

## CXXIX.

## TORNATA DI GIOVEDÌ 14 GIUGNO 1888

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** Osservazioni sull'ordine dei lavori parlamentari del deputato Della Rocca e del presidente della Camera. — Il deputato Martini svolge la seguente interpellanza: Il sottoscritto domanda d'interpellare il ministro dei lavori pubblici intorno al nuovo orario della linea ferroviaria Pisa-Genova — Il deputato Tortarolo interPELLA l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle variazioni che con l'orario generale del 1° giugno vengono fatte nel servizio dei treni diretti in diverse stazioni della linea Genova-Pisa — Il deputato di Sant'Onofrio interPELLA il ministro dei lavori pubblici sui frequenti infortuni che si verificano nella galleria Peloritana e sulle conseguenze che potessero produrre sul regolare andamento dei lavori — Risposte del ministro dei lavori pubblici. — Il deputato Merzario presenta la relazione sul disegno di legge per acquisto della casa Melzi in Milano ed il deputato Cavallotti ne chiede l'urgenza. — Seguito della discussione del bilancio della marineria — Parlano i deputati Canevaro; La Porta, Maldini, Elia, Toscanelli, Cavalletto, Turi, Palizzolo, Armirotti, Randaccio, Florenzano, il relatore deputato Vigna ed il ministro della marineria. — Osservazioni sull'ordine dei lavori parlamentari del deputato Menotti Garibaldi.

La seduta comincia alle 2.20 pomeridiane.

**De Seta**, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

**Petizioni.**

4305. La Deputazione provinciale di Como consente nella petizione della Deputazione provinciale di Padova (n. 4229), relativa all'allacciamento delle ferrovie secondarie ed al servizio cumulativo.

4306. Il sindaco del comune di Vezzano Ligure trasmette una deliberazione di quella Giunta municipale, con cui si chiede che nel disegno di legge sui provvedimenti stradali venga compresa la strada di Val di Vara.

4307. Bernardino Mercandino, presidente della Società di farmacia di Torino, chiede che siano

introdotte alcune modificazioni nel disegno di legge sulla tutela dell'igiene e della sanità pubblica.

**Congedi.**

**Presidente.** Hanno chiesto un congedo per motivi di famiglia gli onorevoli: Alario, di giorni 8; Aveni, di 8; Barracco, di 10; Andolfato, di 10; Barsanti, di 10; Di San Giuliano, di 15; Gorio, di 7; Ginori, di 7; Mocenni, di 3.

(Sono conceduti).

**Osservazioni sull'ordine del giorno.**

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Della Rocca.

**Della Rocca.** È qualche tempo che il ministro delle finanze presentò un disegno di legge per re-

golare la pensione degli operai delle manifatture dei tabacchi.

Questo disegno di legge era stato presentato da molto tempo, ma si trascinò di Legislatura in Legislatura, di Sessione in Sessione, senza arrivare a buon fine. Ma oramai mi pare che sia tempo di venire ad una conclusione.

Fortunatamente la Camera discusse ed approvò il disegno di legge delle pensioni agli operai borghesi, dipendenti dal Ministero della guerra; e si trattava di un disegno di legge presentato pochi mesi sono! Ciò prova che quando il ministro proponente e la Commissione parlamentare, sono solleciti ed alacri, gli schemi di legge sono approvati senza indugio.

Il disegno di legge di cui parlo, è di una data anteriore assai; ma non si sa quando potremo discuterlo, poichè la relazione non è stata ancora presentata.

Io quindi prego vivamente l'onorevole nostro presidente che, con la sua autorità, si compiaccia di sollecitare l'onorevole Commissione incaricata di riferire, acciocchè la relazione sia presentata in tempo, per modo che il disegno di legge possa essere discusso nelle sedute antimeridiane, prima che incomincino le vacanze.

**Presidente.** Onorevole Della Rocca, per quanto mi è noto, la Commissione, della quale Ella ha fatto cenno, ha nominato relatore l'onorevole Pais; la qual nomina però credo dati da pochi giorni.

Ad ogni modo mi farò un dovere di comunicare al relatore le sollecitazioni, che Ella ha fatte, affinché voglia tenerne conto e presentare, quanto più presto sarà possibile, la relazione.

**Della Rocca.** Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevolissimo presidente, e lo ringrazio.

### Svolgimento di interpellanze.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Svolgimento di interpellanze.

La prima è dell'onorevole Ferdinando Martini. Ne do lettura.

« Il sottoscritto domanda di interpellare il ministro dei lavori pubblici intorno al nuovo orario della linea ferroviaria Pisa-Genova. »

L'onorevole Martini ha facoltà di parlare.

**Martini Ferdinando.** Io sarò molto succinto.

L'onorevole ministro conosce già ciò, di cui si tratta.

Debbono averlo informato del nuovo orario della linea Pisa-Genova le proteste dei sindaci,

le proteste delle Camere di commercio, delle Deputazioni provinciali, e perfino le deliberazioni di un comizio, che si è tenuto a Pietrasanta.

Io mi restringo soltanto a mostrare all'onorevole ministro in quali condizioni ponga una regione, sì florida per le industrie e i commerci, il peregrino concepimento dell'ufficio dell'esercizio della rete Mediterranea. Considererò la cosa sotto l'aspetto del danno recato a Pietrasanta ed a tutta la industriosa valle della Versilia a cui è stata tolta la comunicazione col capoluogo, e con le altre parti della provincia, eppoi con la Liguria, con la quale, a cagione degli olii e dei marmi, che sono il precipuo commercio di quelle regioni, ha necessità di avere frequenti comunicazioni.

Un tempo (e per 22 anni) gli abitanti di quella regione partivano col treno della mattina, andavano a Genova, vi si trattenevano durante la giornata, e ritornavano a sera. Questo non è più possibile.

Partendo da Pietrasanta con qualsivoglia treno della mattina, non ci si può trattenere a Genova più di un'ora. Diguisachè per qualunque piccolo affare fra Pietrasanta e Genova, occorre impiegare due giorni.

Da una parte all'altra poi della provincia, mettiamo tra Pescia e Pietrasanta, si possono assolutamente sopprimere i biglietti di andata e ritorno, perchè non è assolutamente possibile l'andare la mattina, e il tornare la sera dopo aver sbrigato i propri affari.

Ma non basta, e questo è il più grave: dal capoluogo della provincia che è Lucca intercede la distanza di 25 chilometri per andare a Pietrasanta: distanza che in carrozza si fa naturalmente in due ore e tre quarti. Con la strada ferrata ce ne vogliono quattro. Bisogna la mattina alle 6 arrivare a Pisa, trattenersi due ore, e dopo due ore ripartire per Lucca. A nessuna amministrazione mai, dacchè esiste una ferrovia Genova-Pisa, era venuto mai in mente di sopprimere tutte le fermate dei treni diretti a Pietrasanta.

So che i municipi, le Deputazioni provinciali, e le Camere di commercio, si sono rivolte all'amministrazione della Società per la rete Mediterranea. Mi si dice che la Società abbia risposto due cose: la prima, che gli abitanti della Versilia, se vogliono il treno diretto, vadano a prenderlo a Viareggio. Io questo non credo. Le Società sono composte di persone serie, che hanno orrore della facezia. Io non credo che abbiano potuto dare di queste ragioni. La seconda cosa è questa. Hanno

detto: bisogna guardare agli interessi generali e non ai parziali. Prima di tutto io capisco che di questo si discorra quando si tratta di un tracciato, ma che si giovi l'interesse generale trascurando fra i due capi linea tutti i paesi intermedi, io non capisco come questo si possa chiamare interesse generale.

Oltre di che, onorevole ministro, l'interesse generale ci sarebbe se si arrivasse a Genova un minuto prima; ma il percorso fra Pisa e Genova rimane sempre lo stesso; il che prova una cosa sola, che si è voluto danneggiare una parte, quella parte che è più tranquilla, a vantaggio di altre parti di quella regione. Se all'onorevole ministro pare, nell'acume suo, che questa disposizione non dirò sia buona, ma sia tollerabile, me lo dica; ma io non mi acquieterò neanche all'opinione sua. Io non ripeterò che una cosa sola. Quella regione è ridotta a queste condizioni: che si fa più presto ad andare in carrozza, che con la ferrovia. Ora Giovacchino Rossini, il quale odiò le strade ferrate e non volle mai servirsene in vita sua, disse un giorno che sarebbe venuto tempo nel quale avrebbe fatto fortuna e sarebbe stato benedetto dagli uomini chi avesse inventato le strade rotabili. Gli abitanti della Versilia hanno sempre ammirato il Rossini come un grande maestro; tocca a lei, onorevole ministro, a giudicare se debbano anche ammirarlo e venerarlo come grande profeta.

**Presidente.** Onorevole ministro, l'onorevole Bertollo ha pure presentato una interpellanza sullo stesso argomento. Le pare opportuno che la svolga subito?

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Certamente.

**Presidente.** L'onorevole Bertollo ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

**Bertollo.** La svolgeràà il collega Tortarolo che l'ha pure firmata.

**Presidente.** Sta bene. Do lettura dell'interpellanza:

« I sottoscritti domandano di interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle variazioni che con l'orario generale del 1° giugno vengono fatte nel servizio dei treni diretti in diverse stazioni della linea Genova-Pisa.

« Bertollo — L. E. Farina —  
Tortarolo. »

L'onorevole Tortarolo ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

**Tortarolo.** Dirò io pure come l'onorevole Mar-

tini. Il ministro conosce il soggetto dell'interpellanza.

Io, per parte mia, ho seguito le polemiche dei giornali, ed ho considerato i reclami intorno alle disposizioni dell'orario entrato in vigore col primo del corrente mese; ho veduto la difesa che le amministrazioni ferroviarie hanno creduto di farne e che mi pare si riduca a questo: che le relazioni fra l'alta Italia e Roma, aumentando in modo da rendere insufficiente gli attuali treni, ed avendo questi una composizione che tocca l'estremo limite della potenza di trazione delle macchine, si è rimediato allo squilibrio, non già coll'aumentare il numero dei treni, ma col tarpare lo sviluppo di quelle relazioni, all'aumento delle quali è dovuto lo squilibrio.

Si tratta dunque di stare in orario; ed essendo accresciuto il movimento, oltre le previsioni, e non volendo accrescere i mezzi di locomozione, si cerca diminuire il numero delle stazioni da servire.

Parmi che si applichi qui una teoria non buona; la quale si collega troppo a quel principio, che abbiamo veduto purtroppo applicato di frequente, per il quale molti credono che il pubblico sia creato ai servizi delle ferrovie, non già le ferrovie ai servizi del pubblico. Per parte mia non credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici possa partecipare mai a queste aberrazioni! È suo ufficio di sopprimerne con severità ogni manifestazione.

Chi è responsabile di questi fatti? È un ente che agisce, che funziona in modo collettivo, e non presenta perciò alcuna responsabilità individuale; è ciò che chiamasi, con una voce barbara, ma da tutti compresa: il servizio. È il servizio che ha fatto gli orari, i quali ci sono imposti, i quali dobbiamo subire, i quali siamo ora trascinati a discutere.

Or bene, se domandiamo al servizio: perchè avete voi soppresso la fermata di una coppia di treni, in una stazione della città di Genova? Forse, perchè volevate utilizzare quel tempo che perdevasi nella stazione stessa in modo da rimanere esatti nell'adempimento dell'orario? Sopprimeste la fermata, per non rimanere in ritardo ad arrivare a Roma? Or bene, se il servizio dice questo, dimentica che nella medesima stazione passano due coppie di treni diretti, l'uno che viene da Roma, e l'altro che va a Roma. Se la fermata alla stazione di Brignole avesse portato ritardo nel movimento dei treni, se questa fermata fosse la vera causa dei moltiplicati ritardi d'arrivi a Roma, allora si sarebbe dovuto contemporaneamente veri-

ficare molta esattezza d'orario in quella coppia di treni che passava per la stazione Brignole senza fermarvisi. Invece io ho potuto verificare che tanto la coppia che si fermava a Brignole, come quella che non si fermava, mancavano entrambe all'orario. Nè poteva essere diversamente in passato, come non lo sarà in avvenire. E sapete perchè? perchè, sebbene siano state soppresse nel nuovo orario tutte le fermate nella stazione di Genova, dei *treni diretti*, nonostante ogni treno vi si ferma per motivi di servizio, e solo si nega di aprirne l'accesso ai viaggiatori.

La strana disposizione di fermare il treno e di inibirne l'accesso, è forse determinata da insufficiente numero di viaggiatori accorrenti? — Evidentemente no; poichè il *servizio* non può ignorare che in questa stazione quando si fermava una sola coppia di *treni diretti* sebbene vi fossero ricevuto le persone e non i bagagli, nonostante affluiva alla prima ed alla seconda classe un numero di viaggiatori uguale ad una volta e mezzo tanti quanti ne affluiscono alle stazioni di Como, Parma, Pisa, Mantova, Vicenza e Lucca; ed una volta e un quinto più che a Modena, Brescia, Pavia, Bergamo; ed una volta e un sesto più che a Piacenza. Questa affermazione è dimostrata dalla statistica ufficiale delle *ferrovie dell'Alta Italia* pubblicata l'ultima volta nel 1884.

Del resto non è meraviglia che a Brignole concorrano più passeggeri che nella maggior parte delle più cospicue città d'Italia: perchè chi conosca la distribuzione della popolazione di Genova nell'ambito della città, relativamente alle stazioni ferroviarie, sa che due quinti ne son più vicini alla stazione di Brignole che non alla stazione di piazza Principe; sa che sulla riva sinistra del Bisagno abitano 48000 persone che devono percorrere un chilometro e mezzo per giungere a Brignole, ed ivi trovando gli sportelli chiusi bisogna che ne percorrano altri tre per arrivare all'altra stazione.

Ebbene, tutto ciò risparmia al *servizio* l'incomodo di aprire gli sportelli delle vetture; ma riesce di incomodo intollerabile ad una popolazione troppo numerosa ed importante perchè il ministro non abbia ad apportarvi rimedio.

Sì, io credo che egli, indagando attorno a sè, e risalendo alle origini e al primo autore delle nuove proposte d'orario che andarono in vigore il 1° giugno, troverà probabilmente che la ragione di queste strane disposizioni sta solamente nella insufficienza o nell'ignoranza di qualche impiegato di quarto o quinto ordine, che certo gusterà ora una certa soddisfazione vedendo che deputati e

ministri sudano per sciogliere i nodi che esso stesso è riuscito a fare.

Credo che al ministro incomba di vedere le cose più addentro. La formazione degli orari non dev'essere abbandonata alla capricciosa inesperienza di questi impiegati; dev'essere ispirata a criteri di un ordine ben più elevato. E non sarà estremamente difficile creare norme e discipline, le quali prevengano le conseguenze che ci conducono oggi a discutere questo tema qua dentro. Non si ha che a studiare quello che si fa in paesi, dove si ha un sistema ferroviario più sviluppato, più studiato, più antico del nostro.

Io mi rivolgo all'onorevole ministro perchè voglia studiare più a fondo queste disposizioni. Non creda che il malcontento, quale si è manifestato nei miei concittadini ed in una parte della riviera, sia cosa effimera destinata a non lasciar traccia durevole.

Ammetto che dopo pochi giorni più non se ne parlerà, come non si parla dei mali necessariamente subiti dal più debole, ed imposti dal più forte. Ammetto che più non si parli oggi delle condizioni di malcontento, le quali nell'inverno scorso tanto danneggiarono il commercio di Genova non solo, ma anche il commercio di tutta l'alta Italia. Sono sicuro che al ritornare dell'autunno, si riprodurrà la periodica causa di malcontento nella mancanza dei vagoni, e che anco allora i giusti clamori finiranno per sbollire. Ma osservo che quando cangia solo il titolo dei lagni, ma che rimane sempre rinnovata la lagnanza, ciò costituisce continuità di stato. E solo quando l'irritazione ed il disgusto perdurano, continuamente nutriti; si maturano quelle tristi condizioni per le quali abbiamo visto nei nostri paesi, in altri tempi, abbruciati davanti al pubblico plaudente i carri che appartenevano alla Società delle ferrovie diretta allora dall'ingegnere Amilau.

Io esorto l'onorevole ministro a fare atto di autorità. La legge lo mette in condizione di farlo. In quella legge, della quale oggi noi raccogliamo i frutti, e della quale i progenitori oggi in gran parte deplorano la paternità, v'è un articolo che riserva al ministro la creazione e la disposizione degli orari. Se ne valga egli adunque, incoraggiato dal fatto che noi non domandiamo nulla di nuovo, che non pretendiamo introdurre modificazioni le quali ancor non abbiano fatto buona prova nella esperienza.

