Carini è mancato uno di quegli italiani che precursori, soldati, legislatori ebbero la ventura di legare ai posteri la unità della patria, meta della loro vita. Uomini benemeriti il cui nome vivrà fino a quando vivano patria e libertà; le cui opere nè ingratitudine di immemori, nè il tempo edace potranno mai cancellare.

Ed io, nell'ultimo addio che in nome vostro, con mesto raccoglimento mando alla cara memoria dell'amico, del forte soldato, dell'ottimo cittadino, compendio una parola di consolazione alla derelitta vedova, ai poveri orfani, che la patria ricorderà sempre quali figli di un benemerito cittadino. (*Bravo! bravo! Benissimo!*)

Dichiaro vacante il collegio di Sant'Arcangelo.

RICOTTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ricotti.

RICOTTI. Per l'amicizia particolare che mi legava al generale Carini, e perchè si tratta di un collega distintissimo, io credo d'interpretare anche in questa Camera il sentimento de'suoi colleghi dell'esercito, tributando alla memoria di un così distinto ufficiale generale una parola di profondo cordoglio.

Il nome del generale Carini sarà certo imperituro negli annali dei benemeriti cittadini; ma anche

nell'esercito egli ha lasciato una memoria non meno imperitura.

La nobiltà dell'animo suo, il suo ingegno, il suo fatto, la sua prontezza di spirito e la sua bravura, mi hanno provato, in tutti i rapporti di servizio che io ebbi con lui, e furono molti, come egli fosse ben meritevole dei più alti gradi militari; e credo aver comprovato questa mia convinzione.

Ho creduto di dire queste brevi parole per manifestare il sentimento dell'animo mio, non soltanto come espressione dell'amicizia grandissima che mi legava al compianto generale, ma eziandio come espressione dell'alta stima in cui esso era meritamente tenuto da tutto l'esercito, che lo ricorderà sempre con affetto e con orgoglio. (*Bene!*)

CRISPI. Il nostro presidente ha fatto la biografia dei due valorosi soldati, che a poca distanza di tempo abbiamo perduto. Io non potrei e non vorrei del resto ripetere la narrazione dei fatti che onorano i due nostri colleghi ed amici. Con la morte dell'uno e dell'altro una irreparabile perdita noi abbiamo fatta.

Ogni giorno si va sempre diradando, signori, quella coorte di valorosi patrioti che dedicarono tutta la loro vita al trionfo dell'unità e della libertà della patria. Avezzana e Carini ci ricordano tutta la storia del risorgimento nazionale.

L'opera della redenzione italiana tentata [più volte dal 1820 in poi venne compiuta sotto i nostri occhi; e noi tutti che vedemmo i due compianti patrioti qui alla Camera, e molti di noi che li vedemmo nel campo di battaglia, potemmo apprezzarne i meriti più che ogni altro nol possa.

Io una considerazione farò intanto a noi stessi, ed è che i due cari da noi perduti, sono morti in condizioni tali da provare al mondo che dalle loro opere, dal loro patriottismo, dall'abnegazione, onde gli italiani si sono distinti nel mezzo secolo scorso dal 1820 ad oggi, non hanno nulla ricavato dalla patria se non che il cordoglio ed il postumo affetto. (*Bravo! Bene!*)

Io penso che la loro vita dovrebbe essere una lezione a quanti non ebbero la fortuna di fare per l'Italia quello che essi fecero; dovrebbe essere anche una lezione a coloro che restano, ed è che dovranno rispettare in vita, anzichè aspettare la morte, gli uomini che per quest'Italia si sono sacrificati. (*Bene! Bravo!*) Noi vogliamo fare splendidi funerali a coloro che muoiono, mentre sventuratamente non li abbiamo curati quando vivevano.

Questo ho voluto ricordare a voi, ed ho finito. (*Bravo! Benissimo!*)

CAIROLI, presidente del Consiglio. Io dirò poche parole in nome del Ministero; ma più che il debito

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

d'ufficio, è l'impulso spontaneo degli affetti, che mi trae ad associarmi alla pietosa e commovente commemorazione che l'egregio presidente della Camera e gli onorevoli Ricotti e Crispi hanno fatto dei due illustri e carissimi estinti. Giuseppe Avezzana fu uno degli ultimi superstiti di quella eletta schiera d'uomini che non diffidarono dell'avvenire mai, devoti alla patria oggi costituita sotto la gloriosa bandiera, che unì i cuori, le braccia e le volontà nel sommo intento nazionale e nella concordia del dovere e del sacrificio.

L'insuccesso d'una immatura impresa, lo sconfitto del remoto e lungo esilio, che offrì all'Avezzana occasione in altro emisfero ad alte imprese, le travagliate vicende della prima riscossa non spensero nè fecero vacillare mai la sua fede inconcussa nei destini nazionali.

Nella meta delle sue più vive aspirazioni, qui ove è più caro il suo nome, una morte serena ha chiusa la vita gloriosa del nestore venerato. E così, in quest'alma Roma, intorno alla tomba del Re liberatore, vengono a raccogliersi in eterna pace, coloro che in tanta agitazione di eventi, hanno potuto dissentire qualche volta nei mezzi, ma furono sempre concordi nello scopo comune, e nella devozione alla patria.

L'amicizia mia per Giacinto Carini, fu cementata sul campo. Commilitoni nella spedizione dei Mille, fummo per volere del Duce vicini a lui nelle rapide mosse da Marsala a Palermo.

Alla dolcezza del carattere associavasi l'energia della volontà, che lo infervorava nella santa impresa e lo sorresse sempre nella serena rassegnazione dei patimenti sofferti per la ferita, la quale dopo 20 anni lo trasse al sepolcro, meritamente onorato, come quello dell'erce, che cade in battaglia.

È veramente il suo valore brillò, così nelle file dell'esercito come in quelle dei volontari; come le sue virtù di cittadino nella vita politica e nella privata. I nomi di Avezzana e di Carini, mestamente pronunciati in quest'Aula saranno ricordati dalla patria come un esempio a tutti; ed io mi sento profondamente commosso associandomi in nome del Governo al tributo d'onore, che loro è stato reso dalla rappresentanza del Paese.

NOCITO. Trattandosi di due uomini che furono qualche cosa di più che semplici deputati, di due uomini che fecero parte della gloriosa spedizione dei mille; uno dei quali riassume nella sua vita tutto il periodo del movimento italiano di questo secolo, e l'altro, legato all'ultima parte della storia di questo nostro movimento, può dirsi come morto in combattimento, perchè l'episodio della sua ferita aperta nel 1860 in Palermo a Porta di Termini si chiudeva il 17 gennaio 1880 nella via Sistina in

Roma; io credo che la Camera debba fare qualche cosa di più che una semplice commemorazione. Propongo perciò che la Camera voglia prendere il lutto per 8 giorni.

PRESIDENTE. L'onorevole Nocito propone che la Camera, a manifestazione del suo cordoglio per la morte dei due suoi membri il generale Avezzana ed il generale Carini, prenda il lutto per 8 giorni.

Pongo ai voti questa proposta.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

ANNUNZIO DI DOMANDE DI INTERROGAZIONE E DI INTERPELLANZA SUI FATTI DEL CAMPO VERANO, DEGLI ONOREVOLI PARENZO, BONGHI E BOVIO.

PRESIDENTE. Sono giunte alla Presidenza alcune domande di interrogazione e d'interpellanza; ne do lettura:

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dell'interno sui fatti che si dicono avvenuti al Campo Verano in occasione dei funerali del compianto collega generale Avezzana, e sui fatti asseriti in pubblicazioni che hanno seguito a quei funerali.

« Parenzo. »

Un'altra intorno allo stesso argomento è indirizzata al presidente del Consiglio ed è del tenore seguente:

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il presidente del Consiglio sulla parte presa dal Governo nei funerali dell'onorevole generale Avezzana.

« Bonghi. » (*Mormorio — Oh! oh!*)

Un'altra finalmente è così concepita:

« Il sottoscritto domanda di interrogare il Governo circa i fatti del Campo Verano e la politica estera.

« Bovio. »

Prego l'onorevole presidente del Consiglio e l'onorevole ministro dell'interno, a cui sono indirizzate queste interrogazioni e interpellanze, di voler dichiarare se e quando intendano di rispondere alle medesime.

L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Rispondo, a nome anche del ministro dell'interno, che appena finita la discussione che si sta facendo in Senato, io ed il mio onorevole collega, ministro dell'interno, dichia-

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

reremo quando intendiamo di rispondere alle interrogazioni e alle interpellanze.

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, l'onorevole presidente del Consiglio, notando come egli sia trattenuto, insieme al ministro dell'interno, nell'altro ramo del Parlamento dalla discussione che vi si fa, si riserva di rispondere se e quando accetti lo svolgimento di queste interrogazioni, quando sarà finita quella discussione.

L'onorevole Parenzo acconsente?

PARENZO. Acconsento.

PRESIDENTE. L'onorevole Bonghi?

BONGHI. Acconsento.

PRESIDENTE. L'onorevole Bovio?

BOVIO. Acconsento.

PRESIDENTE. Si stabilirà dunque nel termine indicato il giorno per lo svolgimento di queste interrogazioni e interpellanze.

ANNUNZIO DI INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO NOCITO SUI LAVORI DELLA CASA PENALE DI TURI.

PRESIDENTE. Un'altra interrogazione diretta all'onorevole ministro dell'interno è del tenore seguente:

« Il sottoscritto desidera d'interrogare il ministro dell'interno intorno al modo col quale procedono i lavori della casa penale di Turi.

« Nocito. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'interno.

DEPRETIS, ministro dell'interno. Se l'onorevole interrogante lo consente risponderò in occasione della discussione del bilancio dell'interno.

PRESIDENTE. L'onorevole Nocito accetta?

NOCITO. Accetto.

PRESIDENTE. Non sorgendo obiezioni, lo svolgimento di questa interrogazione s'intenderà differito fino alla discussione del bilancio dell'interno.

(È differito.)

DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE PEL 1880 DEL MINISTERO DELLA MARINA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per modificazioni della legge sulle concessioni governative.

Avverto la Camera di aver ricevuto stamane un telegramma del relatore, il quale per malattia non

può trovarsi presente alla seduta. Di più, tutti vedono che l'onorevole ministro delle finanze deve essere presente nell'altro ramo del Parlamento. Per conseguenza, propongo che si passi alla discussione dello stato di prima previsione della spesa per l'anno 1880 del Ministero della marina, che è iscritto al numero 2 dell'ordine del giorno.

Non essendovi obiezioni, dichiaro aperta la discussione generale intorno al bilancio di prima previsione pel 1880 del Ministero della marina.

Il primo iscritto per parlare sul bilancio della marina è l'onorevole Borghi. Ma oggi stesso gli è stato accordato dalla Camera un congedo per ragioni di pubblico ufficio.

Il secondo iscritto sul bilancio della marina è l'onorevole Boselli.

L'onorevole Boselli ha facoltà di parlare.

BOSELLI. Io mi riservo di parlare sul capitolo della marina mercantile: imperocchè solo quell'argomento intendo di trattare e mi par bene di non involgerlo nella discussione generale.

PRESIDENTE. Dunque, onorevole Boselli, su che capitolo vuole ella parlare?

BOSELLI. Sul sesto.

PRESIDENTE. Ella è iscritto sull'ottavo.

BOSELLI. No, desidero di parlare sul sesto.

PRESIDENTE. Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Alvisi.

ALVISI. Pensando alla forma, che dirò disgraziata, in senso politico, dell'Italia, perchè a mio avviso come pure di altri di me molto più competenti il cui nome è già registrato nella storia della patria nostra, perchè da essa derivano molte delle nostre sventure politiche e perchè impedi fino ad ora la nostra fusione politica ed il politico nostro accentrato e perchè è pure sfavorevole all'accentrato della nostra difesa.

Ed è in questo senso, o signori, che il problema della difesa nazionale, diventa grave e complicato. E della difesa nazionale credo che una massima parte di responsabilità debba spettare alla marina; ed è appunto per dimostrarlo che io ho chiesto di parlare.

Diffatti, o signori, coi miglioramenti ottenuti dalle marine militari dell'Europa, e nello stesso tempo coll'aumento delle proporzioni dei mezzi di trasporto, risulta possibile sbarcare degli eserciti in poche ore.

E valga il vero, cito ad esempio lo sbarco di Crimea di 60 mila uomini, con 115 pezzi, effettuato nel breve intervallo di 10 ore: quello effettuato sulle coste di Algeria di 37 mila uomini e 4 mila cavalli: rammento infine lo sbarco alla rada di Aboukir eseguito sotto il fuoco dei difensori.

Opino pertanto che, essendo molti i punti ed i tratti vulnerabili nella lunga distesa delle nostre coste (5900 chilometri, di cui 3400 peninsulari, e 2500 insulari, non tenendo conto delle isolette minori), che allora si raggiungerebbe la cifra di quasi 11 mila chilometri; tenuto conto, dico, di queste condizioni sfavorevoli che pur troppo si verificano in gran parte nel perimetro bagnato dal mare Mediterraneo e dal suo golfo Adriaco, credo possibile che si possano compiere delle diversioni, le quali non fallirebbero nell'intento di riuscire fatali alla nostra difesa nazionale. Io quindi affermo che la difesa delle nostre coste è intimamente legata, anzi immedesimata alla difesa delle nostre zone centrali, giacchè in queste hanno origine i bacini e le valli che s'aprono verso di esse, a cui sono direttrici, per così dire, le nostre linee fluviali, e quindi si possono considerare quasi tutte come linee di operazione che mettono nelle zone centrali della nostra penisola, ed alcune persino di dietro alla base nostra di operazione.

Dunque, signori, non vi sia grave d'adirvi. Se compio un giro a volo d'uccello, a linea d'aria lungo il perimetro bagnato dal mare, e segnalo per prima come favorevole allo sbarco simultaneo di un esercito la rada di Vado che si disegna lungo la base del celebre colle di Caibona. Vicino ad essa si insena quella d'Alasio fra Oneglia ed Albenga, da cui partono due strade che possono costituire una linea pericolosa d'operazioni verso il Po. Salto Genova, la cui importanza militare è notoria, e rimarco Chiavari, dove il golfo di Rapallo, sussidiato dal vicino porto, può offrire l'opportunità di uno sbarco, e di minacciare per l'alto Taro la strada che conduce alle spalle della posizione di Stradella, mentre, signori, sarebbe desiderabile che si migliorasse la comunicazione interna fra Genova e la Spezia, giacchè la litoranea può essere intercettata da una flotta nemica, interrompendo così le relazioni fra quei due punti importantissimi sotto ogni rapporto.

Procedendo oltre ravviso la spiaggia di Viareggio, ch'è propizia anch'essa agli sbarchi, tanto è vero che è frequentata dai bagnanti. Quivi prese terra un corpo d'inglesi nel 1813 allo scopo di sorprendere Livorno, e di là, fallito il tentativo, nuovamente s'imbarcarono. A 60 chilometri dalla Spezia segnalo Livorno, porto di sicuro ancoraggio, che nello stesso tempo può essere considerato come testa, per non dire base, di operazione. Diffatti seguendo le linee del Serchio e della Magra, si può operare verso la Spezia od il Po, oppure nel bacino dell'Arno e nel bacino dell'alto Tevere.

Poi avanti trovo il nome d'un piccolo porto, ma

gigante nella storia, quello di Talamone, dove 40,000 Galli lasciarono le loro ossa sul campo, e 10,000 restarono prigionieri. E qui devo dire, che rammentai quest'avvenimento perchè forse si può riprodurre a nostro vantaggio od a nostro danno. Esso fu per così dire fortuito, sebbene abbia il carattere di un'operazione combinata, perchè il console Regolo, sbarcando a Pisa, di ritorno dalla Sardegna, inopinatamente si trovò di fronte ai Galli, mentre li attaccava alle spalle il console Emilio, accorso ad impedir loro la via della ritirata, ed accidentalmente quindi si ottenne quella vittoria che salvò gran parte d'Italia dalle rovine di quei barbari.

Avanzando trovo il Capo Argentaro, che protegge i due porti di Ercole e di Santo Stefano, ambedue meritevoli della nostra considerazione, perchè vicino ad essi s'apre il bacino dell'Ombrone, da dove si va a Siena, e da Siena all'alto Arno ed all'alto Tevere. Quindi quei porti, potendo offrire l'opportunità di prendere terra con truppe numerose, si corre il pericolo di essere assaliti quasi nel centro più vitale d'Italia, dove si potrebbe intercettare perfino le linee longitudinali della nostra zona centrale, e le più importanti.

Prima di lasciare questi paraggi segnalo l'isola d'Elba, la quale può servire d'appoggio ad operazioni navali, e quasi posta là per sorvegliare come vedetta la costa ligure e la costa tirrena.