Domandiamo solo il ripristinamento di un orario che fino alla fine del maggio funzionava con soddisfazione degli interessi di importanti

popolazioni. E questa ripristinazione deve essere estesa non ai soli *treni diretti* ma eziandio ai *treni omnibus* e specialmente a quello sognato col n. 159.

Come l'onorevole Martini raccomandava giustamente gli interessi di Pietrasanta, noi raccomandiamo quelli di Sestri Levante.

Non ignoro le gravi ragioni per le quali ai piccoli centri viene negato l'uso dei *treni diretti*. Ma tali ragioni devono valere per moderare concessioni future. Quanto a ciò che fu fatto in passato occorre ricordare che interessi creati da anni, in una qualsiasi località, non si possono improvvisamente troncarsi, senza danni, senza ingiustizia. Non bisogna che distruggiate con le vostre mani quanto avete creato con le mani vostre.

Se vorrà l'onorevole ministro procedere sulla indicata via, farà non solo tacere i reclami delle popolazioni giustamente irritate, ma renderà anche un nobile servizio agli interessi di una importante regione; un servizio proporzionato all'altissima posizione di lui. (*Benissimo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Tortarolo mi consentirà che io non porti la mia risposta tanto oltre, quanto egli ha portato il suo elaborato discorso. Io intendo rimanere negli stretti limiti della interpellanza.

Delle Convenzioni si è parlato tanto e se ne parlerà tanto ancora, che io in verità sono molto felice quando posso farne da meno.

L'onorevole deputato Martini per Pietrasanta, gli onorevoli deputati Bertollo, Farina e Tortarolo per Sestri Levante e Genova Porta-Brignole, si dolgono che siano state soppresse le fermate dei treni diretti che partono da Modane e vengono a Roma; si dolgono che quelle popolazioni siano state private del beneficio delle celeri comunicazioni di cui godevano finora.

Io vorrei, poichè ciò non costerebbe nulla al Governo, aver la fortuna di potere soddisfare i desiderii di persone così rispettabili come quelle che mi hanno interpellato, ma io vorrei prima di tutto che gli interpellanti, e primo fra essi l'onorevole Tortarolo, il quale in questa materia è intendentissimo ed ha fatto parte dell'amministrazione dell'Alta Italia, mi insegnassero a sciogliere un problema che io da per me non arriverei a risolvere, ed è di mettere d'accordo due termini che tendono ad elidersi cioè: treni celeri e fermate molte.

Se gli onorevoli interpellanti mi insegneranno

la maniera di sciogliere questo problema ne sarò loro veramente e grandemente obbligato.

Io vorrei invece interrogarli nella loro onesta coscienza, se (quando non si parli della linea Genova-Pisa ma di altre linee) se quando essi viaggiano in treni diretti non sia loro più volte venuto in mente di lagnarsi delle soverchie fermate che impediscono una buona velocità.

Anzi un acuto ingegno mi diceva or ora, che stava per dirigere al ministro dei lavori pubblici una interrogazione per dire che delle fermate ce ne son troppe, e che ci vuole quindi troppo tempo per venire da Modane e da Ventimiglia a Roma.

E credano gli onorevoli interpellanti che io sono piuttosto dell'avviso di lui, che non del loro.

Ad ogni modo, la Società per regolare convenientemente il servizio ed impedire che avvengano quei ritardi i quali mi hanno procacciato in quest'Aula parecchie interrogazioni e parecchi reclami, si rivolse al Governo domandando provvedimenti immediati; e dico immediati perchè occorrono ben altri provvedimenti per ottenere un buon servizio sulle nostre ferrovie. Sa bene l'onorevole Tortarolo che bisogna migliorare la sede stradale, che lascia molto a desiderare nel passaggio degli Apennini ed in molti altri punti; che occorrono doppi binari, e specialmente fra Roma e Civitavecchia e così via via. Verrà pur troppo il tempo in cui si dovranno spendere molti quattrini se vorremo mettere le nostre strade ferrate in grado di rendere un buon servizio. Ma intanto era urgente prendere provvedimenti immediati tra cui quello di sopprimere alcune fermate dove non c'era un bisogno vero e reale a cui provvedere. Ma se da una parte è vero quello che disse l'onorevole Martini, che con questi provvedimenti non si sia affrettata la comunicazione fra i punti estremi, è vero tuttavia che per avere un buon servizio anche nei punti principali intermedi, si ritiene necessaria una più lunga fermata nelle stazioni principali in cui i treni si arrestano, per essere sicuri di partire e di arrivare in tempo.

La Società esercente pertanto si è rivolta al Governo domandando di sopprimere alcune fermate; ed il Governo ha creduto di acconsentire. Ha fatto bene? od ha fatto male? Ecco i termini della questione.

Se debbo dire tutta la verità, non credo nemmeno io di avere fatto assolutamente bene, e riconosco che la Società non ha forse pensato abbastanza alle conseguenze del provvedimento, e quindi l'ho avvertita che bisognava studiare un po' meglio la questione in particolar modo nei riguardi di Sestri Levante e di Genova-Brignole;

perchè dall'esame che ho dovuto fare io stesso, ho potuto rilevare che la stazione di Sestri per uno o due di questi treni dava un numero discreto di viaggiatori.

Attendo quindi i nuovi studii per vedere se occorrano provvedimenti i quali rispondano ai bisogni di quelle popolazioni.

Ma questi bisogni sono proprio così grandi come li esprimeva l'onorevole Tortarolo? Niente affatto. Signori, la stazione di Sestri Levante, se la memoria non mi tradisce, ha ancora niente meno che sette treni in partenza per Genova! Ora, in nome di Dio! Quali sono le altre stazioni le quali godano di un tal beneficio? Io ne conosco molte, che pur sono di grande importanza, che si baciano le mani quando possono avere tre treni in partenza e ritorno.

Dunque il dire che la mancanza di un treno diretto possa danneggiare gli interessi delle popolazioni, me lo perdono l'onorevole Tortarolo ed i suoi colleghi, è un esagerare la portata di un beneficio di cui godevano in passato, e di cui si trovano ora privati.

Il commercio non ne avrà a soffrire; ne soffriranno pochi privilegiati, i quali dovranno prolungare di qualche ora le loro gite.

Io non dico che si debba fare come accennava l'onorevole Martini, con il suo fine ingegno, da rendere profetica la buonanima di Giocchino Rossini, il quale non voleva viaggiare con la strada ferrata; nè mi spingo fino a dire, come l'onorevole Tortarolo, che oggimai le strade ferrate non sono più fatte per le popolazioni, ma le popolazioni per le strade ferrate; ma ritengo che tutto abbia un limite; che bisogna distinguere tra il servizio diretto locale e quello internazionale; e che per voler troppo non si deve finire per non avere nè l'uno nè l'altro servizio, o per averli entrambi cattivi.

Posso aggiungere che dietro una conversazione avuta col direttore generale della Società esercente, posso dare affidamento che qualche cosa si farà. Non dico già che si farà tutto quello che si domanda, questo no; ma credo che si farà tanto che basti, per soddisfare i desiderii legittimi di quelle popolazioni, i soli che credo meritino di essere codificati.

Però l'onorevole Tortarolo toccava un punto molto grave alludendo ad una considerazione esposta in una lettera di risposta indirizzata dal direttore generale, al quale egli personalmente e con molta ragione si era diretto.

È vero, in quella lettera, si dice che il movimento si fa giornalmente più intenso, e che qual-

che volta bisognerebbe ricorrere alla doppia trazione, per poter avere un maggior numero di treni disponibili. E l'onorevole Tortarolo ne trae la conseguenza che la Società, volendo risparmiare la spesa della doppia trazione, se ne rifa faccia sulle popolazioni.

Ma l'onorevole Tortarolo consentirà che io gli dica, senza che io sia del mestiere, che ho prese le dovute informazioni, e che questa questione sarà studiata, tanto più nel momento attuale, per vedere se si debba tener conto di questo obbietto, per diminuire il numero delle fermate; e stia certo che sovra ogni altra considerazione io mi preoccupo delle popolazioni che hanno diritto ad essere convenientemente servite.

Mi duole di non poter dare le stesse assicurazioni all'onorevole Martini. Non già perchè non intenda che lo stesso studio non si debba fare, anche per Pietrasanta ed Avenza, ma perchè finora i dati raccolti non mi persuadono ancora che i lamenti di quelle popolazioni abbiano una vera e propria ragione di essere, sebbene sappia che essi sono molto vivi, siccome me ne hanno pure discorso altri colleghi suoi, tra i quali l'onorevole Luporini e l'onorevole Pierotti.

Pietrasanta si lagna di due cose: si lagna che sia stato violato un contratto fatto tempo addietro con l'amministrazione ferroviaria, la quale, in premio di qualche poco di acqua, che Pietrasanta le ha accordato, avrebbe promesso di mantenere sempre le fermate dei treni diretti a quella stazione; e ad ogni modo si lagna delle perdute fermate e del commercio che ne soffre.

Su questo secondo punto, onorevole Martini, io debbo porle sott'occhi delle cifre, che forse la faranno strabiliare, debbo dirle, cioè, che nell'anno 1887, sopra 4 treni diretti, che passavano per Pietrasanta, il numero dei viaggiatori è stato di 848 così che il numero dei viaggiatori in ragione di treno e di giorno è di 0.58 e discende anche a 0.25 nei treni da Genova in là.

**Pierotti.** Ciò non prova niente.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Scusi, credo che ciò provi molto.

**Pierotti.** Le cifre non dicono tutto.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Io non le ho analizzate queste cifre; vuole che ne faccia l'analisi per vedere se esse hanno detto il vero? La farò, e se avrò torto verrò a dirlo in Parlamento, come è mio costume di fare.

**Pierotti.** Bene! bene!

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Frattanto io non ho ragione di crederle errate. Se dunque c'è 0,58 viaggiatori al giorno per ogni treno, non

mi pare vi sia una ragione gravissima, che imponga di restituire le fermate a quella stazione; ma, lo ripeto, non rifiuto di riesaminare la questione.

Quanto alla ragione contrattuale, se il diritto realmente esiste, è chiaro che il comune pretenda l'esecuzione del patto.

Il ministro deve esaminare la cosa, ed io prometto che l'esaminerò quando abbia sott'occhi i documenti, ai quali accenna il comune di Pietrasanta.

Per altro debbo dichiarare; che, se un simile patto esistesse, io proporrei di rescinderlo pagando il corrispettivo dell'acqua, perchè non comprendo come per avere un po' d'acqua, un Governo debba prendere impegno di mantenere fermate per i treni diretti là dove non sieno necessarie.

Questa è la mia opinione che manifesto schiettamente senza circonlocuzioni.

Non ho bisogno di aggiungere altro: ho dichiarato già che in parte riconosco fondati i desiderii espressi e su questi spero di poter dare una soddisfazione ai reclami che mi furono manifestati in modo da corrispondere alle oneste esigenze di quelle popolazioni.

**Presidente.** L'onorevole Martini ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto delle risposte dell'onorevole ministro.

**Martini Ferdinando.** Sarà difficile che io possa dichiararmi soddisfatto (*Si ride*) perchè l'onorevole ministro mi ha serbato una triste sorpresa. Sul principio egli parlò sempre dei diversi interpellanti e promise che in qualche modo avrebbe riparato; ed io ritenni che rispondesse anche a me, e stetti con molta apertura di animo a sentire scorrere come mel dolce i fiumi di eloquenza dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, quando ad un tratto arrestandosi egli avvertì che le sue promesse non mi riguardavano.

Ora io prego l'onorevole ministro di non tenersi soltanto ai calcoli aritmetici. La verità è questa, che tra il capoluogo della provincia e la città di Pietrasanta corrono 25 chilometri, lo ripeto, i quali senza il diretto non si possono percorrere che in quattro ore. A me questa pare cosa così grave che, lasciando stare il calcolo dei biglietti dei viaggiatori, che non conosco, meriti di essere riparata.

L'onorevole ministro dice che sente continuamente lagnarsi coloro che si servono dei treni diretti perchè arrivano tardi. Ma, onorevole ministro, se Ella interPELLA il viaggiatore che viene da Modane a Roma, gli dirà forse che non oc-

corre nemmeno la fermata a Torino. Ma questo non mi pare un criterio sufficiente per sopprimere le fermate. Io non domando che tutti i treni diretti si fermino a Pietrasanta: non domando questo, io dico: volete le comunicazioni celeri? fatele pure tra i punti estremi, ma abbiate cura anche dei paesi intermedi, e mi pare di essere abbastanza ragionevole.

Queste cose vanno guardate un poco complessivamente.

Pensi, onorevole ministro, per esempio, che in una regione di sessantamila abitanti non c'è una sola scuola governativa. Lei mi dirà: ma che relazione c'è fra le scuole e le fermate? C'è, perchè evidentemente la mancanza di questi istituti governativi produce uno stato di malcontento, il quale si aggrava ogni qualvolta le popolazioni credono di essere nuovamente danneggiate.

Dunque, onorevole ministro, io mi raccomando a lei.

Io non sono mai stato amministratore di strade ferrate e non lo sarò mai. E ne godo, inquantochè mi pare che il non esserlo stato e il non esserlo dia la facoltà più libera della censura.

Ella diceva che delle Convenzioni se ne è parlato molto. Purtroppo! Ed io le ho anche votate. Purtroppo! (*Si ride*). Perchè se ne è parlato male per il passato e mi pare che si stia sopra una strada tale che se ne parlerà anche peggio in avvenire.

**Presidente.** L'onorevole Tortarolo ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto.

**Tortarolo.** Ho udito le parole dell'onorevole ministro e credo che come gli interpellanti così ancora le popolazioni che hanno fatto sentire i propri reclami apprezzeranno la forma cortese di una risposta che esse riguardano come ad esse rivolta.

Quanto alla sostanza ho intraveduto nelle parole del ministro alcune promesse di portata non ben definita ma che certo frutteranno qualche risultato.

Ed io a nome dei colleghi e mio prometto che non esiterò a manifestare la mia soddisfazione quando le buone intenzioni del ministro e le sue promesse indefinite si saranno tradotte in fatti corrispondenti alle nostre domande, perciò mi auguro di potere con la stessa sincerità con la quale esprimo la mia soddisfazione per la forma, di poter fare anche per la sostanza, quando io e i miei colleghi avremo veduti i risultati delle promesse dell'onorevole ministro.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Comprendo

benissimo le ultime parole dell'onorevole Tortarolo, e sono d'accordo con lui, che si debbano aspettare i fatti. Ma non vorrei che l'onorevole Martini ritenesse che io non intenda occuparmi della questione sulla quale mi ha interpellato.

**Martini Ferdinando.** No! no!

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Ho dichiarato quello che sapeva, ma ho anche soggiunto che avrei preso le debite informazioni e che se, dietro migliori notizie, venisse a risultare che qualche cosa rimane da fare, io non mancherei di compiere il mio dovere. Cosicché io spero che almeno queste ultime mie parole lasceranno una impressione un po' meno cattiva nell'animo dell'onorevole Martini.

**Presidente.** Così sono esaurite le interpellanze degli onorevoli Martini e Tortarolo.

Viene ora l'interpellanza degli onorevoli Di Sant'Onofrio e Fulci.

Ne do lettura:

“ I sottoscritti desiderano interpellare il ministro dei lavori pubblici sui frequenti infortuni che si verificano nella galleria Peloritana e sulle conseguenze che potessero produrre sul regolare andamento dei lavori. ”

L'onorevole Di Sant'Onofrio ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

**Di Sant'Onofrio.** Onorevoli colleghi. Avvenuto, verso i primi del corrente anno, il congiungimento delle due *avanzate* della galleria Peloritana, le popolazioni della provincia di Messina aprivano l'animo alla speranza di vedere finalmente ultimata un'opera che è una delle loro principali e più care aspirazioni; e, sebbene i lavori continuassero con la consueta lentezza e calma, pure facevano fidanza negli impegni e nelle promesse, che avevano avuto dal Governo che cioè, il primo e il secondo tronco della Messina-Cerda si aprissero all'esercizio verso la fine del corrente mese.

Quando improvvisamente, e senza alcuna apparente causa, il giorno 4 maggio, si sparse per la città di Messina, la notizia di un grave infortunio avvenuto nella galleria Peloritana: più di 200 operai sarebbero stati colpiti di asfissia.

E fu veramente spettacolo lagrimevole vedere uscire, da quella galleria, carri pieni di uomini che pareva ritornassero da un campo di battaglia.

Di questi disgraziati non ricordo bene se sette o nove, morirono: gli altri, in seguito alle cure prestate loro dall'amministrazione, e dagli agenti del Governo, rinvennero, ed in un tempo più o meno breve si rimisero perfettamente in salute.

In seguito si ebbero altri casi isolati di semi-asfissia, ed allora l'autorità prefettizia ordinò la sospensione dei lavori, che non furono ripresi che il 31 maggio, in seguito ad alcuni provvedimenti i quali facevano sperare che nuovi inconvenienti non si sarebbero verificati.

Fino al giorno 5 di giugno i lavori procedettero senza inconvenienti; ma la notte dal 5 al 6 nuovi casi di asfissia si verificarono sopra 42 operai, i quali però trasportati in tempo fuori, ed avendo avuto le volute cure, rinvennero tutti, cosicché, fortunatamente, in questa circostanza, danni di persone non si ebbero a deplorare. L'autorità locale ordinò nuovamente ed a tempo indefinito, la sospensione dei lavori.

Quali sono state le cause di questi infortuni? Alcuni ritengono che essi sieno stati causati dall'uso di carboni grassi; i quali, producendo un grande sviluppo di acido carbonico, avrebbero prodotto l'asfissia dei disgraziati operai. Però, bisogna considerare che questi carboni vennero adoperati anche in passato, per 4 anni (poiché i lavori della galleria durano da 4 anni circa), nè mai si ebbero a verificare infortuni di sorta. Altri, invece, credono che questi infortuni siano conseguenza di gas deleteri, sviluppatisi momentaneamente nella galleria. Ma, anche qui, si può rispondere che, in quattro anni, gas di questa natura non si sono mai verificati; nè quando si lavorava nelle *avanzate* nè a galleria completamente perforata; scoppi non si sono mai avuti; infine (fenomeno molto strano), non si sono mai estinti, a quanto mi viene assicurato, i lumi che i minatori son soliti di portare nella galleria. Ognuno sa, meglio di me, che uno dei primi fenomeni a verificarsi, quando vi ha sviluppo di acido carbonico, è appunto la estinzione dei lumi.

Ho voluto interrogare persone molto competenti, in questo argomento; e tutti mi hanno assicurato che, realmente, a nessuna di queste cause potrebbe attribuirsi la frequenza di tali infortuni.

Potrebbe anche darsi che questi fossero l'effetto di insufficiente ventilazione, a scopo di risparmio: giacchè prima, quando le *avanzate* non erano compiute, si introduceva l'aria per mezzo di macchine; ed ora pare che ciò si sia tralasciato. Ad ogni modo, io non sono competente, e non posso dare quindi giudizio, molto più che un giudizio esatto non hanno potuto finora darlo nemmeno persone autorevoli in materia.

Chechè ne sia, i lavori sono stati sospesi, e sospesi a tempo indefinito. Naturalmente questo

è un provvedimento molto comodo e molto facile; ma è esso utile?

Io credo invece che si avrebbe dovuto continuare (naturalmente fatta una prima sosta), nei lavori, s'intende con le massime cautele, con frequenti cambi nel personale; perchè si è potuto accertare che i casi d'asfissia non sono repentini, ma si producono dopo un certo periodo; mantenendo sul luogo persone intelligenti e pratiche, non adoperando più carboni grassi, provvedendo all'aerazione anche con mezzi artificiali come per lo passato, delle gallerie; insomma prendendo tutte le massime cautele.

Il provvedimento adottato invece ha queste conseguenze, primo che una quantità di operai non hanno più lavoro, e naturalmente non sono dall'impresa pagati, sono quindi gettati sul lastrico; secondo che si ritarda così, senza nessuna ragione, un'opera che è nelle aspirazioni di tutta la popolazione della provincia.

Quindi, questo provvedimento preso, e mantenuto per un tempo così lungo, non ha potuto produrre un'impressione molto favorevole.

Potrei leggere lagnanze a questo proposito comparse su vari giornali, che lamentano la misura troppo radicale presa dalle autorità locali; perchè, che io sappia, provvedimenti per parte dell'amministrazione centrale non ce ne sono stati, meno l'invio d'una Commissione per studiare le cause dei fenomeni, ma sul ritardo, sulla sospensione indefinita dei lavori, almeno per quanto risulta a me, non vi sono disposizioni per parte dell'autorità centrale. Naturalmente non voglio intrattenere più a lungo la Camera su quest'argomento; essa è impaziente di tornare al mare, perchè ci attende il bilancio della marineria, e siamo tutti desiderosi di udire i discorsi molto autorevoli promessici da persone competentissime in tale argomento.

Io quindi mi limito a rivolgere le seguenti domande all'onorevole ministro.

1° A quali cause si attribuiscono gl'infortunii improvvisamente verificatisi nella galleria Peloritana?

2° Si è provveduto alle famiglie lasciate dai defunti?

3° Quali provvedimenti intende adottare il Governo per riprendere prontamente e con sicurezza i lavori interrotti in guisa da potersi quanto prima aprire all'esercizio il primo e il secondo tronco della Messina-Cerda secondo le promesse, e i contratti che passano fra il Governo e l'Impresa?

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Prima che la Camera vada al mare come diceva l'onorevole Di Sant'Onofrio, entro con lui nella galleria Peloritana.

Io non credo di dover scindere nell'esame dei fatti esposti dall'onorevole Di Sant'Onofrio, il quale, essendo ritornato, non ha guari, da Messina, ha potuto vedere di presenza come stanno le cose, e le ha riferite molto esattamente.

È vero purtroppo che avvennero ripetutamente fatti dolorosi nella galleria Peloritana; è vero ugualmente che alcuni operai disgraziatamente perirono, mentre per buona fortuna la maggior parte è rimasta salva.

L'onorevole Di Sant'Onofrio mi domandò qual'è la causa di questi malanni, ed aggiunse di non essere competente per dare una risposta. In verità non lo sono neppure io...

**Di Sant'Onofrio.** Ella ha i rapporti dell'autorità che io non ho.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** ... non lo sono neppure io; ma dico di più: se anche avessi (come veramente ho) la mia opinione personale su questo argomento in conseguenza di rapporti pervenutimi dalle autorità locali ed anche da persone competentissime che risiedono in Roma e conoscono assai bene quelle località, io non la esporrei, per la buona ragione che pende una doppia inchiesta: amministrativa, e giudiziaria.

Ora l'onorevole Di Sant'Onofrio è persona troppo di senno per voler che io dica la più piccola parola che possa colpire persone le quali si trovano presentemente deferite ai tribunali, e dovranno render conto delle loro azioni davanti alla giustizia, se hanno fallito al proprio dovere.

Quanto all'opera che mi riguarda, ho inviato sopra luogo una Commissione di uomini competenti, ispettori superiori del Genio civile e ingegneri delle miniere, per riferirmi se abbia ragione la Direzione dei lavori la quale presume, che la colpa sia della Impresa, oppure se abbia ragione quest'ultima, la quale attribuisce gl'infortunii a cause di forza maggiore.

Io non posso nè potevo fare di più; sentirò questa Commissione la quale dirà quello che è avvenuto in passato e quali siano i motivi che determinarono questi infortuni.

Ma questo non è il solo mandato che io doveva conferire a questa Commissione; e rispondo così all'altro punto della interpellanza. L'onorevole deputato diceva che i lavori procedano molto

lentamente; che si è troppo aspettato a riprendere i lavori; è tempo che si prenda una risoluzione. Questo su per giù mi pare il suo ragionamento; or bene, consenta l'onorevole Di Sant'Onofrio che gli dica che le sue parole peccano un pochino d'esagerazione.

Dopo il primo disastro la Direzione indicò le misure che erano state prese e quelle che si dovevano prendere perchè i lavori potessero essere ripresi. L'Amministrazione centrale ha fatto a suo tempo conoscere le sue intenzioni alla Direzione, indicando il modo col quale doveva riprendersi il lavoro per evitare nuovi infortuni.

E qui mi permetta che le dica, onorevole Di Sant'Onofrio, che, se da una parte premeva andare innanzi nei lavori, dall'altra parte era assolutamente necessario far ciò che l'onorevole Di Sant'Onofrio stesso avrebbe fatto e che mi rimprovererebbe se non avessi fatto, cioè di prendere tutte le precauzioni perchè le vite degli uomini fossero salve. Quindi quest'interruzione di lavori ha dovuto durare un po' più, perchè si sono prese queste cautele e queste precauzioni, e poco dopo i lavori furono ripresi ed io credo che abbiano continuato qualche cosa più dei cinque giorni, dei quali egli ha parlato. Ho ragione di credere almeno dai rapporti che sono pervenuti al Governo, che abbiano continuato otto o nove giorni, quando disgraziatamente avvenne l'altro fatto del 4 giugno, che richiamò di nuovo l'attenzione del Governo sopra i gravissimi inconvenienti che si erano rivelati ed i maggiori che si sarebbero potuti verificare.

Allora che cosa si è fatto? Si è sospeso naturalmente il lavoro, ed io ho mandato sopra luogo immediatamente quella Commissione, la quale si trova già presentemente a Messina con l'incarico non solo di scandagliare le cause dell'infortunio, ma anche di proporre i mezzi adatti per continuare i lavori affinchè nel più breve tempo possibile questa linea disgraziata, lo riconosco anche io, possa essere aperta all'esercizio.

L'onorevole Di Sant'Onofrio ha accennato, non dirò a promesse, ma ad affermazioni del Governo che la linea presto si sarebbe aperta al servizio. Ma, Dio santo!, quando si ha la disgrazia d'imbattersi in una Impresa, la quale come questa deve lottare per coprire la propria responsabilità per fatti dei quali essa è incriminata, io credo che non ci sia amministrazione sapiente ed energica che possa riuscire a bene completamente. Noi abbiamo bensì nelle leggi, e qui ci sono uomini competentissimi i quali possono dire se

ho ragione o torto, disposizioni che autorizzano in casi simili il Governo a sostituirsi alle Imprese ed a continuare i lavori; ma creda pure la Camera che per quanta forza abbia il Governo sempre enormi sono le difficoltà in questi casi per far sì che i contratti siano eseguiti in tutta la loro estensione. Ad ogni modo io faccio quello che posso; di più non potrei certamente fare.

**Presidente.** Onorevole Di Sant'Onofrio?...

**Di Sant'Onofrio.** Ringrazio anzitutto l'onorevole ministro dei lavori pubblici della cortese risposta favoritami.

Naturalmente, essendosi istituita una inchiesta giudiziaria, sarebbe imprudenza la mia di pretendere che l'onorevole ministro venisse qui alla Camera a farci conoscere quali sono i suoi intendimenti, i suoi giudizi, le sue intenzioni. Sono lieto di udire che l'onorevole ministro ha mandato sopra il luogo una Commissione composta di un ispettore del Genio civile, ed uno delle miniere, ma io credo che sarebbe anche utile di aggiungere a questa Commissione un chimico ed un medico, un chimico il quale dovrebbe fare la cosa più semplice: analizzare, cioè, l'aria della galleria e vedere se effettivamente vi sia lo sviluppo di gas deleteri; un medico per studiare la natura della malattia che colpisce i disgraziati che lavorando nella galleria stessa furono colpiti dall'asfissia.

L'onorevole ministro poi mi ha fatto un'accusa che io credo di non meritare, ed è quella di esagerazione.

Mi ero prefisso di non entrare in certi particolari, ma l'onorevole ministro mi obbliga a dirne qualche cosa per mia giustificazione.

Completato il traforo della galleria, si è verificato in un punto detto il *ferraro* un fornello il quale ha ritardato e grandemente il lavoro.

Questo fornello, a giudizio di persone competenti, si sarebbe evitato se si fosse a tempo messo un contro rivestimento in legname. Sarebbe bene che l'onorevole ministro prendesse nota di questo fatto, e se esso è imputabile a colpa, vedesse di chi sia la colpa, perchè da questa negligenza è derivato non solamente un ritardo nei lavori, ma, molti credono, che essa sia stata una delle cause degli infortuni avvenuti.

Altra cagione di ritardo è relativa alle rotaie.

Il Governo, per favorire l'industria nazionale, ed io ne lo lodo, ha dato a non ricordo qual Casa dell'alta Italia un'ordinazione di rotaie.

Noi dobbiamo è vero favorire l'industria nazionale tutte le volte che essa si mette in con-

dizione di eseguire puntualmente i suoi obblighi: ma sono stati questi obblighi eseguiti?

Pare che le rotaie non siano arrivate in tempo; invece di mandarle per mezzo di piroscafi, come sarebbe stato dovere, furono spedite con velieri, in modo da giungere con grande ritardo; non solo ma sarebbero arrivate soltanto le rotaie lunghe e non quelle corte in guisa che non si è potuto procedere regolarmente all'armamento, ed io temo che l'appaltatore di questo armamento farà tenere fra breve (mi auguro che non sia) al ministro dei lavori pubblici qualche atto giudiziario perchè le rotaie non sono arrivate nel tempo convenuto.

Queste cose fra molte altre ho voluto ricordare, perchè recentemente si sono conchiusi grossi affari di costruzioni ferroviarie.

È bene quindi che il Governo usi la massima severità con questi signori, affinchè si persuadano una buona volta che in Italia si debbono appaltare opere e non liti, come pare pur troppo che facciano la generalità degl'intraprenditori di opere pubbliche.

**Di Breganze.** Bravo!

**Di Sant'Onofrio.** Termino affidandomi all'energia dell'onorevole ministro e spero che i desiderii legittimi delle popolazioni da me rappresentate potranno essere quanto prima esauditi.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Una sola parola per assicurare l'onorevole Di Sant'Onofrio che, qualora i fatti e le circostanze che egli ha accennato, stieno proprio in quei termini...

**Di Sant'Onofrio.** Così mi è stato affermato.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici...** prenderò gli opportuni provvedimenti.

Approfittò poi della facoltà che ho di parlare per rispondergli anche su altri argomenti su cui ha richiamata la mia attenzione.

Egli mi ha domandato se erano stati presi provvedimenti per le famiglie dei colpiti dalla catastrofe del 4 maggio. Io gli posso dire a questo proposito, che l'Impresa ha fatto due distribuzioni di sussidii a quelle disgraziate famiglie (una delle quali per 5900 lire) e che io ho dato istruzioni perchè sui fondi del Ministero, veramente scarsi, sia prelevata qualche somma per sussidio a quegli sventurati. Certo l'Amministrazione non sarebbe e non è tenuta per nulla; ma io credo che la Camera troverà buono che io abbia disposto che sia distribuita qualche somma in sussidio a quelli che sono i più sventurati.

Finalmente l'onorevole Di Sant'Onofrio ha parlato dell'industria nazionale, la quale non risponde sempre, come dovrebbe alle premure del Governo che è naturalmente inclinata ad aiutarla. Debbo dire anch'io che il fatto è, come egli lo ha accennato, poichè per la consegna delle rotaie, affidate all'industria nazionale privata, avvennero gravissimi ritardi che hanno occasionato notevoli danni all'amministrazione.

Però debbo aggiungere che fino dal mese di dicembre sono state fatte le dovute intimazioni, e che io non esiterò a far pagare la multa alla Società assuntrice, quando essa non dimostri che circostanze di forza maggiore, le abbiano impedito di fare il proprio dovere. Io sono amico quant'altri mai, delle industrie e degli industriali italiani, e sono certo che con le sue parole l'onorevole Di Sant'Onofrio non ha voluto mostrarsele contrario...

**Di Sant'Onofrio.** Certamente.

**Saracco, ministro dei lavori pubblici...** ma credo sia necessario che gli industriali italiani si dimostrino più esatti nelle consegne, di quello che abbiano fatto fin qui; perchè una delle ragioni per cui molte volte si esita a ricorrere ad essi, è appunto la poca puntualità nelle consegne.

Quindi io credo che gli amici veri dell'industria italiana, debbano far comprendere ai nostri industriali la necessità che ottemperino meglio ai patti che assumono.

**Presidente.** Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole Di Sant'Onofrio.

### Presentazione di una relazione.

**Presidente.** Invito l'onorevole Merzario a presentare una relazione.

**Merzario.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Spesa straordinaria per acquisto della casa Melzi, ad uso dello Istituto superiore di Milano.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

**Cavallotti.** Prego la Camera di voler dichiarare urgente il disegno di legge sul quale fu ora presentata la relazione, perchè i termini contrattuali scadono in breve e il disegno medesimo deve riportare anche l'approvazione del Senato.