O signori, lasciate che io volga anche uno sguardo all'isola di Corsica, che uno stupido Governo ha ceduto allo straniero senza pensare che di là si può sorvegliare il golfo di Tolone, il golfo ligure, che essa sarebbe stato un punto valido d'appoggio per le flotte di Francia o d'Italia. Dopo l'Argentaro, avanzando, si trova Civitavecchia. È inutile che io spenda qualche parola per dimostrare l'importanza di questa città, la cui prossimità a Roma la rende evidente. Da Civitavecchia andando in giù troviamo Terracina, la cui spiaggia sarebbe propizia agli sbarchi non solo contro Velletri, ma anche contro Roma, però non sarebbe sicuro di tentare operazioni senza garantirsi da Gaeta. Eccoci ora nel golfo di Napoli che disgraziatamente è aperto a qualunque invasione, per cui Napoli sarebbe città perduta se la flotta nemica potesse riuscire, per avventura, superiore alla nostra. Si incontra più in giù il golfo di Gioia, il cui litorale, fino a Reggio, ha una importanza veramente unica per la difesa della Sicilia. Girando il promontorio di Spartivento si entra nel golfo di Taranto, intorno al quale ho avuto occasione di udire delle importanti discussioni. Diffatti Taranto è una città che si può dire la chiave della Basilicata, delle Puglie, della Capita-

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

nata; è quasi il ridotto di chi se ne impadronisse per stabilirsi in qualche lembo della Basilicata o delle Puglie ed anche più oltre.

Alle coste della Basilicata sono di rimpetto le stazioni navali di Cattaro, di Curzola e di Lissa; per cui il loro valore è indiscutibile: e forse costituiscono il tratto più pericoloso del litorale adriaco per probabili sbarchi da parte di una potenza, che possa avere una preponderanza decisa per mare e per terra, ossia una potenza offensiva superiore alla nostra difensiva. Tanto è vero, che lì vicino si può stabilire anche una base di operazioni per procedere poi nell'interno di tutte le altre regioni dell'Italia meridionale.

Io non rammenterò nè gli sbarchi di tempi remoti, nè le operazioni di Annibale, nè le operazioni di Pirro. Quivi Annibale tentò di sedurre il suo competitore Fabio per indurlo ad abbandonare quella tattica lenta e prudente che pure ha salvato Roma dall'estrema rovina. Quivi pure manovrò per più anni Pirro, e di lì si recò poi o nel Sannio o nella Campania.

E per dimostrare maggiormente il valore di queste coste rapporto alla loro influenza sulle circostanti regioni dirò che Annibale di là procedette nel Sannio e nella Terra di Lavoro fino a Nola, nei cui dintorni Marcello lo sconfisse poi aspramente, e là nell'estrema Terra di Lavoro vinse a Canne, ed a Benevento fu vinto Pirro.

Abbandonando le coste della Basilicata, entro in quelle della Puglia. Lì, o signori, vi noto il golfo di Manfredonia, profondo e sicuro, il cui contorno è formato da spiagge facili. Nel suo porto, lo sapete, prese terra ai nostri giorni un piccolo corpo di truppe italiane.

Girando il promontorio del Gargano sbarco il porto di Ancona la cui importanza fu di recente, e sventuratamente, segnalata dalle nostre vicende politiche.

Tutti gli altri porti a nord di questo entrano nella classe dei porti-canali, e quindi da valutarsi punti per sussidiare gli sbarchi su quei tratti di spiaggia che si presentano facili; ma questi porti-canali mettono a valli ridenti che eccheggiarono dei rumori di guerra anche nel 1815, ed all'epoca romana.

Per esempio nella valle del Metauro venne sconfitto l'esercito cartaginese condotto da Asdrubale; per esempio, da Rimini accorse il console Emilio in soccorso, come abbiamo veduto, del console Regole, onde si debbono ritenere altrettante linee di operazione che conducono al bacino dell'alto Tevere, e dell'alto Arno, e che possono riuscire pericolosissime, perchè vedete, o signori, convergono ad una zona da cui si può prendere a rovescio

la nostra base d'operazione che tanto magnificiamo, che tanto decantiamo nelle circostanze ora accennate, ma che diventa molto vulnerabile. Girando infine attorno al golfo di Venezia troviamo altre spiagge che ci possono riuscire sfavorevoli, in caso che la nostra patria venisse invasa dalle truppe straniere provenienti dalle Alpi Giulie, perchè attraverso il Friuli la linea di operazione potrebbe essere minacciata di fianco, dai piccoli porti di Piave, Livenza, Grado, ecc.

Signori, come vedete, ho passato ben brevemente in rassegna questo argomento che mi sembra di grave importanza sebbene fosse degno quindi di maggiore sviluppo.

Concludo dichiarando che non so se siasi effettuati imbarchi o sbarchi dalla nostra flotta per istruzione, ed in quali proporzioni, che ignoro se si conosca fino a qual linea d'acqua, sebbene supponga che si siano scandagliate le nostre spiagge di metro in metro, non so sino a quale linea d'acqua si sono avventurate le nostre navi per poter effettuare degli sbarchi e dei rimbarchi nella massima prossimità delle nostre spiagge, al fine di evitare quei momenti inevitabili di confusione nelle ansie del pericolo.

Non so se siasi effettuate delle operazioni combinate, di mare e di terra, che io sarei contento di vedere realizzare, perchè noi non conosciamo quali possono essere le vicende politiche d'Europa nel domani.

Signori, ho detto queste poche parole perchè non vorrei che le nostre rade, i nostri porti, i nostri promontori si chiamassero Aboukir, si chiamassero Tolone e Copenaghen, si chiamassero Trafalgar, e le nostre isole si chiamassero con un nome che io freno sulle labbra, un nome di rovente e incresciosa memoria, ma eterna anche per l'eroismo di Alfredo Cappellini e dei suoi compagni.

BRANCA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Branca.

BRANCA. Io prendo a parlare per fare alcune brevissime osservazioni.

Si è in questi giorni molto agitata nei recinti parlamentari, e fuori, la questione delle economie che si intendevano d'introdurre sui fondi destinati alla difesa nazionale, per ottenere un pareggio più fittizio che reale, affine di agevolare la soluzione di una grave questione politica, che si sta discutendo. In base alla relazione presentata dalla Commissione parlamentare che ci sta dinanzi, e alla quale io non saprei fare bastevoli elogi, perchè con brevissime parole ha esposto nel modo il più chiaro, non solo i bisogni attuali della marina, ma

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

i futuri, si vede che di tutte queste economie, che si dicevano fatte per ottenere uno scopo di finanza fittizio, non solo non c'è nulla, ma c'è il contrario. Il bilancio della marina del 1880 presenta l'aumento di un milione e mezzo di spese rispetto al bilancio del 1879, e per raggiungere il suo massimo sviluppo, non si richiedono che 7 milioni; e si dovrebbero aumentare questi 7 milioni fino al 1888, perchè fino a quest'anno non avremo un numero considerevole di navi, nè potremo spendere questi altri 7 milioni. Ora si vede benissimo, che se noi fino al 1888 aumentassimo quello che abbiamo aumentato dal 1879 al 1880, avremmo non 7 milioni ma 13; dunque non esiste ombra di economia fatta a proposito della difesa nazionale.

Non è vero quindi che si presentino risultati illusori al paese, per avere una decisione in un senso, che si dice di partito, ma che invece interessa altamente la nazione, la soluzione cioè della questione del macinato.

Ciò premesso, io debbo fare poche altre osservazioni.

Nella prima proposta del bilancio pel 1880, l'Amministrazione della marina aveva fatte alcune proposte, che io non so come si possano giustificare. Ciò dico, sempre più per provare se sia vero che si sono fatte economie, e se la Commissione del bilancio, facendo quello che ha fatto, non abbia fatto che il suo stretto dovere e quasi quasi meno del proprio dovere. Io trovo uno degli aumenti fatti con la prima proposta, quello della spesa per un ammiraglio. Tutti sanno che nelle condizioni della nostra marina questa spesa non si potrebbe erogare, perchè un ammiraglio non v'è. Ma allora si dice: Perchè l'amministrazione domandava quest'aumento? Io lo spiegherò. Siccome ritengo che le amministrazioni, quando non sono energicamente guidate da capi responsabili, domandano sempre di questi aumenti; io dirò precisamente che l'Amministrazione della marina domandava un tale aumento per questo: che siccome per legge di contabilità non si possono fare inversioni da capitolo a capitolo, ma solo da articolo a articolo, e siccome il capitolo personale costituisce appunto un solo capitolo, se si trova per esso stanziata una grossa somma ed è in essa compresa quella per un posto di ammiraglio che non si spende, una volta che il Parlamento abbia votato quel fondo, esso si spende interamente; e come si spende? Si spende dando gratificazioni o missioni o paghe straordinarie.

Il ministro attuale forse non l'avrebbe fatto, ma ripeto quando il Parlamento ha approvato un capitolo concernente il personale, siccome per legge di con-

tabilità è ammessa l'inversione da articolo ad articolo, avviene di fatto che su questo capitolo si pagano gli scrivani, si pagano gratificazioni, in somma si fa una vera distribuzione di beneficenza a beneficio dell'amministrazione. Siccome io quanto feci parte di una Commissione di contabilità, alla quale appartenevano parecchi colleghi, che siedono in questa Camera sì dall'una che dall'altra parte, ho fatto la stessa osservazione che occorre, cioè introdurre dei freni più severi per queste inversioni da articolo ad articolo, così spiego il perchè l'amministrazione domandasse l'aumento di uno stipendio di ammiraglio, mentre l'ammiraglio non esisteva, nè poteva esistere.

Farò un'altra osservazione. Si sono ottenute 200,000 lire circa di risparmio per il nuovo appalto dei viveri, mentre invece si prevedevano 200,000 lire in più. Si prevedevano 200,000 lire in più, perchè quest'anno abbiamo un caro di viveri piuttosto eccezionale. Ma io dico: il sistema di fare gli appalti per quinquennio, invece di farli per ogni anno, è in se stesso ottimo ed io sono il primo a lodarlo; ma era opportuno, io domando, di farlo proprio in quest'anno, in cui si sente più viva la crisi annonaria? Non è certo questo un atto di buona amministrazione. Io non intendo darne biasimo al presente ministro, perchè esso non era allora in funzione; e non sono per farne censura nemmeno al ministro che allora aveva il portafoglio della marina perchè era un ministro ad *interim*; ma dico che siccome le amministrazioni hanno bisogno di essere severamente sindacate dal Parlamento (perchè non basta solamente l'opera dei ministri, anzi i ministri tanto sono forti innanzi alle loro amministrazioni per quanto sono vivamente stimolati dal Parlamento), così io ho rilevato nell'amministrazione questi fatti che mi sembrano evidenti, cioè che l'amministrazione abbia profittato della larghezza dei freni che vi era nei Ministeri; perchè si credeva che il bilancio fosse così florido da presentare larghi margini, e le amministrazioni sono corse un po' al di là dei loro veri bisogni, per cercare, chi sa; non dirò di avvantaggiare le loro persone, ma di stare più al largo, perchè tutte le amministrazioni in generale amano di avere un certo margine. Ora io dico che nelle presenti condizioni finanziarie, mentre poi siamo obbligati, (e credo che il paese accetterà volentieri quest'obbligo), di provvedere nella misura del necessario ai bisogni della difesa nazionale, il paese stesso deve essere, e col paese dobbiamo esserlo noi, più che mai esigenti a volere che a questi bisogni sia provveduto coi minori mezzi possibili. Dice coi minori mezzi possibili, non coi minori mezzi assolutamente, in

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

loro stessi, ma insomma spendendo il denaro nel miglior modo possibile. E certamente non vi sarebbe da lodare un'amministrazione la quale cercasse di spendere il denaro nel modo come proponeva di fare l'amministrazione passata. Io non ho altro da dire.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

BRIN, relatore. Poichè non c'è nessuno che combatta le proposte della Commissione, mi pare che sia inutile che io prenda a parlare.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo alla discussione dei capitoli.

Titolo I. Spesa ordinaria. — Categoria 1. Spese effettive. Spese generali. — Capitolo 1. Ministero. Personale (Spese fisse). Proposta del Ministero, lire 500,700; della Commissione, lire 500,300.

Chiedo all'onorevole ministro se accetti la proposta della Commissione.

ACTON, ministro della marina. Accetto tutte le variazioni proposte.

PRESIDENTE. Va bene. Per conseguenza, non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti la proposta della Commissione come emendamento.

(È approvata e sono approvati quindi senza discussione i capitoli seguenti:)

Capitolo 2. Ministero - Materiale, lire 27,000.

Capitolo 3. Consiglio superiore di marina (Spese fisse), lire 109,145.

Capitolo 4. Dispacci telegrafici governativi (Spesa d'ordine), lire 16,000.

Capitolo 5. Casuali, lire 105,000.

Spese per la marina mercantile. Capitolo 6. Corpo delle capitanerie di porto (Spese fisse). Proposta del Ministero, lire 891,840; proposta della Commissione lire 881,840.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Boselli.

BOSELLI. Molte e gravi sono le questioni che si collegano all'argomento della marina mercantile.

I suoi dolori e le sue angustie continuano, ma non mi pare questo il momento di richiamare l'attenzione della Camera sopra tali questioni. Io mi limiterò a rivolgere una domanda all'onorevole ministro della marina. Certamente egli conosce le istanze fatte in quest'aula, e che ebbero un'eco così viva ed ampia nel paese, intorno agli aggravi che pesano sulla marina mercantile. Io non sono certamente fra coloro, i quali reputano che le sorti tristi in cui oggi la nostra marina mercantile si trova, dipendano principalmente dalle tasse poste sopra di essa. Per verità sarebbe impicciolare un grande

problema riducendolo tutto alla questione delle tasse; ma non è men vero che le tasse che oggi pesano sulla marina mercantile aggravano il male aggiungendo sventura a sventura. Nella concorrenza universale che oggi tutte le marine si fanno, una piccola differenza nelle spese e nei prezzi può determinare la vittoria piuttosto in favore dell'una che dell'altra bandiera.

Ora, è certamente interesse nazionale quello di non mettere per opera fiscale la propria marina in condizioni inferiori al confronto di quelle di altri paesi. Non ripeterò oggi ciò che altre volte fu detto in quest'Assemblea; desidero solo che l'onorevole ministro della marina abbia la cortesia di dirci se le promesse riforme intorno alle tasse marittime ed ai diritti consolari abbiano avuto seguito, e se così, come già ha dichiarato, sia ferma intenzione del Governo di presentare, e prossimamente, qualche provvedimento legislativo, il quale allevii gli aggravi, che oggi si congiungono a molte altre cause per rendere tristi le condizioni di un'industria nazionale che è per storia, per tradizioni, per posizione geografica, per i bisogni della nostra difesa, per la dignità della nostra politica, tanto utile, anzi necessaria al nostro paese.

Sono provvedimenti urgenti, che omai debbono essere senza maggiore indugio proposti e deliberati. Se no, verranno troppo tardi.

Su varie altre questioni io mi proponeva di richiamare la sollecitudine della Camera, ma lo scarso numero dei colleghi presenti, e l'importanza degli interessi che si collegano alla marina mercantile, mi consigliano a rimandare ad altra volta le osservazioni che io divisavo di fare. Io desidero che presto possano essere esposte queste osservazioni, ma in un momento tale che ad esse si rivolga con frutto l'attenzione della Camera e si susciti e si svolga una di quelle discussioni, senza di cui la parola di un oratore rimane un discorso semplicemente accademico.

PRESIDENTE. L'onorevole Berio ha facoltà di parlare.

BERIO. Quando si discusse il bilancio del Ministero di agricoltura e commercio, l'onorevole Elia richiamava l'attenzione della Camera sulla necessità di proteggere la marina mercantile italiana, ed accennava ad una promessa che era stata fatta relativamente al passaggio della direzione generale della marina mercantile dal Ministero di marina a quello di agricoltura e commercio. L'onorevole D'Amico dichiarava di ritenere dannoso tale passaggio ed annunciava che quando fosse discusso il bilancio della marina, egli avrebbe combattuto la proposta d'assegnare al Ministero di agricoltura e commercio

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

la direzione generale della marineria mercantile. Ora che si discute il bilancio della marina, credo che sia conveniente di richiamare questa importantissima questione.

Abbiamo sentito ora dall'onorevole Boselli come la grande sorgente di ricchezza nazionale che è la marina mercantile, si trovi in deplorabilissime condizioni. Non abbiamo una marina mercantile a vapore che possa essere calcolata come degna del nostro paese, e la marina mercantile a vela da parecchi anni va precipitosamente declinando, sicchè si prevede non lontano il giorno in cui, anche per la marina mercantile a vela, non avremo più il posto che il nostro passato ne dava diritto di vantare in faccia alle altre nazioni.