**Presidente.** Se non vi sono opposizioni, l'urgenza si intenderà ammessa.

(È ammessa).

**Seguito della discussione del bilancio della marineria.**

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina.

La facoltà di parlare fu riservata all'onorevole Canevaro ed all'onorevole relatore.

L'onorevole Canevaro ha facoltà di parlare.

**Canevaro.** Se io avessi parlato sul finire della tornata d'ieri, dopo la discussione lunga, ma forse troppo vivace, che ha avuto luogo in quest'aula, avrei dovuto parlare estesamente specialmente perchè, a causa appunto della vivacità della discussione, non avrei potuto fare a meno di rilevare molti fatti personali, essendo stato più volte citato il mio nome e qualche volta portato a confronto, con mio sommo dolore, coll'onorevole ministro della marina; cosa che io ho lamentato moltissimo, ma di cui, ora, non voglio occuparmi.

È vero che, or fa circa un mese, in un discorso da me pronunziato alla Camera, a proposito di una piccola legge di cui era relatore, espressi alcune mie idee che non erano perfettamente conformi a quelle dell'onorevole ministro; e soggiunsi, in seguito ad invito fattomi, che, se fosse stato il caso, avrei riparlato in occasione del bilancio della marineria, per dire il mio avviso intorno al personale, al materiale e all'organizzazione.

Ma non per questo c'è ragione di supporre che io voglia attaccare qualcuno, o che io voglia portare questioni ardenti dinanzi alla Camera. Dichiaro anzi essere mio proposito di astenermene in modo assoluto; e che non intendo in nessuna maniera di seguire le traccie di altri. I miei precedenti parlamentari provano abbastanza che, quando credo di attaccare, attacco a viso aperto; e che, se tiro la pietra, sono di quelli che tengono lungamente il braccio in evidenza, invece di nascondere dopo averla lanciata.

Tengo dunque a dichiarare che se non ho raccolto qualche insinuazione che è stata fatta a questo proposito durante la discussione che ci occupa, si è appunto perchè non intendeva di mettermi in contraddizione coll'onorevole ministro della marineria.

Ciò premesso, non farò un discorso, e mi limiterò quasi ad alcune dichiarazioni; tanto per sciogliere la mia promessa, (se promessa era) di parlare del personale, del materiale, e della organizzazione della marineria: tutte questioni che furono ampiamente trattate in questi giorni da valentissimi oratori. Io, per conseguenza, non potrei

aggiungere nulla di nuovo, e non potrei mutare il convincimento che la Camera si è formato, e che corrisponde appunto a quanto io mi proponeva di dimostrare.

Abbiamo un personale buono, ma deficiente di numero; abbiamo un materiale buono, il quale, in proporzione del nostro bilancio, è all'altezza del materiale di qualunque altra marineria del mondo; abbiamo una organizzazione deficiente, più o meno secondo i gusti. Ma soggiungo che, avendo di questo convenuto anche l'onorevole ministro, egli ha intenzione di prontamente colmare le lacune.

Detto questo, potrei anche dire di aver finito: se non sentissi l'obbligo di aggiungere brevi parole a proposito delle grandi navi (*Segni di attenzione*). Non posso nascondere alla Camera che, in origine, io sono stato contrario alla costruzione di queste, così dette, grandissime navi. Ma in seguito, avendo avuto occasione, o dirò meglio, la fortuna di potere studiare con amore e lungamente la nostra maggior nave, l'*Italia*, debbo confessare che il risultato del mio studio e di due anni di osservazione, è stato questo: io mi sono convinto che la nave *Italia*, e mi glorierò se la mia voce sarà udita nel paese, è la più potente nave da guerra che galleggi sui mari. (*Bene! Bravo!*)

Questa nave ha dei difetti, è vero; presenta inconvenienti che taluni possono dire anche errori; ma, più o meno, sono tutti inconvenienti riparabili, e non menomano, neanche in modo relativo, la superiorità di questa nave su quelle che possono presentemente avere i nostri avversari.

Debbo pur dichiarare che, mentre faccio voti affinché le altre navi grandi ora in cantiere riescano ugualmente potenti e più, coll'evitare quegli inconvenienti che la pratica ha additati, per altre ragioni io non posso rinunciare al primitivo mio convincimento; e che, quando mai avvenisse che fossero proposte al Parlamento altre costruzioni di navi aventi queste dimensioni, io userei tutta la mia forza parlamentare perchè tali proposte non dovessero essere approvate.

E ora mi è grato di esprimere la mia soddisfazione pel modo come, in questo momento, è armata la squadra; non solamente quella che ha fatto bella mostra a Barcellona (e che, come l'onorevole De Zerbi, avrei preferito che non ci fosse andata, però per motivi diversi da quelli da lui esposti), ma anche le altre navi che sono armate nei nostri porti, ed altre che oggi, e ne rendo lode al ministro ed alla sua amministrazione, con molta energia e con molto lavoro si sono allestite. La nostra flotta può essere ora

posta prontamente in mare; ed ha una forza da poter respingere con onore qualunque attacco che un nemico temerario volesse repentinamente recarci. Ma siccome mi piace di essere franco, debbo pur convenire che, nel mese di febbraio, allorchè per un momento parve che noi potessimo essere impegnati in una guerra, le nostre condizioni non erano egualmente favorevoli.

Si è fatto molto da allora in poi, e me ne consolo; ma questo prova sempre più che ci è qualche cosa da fare nell'organizzazione, la quale bisogna sia tale che dia modo alla nostra armata di sviluppare, in pochissimi giorni, tutta la forza di cui è capace. Ma è mio convincimento che i risultati ora ottenuti si manterranno, e che la Spezia continuerà a rimanere nelle condizioni di difesa in cui oggi si trova. Imperocchè è bene si sappia (e io ne rendo onore a chi ha diretto i lavori ed ha organizzato la difesa e per terra e per mare) che la Spezia si trova in condizione, come è accertato, da essere in poche ore pronta a respingere qualunque sorpresa.

Come poc' anzi ho detto, il personale è buono, ma deficiente di numero; il materiale è buono e più numeroso; e l'organizzazione lascia a desiderare. Ma non è il caso di far critiche o accuse. Bisognerebbe rimontare troppo lontano e risalire a molti anni addietro per cercare quali errori si siano commessi, non con cattive intenzioni, s'intende, e per quali cause diverse siamo giunti ai risultati che ho accennati. Solamente raccomando all'onorevole ministro, a lui che ha già reso tanti servizi e così importanti alla marina ed al paese, di volere, una volta riconosciuta la situazione quale è, con tutta la sua energia provvedere affinchè al più presto possibile si ristabilisca l'equilibrio tra i diversi fattori che formano veramente la forza di una marineria da guerra.

Se egli così farà, io ne sarò lieto e per la sua fama, e per il bene della marineria, e per la fortuna della patria.

Ora, o signori, dovrei dire una parola intorno alla disciplina, e toccando questo argomento delicato faccio gran conto sulla vostra benevolenza.

Della disciplina si è parlato molto; credo anzi che se ne sia parlato troppo. (*Benissimo!*) Ma oramai è obbligo mio di dirne qualche parola, dal momento che si è portata, ciò che io non avrei fatto, la questione dinanzi alla Camera.

Che cosa è la disciplina militare, o signori?

La disciplina militare è un insieme di virtù; non è soltanto l'ordine del superiore, e il gastigo immediato se non c'è l'immediata obbedienza e

l'assoluto rispetto. No, signori; la disciplina militare è, ripeto, tutto un insieme di virtù.

Abbiamo regolamenti voluminosi per quanto ha tratto alla disciplina militare; regolamenti i quali cominciano coll'inculcare la devozione al Re e alla patria, la devozione alla bandiera, il sentimento del dovere, ecc. ecc. Poi vengono gli obblighi dei superiori verso gli inferiori, degli inferiori verso i superiori; poi il modo di regolarsi coi compagni, e così successivamente si parla di molte altre virtù, e poi di obblighi alcuni dei quali sono molto pesanti, ma sono indispensabili per formare tutto questo insieme. Poi viene la parte brutale della disciplina: vale a dire il gastigo, quando qualcuno che appartiene ad un Corpo militare non ha tutte le virtù e non adempie tutti i doveri che sono imposti. A me pare che questa sia la disciplina; ed è, come si vede, cosa molto complessa, importante ed elevata. (*Commenti*).

Il lasciar supporre, anche lontanamente, che in un Corpo militare manchi la disciplina o non ce ne sia abbastanza, è un'offesa grave per quel Corpo.

Certamente molte parole generose furono pronunziate in questa Camera, e il ministro stesso, ieri, volle parlare in difesa del Corpo degli ufficiali di marina, affermando che la disciplina non manca. Ma insomma, pel solo fatto che di questa questione si è troppo parlato, io credo che una ferita indiretta all'armata ci sia stata; anzi una ferita più grave di quel che, a prima vista, si può supporre. Poichè bisogna considerare lo insieme delle virtù che formano la disciplina, per comprendere che non conviene, per una miseria, attaccare così il vasto edificio che deve far la forza di una istituzione nazionale.

È una cosa sbagliata. (*Benissimo! Bravo!*)

Nessuno ha potuto citare un fatto speciale; non si è fatta alcuna accusa seria di mancanza di disciplina. Si è supposto (non so chi abbia tratto fuori, nè come, questa questione della disciplina) che fossero ufficiali di marina malcontenti, i quali avessero consigliato alcuni membri di questa Camera, di attaccare il loro capo legittimo e rispettato, cioè il ministro della marineria.

Ma questa supposizione, o signori, non basta per ammettere che ci sia indisciplinazione. Se ufficiali di marina mancano in questo modo, si deve pure sapere chi sono; in tal caso si colpiscono; ed il ministro della marineria, tutte le volte che ha veduto atti isolati d'indisciplinazione, li ha colpiti. E se non li ha sempre colpiti in modo diretto, con un gastigo immediato, li ha colpiti con altri mezzi a cui è autorizzato dallo stesso regolamento

di disciplina: cioè, col consiglio e con la minaccia, come lo ha fatto nel caso della circolare qui letta.

E poi, signori miei, come supporre che, proprio debbano essere gli ufficiali dell'armata quelli che abbiano commesso questi atti di indisciplina? Mettiamoci la mano sulla coscienza, tutti, e vediamo come noi facciamo, tutte le volte che è nostra intenzione, in questo Parlamento, di attaccare o difendere un uomo od una istituzione. Pensiamo come ci regoliamo, tutte le volte che ci troviamo in contatto con ufficiali di marina; e non soltanto con quelli che andiamo a trovare negli arsenali o sulle navi perchè ci accompagnino come deputati, e ci spieghino i dettagli delle armi che appartengono ai loro bastimenti, ma anche quando c'incontriamo a caso con loro, in ferrovia o in qualunque altro luogo. Per l'amore che noi portiamo all'istituzione della mariniera, amore patriottico, noi cerchiamo sempre di domandare a questi ufficiali qualche cosa. Domandiamo loro, qual'è la velocità della nave? Qual'è la sua pescagione? Qual'è il risultato dell'artiglieria?

E così di questo passo!

Io posso in coscienza dire che gli ufficiali di marina trovandosi in questo caso, rispondono la verità. E sarebbe curioso che questi ufficiali, quando si trovano davanti a deputati od altri funzionari o patrioti, dovessero dire, per timore, quello che non è, e che noi questa specie di disciplina ipocrita domandassimo ai militari, i quali per poter essere coraggiosi e forti devono assolutamente essere leali!

Se vi sono, dunque, dei colpevoli, si devono punire. Ma non si deve intaccare la riputazione di un Corpo militare per semplice sospetto, per semplici insinuazioni, per discussioni ardenti che vengano portate in Parlamento, e che si vogliono credere consigliate da ufficiali di marina. Questo non posso ammetterlo. Eppoi come mai si può credere che abili parlamentari, antichi membri del Parlamento, se vogliono attaccare il Governo o un ministro per qualsivoglia motivo si trovino imbrogliati a trovare dati di questo genere, ed abbiano proprio bisogno di andarli a cercare dagli ufficiali di marina? Basta che scrutino negli archivi, nei giornali, nei libri, nelle riviste marittime, e troveranno elementi tali da dire tutto quel che si è detto, e dieci volte di più.

Ripeto quindi con soddisfazione che indisciplina nell'armata non c'è; e che ringrazio vivamente gli onorevoli colleghi e l'onorevole ministro delle dichiarazioni che hanno fatte in questo senso.

E ora, onorevoli signori, permettetemi un'ul-

tima considerazione. Sono stati presentati alcuni ordini del giorno, che la Camera sarà probabilmente chiamata a votare. Ad alcuni di questi, i proponenti hanno dato, nello svolgerli, un significato di piena ed intera fiducia, sia nella persona del ministro, sia nell'indirizzo da lui dato all'Amministrazione cui presiede. Ma allusero anche alla necessità che il ministro mantenga alta la disciplina nell'armata, affermando così indirettamente che la disciplina non c'è stata e non c'è, e che bisogna attribuire nuovi poteri al ministro affinché la possa far rispettare. Siccome, ripeto, indisciplina non c'è stata e non c'è, come lo stesso onorevole ministro ha dichiarato; mi pare che quest'ordine del giorno non possa essere votato. E quindi raccomando molto al ministro di non accettare una mozione dove si fa, sia pure indirettamente, allusione alla indisciplina del Corpo della mariniera.

**La Porta.** Domando di parlare per fatto personale.

**Canevaro.** Io, da trent'anni, sono fedele ammiratore ed amico del ministro Brin: sono anche suo scolaro.

In nessun caso politicamente mi sono separato da lui, nè intendo separarmene, benchè in talune piccole discussioni che si sono fatte qui alla Camera, io abbia espresso idee che non erano sempre perfettamente conformi alle sue. Io desidero di non avermene a separare neanche in questa circostanza; è d'altronde, che io voti in un senso o nell'altro, rimane sempre il fatto che io ho fiducia piena ed intera nella sua persona e nell'indirizzo che egli ha dato alla sua amministrazione.

Ma io debbo dichiarare che se venisse in votazione un ordine del giorno, il quale indirettamente confermasse questo bisogno di rialzare la disciplina, quest'ordine del giorno, a mio modo di vedere, menomerebbe la riputazione del Corpo della mariniera e il prestigio degli ufficiali i quali hanno bisogno appunto di prestigio, per avere abbastanza autorità, e confidenza in sè stessi, e nei loro ordinamenti da potersi ispirare al fuoco sacro che è indispensabile per bene combattere e vincere. La votazione di un ordine del giorno simile, costituirebbe una offesa a quegli ufficiali e un danno che, a mio modo di vedere, sarebbe anche antipatriottico. E quindi dichiaro che voterei contro quest'ordine del giorno (*Bravo! Bene!*)

**La Porta.** Ho domandato di parlare per fatto personale.

**Presidente.** Onorevole La Porta, accenni al suo fatto personale.

**La Porta.** Siccome l'onorevole Canevaro ha

parlato di due ordini del giorno presentati, l'uno dei quali è concepito in questi termini:

“ La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro della mariniera, passa all'ordine del giorno „

e siccome egli non ha bene interpretato i miei intendimenti; così credo di essere nel mio diritto di parlare per fatto personale, essendo stato frainteso.

**Presidente.** L'onorevole Canevaro ha parlato di ordini del giorno. Se Ella ha la coscienza di aver dato al suo ordine del giorno uno svolgimento tale da meritare la censura fatta dall'onorevole Canevaro (*Si ride*), allora le do facoltà di parlare, altrimenti non potrei accordargliela; poichè, onorevole La Porta, altra cosa sono gl'intendimenti, altra cosa i fatti.

**La Porta.** Onorevole presidente, permetta, forse c'intenderemo facilmente.

Esiste il fatto personale, non perchè l'onorevole Canevaro abbia interpretate male le mie parole, ma perchè le ha interpretate affatto contrariamente al mio pensiero. (*Interruzioni*).

Signori, io dissi ieri che questa discussione tanto importante non poteva chiudersi senza un voto solenne nell'interesse dell'armata e di colui che ne è al governo e ne ha la suprema responsabilità, il ministro della marina. È ciò appunto perchè chi ha la fiducia della Corona e della Camera possa altamente rappresentare la importantissima amministrazione della marina italiana.

*Voci.* Ma la rappresenta benissimo.

**La Porta.** Io dissi adunque nel mio ordine del giorno “ prendendo atto delle dichiarazioni del ministro „ le quali si riferivano e al materiale, e al personale, e alla disciplina eziandio, perchè io lodo moltissimo il ministro di aver mantenuto e di voler mantenere sempre alta la disciplina dell'armata; disciplina intorno alla quale si erano per lo meno insinuati dei dubbii. Il fatto mio dunque, o signori, dell'aver preso atto della esistenza di una forte disciplina nella nostra armata, lungi da recare a questa offesa, deve servire a rassicurarla del concetto che ne ha il paese e a mantenerla in quel prestigio che giustamente si merita. (*Benissimo!*)

Ma io, intanto, o signori, sono anche lieto delle dichiarazioni suscettibili fatte dall'onorevole Canevaro, di lui che, oltre ad esser deputato, appartiene e così meritamente al Corpo della marina. Ma qui, o signori, noi deputati che abbiamo la coscienza di non aver nulla risparmiato nel concedere i mezzi per consolidare la nostra armata

o far sì che essa risponda interamente alle nostre aspettative, abbiamo anche il diritto ed il dovere, discutendosi il bilancio, di esaminare i vari servizi della nostra marina, ed in questi entrano appunto ed il materiale ed il personale e soprattutto quella che è la coesione e la forza della nostra armata, cioè la disciplina. Al riguardo, noi abbiamo le dichiarazioni dell'onorevole ministro; ne prendiamo atto; ma, con questo, ripeto, noi crediamo di onorare l'armata e non di recarle offesa. È questo il senso dell'ordine del giorno che ho proposto. (*Bene!*)

**Presidente.** Onorevole Canevaro, ha domandato di parlare?

**Canevaro.** Parlo anch'io per fatto personale, ma sarò brevissimo. Forse in qualche parte ho frainteso l'onorevole La Porta e di ciò mi dispiace. Però per l'impressione, che io e i miei colleghi ne abbiamo ricevuto, a quell'ordine del giorno mantengo la interpretazione che aveva data prima, e quindi non muto una parola di quello che ho detto. (*Commenti*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Vigna, relatore.** Come relatore adempio al dovere di dare alla Camera brevi spiegazioni intorno ad alcuni appunti che sono stati fatti all'operato della Commissione generale del bilancio.

L'onorevole Cavalletto, ispirato come sempre ad elevati e patriottici sentimenti, ha espresso il parere che la Commissione generale del bilancio avrebbe dovuto avere criterii più larghi nell'esaminare le spese della marina che forma tanta parte della difesa nazionale.

Secondo il parere dell'onorevole Cavalletto, la Commissione generale del bilancio avrebbe dovuto far essa delle proposte di maggiori spese, o per lo meno incoraggiare l'onorevole ministro della marina ad essere più largo nelle sue proposte. La Commissione generale del bilancio ha la coscienza di aver fatto il debito suo anche nel senso patriottico e politico dell'onorevole Cavalletto.

È vero che la Commissione generale del bilancio, come è naturale, non ha presa l'iniziativa di aumentare la spesa del bilancio della marina, ma non è men vero che, per tutte le spese che hanno per oggetto l'incremento della nostra forza navale, in tutta l'estensione della parola, cioè bastimenti, personale, difesa delle coste e stabilimenti, la Commissione generale del bilancio è stata, si può dire, unanime nell'approvare le proposte che vennero fatte dal Governo. Le poche discrepanze le quali sono sorte in seno

della Commissione generale del bilancio, e delle quali si è dovuto far cenno nella relazione, sono state più di forma che di sostanza.

Così quella minoranza la quale non avrebbe voluto che le maggiori spese, domandate con note di variazioni, fossero incluse nel bilancio, era però dispostissima, e lo ha dichiarato, ad accordare all'onorevole ministro della marina non solamente le maggiori spese che egli domandava, con la nota di variazioni, ma anche di più, qualora l'onorevole ministro avesse dichiarato che ne aveva bisogno. Solo pareva a quella minoranza che l'articolo 34 del regolamento sulla contabilità generale dello Stato ostasse a che venissero incluse nel bilancio, quelle spese senza che esse fossero approvate con leggi speciali. Vede dunque l'onorevole Cavalletto che quelle piccole discrepanze, che si notano nella relazione della Commissione, sono di pura forma, e che, nella sostanza, la Commissione ha dato tutto il suo appoggio alle proposte di spesa per la marina. Quanto a quella piccola economia che pure fu lamentata dall'onorevole Cavalletto, derivante dal non aver la Commissione generale del bilancio ammesso l'aumento di 12 ufficiali d'ordine nel personale del Ministero della marina, come chiedeva l'onorevole ministro, ecco come stanno le cose:

La Commissione generale del bilancio, preoccupandosi delle condizioni finanziarie del paese, prima di procedere all'esame dei singoli bilanci, ha creduto suo dovere di stabilire dei criteri da servire di norma alle Sotto-commissioni, nell'esame dei bilanci stessi, per modo che la spesa avesse a riuscire la minima possibile senza che tuttavia alcuno dei servizi pubblici dovesse soffrirne.

Fra questi criterii venne adottato quello di non ammettere nessun aumento negli organici, a meno che non ne fosse provata l'assoluta, incontestabile ed urgente necessità.

Ora nel caso dei dodici ufficiali d'ordine, la minoranza della Commissione sarebbe stata disposta ad ammettere quel piccolo aumento, anche perchè, in questo modo, credeva di aver maggior diritto di domandare all'onorevole ministro della marina, di rimandare ai dipartimenti quei sott'ufficiali del Corpo reali equipaggi, che ora sono impiegati al Ministero nelle scritturazioni. Invece la maggioranza della Commissione non credette di ravvisare nel proposto aumento tale urgente necessità da consentire un'eccezione al criterio adottato. Però la Commissione si è fatto un debito di indicare nella relazione, tutti i motivi, tutte le ragioni che il ministro ha creduto di ad-

durare in appoggio della sua proposta affinché la Camera fosse in grado di dare il suo giudizio definitivo con piena cognizione di causa. Veda adunque l'onorevole Cavalletto come anche qui la Commissione generale del bilancio non è stata guidata da uno spirito di eccessiva parsimonia, ma piuttosto dal proposito di non contravvenire ad una norma che essa, in vista delle condizioni della nostra finanza, aveva creduto suo dovere d'imporla:

L'onorevole Cavalletto invece, competente come egli è in fatto di lavori d'ingegneria, è venuto in appoggio della Commissione generale del bilancio per raccomandare all'onorevole ministro una buona riorganizzazione del Corpo del Genio navale. Con ciò l'onorevole Cavalletto ha reso un grande servizio alla marineria, imperocchè, dalla capacità e dall'attitudine degli ufficiali del Genio navale dipende non solamente l'averne un buon materiale navale, ma ancora lo spendere il danaro pubblico con la dovuta parsimonia ed oculatezza. Io non temo di esagerare dichiarando che dall'essere alla direzione dei lavori di una corazzata un ufficiale più o meno abile dipende non solo che il lavoro riesca più o meno perfetto, ma ancora che si risparmino o no cinque o sei mila lire.

Queste, se ho fatto bene attenzione, sono le sole osservazioni esplicite che si sono fatte all'operato della Commissione generale del bilancio. Però mi pare che, quantunque la Commissione non sia stata nominata, in certo qual modo si siano fatte critiche che direi implicite da coloro i quali hanno dichiarato essere assolutamente deficiente il nostro personale. Parrebbe da ciò che la Commissione generale del bilancio non si fosse occupata, come era suo dovere, di accertarsi se, col progetto di spese presentato dal Ministero, si provvedesse sufficientemente ai varii servizi dalla marina.

La Commissione si è occupata di tutto questo. Non parlerò del materiale, perchè sul materiale poche e quasi nulle sono state le opposizioni.

Però l'onorevole Cavalletto, parlando dei tipi delle navi, e dichiarando che a lui pareva pericoloso di portare alla Camera queste questioni, disse: sentiremo l'onorevole ministro, e poi il relatore. Io nutro troppo rispetto ed ossequio per l'onorevole Cavalletto, per non rispondere a questo suo desiderio. Ma dichiaro di esprimere il mio parere personale, e non di parlare a nome della Commissione.

A me pare, che tutto considerato, in fatto di materiale, non facciamo una falsa rotta. Pel passato abbiamo fatto a un dipresso come le migliori

fra le altre potenze marittime. Per l'avvenire io credo molto saggio e prudente il proposito cui ha accennato l'onorevole ministro, di non imprendere nuove grandi costruzioni, senza prima aver fatto delle esperienze, per vedere la portata dei ritrovati più recenti in fatto di artiglierie, in fatto di proiettili esplosivi, di granate-mine e via dicendo.

Ed ora ritorno a parlare in nome della Commissione, e dichiaro che essa si è preoccupata del personale.

Il personale si compone di ufficiali e di marinai. Per gli ufficiali, nello stato di previsione presentato nel novembre scorso, cioè 6 mesi fa, il ministro fornì tre prospetti, *A*, *B* e *C*.

Il prospetto *A* indica tutti gli ufficiali, di tutti i gradi e di tutti i Corpi, necessari per armare tutte le navi, che si presume saranno pronte nel 1891.

Il prospetto *B* indica tutti gli ufficiali che sono necessari per soddisfare a tutti i servizi a terra. Notate che il ministro, almeno a mio modo di vedere, è stato piuttosto largo nel prevedere le navi che saranno pronte nel 1891.

Io mi auguro che le previsioni del ministro si avverino, ma temo che alcune di queste navi che si prevedono pronte nel 1891, non lo saranno.

Ad ogni modo si è pensato, già fino da ora, al personale che dovrà armarle.

In quanto al personale per i servizi di terra si è anche provveduto abbastanza largamente.

C'è infine il terzo prospetto *C* il quale riassume i due primi.

Il ministro ha voluto tener conto di un fatto, e cioè degli ufficiali, che, per caso, possono essere impediti di prender servizio per malattia o per altre speciali ragioni; quindi ha aumentato le cifre, risultanti dai due prospetti, del 6 per cento.

Per contro si è tenuto conto di un'altra circostanza, e cioè che non tutto il naviglio potrà esser pronto per andare a combattere; vi sarà sempre qualche nave in riparazione, qualche altra che dovrà cambiare le caldaie, e simili. Or bene per tener conto di questo fatto non si è diminuito il personale che di un decimo.

Io trovo che, in questo, il ministro ha fatto benissimo, perchè così, tanto egli quanto i suoi successori si sforzeranno di non andare al di sotto di questo decimo; ma io credo che, in pratica, il numero delle navi in riparazione sarà per lo meno un quinto della forza totale.

E ciò mostri che questi calcoli del personale (ufficiali) sono stati fatti con larghezza. E su que-

sto argomento, mi pare non ci sia bisogno che io aggiunga altro.

Veniamo ai marinai. I marinai, lo dice la relazione della vostra Commissione, che adesso sono 12,500 circa, col progetto di bilancio, sono portati a 14,600; vale a dire il numero dei marinai è aumentato di circa il 18 per cento. Se noi prendiamo il bilancio dell'esercizio in corso noi troviamo un prospetto nel quale sono indicati i fa-bisogno del personale del Corpo reali equipaggi precisamente nel 1890. Un prospetto analogo a quello che abbiamo indicato per gli ufficiali. Secondo questo prospetto, la cifra totale del personale del Corpo reali equipaggi necessario per armare tutto il naviglio nel 1890 ascenderebbe a 15,337 uomini; ora, come ho detto, l'effettivo nel bilancio prossimo è di 14,600 uomini. Ma poi abbiamo le riserve in caso di guerra.

Qualcuno degli oratori che mi ha preceduto, se ben ricordo l'onorevole Toscanelli, ha detto che una gran parte di queste riserve non si possono aver subito, ed è vero.

Dalle informazioni che ho prese, risulta che non bisogna contare subito che sopra un terzo, ma sono 9000 e andiamo già a 17,000 e tanti. Notate che io non parlo dei successivi aumenti che si presenteranno nei due prossimi esercizi pei quali raggiungeremo la cifra di 18,000. Ma, oltre le riserve, se badate al bilancio che ora esaminiamo, si farà anche la chiamata sotto le armi di una parte della seconda categoria per un periodo di istruzioni, appunto per il caso che non bastassero le riserve. Per conseguenza è parso alla Commissione del bilancio che, con tutte queste risorse si poteva essere sicuri di avere in ogni evenienza il personale necessario per armare tutto il naviglio disponibile e per provvedere ai servizi a terra.

Ora, a stretto rigore, avrei finito di parlare a nome della Commissione generale del bilancio ma pregherei ancora la Camera di acconsentirmi due minuti soli per un fatto che direi quasi personale.

L'onorevole Toscanelli, nel suo erudito discorso, si è fatta questa domanda: quali sono le navi da preferirsi?

E poi, rispondendo a sè stesso ha detto: 90 su 100 ufficiali di marina sono per le più piccole navi. Ebbene, fin qui, sono informazioni che egli ha raccolte ed io non voglio dir niente. Ma poi ha soggiunto: ma il Genio navale (leggo le sue parole per essere maggiormente sicuro di quel che dico), il Genio navale si preoccupa solo

della parte architettonica e tira via come se nulla fosse.

Il sentir dire che ha costruito delle grandi navi solletica il suo amor proprio.

Veramente io credo che questa sia un'accusa gratuita ed immeritata che si fa ad un Corpo di ufficiali il quale ha sempre fatto del suo meglio per servire il paese. È lo stesso come se si venisse a dire che gli ufficiali del Genio militare non fanno le fortificazioni, perchè servano alla difesa della frontiera, ma che le fanno perchè si possa dire che hanno fatto una bell'opera architettonica. Io mi domando che cosa devono dire i poveri contribuenti, i quali leggeranno il discorso dell'onorevole Toscanelli. Evidentemente, vedendo come l'onorevole Toscanelli cita fatti, cifre, parla di cannoni, di siluri, insomma di tutti i servizi della marina, si figureranno che sia per lo meno un ammiraglio a riposo (*Si ride*), e per conseguenza che parli con tutto fondamento. E giustamente faranno le loro alte meraviglie come da tutti i ministri che si sono succeduti, come da noi loro rappresentanti, si sia tollerato e si continui a tollerare una enormità così grave, cioè a dire che tanti milioni, tanti e così gravi sacrifici, invece di servire per la difesa della patria, servano solo a solleticare la vanagloria di pochi ufficiali.

Io ho troppa stima dell'onorevole Toscanelli per non credere, o che queste parole gli siano sfuggite nella foga della improvvisazione, o che la sua buona fede sia stata sorpresa.

Comunque, la Camera sa (e non lo dico perchè lo sappia la Camera, ma perchè lo sappiano i contribuenti) la Camera sa che i regolamenti della nostra marina non lasciano minimamente all'arbitrio del Genio navale il fare delle navi, più di un tipo che di un altro, perchè questi tipi sono discussi ed approvati da Consigli, nei quali la grande maggioranza è composta, come è giusto, di ufficiali dello stato maggiore della marina.

Del resto, posso assicurare l'onorevole Toscanelli e la Camera che gli ufficiali del Genio navale si contentano di compiere con modestia e con amore il difficile compito di preparare le navi per la marina; e che essi, coi 12,000 operai, che lavorano nei nostri arsenali, non hanno altra ambizione, altra aspirazione se non quella che il frutto delle loro fatiche possa, un giorno, esser portato alla vittoria dai nostri valorosi ufficiali e marinai. (*Bene! Bravo!*)

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

**Brin, ministro della marina.** Mi pare che la

Camera debba oramai desiderare di finire questa discussione e di venire alla conclusione.

*Voci.* Sì! sì!

**Brin, ministro della marina.** Io ho già dichiarato, quando presi a parlare l'altro giorno, che, dopo che era stata sollevata una discussione sopra tutto l'indirizzo, che io ho dato da parecchi anni alla marina, tanto per il materiale, che per il personale; dopo la questione, sollevata dall'onorevole Branca, riguardo all'industria nazionale; era conveniente, nell'interesse del servizio, che si venisse ad un voto chiaro, perchè io non potrei più adempiere bene al mio mandato, quando potessi dubitare che questo indirizzo non fosse completamente approvato dalla Camera. Ne verrebbero dubbi ed incertezze che menomerebbero anche più le già mie scarse forze, ed io non potrei più stare a capo della marina. Quindi la Camera, nell'interesse del servizio, deve desiderare che il ministro non esca indebolito da questa discussione, specialmente in questi momenti.

Io non mi farò più a rispondere alle ultime domande, agli ultimi inviti che mi sono stati fatti per miglioramenti; posso solo dichiarare che i desiderii manifestatimi cercherò di soddisfare, nei limiti del possibile, se riconoscerò che veramente siano utili, oppure che la spesa corrisponda all'utile che se ne può sperare.