Bisogna che il Governo abbia relativamente alla marineria un concetto esatto di quanto bisogna fare per promuoverne lo sviluppo, e sia persuaso che quest'industria è una delle principali sorgenti della ricchezza pubblica italiana, e che ha bisogno di essere continuamente invigilata, di essere protetta e facilitata in tutte le sue manifestazioni.

Può farsi ciò, se la direzione generale della marina mercantile è dipendente da un Ministero il quale non ha per iscopo precipuo l'incremento della ricchezza pubblica dello Stato? Certo i Ministeri della guerra e della marina militare sono i più importanti dell'amministrazione generale dello Stato, perchè ad essi è affidata la difesa dell'unità ed indipendenza della Patria, ma appunto per ciò, la prima e la principale loro cura è rivolta all'esercito ed alla marina da guerra. Il ministro di marina deve consacrare tutta la sua attività e la sua intelligenza a portare la marina militare a quel grado di perfezionamento al quale noi abbiamo bisogno che essa arrivi.

Un ammiraglio, che è sicuramente un eccellente, un ottimo ministro di marina, non può avere in faccia al Parlamento, in faccia al Governo, quello scopo precipuo di promuovere lo sviluppo della marina mercantile, che è invece esplicito mandato del ministro d'agricoltura e commercio. A questa amministrazione dello Stato, che è importante tanto quanto lo sviluppo della pubblica ricchezza, del quale esso risponde in faccia della nazione, deve manifestamente affidarsi lo indirizzo, il patrocinio della marineria mercantile.

Ma ciò non può convenientemente farsi dalla direzione generale della marina mercantile che trovasi unita al Ministero della marina militare, perchè, come dissi, il compito che predomina e che deve predominare in questo Ministero, è quello della difesa dello Stato, quindi gli interessi della marina mercantile si trovano in seconda linea.

Il Governo ha parecchie volte annunziato delle diminuzioni di tasse, e quando le di lui promesse saranno un fatto compiuto concorreranno potentemente a sollevare la marina mercantile dal marasma in cui ora si trova, ma per rimetterla in uno stato che avvicini l'ora passata prosperità, ciò non basta. Se il concetto che noi abbiamo della direzione della marina mercantile, si riferisce solo all'andamento normale dei servizi alla stessa affidati, è chiaro che esso non è esatto, nè sufficiente a far sì che il paese possa ricavare da questa grande industria il lucro che ha diritto di attenderne.

Bisogna che la direzione della marineria mercantile non si occupi soltanto di quanto costituisce il normale andamento della amministrazione, ma è necessario altresì, che specialmente siavi una mente la quale studi le cause che hanno ridotto la marineria nelle condizioni deplorabili in cui si trova, e quali siano i rimedi da adottarsi. Bisogna che il ministro di agricoltura e commercio, come rappresentante di questo grande ramo di industria nazionale, sappia da quali cagioni dipenda la progredente rovina della medesima e provochi i rimedi opportuni. Noi assistiamo, o signori, da molto tempo, ad uno stato di cose che realmente non è piacevole: vediamo gli armatori, i quali fanno sacrifici di ogni maniera per sostenere la nostra marineria, essere obbligati ogni momento a bussare alle porte dei Ministeri per implorare che siano rimossi gli ostacoli che inceppano lo sviluppo di essa.

Vediamo l'associazione ligure patronatrice della marineria mercantile obbligata troppo sovente a presentarsi ai ministri per reclamare contro le imposte che assolutamente oggimai sono insopportabili. È ciò naturale? No, o signori; bisognerebbe invece che il ministro di agricoltura e commercio, come rappresentante la grande industria della navigazione, ne studiasse i bisogni, conoscesse in che consistono i difetti della medesima e provocasse direttamente dai suoi colleghi i rimedi. Se così si facesse i desiderati rimedi, anzichè strappati dalle ripetute istanze degli armatori e della associazione marittima ligure, sarebbero presi per iniziativa del Governo stesso.

Ma tutto ciò non può essere opera di un semplice direttore generale, che non ha la responsabilità del ministro, e non è certamente un ammiraglio ministro di marina che possa dedicarsi a studiare con quali paesi possano aprirsi nuove relazioni commerciali, e quali facilitazioni debbono farsi affinchè la nostra marina possa con quella delle altre nazioni competere.

Non è il ministro della marina da guerra che presso di noi possa impiegare il suo tempo a stu-

diare quei problemi economici dai quali pure dipende lo sviluppo finanziario e la ricchezza nazionale. La marina mercantile è la maggiore industria dell'Italia, e non si capisce perchè la direzione di essa non sia affidata al ministro dell'industria. Io credo, o signori, che sarebbe oggi inopportuno di maggiormente dimostrare la necessità che l'amministrazione della marineria mercantile dal Ministero della marina sia trasferita a quello dell'agricoltura e commercio, sia perchè tanto grave questione non può ora essere decisa, sia perchè la Camera è quasi deserta.

Mi limiterò ad accennare che nel congresso ultimo dei delegati di tutte le Camere di commercio del regno che ebbe luogo in Genova, fu all'unanimità riconosciuta la necessità del passaggio della marina mercantile al Ministero di agricoltura e commercio.

L'associazione per la difesa degli interessi marittimi di Genova, della quale fanno parte i più benemeriti capitani mercantili ed armatori d'Italia, ha chiesto al Ministero replicate volte che volesse prendere in considerazione questo passaggio: tutti i negozianti, tutti coloro che si occupano dei bisogni della marineria desiderano ed aspettano che questo urgente provvedimento si prenda. In esso non vedono già un semplice cambiamento di residenza della direzione, nè un cambiamento di dipendenza del direttore generale; ma vi vedono invece un nuovo concetto di direzione, che, oltre al normale andamento del servizio, mostri come si comprenda il bisogno di aiutare con tutti i mezzi, dei quali può disporre il Governo, lo sviluppo della marineria mercantile italiana, e dia un potente aiuto ad uno dei più grandi rami della pubblica ricchezza.

Ritengo pertanto che, a prescindere da tutte quelle altre osservazioni che dovrei fare relativamente alle molte tasse, dalle quali è gravata la marina, quella specialmente di ricchezza mobile, che ne assorbe quasi ogni guadagno, alle esagerate pretese di fitto degli arenili pei cantieri, a tutte insomma quelle fiscalità che riunite formano una insopportabile gravezza e che dovranno essere tolte per non strozzare affatto la nostra marineria mercantile, per quanto riguarda lo studio e l'attuazione dei provvedimenti necessari a favorirne lo incremento, ritengo, dico, prescindendo da tutto ciò che debba esservi su questo servizio la diretta ingerenza e la responsabilità del ministro dell'industria, il quale ha potere e mandato di promuovere le deliberazioni necessarie del Governo e del Parlamento.

Io so che l'onorevole presidente del Consiglio ha parecchie volte accennato essere sua idea che la direzione generale della marina mercantile sia asse-

gnata al Ministero di agricoltura e commercio, e spero che questa intenzione dall'onorevole Cairoli espressa, ed alla quale nelle città marittime d'Italia si è dato tanta importanza, non sarà cambiata e ch'egli provvederà perchè diventi un fatto.

Debbo per debito di giustizia dire alla Camera che sotto ogni rapporto lodevole è lo zelo con cui l'onorevole nostro collega Randaccio adempie al difficile compito della direzione generale della marina mercantile, e che a lui è dovuto in gran parte quanto di bene fino ad oggi nella direzione stessa si è fatto.

Ma egli non può avere quella potente influenza che è riservata al ministro dell'industria, agricoltura e commercio, la quale è necessaria, se si vuole che il Governo faccia quanto egli deve, per aiutare l'iniziativa privata e concorrere nel limite a lui assegnato allo sviluppo d'una industria che è assolutamente necessaria nell'interesse della ricchezza nazionale.

Spero che l'onorevole presidente del Consiglio ed il ministro della marina vorranno, a questa mia raccomandazione rispondere in modo che soddisfi l'unanime desiderio delle Camere di commercio del regno, degli armatori e capitani marittimi, e concordi con quanto sostengono al riguardo i più distinti economisti d'Italia.

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

MINISTRO DELLA MARINA. Se convenga far passare l'amministrazione della marina mercantile al Ministero di agricoltura e commercio, è una questione che potrà essere risolta nella circostanza che si discuteranno gli organici, come appunto diceva il ministro di agricoltura e commercio nella discussione del bilancio di quel Ministero, però desidererei a questo riguardo dire alcune parole.

Lo scopo principale dei capitani mercantili, e degli armatori non è che l'alleggerimento delle gravezze che pesano sulla marina mercantile; ora nella riforma del Codice marittimo, avvenuta colla legge 24 maggio 1877, furono soddisfatti, per quanto era possibile, i voti della marina e del commercio, e fra le altre cose venne accordato il rimpatrio dei naufraghi a spese dello Stato e tolto l'obbligo del deposito delle paghe ai disertori. Nè questo è tutto, che nel regolamento per l'esecuzione del Codice marittimo approvato con regio decreto del novembre scorso, si fece di tutto, per quanto era permesso dalla legge, per diminuire le formalità ed alleggerire nello stesso tempo le gravezze che pesano sulla marina mercantile. Di queste gravezze le più pesanti sono due, l'imposta sui redditi di ricchezza mobile applicata alle navi, ed i diritti marittimi e

consolari. In quanto alla prima osserverò che fu conchiuso un accordo tra l'amministrazione finanziaria e la massima parte degli armatori liguri, accordo che riuscì abbastanza soddisfacente per questi ultimi. In quanto alla seconda, cioè ai diritti marittimi, spero di poter presentare, col concerto del mio onorevole collega delle finanze, un disegno di legge per la riforma delle tasse marittime e sanitarie e dei diritti marittimi.

In quanto ai diritti consolari, per quanto mi risulta da gentile comunicazione fattami dal dicastero degli esteri, si procurerà di arrecare alla marina ed al commercio quel maggior vantaggio che sarà possibile colla presentazione di un apposito disegno di legge. Dopo queste ragioni, basate su dati di fatto, esporrò alla Camera una mia opinione, fondata unicamente sul senso pratico delle cose, ed è che a me pare che se attualmente la marina mercantile dipendesse dal Ministero del commercio, sarebbe da quegli stessi armatori chiesto il passaggio al Ministero della marina (*Risa d'approvazione*) sperando che il cambiamento di Ministero potesse essere causa di vantaggio ai loro interessi privati. E ciò senza pensare che mai il Ministero del commercio potrebbe da solo tenere l'amministrazione della marina mercantile senza il valido aiuto del Ministero della marina, non solo per la natura stessa della cosa, e per l'affinità grandissima esistente fra le due marine la mercantile e la militare, ma eziandio per molti servizi speciali, e tra gli altri quelli riguardanti la polizia marittima e la leva, per i quali servizi il solo Ministero della marina può avere i mezzi di esecuzione. Per gli esami poi, per le nomine ai gradi nella marina mercantile, per le iscrizioni marittime, per la formazione degli equipaggi, per le visite alle navi, per le partenze, per i modi di ormeggiarsi nei porti, per tutte le questioni insomma che insorgono per gli approdi, per le avarie, per la stessa pesca è necessaria l'opera del Ministero della marina. Per tutte queste questioni dunque è evidente la necessità dell'ingerenza tecnica, dimodochè il passaggio di quest'amministrazione ad altro Ministero che non sia quello della marina, verrebbe a raggiungere lo scopo opposto, di sempre più complicare la questione.

Aggiungerò inoltre che l'insistenza di questo passaggio parrebbe quasi fondata sulla supposizione che i doveri assegnati alla direzione istessa potessero mutare solo mutando le specialità dell'individuo; può benissimo risponderci che fra tanti ministri che rasserò le sorti della marina, ve ne furono diversi che non erano militari e l'insistenza rimase la stessa, e che anche volendo acconsentire per sola compiacenza, e nulla curandosi degli interessi veri

del servizio, a questa, che io chiamerei velleità di mutamenti, la cosa si ridurrebbe a questo, come vantaggio materiale, di far cambiare alloggio agli impiegati ed alle carte della marina mercantile; sperando così da un cambiamento d'aria la guarigione d'un male, che richiede ben altri rimedi che questi.

BERRIO. L'onorevole ministro della marina rispondendo con la sua solita cortesia a quanto ebbi l'onore di dire alla Camera ha fatto due principali obiezioni. La prima consiste nel dire, che le istanze presentate dai capitani marittimi e dagli armatori, vennero in gran parte e saranno ancora meglio esaudite per le varie disposizioni di legge che egli accennava; e che quindi nulla più resterebbe agli armatori a desiderare.

Mi permetto di rispondere che la questione da me presentata non riflette per ora le ingiuste gravanze che angustiano la marineria. Non c'è dubbio che vi sono otto o dieci tasse che gravano sugli armatori oltre quelle di ricchezza mobile che toglie quanto le altre avessero lasciato di profitto.

Questi sono inconvenienti dei quali bisognerà parlare quando si discuterà il bilancio della entrata ed ai quali i ministri possono rimediare, senza il bisogno del passaggio della direzione della marina mercantile dal Ministero della marina a quello dell'agricoltura e commercio. Io però accennava al grande disastro da cui è attualmente colpita la marina mercantile, ed al bisogno che per eliminare il danno, in quanto è al Governo permesso (perchè certo non ritengo che esso possa come un taumaturgo, far rifiorire la marina mercantile per solo atto di sua volontà) vi sia uno dei ministri, quello cioè dell'industria nazionale che abbia per principalissimo compito di studiare le cause della sua decadenza, ed i rimedi economici da adottarsi; indagando in quali paesi può svolgersi il nostro commercio di esportazione e donde possiamo importare, stabilire rappresentanze, e far sentire l'autorità del Governo in tali luoghi, aiutare insomma un'industria la quale, abbandonata a se stessa, cadrebbe forse, in completa rovina.

Ora tutti gli studi all'uopo necessari e l'attuazione dei provvedimenti relativi non sarebbe giusto di domandare a quel ministro il quale ha per scopo precipuo, e più necessario di tutti, la difesa dello Stato. E io non credo che un ammiraglio, sebbene egli sia uno dei più nobili ufficiali del nostro esercito, si trovi in condizione di bene adempiere a quanto si richiede per la tutela della marina mercantile, perchè questo è compito più adatto ad un economista il quale con maggior competenza può consacrare il suo tempo allo studio dei molti e gravissimi quesiti, dalla cui soluzione, come dissi,

dipende l'avvenire della maggiore e più ricca industria del regno.

Io non intendo già che in ciò che riflette l'amministrazione della marina mercantile non vi siano dei rami che debbano dipendere dal Ministero della marina, è certo che la leva marittima ed il servizio dei porti e spiagge che sono inerenti al Ministero della marina, dovrebbero essere a questo Ministero affidati; ma per quanto concerne lo sviluppo della marineria mercantile mi permetta il ministro di persistere nella mia opinione e di ritenere che chi debba rispondere dell'avvenire della più nobile industria della nostra nazione sia il ministro dell'industria.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Boselli.

BOSELLI. Nobilissimi sentimenti e patriottici desiderii hanno mosso il deputato Berio ad agitare oggi la questione: da qual Ministero debba dipendere la marina mercantile. Io però desidero dire a lui ed alla Camera come ogniquale volta ho meditato intorno a questa questione, dei gravissimi dubbi mi abbiano reso incerto ed impensierito.

Io concepisco e desidero che si possa creare un Ministero dell'economia nazionale, come lo ha proposto e appellato un illustre economista, concentrando in esso tutte le attribuzioni, tutti i servizi che debbono fomentare il progresso economico del paese. Ma la creazione di questo Ministero, perchè sia utile e dia i vantaggi che se ne attendono, occorre non sia fatta a pezzi, ma compiutamente, che sorga da stabili, generali, armonici, ordinamenti amministrativi, e sia contemporanea a riforme finanziarie corrispondenti ai bisogni della produzione e del lavoro. Bisogna che sia una creazione organica, posta in condizione tale da poter davvero funzionare. Bisogna riformare le istituzioni, gli ordinamenti, l'indirizzo generale in modo che un determinato indirizzo proprio di questo Ministero, che si vorrebbe creare, abbia efficacia di azione. Ora pur troppo non mi pare che il paese nostro sia in uno di quei periodi nei quali simili problemi difficili e complessi si studiano e si risolvono.

Oggi null'altro si farebbe che trasferire da un Ministero all'altro persone, carte e discipline legislative e regolamentari, e si accrescerebbero le formalità, i ritardi, e gli ostacoli, poichè sarebbe inevitabile per certe parti l'intervento di due e più Ministeri.