E, poichè alcuni ordini del giorno sono stati presentati alla Camera, non mi resta più, oramai, che pregar la Camera di deliberare sopra uno di essi, che risolva chiaramente la questione, e mi metta in grado di sapere a che cosa io debba attenermi. Mi pare che siano tre questi ordini del giorno; uno dell'onorevole Elia, uno dell'onorevole Maldini ed il terzo dell'onorevole La Porta.

**Presidente.** Leggo i tre ordini del giorno che sono stati presentati. Il primo, dell'onorevole Elia, è il seguente:

“ La Camera, ritenendo che il Governo saprà provvedere al completo ordinamento dell'armata ed alla difesa costiera, in modo corrispondente ai bisogni ed alla sicurezza della nazione, con mezzi straordinari che non portino altro aggravio sul bilancio oltre alle quote di interesse e di ammortamento (*Ooh! ooh!*) conferma la sua fiducia nel ministro della marina, e passa alla discussione dei capitoli. ”

Poi, viene l'ordine del giorno dell'onorevole Maldini:

“ La Camera, udite le dichiarazioni del mini-

stro della marina, passa alla discussione dei capitoli del bilancio. »

Viene in ultimo quello dell'onorevole La Porta:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del ministro per la marineria, passa all'ordine del giorno. »

L'ordine del giorno dell'onorevole Maldini è il più largo; poi, verrebbe quello dell'onorevole La Porta, che prende atto delle dichiarazioni del Governo; in ultimo, quello dell'onorevole Elia, che stabilisce una specie di programma.

**Brin, ministro della marineria.** Per ciò che riguarda l'ordine del giorno Elia, esso, per quanto esprima fiducia verso di me, del che ringrazio l'onorevole proponente, pure trovo in esso la seguente frase: *Spera che il ministro saprà*. Questa speranza al futuro indicherebbe qualche dubbio pel passato, benchè questo dubbio sia escluso dalle frasi successive.

Ma quest'ordine del giorno contiene un'altra parte, con la quale si domanda che si facciano le spese occorrenti per la marineria, ricorrendo ad un prestito.

Ora, siccome il Governo è deciso di spingere nei limiti del possibile, tutto quello che riguarda la difesa marittima del paese, ed anzi nelle leggi vigenti vi è persino già la facoltà di anticipare i fondi delle quote degli esercizi successivi, così io lo pregherei di ritirare il suo ordine del giorno.

Restano gli ordini del giorno degli onorevoli Maldini e La Porta. Tutti e due soddisfano al desiderio che io aveva espresso alla Camera.

**La Porta.** Chiedo di parlare.

**Brin, ministro della marineria.** Io desidero che la Camera si pronuncii in modo chiaro su quello che ho fatto, e siccome non potrei cambiare quest'indirizzo, così ho bisogno di sapere se veramente questo incontri il favore del Parlamento, il che mi darebbe la forza necessaria per adempiere al mandato di cui sono incaricato.

Ora io sono nell'imbarazzo della scelta, perchè questi due ordini del giorno suonano tutti e due lo stesso, il significato è lo stesso, le dichiarazioni dei proponenti sono state le stesse.

C'è stato oggi l'onorevole Canevaro che, in seguito allo svolgimento dato dall'onorevole La Porta al suo ordine del giorno, avrebbe quasi interpretato che io avessi bisogno d'un ordine del giorno di fiducia della Camera per mantenere la disciplina nella marineria.

L'onorevole La Porta ha spiegato chiaramente

come non fosse questa la sua intenzione, e difatti sarebbe stata la più grande critica del mio operato, se io avessi bisogno, per mantenere la disciplina, di avere un voto della Camera.

Quindi, tutti quelli che per caso avessero qualche dubbio sull'indirizzo dato da me alle cose di marineria, ma per avventura temessero che un voto di biasimo dato a me potesse scuotere la disciplina nella marineria, devono sgombrare il loro animo da ogni timore di questo genere; la disciplina nella marineria nulla ha da vedere, nulla ha da temere se la Camera significasse il suo volere sovrano che vuole dare un altro indirizzo alle cose di marineria, anzi la disciplina potrebbe avere nocimento, se per timori vani restasse a capo dell'amministrazione un uomo i cui atti non avessero il pieno suffragio della Camera.

Venendo un altro ministro sarà a lui altrettanto facile di mantenere la disciplina nella marineria, come lo è stato per me finora.

In questa condizione di cose, essendo in presenza di due ordini del giorno che hanno lo stesso significato, pregherei l'onorevole Maldini e l'onorevole La Porta di mettersi d'accordo. Ed all'onorevole Canevaro, il quale ha svolto elevate idee sul concetto della disciplina militare, idee le quali fortunatamente sono quelle a cui si ispira il Corpo degli ufficiali di marineria, ed ha rivolto a me parole benevoli di cui lo ringrazio, farei preghiera di prendere atto delle dichiarazioni dell'onorevole La Porta, che pare sieno state perfettamente conformi al suo desiderio, e di unirsi al suo ordine del giorno.

E non mi resta ora che attendere il voto della Camera.

**Toscanelli.** Chiedo di parlare per motivare il mio voto (*Si ride*)

**La Porta.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**La Porta.** Non per dubbio che possa nascere nell'interpretazione del mio concetto, ma, per rispondere alla preghiera dell'onorevole ministro ed anche pel piacere di essere insieme coll'onorevole mio amico Maldini, col quale ebbi comune l'intendimento, d'accordo con lui, ho formulato un ordine del giorno che mando al banco della Presidenza.

**Presidente.** L'onorevole La Porta, d'accordo coll'onorevole Maldini, trasforma il suo ordine del giorno nel seguente:

« La Camera, confermando la sua fiducia nel ministro della marina, passa all'ordine del giorno. »

Quest'ordine del giorno avrà la precedenza su quello dell'onorevole Elia, se vorrà mantenerlo.

L'onorevole Toscanelli aveva chiesto di parlare.

**Toscanelli.** Volevo motivare il mio voto, se nell'ordine del giorno non era espressa la fiducia; ma poichè la fiducia è espressa, non ho più bisogno di spiegare il voto che sarò per dare.

**Elia.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Elia.** Dopo le dichiarazioni del ministro, ritiro il mio ordine del giorno e mi associo a quello degli onorevoli La Porta e Maldini.

**Canevaro.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Canevaro.** Dato il significato che si attribuisce al nuovo ordine del giorno combinato, degl'onorevoli La Porta e Maldini e sentite le dichiarazioni del ministro mi associo ad essi, e dichiaro che voterò, con entusiasmo, il loro ordine del giorno.

**Presidente.** Rileggo dunque l'ordine del giorno degli onorevoli La Porta e Maldini:

“ La Camera, confermando la sua fiducia nel ministro della marina, passa all'ordine del giorno. ”

Metto a partito quest'ordine del giorno; chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passeremo alla discussione dell'articolo unico del disegno di legge:

“ Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina, per l'esercizio finanziario 1° luglio 1888 al 30 giugno 1889, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge. ”

Ora si dà lettura dello stato di previsione, che fa parte integrante di quest'articolo di legge; avvertendo sempre che i capitoli sui quali nessuno chiede di parlare s'intenderanno approvati con la semplice lettura.

**TITOLO I. Spesa ordinaria.** — Categoria prima. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 1. Ministero - Personale (*Spese fisse*) — Ministero, lire 656,072. Commissione, lire 629,232.

L'onorevole ministro della marina accetta lo stanziamento proposto dalla Commissione?

**Brin, ministro della marina.** Mi riservo di dirlo più tardi.

**Cavalletto.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ci sono vari oratori iscritti; primo è l'onorevole De Renzis.

(*Non è presente.*)

L'onorevole Baccarini...?

(*Non è presente.*)

L'onorevole Toscanelli ha facoltà di parlare.

**Toscanelli.** Io desidero di dire poche parole per fare alcune raccomandazioni alla Commissione del bilancio, perchè oltre la responsabilità del ministro c'è anche quella della Camera in faccia a se stessa ed in faccia al paese.

Tutta la questione relativa al personale, a mio parere almeno, si è sollevata, perchè la relazione non è corredata dei documenti necessari; se questi documenti vi fossero stati, la questione non sarebbe sorta.

Nella discussione generale, ho dimostrato come, in due anni, si costruirono bastimenti che avevano bisogno di 4218 uomini di equipaggio e nuovi uomini nella proporzione di 2500, e che per conseguenza ne mancano, nonostante i provvedimenti ultimi, 2218. A questa osservazione non m'è stato risposto nulla, nè la Commissione fornisce elementi giustificativi. Se, nella relazione, si fosse dato lo elenco di tutti i bastimenti esistenti con i relativi equipaggi e detto quanti marinari occorrono per i servizi speciali di terra, e su quanti uomini di riserva si può contare nei primi quindici giorni di armamento delle navi (perchè dai ruoli delle capitanerie risulta quanti uomini sono in paese e quanti di questa riserva si trovano all'estero); se avessimo saputo con esattezza quali sono i bastimenti in riserva, in disarmo ed in disponibilità, allora si che avremmo avuto elementi per portare innanzi alla Camera un giudizio esatto. Ma non essendosi fatto ciò e quando noi, avendo i bastimenti, non abbiamo però pronti gli equipaggi...

**Vigna, relatore.** Domando di parlare.

**Toscanelli.** ...io dico: quello che è fatto è fatto... e già su voti anche unanimi io ci credo poco e, a mio modo di vedere, contano poco. (*ilarità*).

Per conseguenza almeno per l'avvenire ricordi la Commissione del bilancio, se non lo ha fatto ora, di corredare di tutti i documenti desiderabili e necessari la sua relazione, affinché, anche sulle questioni del personale, la Camera possa essere completamente illuminata.

**Presidente.** Onorevole ministro della marina, desidera forse di parlare?

**Brin, ministro della marina.** Mi pare che sia nuovamente un tema di discussione generale

quello che ha trattato l'onorevole Toscanelli; ma ad ogni modo io gli darò subito qualche spiegazione.

Egli è ritornato ad affermare che a noi mancherebbe il personale occorrente per equipaggiare il nostro naviglio.

Io potrei rispondere coi fatti, giacchè al giorno d'oggi il numero di bastimenti armati della nostra marineria è, relativamente, maggiore del numero di quelli tenuti armati di qualunque altra marineria del mondo. L'onorevole Maldini mi fa dei segni di assenso, ed io veramente credo più alla sua competenza che a quella dell'onorevole Toscanelli. (*ilarità*) Anzi taluno trova questo numero di navi armate eccessivo proporzionalmente al numero totale di navi che abbiamo, e temono che andiamo incontro al pericolo di troppo logorarle. Questa preoccupazione è stata manifestata da una parte delle nostre autorità marittime..

**Toscanelli.** Chiedo di parlare per un fatto personale.

*Voci.* Basta! basta! Lasci andare.

**Toscanelli.** Non lascio andare; è inutile; più mi interrompete e più andrò in lungo.

**Brin, ministro della marineria.** Quindi non è il personale che faccia difetto per il materiale che abbiamo.

È vero che l'onorevole Toscanelli ha già accennato che forse gli equipaggi non sono completi, e si è parlato molto, si è sussurrato che le navi le quali figuravano a Barcellona erano con equipaggi stremati. Ebbene ho domandato all'ammiraglio che comandava la squadra quanti uomini mancavano rispetto agli equipaggi regolamentari.

Mi ha risposto che mancavano 202 uomini. Come vedete sopra un totale di quasi 4000 uomini è ben poca cosa.

È vero che mancavano talune specialità. Quindi più che mancanza di personale è questione di difficoltà di formare le specialità.

Del resto tutte le marinerie si preoccupano del problema di potere armare in tempo di pace le navi con equipaggi ridotti.

L'attuale ministro di marineria francese fa grandi sforzi per arrivare a tale risultato, e sia nella squadra della Manica come in quella del Mediterraneo, fa eseguire delle esperienze per ridurre questi equipaggi, e per animare gli ammiragli a risolvere il problema, ha loro promesso che con gli uomini che si risparmierebbero sopra le navi già armate si armerebbero altre navi.

Quindi, se anche da noi io cercassi di tenere

armate delle navi con equipaggi ridotti, mi pare che meriterei lode anzichè biasimo.

E come si può dire che io ho trascurato di aumentare il numero dei nostri marinai? E ciò mentre che nel bilancio che discutiamo propongo di portare da 12,400 a 14,600 il numero dei nostri marinai?

L'onorevole Toscanelli obietta che negli anni venturi la nostra marineria potrà disporre di un certo numero di nuovi bastimenti ora in allestimento, e che per equipaggiare questi bastimenti non basteranno i 2400 uomini che domando in aumento.

L'onorevole Toscanelli ha calcolato a 4600 il numero di uomini che occorre per equipaggiare questi nuovi bastimenti.

Egli disse che non ha potuto fare calcoli precisi perchè la Commissione del bilancio non pubblicò tutti i dati necessari.

Ora osservo anzitutto all'onorevole Toscanelli che al progetto del bilancio ho annesso delle tabelle indicanti tutte le navi di cui disporremo, con gli equipaggi relativi. Quindi ognuno può ricavare i dati più precisi a tale riguardo.

Ma l'onorevole Toscanelli parte dal principio che si debbano tener regolarmente, in tempo di pace, armate tutte le navi? Se la Camera crede di entrare in questo sistema dica; ma non vi è marineria al mondo che segua questo sistema, che sarebbe rovinoso per qualunque bilancio! Nemmeno la ricca Inghilterra fa questo. La Francia ha 36,000 mila marinai sotto le armi in tempo di pace e se si paragona il numero delle navi che ha la Francia con le nostre, certo essa non potrebbe con questi armare tutto il suo naviglio. Quello che si deve considerare è, che quella parte dei nostri bastimenti che sarà pronta (perchè non v'è nessuna amministrazione al mondo che possa riuscire ad avere tutti i bastimenti pronti); che quella parte che sarà pronta possa essere facilmente armata col personale che si ha al servizio, e con quello che si può richiamare dal congedo in un breve tempo. E questo è molto più facile in tempo di guerra che ora, perchè in tempo di pace noi non vogliamo disorganizzare le scuole. Fra allievi cannonieri, torpedinieri e fuochisti abbiamo circa 1500 uomini che non entrano nell'armamento delle navi, mentre in caso di guerra naturalmente, tutto questo personale verrebbe utilizzato per equipaggiare le navi.

Difatti l'Inghilterra nella rivista fatta in occasione del giubileo, ha dovuto ricorrere alle scuole cannonieri, fuochisti e torpedinieri, per armare le navi. Noi a Barcellona non abbiamo

fatto un grande sforzo, perchè non vi abbiamo mandato che la nostra squadra del Mediterraneo. Ora per le grandi manovre, la squadra sarà sensibilmente più numerosa, perchè ad essa sarà unito lo *Stromboli*, che è già armato, e la squadra di Levante, composta del *San Martino*, dell'incrociatore *Dogali* e dell'avviso *Colombo*.

Ora tutto questo lo facciamo senza disorganizzare punto le scuole dei cannonieri, dei fuochisti e dei torpedinieri. Anzi per aumentare il numero dei cannonieri, invece di un corso solo ne faremo un altro a settembre, dimodochè avremo altri 400 cannonieri per la riserva.

Credo quindi che la Commissione del bilancio aveva tutti i dati per assicurarsi di questo, ma anche prese le cose molto all'ingrosso, per non fare dei calcoli e ingolfarsi nelle cifre, si vede evidentemente che col nuovo aumento del Corpo reali equipaggi che proponiamo, potremo armare tutto il naviglio e tenerlo in riserva, e nel caso di bisogno, col richiamo delle classi, potremo armare tutti i bastimenti che avremo disponibili.

**Presidente.** L'onorevole ministro della mariniera ha con ragione dichiarato di chiamare questa discussione un'appendice della discussione generale, anche perchè l'onorevole Toscanelli ha parlato di un argomento che non è punto quello di cui tratta il capitolo 1°. Il personale, di cui al capitolo 1°, non è il Corpo reali equipaggi, ma il personale del Ministero.

**Toscanelli.** Ho parlato per fatto personale. Il presidente poteva correggermi e non lasciarmi continuare. Io ringrazio il presidente, e poi il presidente ha sempre ragione. (*Si ride.*)

Del resto io speravo che il ministro mi ringraziasse dell'aiuto che gli ho dato, in tutta la discussione, per aumentare il personale. Perchè è proprio l'affetto che sento per la marina che mi fa dire che manca il personale, e che bisogna aumentarlo.