Le riforme urgenti oggi sono le finanziarie. I provvedimenti che possono desiderarsi, invocarsi dal Governo rispetto ad una larga trasformazione di parte della marina a vela in marina a vapore sono d'indole tale che dipendono più che dall'am-

ministrazione della marina mercantile da quasi tutti i Ministeri. Prima di deliberare da qual Ministero la marina mercantile abbia a dipendere, conviene esaminare, riformare tutte le disposizioni di legge e di regolamento che la riguardano nel senso della libertà, del risparmio di molestie, di tempo e di spese; conviene creare un'atmosfera generale la quale ispiri e avvalori quell'indirizzo operoso e liberale che si desidera.

Ma oggi, allo stato delle cose, delle discipline esistenti, dei due Ministeri, che cosa significa il trasferire dall'uno all'altro Ministero un determinato servizio? Trasferire significa, come diceva testè argutamente il ministro della marina, far cambiar aria alle persone ed alle carte. Abbiamo visto che altri servizi passarono dal Ministero di agricoltura e commercio a quello dell'istruzione pubblica, per buona ventura continuano ad andar bene come andavano prima, e continuano ad andar bene, perchè andavano bene prima. Nulla è in essi mutato. Parlo degli istituti tecnici.

Che cosa accadrebbe trasportando la marina mercantile dall'uno all'altro Ministero? Accadrebbe che tutto camminerebbe così come oggi cammina, fino a quel giorno, in cui la riforma delle tasse, e l'ordinamento generale economico del paese potranno giovare alla trasformazione, recare conforto agli interessi della marina mercantile; ciò che accadrà ugualmente ove essa rimanga al Ministero della marina.

Vi è, non l'ignoro, un movimento della pubblica opinione, specialmente nelle città marittime, nell'ordine di idee oggi svolto dall'onorevole Berio. Ma già in mezzo ad una numerosa riunione di armatori e capitani marittimi di Camogli io ho avvertiti schiettamente quelli operosi ed ora desolati nostri concittadini, che invano s'attenderebbero i desiderati rimedi da un provvedimento amministrativo, dal passaggio della marina mercantile dall'uno all'altro Ministero.

Chi soffre crede alleviare, con dare volta il proprio dolore; ma il trasferimento da un Ministero all'altro non scioglierebbe, da per se solo, alcuna delle questioni che oggi travagliano la marina mercantile.

La prima volta che io ebbi a parlare in questa aula (oramai sono parecchi anni) di marina mercantile, il servizio di essa non era che una semplice divisione del Ministero della marina: così si era allora stabilito: e rammento di aver invocato dal Governo la ricostituzione della direzione della marina mercantile, con questo discorso: o ricostituite in modo che abbia autonomia e iniziativa questo servizio, o vada al Ministero d'agricoltura e com-

mercio. Esso ha bisogno di muoversi nella propria sfera con libertà. Non credo che oggidì l'autonomia di questo servizio sia completa, e lo dirò in seguito; ma intanto non abbiamo più una semplice divisione, ma abbiamo una direzione generale.

La marina mercantile dipende da un ministro responsabile, che è il ministro il quale ha sotto di sé la marina militare e mercantile del paese, e ha dei contatti necessari colla marina militare, contatti di disciplina, contatti anche di vigilanza, di aiuto, di consigli. È vero che il ministro della marina può essere meno competente di altri ministri nelle questioni economiche, in quelle questioni rispetto alle quali più facilmente si supplisce e si influisce colla pubblicità, e col Parlamento, coll'azione d'altri Ministeri, di corpi costituiti, ed in altri modi; ma è d'altra parte più direttamente competente in quelle questioni che quotidianamente interessano la marina mercantile, in quelle questioni le quali richiedono per necessità l'elemento tecnico. Bisognerebbe pur sempre ricercarlo quest'elemento e andando a ricercarlo fuori di casa, a così dire, non si guadagnerebbe certamente in agevolezze, in tempo, in efficacia di cooperazione.

D'altronde, la marina mercantile è qualche cosa più di un'industria, è un elemento necessario della potenza politica dello Stato, è una preparazione, un aiuto indispensabile alla marina militare del paese. Per guisa che io, ogniquale volta considero la marina mercantile, non la considero solamente come un'industria, ma come un grande servizio dello Stato, e perciò si possono invocare per essa giustamente anche taluni provvedimenti di difesa, sicurezza, conservazione e progresso che per altre industrie non sarebbero da accogliersi. Essa prepara quei marinai senza i quali non potremmo difendere il nostro paese, che è in tanta parte marittimo.

Ora, conviene politicamente, nell'interesse militare del paese, separare questi due servizi, che hanno così intimi rapporti anche rispetto alle necessità della difesa nazionale?

Ecco una parte dei dubbi che molte e molte volte hanno turbato l'animo mio ed il mio pensiero quando ho considerato questa questione. Dico turbato il mio pensiero e l'animo mio, perchè rispetto ad essa ho il dispiacere di non essere intieramente d'accordo con una parte dell'opinione pubblica della mia Liguria, e con egregi pubblicisti, come il professore Virgilio, caro amico mio, e vigile difensore degli interessi della marina mercantile, il quale ha fatto dotte conferenze, e continuamente scrive per sostenere la tesi che oggi ha qui sostenuta l'onorevole Berio.

Ma non vi è nulla a fare rispetto al servizio della marina mercantile? Sono lungi dal rispondere non esservi nulla a fare. Io credo che fra le considerazioni che ha svolte l'onorevole deputato Berio, ve ne siano delle importantissime, e acconsentendo ad esse io credo necessario che il reggimento della marina mercantile sia autonomo nel suo indirizzo economico e nei suoi atti amministrativi, e che l'amministrazione della marina mercantile sia completa. E mi spiego.

L'amministrazione della marina mercantile è di già una direzione generale; ma non basta. Bisogna meglio conciliare le necessità che collegano la marina mercantile colla marina militare, sia amministrativamente, sia per la necessità di disciplina, per l'elemento tecnico di cui ha bisogno e per la connessione colla difesa militare del paese; e quei bisogni di iniziativa, d'indirizzo economico, di movimento libero e riformatore, del quale la marina mercantile ha d'uopo ogni giorno, in ogni atto, in tutto lo spirito dell'amministrazione che deve governarla. A tal fine io vorrei che la direzione generale della marina mercantile, per ampie delegazioni del Ministero non solo, ma anche per virtù di leggi, avesse, un'autonomia somigliante a quella che per facoltà legislative ha l'amministrazione del Debito pubblico, che costituisce un'amministrazione esterna, e che in fatto hanno le direzioni generali delle poste e dei telegrafi. Il ministro della marina è principalmente occupato della marina militare. Per conservare le relazioni necessarie tra la marina militare e la mercantile senza che a questa ne vengano danni, indugi, trascuranze ed incagli, occorre il sistema cui accenno.

Mercè sua si conseguirebbero i vantaggi ai quali alludeva l'onorevole Berio, senza cadere negli inconvenienti accennati dall'onorevole ministro della marina. Ma credo che ciò non basti, credo che vi sia ancora altro da fare. Bisogna rendere completa la direzione della marina mercantile, unificando in essa tutti i servizi che riguardano economicamente la marina.

Con intenti uguali a quelli dell'onorevole Berio e colla speranza di giungere per diversa via al medesimo risultato, io invito l'onorevole ministro della marina non ad abbandonare la marina mercantile, ma ad avocare ad essa tutti quei servizi che sono della marina stessa logica, pratica e necessaria conseguenza.

Quando questa direzione avrà un'autonomia completa, con attribuzioni proprie ad essa conferite per legge e con ampie delegazioni che le facciano i ministri; quando per altra parte tutti i servizi che riguardano economicamente la marina,

saranno ad essa riuniti, si conseguiranno, lo ripeto, i vantaggi desiderati evitando gli inconvenienti che si temono, e senza addivenire all'ardua divisione di attribuzioni fra due Ministeri e far dipendere da due Ministeri la marina mercantile. Essa sarà tanto libera quanto basta al proprio fine economico, e tanto congiunta alla marina militare quanto è necessario per ragioni tecniche, disciplinari, politiche. Si avranno ad un tempo i vantaggi dell'unità e dell'autonomia.

Nè basta ancora. Io vorrei che l'amministrazione della marina mercantile avesse lume e consiglio da uomini competenti nelle questioni che ad essa si riferiscono, da rappresentanti degli interessi, dei voti, del senso pratico della marina stessa. Io non esagero l'importanza dei Consigli superiori e permanenti, posti a fianco dei ministri, destinati ad illuminare le amministrazioni, a studiare con esse questioni d'indole tecnica od economica, a recare nel Governo i voti e gli apprezzamenti degli uomini di studio e d'esperienza, che veggono, sentono e conoscono i desiderii del paese. Non chiedo, non attendo da questi Consigli più di ciò ch'essi possono dare.

Ma in determinate circostanze, per certe questioni tali consigli possono esercitare un utile ufficio. Ora fin dal 1872 io chiedeva che si stabilisse presso la direzione generale della marina mercantile un Consiglio in parte elettivo, sorto dalle Camere di commercio delle città marittime e dalle associazioni che competentemente s'occupano di marina mercantile, il quale appunto porgesse quelle notizie, si facesse interprete di quei voti, recasse quell'impulso, determinasse quell'indirizzo al quale accennava l'onorevole Berio.

Il Consiglio del commercio, in specie, dopo che è composto di elementi in parte elettivi, ha recati eccitamenti, consigli, aiuti importanti, così all'opera dell'amministrazione come agli interessi economici del paese.

Questo Consiglio presso la direzione della marina mercantile, ordinato, per esempio, come quello che s'occupa della istruzione tecnica, potrebbe tenere sessioni generali ed avere un Comitato permanente; e mercè sua verrebbero presto all'ordine del giorno, a così dire, e sarebbero competentemente svolte quelle questioni rispetto alle quali il ministro della marina potrebbe essere meno competente e meno sollecito.

Gioverebbe eziandio rendere più intime ed efficaci le relazioni tra il Ministero del commercio e la direzione della marina mercantile, per guisa che quelle ingerenze ed iniziative che già oggi esercita, anche rispetto alla marina mercantile il Ministero

del commercio diventassero, nelle parti che lo riguardano, più immediate e fossero compiute.

La marina mercantile, che vive di libertà, teme lo spirito militare del ministro della marina, quello spirito che è lodevole ed esatta disciplina negli ordinamenti militari, ma che, tradotto nelle cose economiche, diventa formalismo e vincolo. Ora le proposte mie correggerebbero anche i possibili effetti di questo spirito più militare che economico.

Del rimanente i fatti di questi ultimi anni dimostrano che presso il Ministero della marina e nello stato presente delle cose si sono compiute importanti e liberali riforme.

L'opera del Codice della marina mercantile, preparato dall'onorevole Saint-Bon, e che l'onorevole Brin ebbe il merito e la fortuna di far approvare sollecitamente dal Parlamento, il Codice della marina mercantile è opera liberale, la quale fece scomparire molti vincoli antichi, molte disposizioni vessatorie e mercè cui è compiuto il lungo voto dell'unificazione delle discipline relative alla marina mercantile. E il regolamento che applica questo Codice, preparato dalla direzione della marina mercantile, e al quale cooperò anche dottamente il Consiglio di Stato, è anch'esso un'opera di vera riforma, di notevole progresso. L'Inghilterra non è riuscita ad unificare, così come noi abbiamo fatto, tutta la legislazione relativa alla marina mercantile. L'Italia è la prima fra le nazioni marittime che sia riuscita in quest'impresa.

L'onorevole ministro Acton spiegò in una bella circolare le riforme che si sono compiute mercè tale regolamento, il quale non avrebbe potuto uscire da alcun altro Ministero più liberale e completo. Si è riunito il servizio di sanità marittima a quello delle capitanerie di porto, riforma della quale era sentito il bisogno dai nostri uomini di mare per risparmiare molestie, tempo e spese. Si è stabilito il rimborso delle spese pei naufraghi, con sollievo notevole per la nostra marina. Si provvede con atti internazionali allo scioglimento equo ed uniforme di varie importanti questioni.

Per tutto ciò io, unendomi ai desiderii dell'onorevole Berio, ispirato dagli stessi suoi sentimenti, desidererei che egli, abbandonando la sua idea di un passaggio assoluto oggi della marina mercantile da uno all'altro Ministero, si associasse meco colla efficacia della sua parola (accogliendo la mia proposta, che mi sembra per ora più pratica, facile e di pronta attuazione) per invitare il Governo a fare e proporre quanto occorra perchè la direzione della marina mercantile abbia una più completa autonomia, siano unificati in essa tutti i servizi che hanno attinenza colla marina, e sia isti-

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

tuito un Consiglio il quale illumini, stimoli, consigli e corregga per avventura con un indirizzo e con un sentimento corrispondente agli interessi economici del paese gl'inconvenienti cui può dar luogo la dipendenza della marina mercantile dal Ministero della marina.

Certamente le questioni che travagliano la nostra marina mercantile sono gravissime; oggi, per la ragione che ho già detta, non mi pare il momento di trattarle. La più grande questione è quella di una larga trasformazione della marina a vela in marina a vapore. Ora, in quale sistema dobbiamo noi entrare? Non è più questione dell'uno o dell'altro Ministero, è questione di tutti. Premi, esenzione di diritti, qualche cosa che non sia nè premi, nè esenzione di diritti, ma un impegno dello Stato; congiungimento della concessione dell'isola d'Elba con disposizioni le quali agevolino la costruzione dei bastimenti in ferro? Tutte queste sono gravissime questioni sulle quali io mi proponevo oggi di richiamare l'attenzione della Camera.

Ma sono questioni che più opportunamente forse potranno trattarsi quando venga dinnanzi a noi il progetto relativo alla concessione delle miniere dell'isola d'Elba, e quando il Ministero ci presenterà i progetti ai quali accennava sulle tasse marittime. Imperocchè allora ringraziando il Governo per ciò che farà, e approvando quelle leggi, gli diremo ancora quali altri bisogni abbia la marina mercantile per poter risorgere: in quanto che l'alleviamento delle tasse sarà una cura al malato; ma per guarirlo davvero ci vorrà qualche cosa di ben più importante. Ci vorranno provvedimenti del Governo? Come potrà esso aiutare l'iniziativa del paese, l'operosità nazionale, dalla quale soprattutto dipende lo scioglimento di così difficili problemi? Sono domande codeste alle quali dovrà rispondere in momento più opportuno, così come meritano l'importanza dell'argomento e le sorti della marina nazionale, un'ampia discussione della Camera.

BRIN, *relatore*. Io ho chiesto di parlare per il solo scopo di dare ragione alla Camera del perchè la Commissione, nell'esaminare questo bilancio, non abbia creduto di trattare la questione gravissima che è stata ora sollevata, quella cioè di determinare se convenga affidare ad altro Ministero il servizio della marina mercantile. La vostra Commissione ha creduto che la discussione del bilancio non fosse la sede opportuna per sollevare e risolvere questa questione.

La vostra Commissione ha considerato che il Governo ha preso impegno di presentare alla Camera un disegno di legge per determinare le attribuzioni

dei vari Ministeri, e se mal non mi appongo, una proposta di legge su questa materia già sta davanti alla Camera. Ora la vostra Commissione ha creduto che la discussione di tale disegno di legge fosse la sede opportuna per trattare e definire la questione sollevata dall'onorevole Berio.

Ma poichè vari onorevoli colleghi hanno espressa la propria opinione in proposito, e poichè ho facoltà di parlare, esporrò anch'io brevemente alcune considerazioni sopra tale questione.

L'ingerenza del Governo per ciò che riguarda la marina mercantile, ha due scopi ben distinti. L'uno è quello che riflette la polizia marittima, l'altro è quello che più specialmente ha avuto di mira l'onorevole Berio che è una specie di tutela, d'incoraggiamento, e d'indirizzo per l'incoraggiamento della grande industria dei trasporti marittimi.

Per ciò che riflette la polizia marittima, io credo che vi sia quasi un'unanimità di pareri che dessa spetti essenzialmente al Ministero della marina. Ad ogni modo sarebbe dannoso di decidere di passare *ex abrupto*, in occasione della discussione del bilancio, questo servizio ad altro Ministero, poichè quand'anche si volesse togliere questo servizio di polizia marittima alla marina militare, occorrerebbe sempre che questa provvedesse in altro modo a taluni servizi che coll'organizzazione attuale sono disimpegnati dalle capitanerie di porto, e la cui spesa figura appunto nei vari capitoli della marina mercantile.

Le capitanerie di porto, oltre ai servizi che riguardano esclusivamente la marina mercantile, disimpegnano pure delle incombenze indispensabili per l'organizzazione della marina militare.

Basterà citare tutto ciò che riguarda la leva marittima, come pure il richiamo delle classi quando si tratta di armamenti straordinari.

Le capitanerie di porto corrispondono per la marina militare ai distretti militari per l'esercito. Una gran parte delle incombenze disimpegnate dai distretti militari per l'esercito, per gli uomini chiamati alla leva, per quelli che sono congedati e per quelli che sono richiamati sotto le armi, sono per la marina militare affidate alle capitanerie di porto.

Quando adunque il servizio della marina mercantile passasse ad altro Ministero, quello della marina sarebbe obbligato di organizzare in altro modo questo servizio delle capitanerie. Dirò ancora che la marina militare tiene in molti porti dei depositi di carbone. Il servizio di questi depositi è affidato pure alle capitanerie di porto. Anche questo ramo di servizio dovrebbe, ove si verificasse la suddetta ipotesi, essere organizzato in altro modo. Da ciò si vede come il passaggio del servizio della ma-

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

rina mercantile ad altro Ministero non potrebbe farsi in modo così semplice, ma dovrebbe essere studiato, e già fin d'ora può dirsi che darebbe luogo ad un aumento di spesa, poichè la marina militare dovrebbe sempre avere lungo il litorale un personale suo proprio, il quale ora può disimpegnare le incombenze relative, sia alla marina militare, che quelle relative alla marina mercantile, perchè i due servizi dipendono dallo stesso Ministero.

Da tutto ciò mi pare che discenda indiscutibile la conseguenza che tale questione non si possa trattare opportunamente se non nell'occasione in cui si dovrà determinare la distribuzione dei grandi servizi dello Stato fra i vari Ministeri.

Resta l'altro aspetto della questione quello cioè che più sta a cuore dell'onorevole Berio. Egli crede che gli interessi della marina mercantile sarebbero meglio tutelati quando le sue sorti fossero affidate al Ministero di agricoltura e commercio, e che troverebbero in questo un ambiente più favorevole.

È indubitata la tendenza che si è manifestata recentemente per parte dei principali ceti della marina mercantile a domandare tale passaggio.

Ed io credo che questa tendenza, questo desiderio debbano ascriversi allo stato di vero malessere, alla crisi in cui si trova attualmente la nostra marina mercantile. Come ben disse altri, quando si soffre, viene naturale il desiderio di cambiamenti, ed in tutto si spera sollievo.

Io credo che sia un'illusione perfetta l'ascrivere le sofferenze della nostra marina mercantile, al fatto che dessa dipende dal Ministero della marina. Basterà ricordare che dessa ha avuto un'epoca di prosperità. Basterà ricordare a quale floridezza l'industria delle costruzioni navali era giunta da noi specialmente in Liguria.

La nostra marina mercantile, pei progressi che aveva fatti sì come industria di trasporto, che come industria di costruzioni navali, era oggetto di orgoglio per noi, d'invidia per i nostri vicini. Come tonnello eravamo arrivati ad essere la terza o quarta marina del mondo. Eppure allora la marina mercantile era affidata come ora al Ministero di marina. Questo fatto mi pare che dimostri ad evidenza che non debba cercarsi in ciò un motivo, una spiegazione del decadimento che tutti lamentiamo nella nostra marina mercantile. L'onorevole Berio disse, che ove questo servizio passasse al Ministero di agricoltura e commercio, questi potrebbe indagare le cause di questo decadimento, e fare a tale uopo un'inchiesta. Io credo che non occorrono nè grandi nè lunghe ricerche per trovare queste cause. Simile decadimento si lamenta in tutte le

marine mercantili, nelle quali, come nella nostra, il materiale è composto essenzialmente di navi a vela.

Ora la concorrenza che fanno i vapori alle navi a vela diventa tutti i giorni più irresistibile. Questo fatto era già stato notato or sono molti anni. Questa prevalenza dei piroscafi fu frenata, or sono alcuni anni, quando i prezzi dei carboni salirono ad un tasso elevatissimo. Allora i legni a vela poterono di nuovo lottare coi vapori, si credette che quella elevazione dei prezzi dei carboni si sarebbe mantenuta, e che perciò per molti trasporti i bastimenti a vela avrebbero avuta sempre la preferenza.

Ma quei prezzi dei carboni durarono poco, poi precipitarono e discesero ad un tasso anche inferiore a quello del periodo precedente, per cui la superiorità dei piroscafi, tanto più in seguito ai perfezionamenti introdotti nelle macchine a vapore per renderle più economiche appunto nell'epoca del caro dei carboni, è definitivamente assodata. Ora vediamo che coi bastimenti a vapore si hanno dei noli eguali a quelli che si pagano per bastimenti a vela e si capisce facilmente come questi ultimi non possano sostenere la concorrenza coi vapori, i quali ad eguaglianza di prezzo saranno sempre preferiti per la maggiore rapidità nei trasporti. Siamo adunque in presenza di una vera rivoluzione nell'industria dei trasporti marittimi, di qui la crisi delle marine mercantili il cui materiale è costituito essenzialmente di legni a vela, e che deve essere trasformato in navi a vapore.

Già dissi che lo stesso fatto si verifica presso altre nazioni.

Nella marina inglese, la cui superiorità è grandemente avvantaggiata da questa trasformazione, noi vediamo che la costruzione di navi a vela è in decadenza, ma per contro il tonnello del naviglio a vapore è in aumento.

Certo questo stato di cose deve preoccuparci, e noi non possiamo assistere con indifferenza a questo decadimento della nostra marina mercantile.

L'onorevole Berio ha pure egli accennato a questo fatto, ed ha espresso il parere che il Governo debba dare un indirizzo al nostro commercio marittimo, alle nostre costruzioni navali. Io per parte mia, credo pochissimo a quest'attitudine del Governo ad ingerirsi con vantaggio in questa come in altre industrie, ed a dare loro conveniente indirizzo. Io credo che la sua attitudine a questo riguardo sarà sempre inferiore a quella ben più intelligente degli industriali e commercianti.

Ma se ciò fosse possibile, anche coll'organizzazione attuale, nulla impedisce al ministro di agricoltura e commercio di occuparsi della grande industria delle costruzioni navali e di quella dei tras-

porti marittimi come di qualunque altra industria nazionale. Non è certo per parte del Ministero di marina che possa trovare intoppi, poichè l'ingerenza di quest'ultimo si riassume essenzialmente ad esercitare la polizia marittima e la tutela delle nostre navi all'estero.

Però il Governo ha un'influenza molto sensibile nel progresso o nel decadimento di questa come delle altre industrie, ed è nella parte finanziaria, negli aggravi che pei bisogni dell'erario loro impone.

Per questa parte io credo che il Governo debba tenere grandemente conto dello stato di crisi in cui si trova la nostra marina mercantile, e credo che i suoi lamenti a questo riguardo sieno giusti, ed unico la mia debole voce a quella più autorevole di altri miei colleghi perchè sieno presi in considerazione dal Governo e dal Parlamento.

Ma anche per questa parte io non credo che il passaggio della marina mercantile al Ministero di agricoltura e commercio possa recare ad essa vantaggi, poichè tutto ciò che riguarda le tasse continuerebbe naturalmente a dipendere dal Ministero delle finanze.

Ora, cosa mira attualmente a tutte le riguardo?

Tutte le rappresentanze per alleviare questi aggravi, queste tasse, sono rivolte già ora al Ministero di agricoltura e commercio che è il tutore, il difensore naturale di tutte le industrie. In pari tempo simili rappresentanze vengono rivolte al Ministero di marina, il quale non ha mai mancato di unire la sua voce per appoggiarle, per rappresentare le sofferenze della marina mercantile. Quando adunque fosse effettuato quel passaggio, l'unico risultato che si raggiungerebbe sarebbe quello di avere un avvocato di meno. Se non sempre la sua voce è stata intesa, sta il fatto che la tutela del Ministero di agricoltura e commercio non fu certo più efficace, nè potrebbe esserlo quando adempisse da solo questo ufficio, e del resto tutti comprendiamo facilmente come le esigenze dell'erario abbiano reso restio il ministro delle finanze ad assecondare le premure dei suoi colleghi.

Chiudendo queste brevi osservazioni dirò come la questione del passaggio della marina mercantile ad un altro Ministero non sia così semplice, che se si vorrà fare bisognerà farlo con molta cura, perchè una parte del servizio che ora è compreso sotto questa denominazione dovrà sempre restare alla marina militare. Ad ogni modo questo passaggio darà sempre luogo ad un aumento di spesa, perchè mentre ora il personale delle capitanerie di porto può fare questo duplice servizio, quando fosse diviso bisognerebbe che la marina avesse un corpo a sè e l'altro Ministero avesse altri funzionari. Ri-

peto poi che credo pochissimo che la marina mercantile possa trovare efficace rimedio da questo passaggio ad altro Ministero. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Plutino.

PLUTINO AGOSTINO. A confortare le osservazioni fatte dall'onorevole Boselli e dall'onorevole Brin, mi permetterò anch'io di fare alcune osservazioni.

Stando in Francia nel 1848, io mi ricordo che una società privata che prese in appalto la trasformazione delle Messaggerie nazionali, elevando da 12 a 60 i navigli che dovevano fare il servizio postale nel Mediterraneo e altrove, ebbe imposta dal Governo la condizione che il nuovo naviglio fosse atto a sostenere i cannoni ed i trasporti militari. Io quindi credo che un Governo, che un paese deve ritenere che il naviglio mercantile è essenzialmente un mezzo di prosperità economica pel paese, ma subordinatamente può servire in seconda linea come potenza difensiva della nazione. Diffatti noi abbiamo veduto sempre che in tutte le guerre, indipendentemente dal naviglio da guerra, le nazioni si sono servite, o per trasporti, o per mezzi sussidiari, o per altro del naviglio mercantile. Io quindi non credo che sia veramente opportuno, che sia conforme agli interessi nazionali che al ministro della marina, che deve tutelare sopra tutto le forze navali della nazione, debba esser sottratta la sorveglianza del naviglio mercantile, il quale subordinatamente concorre alla potenza nazionale marittima.

Il Ministero della marina è chiamato soprattutto a sorvegliare le costruzioni e l'istruzione nautica del personale, il quale può anche servire per la nazione, sia negli arruolamenti, sia nelle chiamate eventuali di altri ufficiali di lungo corso a combattenti nelle forze nazionali marittime. Quindi per ciò che riguarda questi due rami di servizio, non può menomamente sottrarsi il servizio della marina mercantile dal Ministero della marina. C'è solo la parte finanziaria, i passaporti, gli scali e diritti del porto e queste piccole angherie, per le quali io mi metto d'accordo coll'onorevole Berio, e credo che il ministro della marina debba fare tutto il possibile per agevolare le condizioni infelici nelle quali si trova attualmente la marina mercantile; la quale dovendo oggi subire la concorrenza dei vapori, come sosteneva l'onorevole Brin, e non essendo noi in condizione da trasformare momentaneamente tutto il nostro naviglio a vela in naviglio a vapore, non succeda che il naviglio mercantile di cui abbonda soprattutto l'Italia, si trovi in una concorrenza veramente difficile a sostenere. Diffatti noi vediamo, onorevoli colleghi, che nel porto di Messina, per esempio, che prima era frequentato da tre o quattro va-

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

pori, oggi ne arrivano 60 e 80 alla settimana, inglesi, americani, di tutte le nazioni del mondo, e quello che prima si faceva con i trasporti a vela, adesso si fa con i trasporti a vapore.

Questa è la vera causa della decadenza della nostra marina mercantile, e non c'è punto da rimediare col passaggio da un Ministero all'altro. Altra causa precipua è la deficienza delle transazioni commerciali. Comincia il disagio della marina italiana, dalla guerra d'America e da tutte le altre disgrazie che poi sono succedute nel commercio mondiale dell'Europa intera. Quindi io sostengo che il ministro della marina debba avere la massima ingerenza sia per la costruzione, sia per la scienza nautica, sia per tutto ciò che riguarda il materiale e il personale della marina, e che egli stesso possa diminuire gli aggravi i quali pesano sulla marina mercantile.

PRESIDENTE. Ora la facoltà di parlare spetterebbe all'onorevole Berio; ma io debbo fargli notare che ha già parlato due volte, e che per rispetto al regolamento non può parlare una terza sullo stesso argomento. Per conseguenza, a meno che le sue opinioni siano state travisate, o creda di avere argomento per un fatto personale, io non potrei accordargli la facoltà di parlare.

BERIO. Chiedo di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Sta bene. Allora prima do facoltà di parlare all'onorevole Della Rocca.

DELLA ROCCA. Io parlerei sopra un altro argomento. Se si vuole esaurire prima questa discussione...

PRESIDENTE. Parla sopra un altro capitolo?

DELLA ROCCA. No, ma sopra un altro argomento, sopra una questione diversa da quella fin qui trattata.

PRESIDENTE. Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Berio per un fatto personale. Lo prego di indicarlo.

BERIO. Io ritengo che gli onorevoli deputati che hanno risposto alle osservazioni da me fatte, abbiano frainteso l'importanza delle mie parole per quanto concerne la discussione che in oggi si fa. Discutendosi il bilancio della marina, io credetti che non dovesse passare il capitolo della marina mercantile, senza che l'osservazione relativa al passaggio della direzione di essa al Ministero di agricoltura e commercio fosse accennata, e non fosse richiamata l'attenzione del Governo sopra questa questione; ma io non intendeva già che in oggi si dovesse discutere sopra una questione di così alta importanza.

Per conseguenza, facendo eco alle parole dell'egregio relatore, mi riservo di dimostrare, quando

verrà presentato il disegno di legge sulle attribuzioni dei vari Ministeri, come non trattasi d'una semplice questione di passaggio di carte, e di trasloco d'impiegati, da un Ministero ad un altro, ma di un necessario cambiamento di concetto nell'indirizzo della marina mercantile, dal quale dipende l'avvenire della marina medesima.

PRESIDENTE. L'onorevole Della Rocca ha facoltà di parlare.

DELLA ROCCA. Benchè, con questi banchi quasi vuoti, io sia persuaso che il momento non sia opportuno per trattare questioni di principio e questioni organiche, benchè io sia convinto che, in occasione del bilancio, si perda il tempo parlando di modificazioni di leggi, di nuovi organismi di servizi pubblici, che sono regolati per diverse sanzioni legislative, pur nondimeno, sull'esempio degli egregi precedenti oratori, i quali hanno voluto esprimere i loro intendimenti intorno al destino ed all'indirizzo della marina mercantile, mi permetto di esporre alla Camera, e specialmente all'onorevole ministro della marina qualche mio desiderio, qualche mio proposito intorno ad un'altra questione che riflette la marina mercantile. È all'ordine del giorno, non risolta ancora, un'importante questione, quella se convenga mantenere, ed in qual modo, le Casse degli invalidi della marina mercantile.

Io che ebbi l'onore di far parte della Commissione parlamentare incaricata di riferire sul nuovo Codice della marina mercantile, di cui ha fatto testè meritato elogio l'onorevole Boselli, mi ricordo che fin d'allora si voleva andare al fondo riguardo a questa questione. Molti, e con essi modestamente anch'io, osservavano non essere giusto, nè conforme all'indirizzo liberale ed all'indirizzo economico nostro, l'imporre per forza una tassa, la quale serve per sostenere i vecchi e gl'infermi della marina mercantile. Le tasse di risparmio, le tasse che provvedono all'avvenire di una classe di persone, sono tasse che si debbono pagare volontariamente dalle persone che vogliono provvedere al tempo in cui non potranno più essere atte a procacciarsi quanto serve ai loro bisogni. Le tasse di risparmio debbono essere volontarie e debbono coordinarsi alle istituzioni di previdenza, caldegiate dai progressi della scienza economica e dai progressi civili in cui viviamo attualmente. Quindi parecchi dicevano: perchè imporre queste tasse per la vecchiaia e per gli invalidi? Lasciamole alla iniziativa individuale, allo spirito di risparmio degli individui, i quali vogliono provvedere a se medesimi. Ma queste idee non prevalsero. Allora, pur trovandole giuste, pur trovandole gravi, la maggioranza disse non doversi toc-

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

care questa questione. Non intendo ora d'invitare il Ministero a proporci l'abolizione di coteste tasse, ma mi permetto di pregare la Camera ed il Ministero di volere ancora una volta pensare a questo argomento e ad alleviare la marina mercantile da questo peso che molti della marina mercantile credono ingiustamente imposto.