Si sa che quando si chiedono danari, c'è sempre una certa ritrosia a darli, e che quando la Camera ne sia persuasa, più facilmente voterà quella legge che deve venire in discussione domani. Lo farò con forma un po' angolosa, ma, infine dei conti, promuovo il bene della marina, e questo bene deve stare a cuore di tutti.

In quanto ai calcoli li ho fatti precisi, ma i dati nella relazione non c'erano.

Il ministro ha contestato la mia competenza; e quanto a questo, si tratta proprio di numeri.

Quando si sa che i tali bastimenti hanno bisogno di tanti uomini di equipaggio, che c'è bisogno di 3000 uomini per i servizi a terra, e di

tanti altri per la Maddalena, chiunque, in questa Camera è competente a conoscere se il numero necessario c'è o non c'è.

Del resto, quanto ai bastimenti in riparazione, per far vedere che non ho fatto male i calcoli, dirò che formano il quarto circa della forza totale.

Ma l'equipaggio di questi bastimenti in riparazione non si può imbarcare sopra altri bastimenti, perchè è bene che si mantenga l'omogeneità degli equipaggi. Per conseguenza il fatto di avere un quarto dei bastimenti in riparazione non diminuisce il bisogno del personale.

**Presidente.** L'onorevole Elia ha facoltà di parlare.

**Elia.** Io mi limito ad una semplice osservazione, della quale spero l'onorevole ministro vorrà tener conto.

Tutto il personale, dipendente dal Ministero della marina, ha ottenuto qualche miglioramento, tranne il ristretto Corpo dei contabili degli arsenali, quantunque il lavoro di questi contabili in questi ultimi tempi, sia di molto aumentato per l'aumento continuo del materiale.

Raccomando quindi questo piccolo Corpo dei contabili alla benevolenza dell'onorevole ministro.

**Presidente.** Onorevole Cavalletto, ha facoltà di parlare.

**Cavalletto.** Dal breve discorso da me pronunziato nella discussione generale, ed al quale con molta cortesia e con mia soddisfazione ha risposto l'onorevole relatore Vigna, cosa della quale lo ringrazio, prese occasione l'onorevole Toscanelli per censurare la mia condotta di deputato, delle quali censure io però lascio giudice la Camera.

Nel mio discorso adunque, fatto nella discussione generale, io mi era riservato di riparlare relativamente al capitolo 1°, che ora si discute, per combattere la proposta economia di 26,840 lire fatta dalla Commissione generale del bilancio a riduzione dello stanziamento ministeriale.

La relazione del Ministero e la stessa relazione diligentissima dell'onorevole Vigna mi fanno vedere che questa detrazione di 26,840 lire, effettivamente non riesce ad utilità del servizio. Infatti fin dall'esame del bilancio del 1886-87, la Commissione generale suddetta aveva notato che, presso l'amministrazione centrale di questo Ministero, v'era difetto numerico di personale d'ordine. Questo difetto oggidì è aumentato notevolmente, perchè intanto vi si aumentarono 6 uffici, cioè l'ufficio di mobilitazione e l'ufficio di leva, del Corpo dei reali equipaggi, l'ufficio di difesa costiera,

l'ufficio di contabilità militare di artiglieria, e l'ufficio dei premi della marineria mercantile.

Per sopperire al vecchio difetto e ai bisogni nuovi il Ministero aveva proposto l'aumento di dodici ufficiali d'ordine, quattro di prima, quattro di seconda, e quattro di terza classe.

Il bisogno di un aumento del personale risulta evidente, come ho detto, dalle due relazioni. Ma la Commissione generale del bilancio, formò il proposito di non voler toccare gli organici, e ridusse di 26,840 lire lo stanziamento proposto dal ministro per questo capitolo 1° e ne dà queste ragioni.

Dopo avere accennato alla opportunità di questo aumento, la Commissione dice:

“ Ciò nondimeno la maggioranza della vostra Commissione, non sembrandole di ravvisare nel chiesto aumento quei caratteri di assoluta ed urgente necessità, che solo avrebbero potuto farle ammettere un'eccezione alla deliberazione presa dalla Commissione generale del bilancio circa le variazioni di organici, vi propone di rimandare impregiudicata ad altro esercizio la questione di cui trattasi e di ridurre intanto lo stanziamento di questo primo capitolo delle lire 26,840, che importerebbero i dodici nuovi ufficiali d'ordine. ”

Io credo che l'onorevole relatore faccia parte della minoranza della Commissione, che approvava l'aumento dei dodici ufficiali d'ordine e l'integrale stanziamento di spesa per questo capitolo; e ben a ragione, perchè se fin dall'esercizio 1886-87 si conosceva la necessità dello aumento, essa è ora aumentata e non parmi punto giustificato il rimando del proposto e necessario aumento ad un altro bilancio! Ma a quando? Intanto per sopperire a questo bisogno si distraggono dai Corpi militari dodici sott'ufficiali. A me veramente pare che non sia conveniente questa distrazione, tanto più che il personale dei reali equipaggi è appena commisurato al bisogno. Non c'è eccedenza certamente anzi piuttosto scarsezza. E non mi pare conveniente che dei sott'ufficiali, che devono stare in servizio o sulle navi o presso i Corpi debbano venire qua a fare gli scrivani, a supplire i mancanti ufficiali d'ordine presso il Ministero.

Presso il Ministero vi sono gli scrivani, gli impiegati delle diverse categorie, ma veramente i sott'ufficiali militari mi pare che non sia conveniente di chiamarli e tenerli in Roma. Non vi fanno una bella figura in servizii estranei alle loro funzioni militari.

Quindi io pregherei l'onorevole ministro e l'ono-

revole relatore di fare istanza presso la Commissione, poichè furono ammesse tutte le altre proposte di aumento, a volere ammettere anche questa, che è ben piccola cosa, e si può dire minima in confronto di tutto il bilancio.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marineria.

**Brin, ministro della marineria.** Comincerò dal rispondere all'onorevole Elia che mi ha raccomandato di migliorare la posizione dei contabili di magazzino. Siccome le loro competenze sono stabilite per legge, io non credo che sia questo il momento opportuno di promettere la presentazione di un nuovo organico per i contabili. Farò tutto ciò che sarà possibile per essi, ma una promessa formale non la potrei dare.

Vengo poi alla questione a cui ha accennato l'onorevole Cavalletto, ed unisco anch'io le mie preghiere alle sue, perchè la Commissione voglia assentire alla proposta da lui fatta.

Sta in fatto che è necessario un aumento nel personale d'ordine del Ministero della marineria, ed è facile capire questa necessità, quando da un bilancio di 37 milioni siamo passati ad un bilancio di 120 milioni: è cresciuta enormemente la mole dei lavori amministrativi e contabili e quindi, è anche aumentato fortemente il lavoro di scritturazione.

È perciò che, non soltanto io, ma anche tutti i ministri precedenti (il che dimostra alla Camera che è la necessità delle cose che lo impongono) hanno dovuto sopperire alla deficienza degli impiegati d'ordine, facendo venire dei sott'ufficiali al Ministero.

Ora la Commissione del bilancio, negli anni scorsi, ha lamentato questo sistema di distrarre dei sott'ufficiali dai dipartimenti marittimi, per venire a prestar servizio nell'Amministrazione centrale; ed io riconosco che essa ha perfettamente ragione, e riconosco anche, come ha detto l'onorevole Cavalletto, che non è bene che questi sott'ufficiali stiano a Roma, perchè non vi è la possibilità di curarne come si conviene la disciplina, e bisogna che il Ministero della marineria si rivolga a quello della guerra perchè li tenga nelle sue caserme.

Aderendo adunque al desiderio espresso negli anni scorsi dalla Commissione del bilancio, ho proposto di aumentare di 12 gli ufficiali d'ordine nel Ministero della marina, per poter diminuire il numero dei sott'ufficiali comandati al Ministero stesso, e col tempo forse, rimandarli pressochè tutti ai loro Corpi.

Vi è qualche ufficio speciale nel quale occorre

qualcuno di questi sott'ufficiali, come l'ufficio di matricola e l'ufficio di stato maggiore, che desidera averne qualcuno per vie meglio assicurare la segretezza circa gli affari da esso trattati; ma tutti quelli che sono adibiti in altri uffici è meglio toglierli.

Quindi io pregherei la Commissione di accettare la proposta fatta dal Ministero; saranno tanti sott'ufficiali di più che avremo presso il Corpo reali equipaggi, e diminuiranno così d'altrettanto, quella deficienza di personale di bassa forza tanto lamentata dall'onorevole Toscanelli.

**Presidente.** L'onorevole Turi era iscritto per parlare su questo capitolo 1°.

**Turi.** Dopo la promessa che ha fatto l'onorevole ministro, a proposito degli ufficiali d'ordine, io rinunzerei a parlare; giacchè la parola del ministro è abbastanza autorevole ed abbastanza efficace presso la Commissione, perchè io creda di potere aggiungere altre esortazioni. Dirò solamente che la Commissione farebbe opera assai benefica alla marineria, concedendo quel che le si domanda, ed oltrechè alla marineria farebbe opera giovevole alla finanza. Perchè il formare dei buoni sott'ufficiali, costa enormemente. Quando i sott'ufficiali vengono a Roma, a copiar lettere, a fare gli scritturali, non occorre loro nessuna istruzione; invece ne occorre loro moltissima, quando vanno a fare il sott'ufficiale cannoniere o torpediniere; e tale istruzione costa moltissimo.

In conseguenza, anche io, per quanto le mie preghiere valgano poco in confronto di quelle del ministro, prego la Commissione di aumentare questa cifra, a beneficio di 12 ufficiali d'ordine, pei servizi occorrenti al Ministero, e anche a beneficio di tante famiglie, che io non posso certamente approvare che restino in uno stato precario.

**Elia.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Elia.** Temo che l'onorevole ministro non abbia compreso la raccomandazione che io gli facevo. Io gli parlavo degli ufficiali contabili degli arsenali, e lui mi è parso che abbia parlato dei contabili dei magazzini. Non so se gli uni e gli altri siano la stessa cosa.

Io pregherei il ministro di vedere se sia possibile di dare un piccolo miglioramento al personale dei contabili negli arsenali; miglioramento che non imporrebbe certo un grande sacrificio al bilancio.

**Presidente.** Onorevole relatore. ...

**Vigna, relatore.** Ho già spiegato, un momento fa, per quale ragione la maggioranza della Commissione aveva creduto di non ammettere i dodici

ufficiali d'ordine dei quali si tratta. Però, dopo la discussione che ora ha avuto luogo e dopo che l'onorevole ministro ha dichiarato che ha assolutamente bisogno di questo personale, la Commissione recede dal suo proposito.

Ma la Commissione non vorrebbe che tale sua acquiescenza, in questo caso speciale, potesse valere come un precedente.

**Presidente.** Allora, se non ci sono altre obiezioni, rimane approvato lo stanziamento del capitolo 1°, nella cifra di lire 656,072.

Capitolo 2. Ministero - Spese d'ufficio, lire 27,000.

Capitolo 3. Consiglio superiore di marina - Ufficio per la preparazione alla guerra delle forze marittime - Comitato per i disegni delle navi, lire 79,400.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Toscanelli.

**Toscanelli.** Mi limiterò a fare poche osservazioni.

Il modo come deve funzionare il Consiglio superiore è determinato dal decreto del 22 agosto 1880, formulato dall'ex ministro Acton. Questo decreto è ancora in vigore ed è come se non lo fosse. Giacchè le attribuzioni, che quel decreto deferisce al Consiglio superiore, non sono state osservate.

Il ministro, rispondendomi, disse che in fin dei conti lui era responsabile, e perchè era responsabile, credeva di poter fare cosa ad esso pareva e piaceva. Io credo che questa teoria non possa essere assolutamente ammissibile.

Può il ministro proporre che dei decreti siano revocati, che una legge, che vincola, la sua responsabilità sia revocata o mutata, ma finchè il decreto, finchè la legge esiste, il ministro bisogna che lo osservi, e non venga fuori col dire che per lui i decreti reali sono come non scritti.

Mi ha poi rimproverato perchè io ho fatto ora la questione delle navi grosse e piccole, e non ne ho parlato nel 1884 e nel 1885. Or ecco perchè non ne ho allora parlato. Io sapevo che c'era quel decreto, e che i programmi li doveva fare il Consiglio superiore della marineria, ed il genio navale doveva fare i piani. Io ho creduto in buona fede che i programmi fossero fatti dal Consiglio superiore di marina, e sebbene essi non mi sodisfacessero, in buona fede sono stato fuorviato ed ho conservato il silenzio, di fronte ad una autorità competente, che però, nel caso, non esisteva. Se questa circostanza non ci fosse stata, io avrei parlato tanto nel 1884, come nel 1885.

In forza di quel decreto il Consiglio superiore doveva formulare i programmi, non solo, ma tutt;

i cambiamenti che si vogliono introdurre nelle navi, che sovente le denaturano, le fanno essere una cosa diversa da quella che era stata stabilita nei primitivi piani e anche questi dovevano essere sottoposti al Consiglio superiore di marina.

Citerò l'Italia, che in definitivo è diventata una cosa molto differente da quella che era, quando fu primitivamente ideata.

L'onorevole Vigna si è lamentato giustamente perchè io non usai un'espressione propria. Il Genio navale dipende dal ministro, e fa quel che gli dice il ministro.

La questione è che il Consiglio superiore di marina non ha in realtà quelle attribuzioni che a lui son definite da quel tale decreto reale.

Ma è naturale che gli ufficiali del Genio navale adempiano agli ordini dati dal ministro. Quindi, per questa parte, dichiaro all'onorevole Vigna che se ho usato una espressione impropria, non ho però inteso chiamar responsabile il Corpo del Genio navale, che, come ho detto, eseguisce gli ordini del ministro.

Passiamo adesso all'ufficio per la preparazione alla guerra: naturalmente quest'ufficio dipende dal Capo di stato maggiore, e chi copre questo ufficio deve in pace indicare tutte quelle provvidenze che, a parer suo, sono necessarie per far sì che la marineria si trovi in buone condizioni in caso di guerra, deve dire tutto quello che occorre, e notare tutto quello che è deficiente.

Se non lo facesse mancherebbe al proprio dovere; e quindi, se, per avventura, facesse delle osservazioni critiche, non si può davvero parlare di indisciplina, perchè è appunto il suo ufficio quello di censurare, di criticare e, facendolo, fa il suo dovere.

L'onorevole ministro ha fatto impressione alla Camera dicendo: "Ma quel che esiste non si deve censurarli, perchè sarebbe rendere un cattivo servizio alla nazione diminuire il prestigio del materiale esistente."

Questo principio non è assolutamente ammissibile: perchè quando esistono delle navi che, pel progresso della scienza navale, si viene a comprendere che hanno dei difetti, moltissimi di questi difetti possono agevolmente correggersi.

In tutte le marine del mondo, e anche nella nostra, quando si manda una nave in cantiere, nel tempo che si allestisce occorrono molti cambiamenti; ed altri se ne devono fare quando la nave si è finita di costruire.

Ora, questi cambiamenti che migliorano la condizione della nave non sarebbero assoluta-

mente possibili col sistema della cuffia del silenzio, che sull'argomento dell'architettura navale, ora si vorrebbe inaugurare.

Quando nel 1875 fu venduta la flotta, perchè fu venduta? Perchè se ne disse tanto male per molto tempo, altrimenti la flotta non sarebbe stata alienata (*Interruzione*).

Sento dire *bestialmente*; io non lo credo, anzi, credo che si sia fatto molto bene a venderla, ma poichè si dice *bestialmente*, dirò che quella legge era facoltativa; il ministro non aveva l'obbligo di vendere le navi, ma era semplicemente autorizzato a farlo, ed il ministro che propose quella legge non ne alienò alcuna; le navi furono alienate quando venne al Ministero l'onorevole Brin, il quale poteva non venderle. Le cose stanno così, e dico questo per rispondere all'interruzione.

Se le regole prescritte nel decreto dell'onorevole Acton, si fossero osservate, naturalmente non si sarebbe potuto dire che il Comitato delle costruzioni invadeva le attribuzioni del Consiglio superiore della marina; credo che, se realmente si fosse osservato quel decreto, le cose sarebbero procedute regolarmente e molto diversamente di quello che non siano procedute.

Io ho notato con molto piacere l'interesse, che la Camera e l'onorevole ministro hanno per la disciplina. Ora, io credo che quando vi sono dei decreti reali, l'osservanza di essi contribuisce assai alla solidità della disciplina.