Io che mi onoro di rappresentare, fra gli altri, un comune in cui avvi grande attività e numeroso navilio mercantile, cioè Torre del Greco, ho raccolto lagnanze di quegli armatori, di quei capitani marittimi contro la tassa per gl'invalidi della marina mercantile. Mi si è spesso detto: perchè noi dobbiamo pagare per forza questa tassa di previdenza, quando noi, con minore spesa, e con migliore indirizzo, potremmo pensare agl'invalidi della nostra marina mercantile? Perchè non potremo noi, alla spicciolata, pensare alla sorte di questi disgraziati che per vecchiaia o per infermità non possono più lavorare? Mi si soggiungeva: noi paghiamo, poco su poco giù, 80,000 lire all'anno per questa Cassa degl'invalidi della marina mercantile, ed ordinariamente non ne abbiamo che 40,000, le altre 40,000 lire vanno a favore di altri o per le spese d'amministrazione; perchè condannarci a questo sistema? Noi provvederemmo meglio alla vecchiaia dei nostri marinai invalidi; fate che ci pensiamo noi: faremmo una Cassa municipale per gl'invalidi della nostra marina mercantile, non ci assoggettate ad una Cassa centrale, che si trova lontana da noi, e della cui gestione noi non siamo nè punto nè poco edotti, informati.

Io veramente non sapeva che rispondere a questi ragionamenti, tranne che a fare con essi il voto che una volta si vegga se questa istituzione debba oppure no continuare ad esistere.

Io non voglio, ripeto, dir male del modo come si amministrano queste casse; non ho elementi per dubitare della bontà e della rettitudine di quelle amministrazioni, anzi debbo soggiungere che non ho guari ho avuto una voluminosa relazione dell'amministrazione della cassa degli invalidi di Napoli, dalla qual relazione io ho attinto come quell'amministrazione sia andata per bene, rettamente, e proficuamente per l'istituzione stessa. Quindi è lontano da me il pensiero di dir male di quell'amministrazione. Ma io dico che l'istituzione è viziosa, che deve essere corretta, se non deve essere assolutamente abolita.

Ed a questo proposito io mi permetto richiamare l'attenzione dell'egregio ministro della marina sopra certi impieghi che fanno queste amministrazioni delle Casse degli invalidi della marina mercantile. Io so che le somme che sono ricavate da questa

tassa obbligatoria di previdenza sono impiegate, per esempio, per ipoteche a favore di privati. A me pare che questo non sia un impiego consentaneo all'indole di quella istituzione, nè un impiego proficuo, profittevole a quell'istituzione; perchè, secondo me, o tutto quello che si ricava dalla tassa dei poveri marinai deve andare immediatamente a favore dei marinai stessi, senza che valga a costituire un altro fondo di manomorta, come si fa; ovvero, se vuol farsi un impiego veramente utile, questo dovrebbe essere un impiego marittimo, un impiego commerciale che possa ingrandire il fondo dei poveri marinai.

Dunque io vorrei che il ministro portasse la sua attenzione su ciò e, per lo meno, impedisse codesti o simili impieghi poco fruttuosi, e che non hanno una valida ragione di essere.

Vegga pure l'onorevole ministro se tutte le spese di amministrazione sono necessarie, se tanti impieghi, i quali succhiano a queste mammelle, siano necessari ed utili per la istituzione.

Quindi, senza aggiungere altro, io spero che il ministro attuale, nella cui intelligenza ed attività io ho piena fede, studierà subito questo argomento di accordo coll'egregio nostro collega, il direttore generale della marina mercantile, che è tanto competente in queste questioni, per fare quelle proposte che siano consentanee ai desiderij ed agli intendimenti ripetute volte espressi su questo argomento. Non aggiungo altro, perchè mi aspetto da lui una adeguata risposta. E, giacchè ho facoltà di parlare, io debbo sollecitare l'onorevole ministro per cosa che riguarda d'avvicino quel centro importante che è Torre del Greco. Colla pubblicazione del Codice nuovo della marina mercantile e del relativo regolamento si sono richieste talune formalità, che prima non si richiedevano, per gli ingaggi dei marinai che debbono andare alla pesca del corallo; il che fa sì che si moltiplichi il tempo per regolare la partenza dei battelli.

Io, francamente, non potrei molto lodarmi di codesta novità per quanto ne apprezzi il motivo, e per quanto abbia in pregio il detto novello Codice; avvegnachè noi colle novità dovremmo andare avanti nel semplificare i servizi pubblici, e nel fare che i cittadini fossero il meno possibile soggetti all'azione dei nostri burocratici. Il nuovo regolamento per questa parte non ha progredito; non dico che abbia indietreggiato, ma non ha progredito; per quanto abbia progredito e migliorato in molte altre cose. Intanto, con queste formalità che si richiedono, con questi adempimenti molteplici che si vogliono, l'unico ufficiale, che è in Torre del Greco, non è sufficiente al bisogno; perchè vanno 700 od 800 mari-

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

mai per ingaggiarsi, e quell'unico uomo in quell'ufficio non può soddisfare alle richieste urgenti di costoro che si vogliono ingaggiare; dico urgenti, perchè eglino fanno le richieste proprio al momento della partenza per la pesca del corallo. Per cui io so che quella benemerita amministrazione comunale ha interessato l'ottimo direttore generale della marina mercantile e l'egregio ministro della marina a disporre che sia aumentato il personale di quell'ufficio di porto.

Io spero che questa richiesta ragionevole sarà subito esaudita; ed in questo convincimento ne anticipo i miei ringraziamenti all'onorevole ministro.

MINISTRO DELLA MARINA. La riforma dell'amministrazione della Cassa degli invalidi della marina è già allo studio del Ministero. Essa è reclamata urgentemente dalla necessità di garantire lo scopo dell'istituzione stessa, dappoichè nel momento attuale le spese di amministrazione sono tante e così forti, che si può dire che il maggior beneficio non è per nulla pei poveri marinai pei quali la Cassa stessa è stata istituita.

A questo primo fatto si aggiunge la differenza di trattamento fatto dalle diverse Casse per concedere pensioni o sussidi, le quali sono state formate con diversi criteri e da diversi Governi.

Dirò, per esempio, che, per ottenere il massimo della pensione, a Genova si richiedono 35 anni di effettiva navigazione; a Livorno ed a Palermo se ne richiedono 20; a Napoli 25, e ad Ancona 24.

Per questo, e per altri inconvenienti è necessaria una riforma, la quale deve tendere in primo luogo a stabilire il principio di giustizia e l'unità di criterio nelle direzioni ed amministrazioni delle singole Casse; secondo a risparmiare la maggior parte delle spese d'amministrazione incaricando di questo servizio le capitanerie di porto col concorso di un Consiglio elettivo per la concessione degli assegnamenti e per la revisione dei conti; terzo al sicuro collocamento del danaro che avanzerà dalle spese, incaricando la Cassa generale dei depositi e prestiti di curare l'esazioni ed i pagamenti delle singole Casse; quarto ad esonerare dalla retribuzione obbligatoria coloro che sono addetti alla pesca limitata.

Dopo quanto ho detto non occorre di spendere molte parole per giustificare l'adozione di una riforma che, invocata da migliaia d'infelici, viene a risponderne al concetto di giustizia e di quei savi ordinamenti che devono informare qualsiasi istituzione di Governo civile. Gli impieghi coi quali si fecero delle ipoteche, da molti anni sono completa-

mente cessati, ed è assolutamente proibito di continuare su quella via.

Il regolamento per l'esecuzione del Codice della marina mercantile prescrive delle formalità che possono credersi vessatorie, ma che sono richieste per le esigenze della legge sulla leva.

In quanto poi alla necessità di aumentare il numero degli impiegati all'ufficio di Torre per il sollecito disbrigo di quelle formalità prescritte alla partenza delle barche, dirò di aver dato appunto stamane le necessarie disposizioni.

DELLA RUCCA. Grazie.

PRESIDENTE. L'onorevole De Saint-Bon ha facoltà di parlare.

DE SAINT-BON. Io ho chiesto di parlare per una semplice dichiarazione.

Io non intendo punto di entrare nè nella questione della Cassa degli invalidi, nè in quella del passaggio della marina mercantile al Ministero di agricoltura, industria e commercio, tanto più che questa questione non si deve decidere oggi. Se si fosse dovuta decidere ora avrei vinto la mia ripugnanza a parlare, ed avrei cercato di spezzare anch'io una lancia in quell'arringo; ora sono obbligato a dire due parole, quasi per un fatto personale.

L'onorevole Boselli, parlando del nuovo Codice della marina mercantile, e parlandone a titolo d'onore, mi indicò come il principale autore di questo Codice, elaborato sotto la mia amministrazione. Ma io non posso adornarmi delle penne del pavone, e debbo dichiarare che il merito principale spetta all'onorevole Randaccio, in allora direttore della marina mercantile, che vi si adoperò con un zelo lungo ed indefesso.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti il capitolo 6: Corpo delle capitanerie di porto (Spese fisse), in lire 881,840.

(È approvato; e sono approvati senza discussione i seguenti capitoli:)

Capitolo 7. Conservazione dei fabbricati della marina mercantile e della sanità marittima, lire 70,000.

Capitolo 8. Fitto di locale ad uso delle capitanerie di porto (Spese fisse), lire 17,000.

Capitolo 9. Spese varie per la marina mercantile e per la sanità marittima, lire 128,800.

Capitolo 10. Spese eventuali per mantenimento, alloggio, vestiario e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali, giusta la legge 24 maggio 1877, n° 3919 (Spesa obbligatoria), lire 80,000.

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli:)

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

Spese per la marina militare. — Capitolo 11. Navi in armamento ed in disponibilità, 2,688,116 lire.

Capitolo 12. Stato maggiore generale della regia marina, lire 1,716,950.

Capitolo 13. Corpo del Genio navale, lire 514,351.

Capitolo 14. Corpo di commissariato militare marittimo, lire 701,000.

Capitolo 15. Corpo sanitario militare marittimo, lire 374,220.

Capitolo 16. Corpo reale equipaggi, lire 4,133,990.

Capitolo 17. Personali civili diversi, lire 855,973.

Capitolo 18. Carabinieri reali, lire 189,697.

Capitolo 19. Viveri, lire 4,028,333.

Capitolo 20. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione, lire 63,932.

Capitolo 21. Giornate di cura e materiali d'ospedale, 187,790.

Capitolo 22. Distinzioni onorifiche, lire 40,850.

Capitolo 23. Carbon fossile ed altri combustibili, lire 1,338,085, cifra concordata fra il Ministero e la Commissione.

RICOTTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ricotti.

RICOTTI. Su questo capitolo, come si rileva dalla relazione, non vi fu unanimità di vedute nel seno della Commissione generale, cioè vi fu una minoranza che non accettava l'assegno proposto dalla maggioranza della Commissione. Facendo io parte della minoranza credo di dover dire brevemente le ragioni, per le quali la minoranza non accetta l'assegno di 1,338,000 lire proposto dalla maggioranza della Commissione.

Dessa partiva dal concetto, che in un materiale di consumazione, quando vi sono dei magazzini per i bisogni eventuali e straordinari, sta bene che si consumi questo materiale pei bisogni annuali; ma le somme da inserirsi nel bilancio ordinario debbano essere sufficienti per rifornire la quantità del consumo annuale presumibile. Ciò posto ha osservato la minoranza che con l'assegno di lire 1,338,000 sul capitolo carboni, non si può raggiungere questo scopo; e di ciò ne convenne anche la maggioranza della Commissione come è ampiamente spiegato nella relazione. A schiarimento di questo stato di cose io debbo far presente alla Camera che il Ministero ci ha somministrato i seguenti dati di fatto: i magazzini della marina al principio del 1877 (cioè 3 anni fa) erano forniti di 69,000 tonnellate di carbone; al principio del 1878 di 78,000 tonnellate. Nel principio del 1879 discesero a 70,000 tonnellate, al primo del 1880 a 61,000 tonnellate.

D'altra parte, dalle leggi votate dal Parlamento

risulta che in questi ultimi anni gli assegni fatti a questo capitolo, *Carbone*, furono di 3,140,000 lire nel 1877, di 1,800,000 lire nel 1878 e di 1,440,000 lire nel 1879, ciò che corrisponde ad una media annua di 2,130,000 lire. Malgrado questo assegno annuo, ben superiore alle lire 1,338,000 proposte dalla maggioranza della Commissione per l'anno 1880, si ebbe nel triennio 1877-78-79 una diminuzione di carboni nei fondi di magazzino di 8 mila tonnellate. Da ciò ne consegue che se non vogliamo peggiorare maggiormente i fondi di carbone e conservarli ad almeno 61 mila tonnellate, quale era appunto al 1° gennaio 1880, bisognerà inscrivere in questo capitolo 2,200,000 lire invece delle lire 1,338,000 proposte; quanto dire che bisognerebbe aumentare questo assegno di oltre a lire 800,000.

Questi sono i risultati ai quali con ragionamenti molto semplici siamo stati condotti, e quali, mi sembra, avrebbero dovuto esser fatti da un'amministrazione prudente e previdente. Tuttavia si potrebbe forse opporre a questi ragionamenti una considerazione alla quale non voglio negare una qualche importanza, quale sarebbe, che nel prender la media del consumo annuo di carbone noi abbiamo calcolato appunto gli anni 1877 e 1878 nei quali in causa della guerra combattutasi in Oriente la nostra marina militare fu obbligata ad un consumo straordinario di carbone.

Benchè questa considerazione non abbia una grande importanza, poichè dai dati stessi fornitici dal Ministero risulti che i consumi di carbone fatti in questi due anni 1877 e 1878 non sia stato sensibilmente diverso da quello degli anni precedenti, tuttavia volendo ovviare a questa difficoltà, io osservo che al 1° del 1879 il fondo di carbone nei magazzini era di 70,000 tonnellate, e questo fondo si ridusse a sole 61,000 tonnellate al 1° del 1880, malgrado che nell'anno 1879 siano state assegnate al capitolo *Carbone* lire 1,440,000, quindi si deve ritenere che ripetendosi le stesse circostanze di consumo e di acquisti nel 1880, con un assegno di sole lire 1,338,000 avremo una diminuzione di fondi di circa 12,000 tonnellate, le quali rappresentano un valore di circa 420,000 lire.

Per queste ragioni la minoranza della Commissione avrebbe desiderato che il capitolo *Carbone* fosse aumentato di almeno 420,000 e così portato a lire 1,758,000, onde assicurare che i fondi di magazzino della marina non discendessero al disotto di 61,000 tonnellate.

Ma oltre a questa questione principale la minoranza della Commissione ha dovuto fare sopra questo capitolo dei carboni un'altra considerazione che è bene sia conosciuta dalla Camera.

Negli allegati a questo capitolo il Ministero scrive queste parole: « Dotazione di carbon fossile stabilita dal Consiglio superiore di marina in data 29 ottobre 1879, tonnellate 83,500 » Abbiamo quindi un atto ufficiale che a mio parere ha un doppio significato. Questa dichiarazione significa in primo luogo che il Consiglio superiore di marina ritiene essere cosa utile, anzi necessaria, per qualsiasi eventualità di guerra, che vi sieno sempre nei magazzini della marina 83,500 tonnellate di carbone. Cosa che si spiega facilmente, quando si considera che il carbon fossile non si può prendere in Italia, ma bisogna acquistarlo all'estero, ed in caso di guerra naturalmente vi possono essere delle difficoltà per fare le provviste, e quindi la necessità di stabilire una dotazione permanente di magazzino che possa bastare ai bisogni della regia marina per alcuni mesi almeno di navigazione di tutto il naviglio di guerra.

Questa dichiarazione inserita nel bilancio presentato dal signor ministro alla Camera, significa pure che la deliberazione presa dal Consiglio superiore di marina è accettata ed approvata dal Ministero.

Invece noi sappiamo che al 1° del 1880 non vi erano in magazzino che 61,000 tonnellate di carbone, dunque ne mancavano 22,500 tonnellate per raggiungere la dotazione stabilita dal Consiglio ed approvata dal Ministero; questa deficienza rappresenta un valore di circa 800,000 lire.

Dunque la minoranza della Commissione ha ritenuto che volendo amministrare il bilancio della marina con quella prudenza che è imposta dalle nostre condizioni di fatto si dovrebbe aumentare l'assegno ordinario al capitolo *Carbone* di 420 o meglio di 500,000 lire, sia per quest'anno 1880 come per gli anni avvenire; e si dovrebbe inscrivere in un capitolo straordinario lire 800,000 per portare la dotazione fissa di carbone alla quantità prescritta di 83,500 tonnellate.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

BRIN, relatore. L'onorevole Ricotti ha esposto perfettamente alla Camera la divergenza che ci è stata riguardo a questo capitolo fra la maggioranza e la minoranza della Commissione del bilancio.

La maggioranza della Commissione del bilancio si è trovata in presenza di una proposta del Ministero, che domandava per questo capitolo la somma di 1,200,000 lire in cifra tonda, per provvedere il carbone occorrente alla marina per l'anno 1880.

Il Ministero non ha nascosto nulla. Il Ministero ha indicato chiaramente che la somma da lui richiesta non era sufficiente a provvedere il carbone che si sarebbe consumato nel 1880, ma ha manifestato

in pari tempo la sua convinzione che cogli approvvigionamenti di carbone che si avevano in magazzino, si potesse con tutta sicurezza ridurre la somma per questo capitolo alla cifra da esso richiesta.

La minoranza della Commissione invece credeva che si dovesse stare assolutamente al principio, che la somma da stanziarsi in questo capitolo fosse tale da provvedere al consumo annuo senza tener conto di quel carbone che vi era nei magazzini.

La maggioranza della Commissione ha preso una via di mezzo fra queste due proposte. Siccome la Commissione aveva fatto varie economie su alcuni capitoli del bilancio, così ha creduto che queste economie, invece di essere portate in diminuzione della somma totale del bilancio, si dovessero impiegare ad aumentare questo capitolo, pel quale aveva riconosciuto che realmente ci era deficienza. Aumentò così di circa 200 mila lire la cifra proposta dal Ministero. Dimodochè la differenza della somma portata in questo capitolo nel bilancio 1879 e quella proposta dalla maggioranza della vostra Commissione pel 1880 si riduce ad una cifra molto tenue, a 100 mila lire.

Io sono perfettamente d'accordo coll'onorevole Ricotti sulla teoria che in ogni capitolo del bilancio ordinario debba stanziarsi la somma che provveda alla spesa media che annualmente occorre pel servizio a cui provvede quel capitolo. Ma io credo che una amministrazione, anche prudente, possa, quando ha i magazzini sufficientemente provvisti, valersi anche degli esistenti approvvigionamenti, e diminuire così la spesa per un dato anno.

Nè questo fatto è nuovo per noi; abbiamo degli esempi; in anni passati, sia in questo capitolo come in altri capitoli del bilancio della marina, quando si aveva un approvvigionamento che poteva far fronte a tutte le evenienze, si è proposta una somma minore di quella che corrispondeva al consumo annuo. Ora, se noi guardiamo lo stato dei nostri approvvigionamenti di carbone, credo che con tutta coscienza si possa dire che non vi è deficienza di carbone. L'onorevole Ricotti ha calcolato a 49 mila tonnellate la quantità di carbone che ci resterà nel 1880, mantenendo la somma proposta dalla maggioranza della Commissione.

Dai dati che io ho avuti dal Ministero un mese fa, e credo che ora saranno confermati (*Oenni affermativi dell'onorevole ministro*) dall'onorevole ministro, risulta che tale approvvigionamento sarà di tonnellate 53 mila. Ma si noti ancora, che arriveremo a questo minimo di 53 mila tonnellate alla fine del 1880, mentre che durante l'anno il nostro approvvigionamento di carbone sarà sempre maggiore di questa cifra.

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

Ora se badiamo al consumo di carbone che facciamo annualmente, ed anche alla quantità che ne abbiamo avuto negli anni scorsi, senza che mai il servizio ne soffrisse, credo che con tutta coscienza e senza tema di alcun pericolo, si possa mantenere la cifra proposta dalla vostra Commissione.

Dirò ancora che se si verificassero evenienze straordinarie che rendessero prudente di aumentare il nostro approvvigionamento di carbone, sarà facilissimo all'onorevole ministro di provvedervi, poichè siccome ora il trasporto del carbone dall'Inghilterra ai nostri porti si fa in massima parte con piroscafi, così forti provviste di carbone si possono fare in brevissimo tempo, e senza alcun aumento di spesa.

Riepilogando, dico che la proposta della vostra Commissione si riduce ad una differenza piccolissima di 100,000 lire fra la somma inscritta nel bilancio del 1879 e quella che si propone nel bilancio attuale per provvista di carbone. Questa piccola riduzione non può, secondo il parere della vostra Commissione, per nulla compromettere il servizio. Essa non vi propone di ristabilire la somma dell'anno scorso per la considerazione che in questo bilancio vi proponeva già degli aumenti sensibilissimi onde provvedere ad altri servizi. Voi trovate che in tutti i capitoli che si riferiscono al servizio del materiale vi è un aumento di 700,000 lire circa.

Ora, se la vostra Commissione non ha esitato a portare, in aumento alla cifra proposta dal Ministero per questo capitolo, tutte le economie fatte ad altri capitoli, non ha creduto di potere proporvi un altro aumento che avrebbe prodotto una eccedenza sulla somma complessiva del bilancio.

E se vi è una circostanza in cui sia giustificata la proposta di utilizzare gli approvvigionamenti che abbiamo in magazzino, certo è quella presente, cioè quella di un bilancio già difficile per altre circostanze eccezionali.

E malgrado ciò, come dissi già, la differenza in meno tra la cifra propositavi e quella del 1879, si riduce alla piccola cifra di lire 100,000.

MINISTRO DELLA MARINA. Collo stato di prima previsione, il Ministero presumeva nei depositi dei magazzini 56,000 tonnellate, in cifra tonda, nel mentre esistevano realmente, al 1° gennaio, 56,865 tonnellate e restavano ancora a riversarsi, perchè in viaggio, altre 6302 tonnellate. Vi era altresì un margine di 4000 tonnellate sul 1879, che furono lasciate indietro pel caso che si avessero delle eccedenze negli acquisti di carbone fatti all'estero.

Ora, tenendo conto del carbone che trovasi a bordo delle navi armate nella cifra di 6000 tonnellate, e computando l'acquisto proposto nelle varia-

zioni agli stati di prima previsione per la cifra di 16,000 tonnellate, si avrebbero avute in deposito 89,167 tonnellate. E anche, volendo escludere le 6000 tonnellate che trovavansi già a bordo delle navi armate, si avrebbe sempre un fondo di 83,000 tonnellate che io credo sufficiente a provvedere al consumo del carbone durante l'anno.

E io credo che questa e non altra sia stata la veduta del Consiglio superiore di marina; in quanto che se questo deposito nell'intera sua cifra volesse essere rimasto intangibile, allora si avrebbe dovuto inscrivere in bilancio una cifra molto maggiore di quella che si ha presentemente, nè io credo che questo sia indispensabile; perchè, tenendo conto che il trasporto del carbone si fa al presente coi vapori e non più colle navi a vela e quindi in un tempo brevissimo e che non ammette confronti di quando un simile trasporto era fatto con navi a vela; si può provvedere urgentemente a qualunque bisogno.

Io quindi, colle cifre proposte dalla Commissione, ritengo di avere carbone sufficiente per rispondere a tutti i servizi necessari; credo anzi di averne anche per potermene servire per maggiori navigazioni all'estero e per maggiori esercizi di squadre.

RICOTTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

RICOTTI. Io non insisterò naturalmente per prolungare questa discussione; dirò solo due parole per chiarire alcune cose che mi pare non siano state interpretate nel senso preciso che io intendeva dar loro. Anzitutto ho fatto una questione indipendente dalla dotazione di magazzino giudicata necessaria. Qualunque sia la dotazione di carbone esistente, bisogna che il bilancio ordinario rifornisca ogni anno quello che si consuma; e questo non si ottiene con lire 1,400,000, e l'onorevole Brin ne ha convenuto; l'onorevole ministro non lo ha dichiarato, ma ritengo che egli pure sarà obbligato ad ammetterlo, e dovrà di più ammettere che per ottenere questo scopo, occorre aumentare l'assegno del capitolo di almeno 500,000 lire.

Ma il ministro ha dichiarato che la quantità di carbon fossile disponibile al 1° del 1880 non è già di sole tonnellate 61,000, siccome io ho supposto, ma bensì di 89,000 tonnellate. A dir vero non ho capito bene il calcolo fatto dall'onorevole signor ministro per giungere a questa cifra di 89,000 tonnellate. Ed infatti egli partì da un fondo effettivo esistente nei magazzini al 1° del 1880 di 56,000 tonnellate, e vi aggiunse altre 4000 in viaggio...

MINISTRO DELLA MARINA. Sei mila in viaggio.

RICOTTI... sei mila, che fanno 62. Altre 4 mila tonnellate si possono ancora acquistare coi fondi del 1879 rimasti disponibili, ciò che dà 66 mila

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

tonnellate; altre 6 mila sono caricate sulle navi in armamento, ciò che porta il disponibile a 72 mila tonnellate; ne mancherebbero quindi ancora 17 per raggiungere le 89 mila tonnellate; ed io non ho capito dove egli le trovi.

MINISTRO DELLA MARINA. Ho detto che 16 erano portate nel bilancio di prima previsione.

PRESIDENTE. La prego, signor ministro, rettificherà dopo.

RICOTTI. Ma questa spiegazione io non la comprendo affatto. In qualunque modo, dal momento che il ministro dichiara che egli ha carbone in quantità sufficiente per qualsiasi eventualità, anzi in quantità superiore a quella stabilita dal Consiglio superiore ed approvata dal Ministero quale dotazione di riserva permanente dei nostri magazzini, io non ho più nulla ad aggiungere su questo particolare, tanto più che riconosco nel ministro stesso non solo l'autorità, ma la capacità e l'intelligenza per poter affermare un tale giudizio.

Ad ogni modo io debbo far avvertita la Camera che, anche ammesse le dichiarazioni del signor ministro, esse giustificerebbero bensì il risparmio eccezionale di lire 500,000 sul capitolo *Carbone*, del 1880, ma questo aumento dovrebbe poi essere sicuramente fatto nel bilancio del 1881.

Ma siccome, come ho detto, non ho compreso il ragionamento dell'onorevole ministro che l'ha condotto a concludere che pel 1880 avrebbe 89,000 tonnellate di carbone disponibile quale fondo di magazzino, e l'ho accettato solo come un atto di fiducia verso il ministro stesso, così mi permetto di fargli osservare che egli con tale dichiarazione si è assunto una grave responsabilità, la quale gli potrebbe esser ricordata qualora, per un'eventualità qualsiasi, nel corso del 1880 la nostra marina venisse a difettare di carbone, e ciò perchè i magazzini non erano forniti della quantità prescritta in 83,500 tonnellate.

MINISTRO DELLA MARINA. Io vorrei chiarire all'onorevole Ricotti che io aveva raggiunto la cifra di 89,000 tonnellate colle 16,000 messe nel bilancio di prima previsione.

RICOTTI. Si consumano.

MINISTRO DELLA MARINA. Si consumeranno in seguito, ma questo è il calcolo delle 89,000 tonnellate.

Dirò di più, che la maggior parte del carbone si tiene allo scoperto, che non viene consumato proporzionalmente dai diversi depositi e quindi facilmente deperisce; potrei citare esempi di compagnie di commercio che rifiutarono di esser rivalute in natura di carbone già prestato alla marina, solo perchè questo carbone da restituirsì si doveva pre-

levare da vecchi depositi. A me pareva quindi per tutte le accennate ragioni ampiamente giustificata la diminuzione, per aver così agio di rifornirci di carbone nuovo e non trovarci nella circostanza che in guerra non si possa raggiungere quella velocità la quale è elemento indispensabile della potenza di una flotta.

PRESIDENTE. L'onorevole Brin ha facoltà di parlare.

BRIN. Io aveva chiesto di parlare per chiarire alcuni dubbi sollevati dall'onorevole Ricotti circa l'approvvigionamento di carbone che avremo a nostra disposizione nel 1880.

La cifra di 89,000 tonnellate pare esagerata all'onorevole Ricotti. Questa cifra da quanto disse l'onorevole ministro rappresenta la quantità totale che avrà a sua disposizione, tenuto conto di ciò che abbiamo fin d'ora in magazzino e della quantità che si potrà acquistare colla somma che si propone per questo capitolo.

Questo mi pare che sia il concetto che ha guidato l'onorevole ministro. Ma poichè l'onorevole Ricotti trattò nuovamente questa questione degli approvvigionamenti di carbone per la marina, io ripeterò che sono in massima d'accordo con lui che in ogni capitolo del bilancio si dovesse stanziare la somma occorrente per provvedere alla spesa media annua che si fa per un dato servizio.

Nè ho alcuna difficoltà di ammettere, ciò che del resto ho constatato anche nella relazione, che la somma proposta per questo capitolo non corrisponde a questo concetto. Ma dato l'approvvigionamento di carbone che abbiamo, la Commissione crede che si possa senz'alcun pericolo ricorrere in parte a quest'approvvigionamento per far fronte ai consumi del 1880.

E come dissi, questo sistema non è una novità, è un fatto che si è verificato sovente negli anni scorsi nei quali abbiamo avuto in magazzino quantità assai inferiori di carbone che non attualmente, senza che si sia verificato alcun inconveniente.

Soggiungerò ancora che ripieghi di questo genere si sono attuati non soltanto pel bilancio della marina, ma anche per altri servizi.

Si è parlato sovente, in quest'Aula, come la somma stanziata in un dato capitolo non era sufficiente, ma che si poteva calcolare sopra i fondi esistenti nei magazzini; mi ricordo per esempio, che si parlò delle cartucce, riguardo alle quali si è dichiarato che si consumavano per le esercitazioni le cartucce che si avevano in magazzino, mentre in bilancio non si stanziava nessuna somma per questo servizio.

Allora non si credeva che dovesse succedere una rovina per questo, e credo tanto meno che ciò debba succedere perchè ricorriamo per una piccola quantità alle nostre riserve di carbone; e ciò quando è dimostrato che la quantità di carbone che abbiamo è molto al di là di quella che, per esperienza, abbiamo riconosciuto sufficiente negli anni scorsi.

PRESIDENTE. Onorevole Ricotti, fa una proposta?

RICOTTI. No.

PRESIDENTE. Allora rimane la somma proposta dalla Commissione ed accettata dal Ministero, di lire 1,338,085.

La pongo ai voti.

(È approvata, e sono pure approvati senza discussione i capitoli seguenti:)

Capitolo 24. Personale del Genio militare addetto all'arsenale della Spezia, lire 39,215.

Capitolo 25. Regie scuole di marina, lire 107,495.

Capitolo 26. Quota spesa corrispondente alla retta che verrà pagata all'erario dagli allievi della scuola di marina, lire 63,600.

Capitolo 27. Servizio scientifico - Personale, lire 108,856.

Capitolo 28. Servizio scientifico - Materiale, lire 117,400.

Capitolo 29. Spese di giustizia (Spesa obbligatoria), lire 30,000.

Capitolo 30. Noli, trasporti e missioni, 150,000 lire.

Capitolo 31. Materiale per la manutenzione del naviglio esistente, lire 3,433,131.

Capitolo 32. Mano d'opera per la manutenzione del naviglio.

FUSCO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FUSCO. Debbo dire pochissime parole sopra questo capitolo 32 del bilancio, perchè ha attinenza con un progetto di legge, che ebbi l'onore di presentare alla Camera, e che è allo stato di relazione.

Questo progetto di legge riguarda il trattamento di riposo per gli operai degli arsenali marittimi militari di Napoli e di Castellammare, così detti del ruolo fisso. Ora vedo qui segnata la cifra di lire 2,774,786 per *mano d'opera per la manutenzione del naviglio*. Prego la Camera di osservare che in questa cifra c'è qualche cosa di convenzionale, qualche cosa di non reale; e sarebbe bene che si dividesse questo capitolo per farlo rispondere alla realtà delle cose.

Mi spiego. Fra gli operai che costano all'erario 2,774,786 lire, ve ne ha qualche centinaio e più che sono addirittura *non valori*; sono uomini che assolutamente non possono più lavorare, perchè acciacciati sotto il peso degli anni; ve ne ha perfino

della bella età di 80 anni, avendo lavorato negli arsenali da circa 60 anni. È sperabile che costoro lavorino proficuamente e guadagnino la mercede che si paga loro? È impossibile. Per conservare il pane a questi poveri operai (che nessun ministro avrebbe certamente il coraggio di mettere sul lastrico dopo tanti anni di vita laboriosa, condannandoli ad accattare, non significando altro lo scarso sussidio di 50 centesimi al giorno che ora si dà loro), io proporrei di dividere questo capitolo del bilancio, stanziando, per esempio, lire 2,500,000 per gli operai che lavorano effettivamente e che guadagnano la loro mercede, e 274,000 lire per sovvenire con trattamento di riposo gli altri inabili al lavoro.

Dico 274,000 lire, così per dire una cifra, poichè non saprei adesso a quanto potrebbe ascendere secondo il bisogno. Di tal guisa non avremmo che una decomposizione della cifra stanziata; la quale decomposizione, mentre non aggraverebbe di un centesimo la condizione del bilancio, permetterebbe di adottare il modesto disegno di legge, che ho avuto l'onore da più tempo di presentare alla Camera e del quale non ho chiesta con insistenza la discussione per non comprometterne le sorti; e non la chiederò fino a che l'onorevole ministro non si sia orizzontato sulla questione.

Che se l'onorevole ministro avesse modo di provvedere con mezzi suoi a questo dovere imposto dall'umanità, io sarei ben lieto di riconoscere la superfluità del mio progetto.

Tutti gli onorevoli uomini che fino a questo momento hanno retto il Ministero della marina mi hanno manifestato il convincimento che qualche cosa si dovesse fare per quei bravi operai logorati dalla vecchiezza e dal lavoro.

Anche il presente ministro (credo almeno d'interpretarne il pensiero) sembra non essere alieno dal rivolgere ad essi le sue cure.

È per tale ragione che io colgo questa occasione della discussione del bilancio della marina per promuovere ed eccitare queste buone intenzioni, le quali, replico ancora una volta, non dovrebbero aggravare di un centesimo il bilancio dello Stato; ma troverebbero modo di recarsi in atto col solo decomporre uno degli attuali capitoli del bilancio passivo della marina, nel quale sotto la generica denominazione di *Mano d'opera per la manutenzione del naviglio*, già si comprende quello che per via di fatto si paga a titolo di pietà ad operai vecchi ed inabili.

Meglio sarebbe dire la verità; sottraendo qualche cosa a questa somma e destinandola al suo vero scopo, cioè al trattamento di riposo dei vecchi

ed inabili a lavorare, che altrimenti non avrebbero di che sostentarsi.

Io dunque faccio in questo senso una esortazione all'onorevole ministro della marina, e prego anche la Camera di voler prendere in considerazione questo mio concetto.

E qualora mi sarà dato benevolo ascolto io ne sarò lietissimo, tanto se tale concetto si attui coll'adozione del mio disegno di legge, quanto se si attui con misure che il ministro potrà prendere di sua iniziativa, rendendo così inutile la discussione del mio disegno di legge. Aspetto qualche risposta in proposito dall'onorevole ministro.

PRISIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

BRIN, relatore. L'onorevole Fusco ha sollevata la gravissima questione della pensione degli operai degli arsenali marittimi di Napoli e Castellammare. Però, forse preoccupato dalle difficoltà che la concessione di queste pensioni può incontrare e dei ritardi inevitabili a cui si andrebbe incontro per attuare tale riforma, in fine del suo discorso invitò l'onorevole ministro ad accordare almeno dei sussidi agli operai resi inabili al lavoro. Per quanto riguarda questi sussidi, siccome il regolarne l'assegno entra nelle facoltà del ministro, io per mia parte unisco volentieri le mie preghiere a quelle dell'onorevole Fusco perchè credo che ragioni morali ed economiche consiglino di trovare modo di liberare gli arsenali dagli operai resi inabili al lavoro, senza essere obbligati a gettarli sul lastrico.

Ma se si parla di diritto a pensione per questi operai la questione è molto più grave. E vero che siamo in presenza del fatto: che il Ministero della guerra dà le pensioni agli operai borghesi che impiega nelle sue officine. Io non ho mai potuto concepire come il ministro della guerra l'abbia potuto fare, mentre al ministro delle marina, e giustamente, a mio vedere, la Corte dei conti ha sempre negata la facoltà di accordare queste pensioni.

Ecco come ha fatto il ministro della guerra per riuscire a questo scopo. C'è una legge sulle pensioni militari che regola le pensioni agli ufficiali e militari di qualunque grado dell'esercito. In quella legge si parla di generali, di colonnelli, di maggiori, e così via via di sergenti, di caporali e soldati. Allora è venuto il ministro della guerra e ha detto: l'operaio tale è assimilato a sergente, l'altro a caporale; ed ha assimilato persino le donne a dei soldati. (*Si vide*) E con queste assimilazioni si è raggiunto lo scopo di potere accordare la pensione agli operai impiegati negli opifici dipendenti dal Ministero della guerra.

Negli anni scorsi il Ministero della marina ha cercato di fare la stessa cosa per gli operai degli arsenali marittimi. Ma la Corte dei conti si oppose, e, come dissi già, credo che dessa avesse completamente ragione, osservando come occorresse per ciò una legge.

Ed io credevo che se il Ministero della guerra aveva potuto estendere nel passato il diritto della pensione dai militari agli operai borghesi, non avrebbe più potuto farlo dopo che, sollevata la questione per parte della marina, si era riconosciuto che occorreva per ciò un'apposita legge. Ma ho veduto invece che anche recentemente con decreto reale il Ministero della guerra ha accordato il diritto alla pensione ad altre categorie di operai borghesi.

Realmente è difficile di comprendere questa differenza di interpretazione della legge sulle pensioni militari per parte dei due Ministeri, ma io non voglio discutere il fatto, lo accetto per ora come risulta dai precedenti.

Se si vuole accordare la pensione agli operai borghesi degli arsenali marittimi, occorre quindi una legge.

L'onorevole Fusco ha presa l'iniziativa ed ha proposto una simile legge, ma però essa provvede solo agli operai degli arsenali di Napoli e Castellammare, ora non vi ha dubbio che quando questa legge si discuterà nella Camera si riconoscerà che non si può usare diverso trattamento per quegli operai, e quindi bisognerà trattare la questione in complesso per tutti gli operai degli arsenali marittimi.

Si tratta di 6 mila circa operai, e come vedete la questione è abbastanza grave. Ed entrando in questa via non vi ha dubbio ancora che bisognerà venire ad accordare la pensione a tutti gli operai che impiega il Governo in qualunque stabilimento. Come vedete la questione si fa anche più grave, tanto più alle tendenze che si accentrano sempre più, che il Governo deve essere la gran provvidenza, e deve assumere sempre nuovi servizi, dicasi, per esempio, quello delle ferrovie.

Ma, come dissi, un primo passo venne già fatto, poichè gli operai borghesi dipendenti dal Ministero della guerra hanno già diritto alla pensione. E questo esempio è un grande argomento per gli operai della marina che reclamano un eguale trattamento.

Malgrado ciò io vedo che si debba seriamente riflettere a fare un nuovo passo in questa via. L'aver negli arsenali operai che tutti indistintamente abbiano diritto a pensione, può dar luogo a gravi inconvenienti. Credo che questi inconvenienti si sieno verificati negli arsenalotti di Venezia. È evidente che questo diritto a pensione porta seri imbarazzi

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

quando si tratta di licenziare operai. Già abbiamo difficoltà a licenziare ora operai anche quando furono ammessi per lavori temporarii, è facile rendersi conto quanto queste difficoltà aumenterebbero quando gli operai acquistassero diritto a pensione. In caso di operai da licenziarsi per cattiva condotta, malattie, ecc., bisognerebbe trattarli con garanzie simili a quelle accordate ad impiegati.

Per contro è indubitato che alte considerazioni di umanità consigliano a provvedere perchè un operaio che ha servito lungamente e lodevolmente non si trovi in miseria e sopra una strada quando è diventato inabile per vecchiaia o malattia. Noi vediamo che anche fra i privati i grandi industriali pensano attualmente a rimediare a siffatto inconveniente. Ora, per un Governo considerazioni più elevate devono consigliarlo a preoccuparsi di tale questione.

Ma oltre a queste considerazioni morali, anche esaminata la questione dal semplice lato del tornaconto, credo che convenga prendere un provvedimento. Diffatti, come disse l'onorevole Fusco, nessuno ha il coraggio di mettere sulla strada un operaio che abbia servito bene per molti anni e che sia reso inabile per vecchiaia, per cui in conclusione per non accordare una pensione si vengono a pagare con paga intiera degli operai inabili.

La marina ha adottato un temperamento accordando a questi operai inabili un piccolo sussidio. Credo un sussidio di lire 0 50 al giorno. Parecchi operai accettano questo sussidio e son licenziati. In tale caso vi è la convenienza per le due parti: l'operaio non lavora più, e prende questo piccolo sussidio; la marina guadagna la differenza fra la paga e questi 50 centesimi. Ma però non si può negare che questo sussidio è talmente piccolo che molti non lo accettano, e quindi continuano a stare negli arsenali.

Io credo quindi che bisognerebbe pensare a risolvere meglio tale questione e provvedere all'avvenire degli operai inabili al lavoro ma senza andare incontro agli inconvenienti che sorgerebbero se si considerassero come impiegati dello Stato.

Io credo che si potrebbero imitare i grandi stabilimenti industriali, i quali versano, a conto di ciascun operaio, un tanto in una cassa di pensione. In Francia, sotto l'impero, venne fondata una cassa di pensione per gli operai indistintamente, sieno dello Stato, che dell'industria privata. Ed attualmente in Francia alcuni e grandi stabilimenti versano nella cassa delle pensioni una quota a favore degli operai ed anche delle loro mogli. Credo che questo sia il sistema più vantaggioso, perchè col medesimo si ha la piena libertà nei rapporti reciproci degli operai e

degli industriali, poichè quando un operaio è licenziato, o vuole andarsene, gli si liquida il suo conto, e l'operaio può ritirare la somma che gli compete, quando non preferisca lasciarla alla cassa ed aumentare i versamenti.

Credo che questo sia il sistema il più morale, ed il più conveniente e che meriti di essere studiato ed imitato, per risolvere il grave problema delle pensioni agli operai impiegati negli stabilimenti della marina.

Ove per attuarlo occorresse l'intervento del potere legislativo io sono certo che la Camera farebbe buon viso ad un progetto di legge informato a questi concetti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ricotti.

RICOTTI. Quando l'onorevole Brin parlava dell'assimilazione ai militari data agli operai dell'artiglieria, e particolarmente delle donne assimilate ai soldati, egli si dirigeva quasi a me come se si trattasse di cosa che fosse stata compiuta sotto la mia amministrazione.

BRIN, relatore. No, no!

RICOTTI. Il sorriso dell'onorevole nostro Presidente che rivolgeva a me in quel momento, mi fece credere a tale supposizione. Ora, siccome io non vorrei coprimi, come disse pochi momenti fa l'onorevole mio amico Di Saint-Bon, delle penne del pavone, dirò che la disposizione ricordata dall'onorevole Brin avvenne assai prima ch'io fossi assunto a capo del Ministero della guerra, poichè il decreto con cui fu fatta quest'assimilazione venne pubblicato, se non erro, nel 1865. È vero che se allora io non era ministro, era direttore generale. (*ilarità*) Ciò non toglie ch'io approvi pienamente il provvedimento, poichè lo ritengo non solo morale, ma anche finanziariamente utile come hanno detto l'onorevole Brin e l'onorevole Fusco.

Ed infatti non si licenzia da uno stabilimento governativo un vecchio operaio che vi ha lavorato per 20 o 30 anni. Questo, se si fa da un industriale, è tollerato da tutti ed anche dall'operaio stesso, ma nessuno tollera che questi atti poco umani, siano compiuti dal Governo. (*Bravo! a sinistra*)

Quindi che cosa succede? Succede che quando un operaio ha lavorato per trent'anni, gli si dà la paga intera e lo si lascia frequentare i laboratorii governativi senza che produca lavoro utile, mentrechè quando sono ammessi al diritto di giubilazione, restando così dispensati da una finzione di lavoro, ma ricevendo solo metà paga. Questa è la parte veramente pratica della questione; quindi credo che quel decreto fu saggio non solo nel senso morale,

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

ma anche in quello economico per la finanza dello Stato.

Ed avendo facoltà di parlare me ne valgo per esaurire un altro fatto personale. L'onorevole Brin ha detto che il Ministero della guerra ha consumati e consuma nelle scuole annuali di tiro le cartucce della dotazione permanente senza che nessuno ne faccia caso, mentre si crede di sollevare una questione perchè il Ministero della marina consuma nei bisogni annuali qualche tonnellata di carbone dei suoi fondi di magazzino. A questo proposito io debbo osservare che, quando nel 1877 fu votata la legge delle provviste d'armi e cartucce, si discusse lungamente sulla dotazione fissa delle cartucce che dovevano sempre esser disponibili nei magazzini dello Stato per i bisogni eventuali di guerra.

Il Ministero voleva 140 milioni di cartucce, ma un'opposizione assai forte della Camera affermava che ne bastavano 90 o 95 milioni.

L'onorevole Farini, che allora combatteva energicamente, come semplice deputato, ricorse ad un termine di conciliazione, e propose che si accordassero 140 milioni di cartucce, ma però per due o tre anni, per il consumo annuo, non si aumentasse il bilancio ordinario, per il rifornimento delle cartucce consumate nel tiro al bersaglio dalle truppe, e vi si provvedesse invece con una diminuzione di dotazione.

Il Ministero e la Camera avendo accettato questa proposta dell'onorevole Farini, cosa è successo? È successo che, per tre anni, si sono consumate circa 15 milioni di cartucce, annualmente.

Oggigiorno la dotazione è appunto di circa 95 milioni, e la Commissione generale del bilancio ha insistito, ed il Ministero con lei, perchè si stanziassero i fondi occorrenti per la fabbricazione annua, affine di mantenere intangibile la dotazione di 95 milioni.

Come vede l'onorevole Brin, la questione delle cartucce era ben diversa da quella di cui ci siamo occupati oggi pei carboni.

MINISTRO DELLA MARINA. Essendomi stato assicurato che la Corte dei conti avesse altra volta respinto un decreto tendente a dare agli operai dei nostri arsenali le stesse pensioni concesse agli operai delle direzioni dell'esercito, sembrava quindi indispensabile un disegno di legge in proposito per la marina.

Intanto, ad ogni buon fine, ho incaricato due direttori dei lavori del secondo dipartimento dove già gli operai del ruolo fisso percepiscono per decreto dittatoriale un tenue sussidio, affinchè studino un disegno, nel caso fosse necessario presen-

tarlo alla Camera, incaricandoli altresì di corredarlo di quelle opportune osservazioni sulle conseguenze e gli aggravii ai quali si andrebbe incontro con una legge generale riflettente le pensioni da accordarsi agli operai di tutti e tre i dipartimenti.

PRESIDENTE. L'onorevole Fusco ha facoltà di parlare.

FUSCO. Non ho inteso bene. La Corte dei conti ha permesso di registrare il decreto?

Voci. No!

FUSCO. Dunque si deve provvedere con legge. Io non posso che deplorare che mentre in altri tempi la Corte dei conti non trovò ostacoli per registrare il decreto del ministro della guerra, che accordava agli operai d'artiglieria l'assimilazione ai gradi militari (con che si assicurava ad essi il diritto alla pensione) ora trovi ostacoli pel decreto del ministro della marina col quale si sarebbe fatto altrettanto per gli operai degli arsenali marittimi. Ad ogni modo, perchè non giova nelle fata dar di cozzo, io prendo atto delle dichiarazioni del ministro: che anche egli, cioè, studierà un disegno di legge col quale risolvere la questione senza dubbio di illegalità. Per convenienza, aspetterò di far premura per la discussione del mio disegno di legge quando il ministro della marina avrà studiato anche per conto suo l'argomento.

PRESIDENTE. Pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 32 in lire 2,774,586.

(È approvato.)

Rimanderemo a domani il seguito della discussione di questo bilancio.

Intanto, per incarico affidatomi in principio della seduta dalla Camera, chiamo l'onorevole Geymet a sostituire l'onorevole Ronchetti Tito nella Commissione pel riordinamento del Genio civile; l'onorevole Colombini a sostituire l'onorevole Ronchetti Tito nella Commissione per le disposizioni sulle deviazioni delle acque pubbliche; e l'onorevole Vastarini-Cresi a sostituire l'onorevole Marazio nella Commissione per le guarentigie della libertà e del segreto nella corrispondenza telegrafica.

Domani-alle 2 seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6,5.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

- 1° Sorteggio pel rinnovamento degli uffizi;
- 2° Seguito della discussione dello stato di prima previsione della spesa per l'anno 1880 del Ministero della marina;

SESSIONE DEL 1879-80 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 GENNAIO 1880

3° Discussione dello stato di prima previsione della spesa per l'anno 1880 del Ministero dell'interno;

4° Seguito della discussione del progetto di legge per modificazioni della legge sulle concessioni governative.

Discussione dei progetti di legge:

5° Disposizioni concernenti le decime ed altre prestazioni fondiarie;

6° Trasferimento della sede del mandamento di Torreorsaia in Roccagloriosa;

7° Riforma della legge elettorale politica;

8° Riforma delle disposizioni del Codice di procedura civile intorno ai procedimenti formale e sommario.

Prof. Avv. LUIGI RAVANI
Capo dell'ufficio di revisione.