Secondo lo Statuto, il comandante delle forze di terra e di mare, in tempo di guerra, è S. M. il Re, il quale, in questa sua qualità, affida i comandi a chi crede.

Ora, quando un ministro della marineria viene alla Camera e dice: io non affiderei in tempo di guerra, i comandi a Tizio o a Caio, fa un atto incostituzionale (*Oh! oh!*) e d'indisciplina verso il generale supremo. Sì, precisamente, una mancanza di disciplina verso un suo superiore; questo è il mio modo di vedere.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Brin, ministro della marineria.** Risponderò, benchè veda evidentemente che l'onorevole Toscanelli a proposito d'ogni capitolo, vuol ritornare sulle stesse questioni già discusse o che hanno nulla da fare con questo bilancio.

Per esempio, ha detto che la legge di alienazione del vecchio naviglio presentata nel 1874 e votata dal Parlamento, dava facoltà al Governo di alienare quel naviglio ma non glie ne impose

l'obbligo, e che venuto io al potere nel 1876 non dovevo applicare quella legge.

Secondo l'onorevole Toscanelli io sono responsabile anche dell'esecuzione delle leggi presentate e fatte votare da altri.

Io non ho sott'occhi quella legge, ma ricordo benissimo che era tassativa, che nel bilancio d'entrata si iscrisse la somma di sei milioni da ricavarsi dalla vendita di queste navi e che succeduto io su questi banchi, ebbi a subire un fiero attacco dall'antico ministro che aveva fatto votare quella legge, perchè secondo lui non vi aveva dato piena esecuzione; ed io feci conoscere allora che nessuno aveva offerto per l'acquisto di quelle navi e che non si poteva pretendere da un ministro l'impossibile, poichè non poteva obbligare nessuno a comperare delle navi.

Da questa risposta la Camera può giudicare quale fondamento abbiano le affermazioni dell'onorevole Toscanelli.

L'onorevole Toscanelli ha poi preteso che io ho mancato alla disciplina, perchè ho dichiarato che non affiderei il comando delle nostre navi a chi non avesse in essi fiducia...

**De Zerbi.** Ma abbiamo già votato su questo...

**Brin, ministro della mariniera.** Il ministro della mariniera ha la responsabilità delle proposte che fa per dare i comandi delle nostre forze navali, e nessuno ministro che senta i suoi doveri potrà dare comandi a chi non crede possa esercitarli pel bene del Re e della patria. Bene inteso che quando le sue proposte non sono accettate, questo ministro deve sapere cosa gli resta a fare.

In quanto poi all'affermazione dell'onorevole Toscanelli, che io non avrei esservati i decreti del Consiglio superiore di marina, io lo invito a provare questa sua affermazione; io non posso qui, come per il caso della legge di alienazione, rispondere citando il testo della legge che è pubblica.

Ma poichè l'onorevole Toscanelli che a quanto pare ha a sua disposizione l'archivio del Consiglio superiore di marina, avanza una affermazione dovrebbe almeno provarla, ed io lo prego di far ciò.

**Toscanelli.** C'è il decreto!

**Brin, ministro della mariniera.** Ma provi che io non l'ho osservato.

Nessuno più di me crede necessario che decisioni così gravi come quella di mettere in cantiere delle grandi navi ed impegnare così il bilancio per somme considerevoli, sieno prese con le volute garanzie. E difatti nella legge sul piano organico della marina da me presentata nel 1877

e votata dal Parlamento, vi è un articolo che impone l'obbligo al ministro di sottoporre all'esame del Consiglio superiore i progetti per ogni nuova costruzione e che non si possa metter mano a questa, se prima non è approvata dal Parlamento nel bilancio di prima previsione.

Ora nel bilancio del 1884 ho proposto la costruzione delle tre nuove corazzate ed allora ho trasmesso alla Commissione del bilancio il parere del Consiglio superiore. La proposta fu approvata il bilancio fu votato, si è messo mano ai lavori ed ora, dopo quattro anni, si solleva tutta questa discussione, e si viene a dire che il Consiglio superiore di marina fu contrario a queste costruzioni.

Il parere del Consiglio superiore è necessariamente solo consultivo e non obbligatorio, e può succedere il caso che il ministro non lo adotti, e se ciò si fosse avverato lo avrei detto francamente alla Camera, la quale, messa in guardia, avrebbe esaminato anche con più cura la questione.

Ma per quelle corazzate messe in costruzione nel 1884, il parere del Consiglio superiore fu favorevole e di ciò potè assicurarsene la Commissione generale del bilancio.

Ma poichè l'onorevole Toscanelli, che vedo così bene informato delle cose del Consiglio superiore, insiste tanto che vi è dissenso di pareri fra il Consiglio ed il ministro, e vuole provocarmi a dire tutto, non ho difficoltà a far ciò.

È vero che un anno dopo che quelle corazzate erano state messe in cantiere, e commesse le macchine, quando sottoposi al Consiglio superiore il progetto di contratto per fare eseguire a Pozzuoli anzichè in Inghilterra i cannoni destinati a quelle corazzate, fu da un membro del Consiglio proposto di sospendere la costruzione di quelle corazzate, ma la proposta non ebbe che un voto favorevole.

Domando alla Camera se in queste condizioni si può dire che il Consiglio superiore fu contrario alla costruzione di quelle navi.

L'onorevole Toscanelli ha detto che il mio predecessore, l'onorevole Acton, ha stabilito con regio decreto le attribuzioni del Consiglio superiore di mariniera e che io ho violato queste attribuzioni.

Questo decreto fu vivamente criticato in questa Camera dall'onorevole Di Saint-Bon, e se io avessi avuto intenzione di non osservarlo, era cosa molto semplice di modificarlo con altro regio decreto, cosa che era nelle mie attribuzioni. Invece, essendo alieno da queste continue modificazioni di sistemi che gettano la confusione nelle amministrazioni,

ho rispettato il decreto del mio predecessore e mi sono attenuto alle sue prescrizioni.

L'onorevole Toscanelli dice poi che io metto la cuffia del silenzio agli ufficiali, impedendo loro la critica delle nostre navi e di proporre i miglioramenti che credono utili.

Ora dalla circolare a cui ho fatto allusione nella seduta precedente la Camera avrà rilevato come io ricordavo agli ufficiali, e tanto più ai più elevati in grado, che è loro dovere di proporre tutti quei miglioramenti che possono giudicare opportuni, fare tutte quelle proposte che credono utili per il miglioramento del servizio. Quello che io biasimava è il sistema di fare delle critiche su quello che esiste senza fare mai delle proposte; senza mai indicare cosa si deve fare per raggiungere il meglio.

E poichè l'onorevole Toscanelli insiste sempre sulla stessa proposizione, che tutto quanto io ho fatto ha sollevato delle critiche da ufficiali notevoli, e poichè lo vedo così bene informato lo prego di dire se sa che vi sia qualche proposta di nuova nave che mi sia stata fatta e che io possa esaminare per vedere se sia migliore di quelle che costruiamo.

Lo stesso dico di tutto quanto riguarda il personale.

Io ho presentato durante il mio ministero molte leggi riguardanti il personale, che furono tutte esaminate dal Consiglio superiore; ebbene, esamiati l'onorevole Toscanelli i verbali di quel Consesso che li ha approvati, se vennero fatte delle proposte per migliorare queste leggi.

Io ho fatto del mio meglio, ho assunto grandi responsabilità, è possibile che le navi di cui ho dotato la nostra marineria abbiano dei difetti; sono stato criticato, mi sono preparato aspre critiche per il futuro, ma nel giorno del pericolo il paese avrà forse per me qualche tolleranza, poichè la nostra difesa marittima non potrà farsi con navi che si dicono perfette ma che non esistono, ma che non si propongono, ma bensì con navi e mezzi preparati dall'opera sempre fallibile dell'uomo. (*Bene!*).

**Presidente.** Onorevole Toscanelli?...

**Toscanelli.** Io non avevo domandato di parlare, perchè l'aver ragione è una cosa molto differente di trovar la maniera di farsela dare.

Siccome son convinto che la Camera non me la darà (*Si ride*), è inutile che continui. Io ho espresso la mia opinione, e me la tengo, e non credo esatto quello che ha detto il ministro.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 3° in lire 79,400.

Capitolo 4. Dispacci telegrafici governativi e spese di posta (*Spesa d'ordine*), lire 25,000.

Capitolo 5. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*). Per memoria.

Capitolo 6. Casuali, lire 105,000.

*Spese per la marina mercantile.* — Capitolo 7. Corpo delle capitanerie di porto (*Spese fisse*), lire 1,049,000.

Capitolo 8. Conservazione dei fabbricati della marina mercantile e della sanità marittima, lire 90,000.

Capitolo 9. Fitto di locali ad uso delle capitanerie di porto (*Spese fisse*), lire 18,000.

Capitolo 10. Indennità di trasferte e vacanze. Manutenzione di galleggianti. Spese sanitarie. Spese per mobili, attrezzi, medaglie, casermaggio, periti, interpreti, operazioni di leva. Sussidi, lire 234,100.

Capitolo 11. 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.

Capitolo 12. Compensi di costruzione e premi di navigazione e di trasporto carbone ai piroscafi ed ai velieri mercantili nazionali stabiliti dalla legge 6 dicembre 1885, n. 3547, serie 3<sup>a</sup>. Spese di visite e perizie per la esecuzione di detta legge. (*Spesa obbligatoria*), lire 4,074,013.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Palizzolo.

**Palizzolo.** Dopo quanto fu detto l'altro giorno dall'onorevole Randaccio, e ieri dall'onorevole Elia, potrò esser brevissimo nello svolgere l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare alla Presidenza, sottoscritto da molti miei egregi colleghi, e al quale ora hanno fatto adesione gli onorevoli Pais, Massabò e Farina.

Onorevole presidente, vuole avere la cortesia di dar lettura dell'ordine del giorno?

**Presidente.** « La Camera invita il Governo a conservare pel bilancio venturo della marineria le somme stanziato nello scorso anno per premi alla navigazione e costruzione, proponendo i mezzi che crederà più opportuni per rendere più efficace gli aiuti alla marineria mercantile del regno. »

**Palizzolo.** Io non ricorderò le sofferenze e la lunga crisi della marineria mercantile.

È nota a tutti. La Camera sa la famosa inchiesta fatta; la Camera ricorda la legge sui provvedimenti per la marineria mercantile, che ne fu

la conseguenza e nella quale io non ebbi l'ultima parte.

Se allora la Camera volle rinunciare alle sue dottrine liberiste, e seguir l'esempio della Francia, cioè concedendo dei premi alla navigazione e alla costruzione, che cosa intese fare? Ricordò che nel traffico, nell'industria, nel commercio l'obbiettivo principale è il tornaconto, e cercò di mettere la marineria italiana mercantile, cercò di mettere i nostri cantieri in grado di resistere alla spietata concorrenza che loro faceva la Francia.

In quella discussione io provai che i premi per la navigazione erano insufficienti. Provai quelli per la costruzione essere inutili.

Non mancò allora qualche Cassandra, che cercò nell'animo mite dell'onorevole Magliani, di eccitare mille paure, sforzandosi di dargli ad intendere che il consuntivo avrebbe superato qualunque previsione. Ed io a rassicurarlo, gli dissi: supponete per un momento che un piroscafo di 3000 tonnellate, simultaneamente si costruisse in un cantiere dell'Italia, della Francia e dell'Inghilterra. Il costruttore inglese di fronte a quello italiano guadagnerà 150,000 lire; il costruttore francese 50,000. E chi vorrete che per il misero vanto di poter dire che quel piroscafo è stato costruito in un cantiere nazionale italiano, possa rinunciare a un guadagno di 50,000 lire, costruendolo in Francia, o ad uno maggiore di 150,000 costruendolo in Inghilterra?

Io dissi allora all'onorevole Magliani: non si preoccupi; qualunque cifra Ella stanzierà come premio per le costruzioni, sarà una cifra *ad pompam* perchè essa andrà in ricadenza certa.

Fui profeta. Delle somme, e non lievi, furono stanziare; nessuna di quelle somme fu giammai data, per la semplice ragione che nessuno ha trovato il tornaconto a costruire nei nostri cantieri. E se dessi ancora vivono, ma è quella una vita fittizia: vivono di quella vita che l'onorevole Brin si compiace di trasfondere in essi, giorno per giorno, ora per ora, dando ordini di costruire navi da guerra nel cantiere dei benemeriti fratelli Orlando, a Livorno, o delle torpediniere nel cantiere dello Ansaldo a Sestri Ponente; ma con tutto il buon volere dell'onorevole Brin, il Governo non potrà sempre trovarsi in condizione da poter dare tanto lavoro a quei cantieri, sia governativi che privati, tale da poterli lasciar sussistere, da lasciarli vivere.

Del premio della navigazione io non voglio tener parola.

Ben presto avremo occasione propizia di poter

fare ciò quando ci toccherà di studiare il riordinamento di tutti i servizi postali.

Con quel problema io credo che potranno risolversi tutte le più ardue e complicate questioni che riguardano la marina mercantile, per ciò che riflette la navigazione.

Ma per ciò che riguarda le costruzioni, io credo che qualche cosa possa e debba farsi. Noi siamo accanto ad un infermo, il cui male tutti i giorni peggiora e il rimedio è inefficace.

Che cosa convien fare?

O accrescete la dose, o mutate il rimedio, ma non credo che il miglior sistema sarebbe quello di privarlo completamente di ogni farmaco. Voi affrettereste la fine dell'infelice.

Parmi che sia appunto questo il sistema che voi volete adottare per la sofferente, per la moribonda nostra marina mercantile.

Difatto: per venire in aiuto della nostra marina mercantile, in quanto ai premi di navigazione, la legge ha fissato un termine, delle modalità; ha detto che al premio alla navigazione avranno diritto quei velieri che non abbiano oltrepassato il 15° anno ed i piroscafi il 10°.

Con questo sistema adottato pel conferimento del premio, voi venite a negarlo al veliero od al piroscafo in quello stadio della loro esistenza, in cui han più bisogno di spese perchè è appunto quando un bastimento conta parecchi anni che le riparazioni diventano lunghe e costose. Ebbene, in quel momento voi, in esecuzione delle prescrizioni della legge *Sui provvedimenti alla marina mercantile*, togliete a quei bastimenti ogni premio; ed ecco come viene a crearsi nel bilancio una ricadenza che ogni anno si accrescerà. E poichè dal fondo per il premio alle costruzioni nulla o, quasi nulla avete speso, così si avrà altra non meno lieve ricadenza e l'onorevole ministro in quest'anno ha potuto diminuire lo stanziamento per i premi di navigazione e costruzione della rilevante somma di lire sei cento mila!

Nè per questo merita censura, come chiunque che pure avendone il desiderio, non trova a spendere il suo danaro, e quindi trovo sia giusto correttissimo contabilmente che da parte sua siasi consentita la superiore riduzione.

Ma intanto, l'ammalato, cioè la povera marina mercantile, vede accrescere le sue sofferenze, peggiorare il suo male, il quale ben presto sarà incurabile, e farsi sempre più vicino il giorno della estrema fatale catastrofe.

Che cosa veniamo a proporre col nostro ordine del giorno?

Non veniamo a domandarvi nessun aggravio al bilancio, saremmo certi che da ogni parte della Camera si solleverebbero delle grida, a noi poco amiche, mentre è una dolorosa verità che non è in questa nobilissima Assemblea che la marina mercantile d'Italia abbia la sorte di contare amici e protettori numerosi, autorevoli e convinti. Eppure trattasi d'una forza nazionale, d'una grande industria del paese, che da parecchi anni attraversa una crisi spaventevole e i di cui tristi effetti in parte si sono irradiati sulla marina da guerra. L'Italia che sino a pochi anni or sono poteva equipaggiare un milione di tonnellate di nuovi bastimenti, ora non ha marinari in sufficiente numero per provvedere al servizio del suo materiale marittimo da guerra; e l'esercito è stato costretto a colmare così umiliante lacuna.

Ora noi diciamo: onorevole ministro, degnatevi di fare argomento dei vostri studi le infelici condizioni della nostra marina mercantile, ma intanto, siccome siamo certi che voi vi preoccuperete e farete in modo che questa grande forza nazionale non vada in rovina, e in tempo forse non lontano, verrete a proporci i mezzi necessari a migliorarne le sorti; preoccupatevi sin da ora perchè in quel giorno possiate trovarvi in grado di non aver bisogno di chieder danaro ad alcuno.

Nulla ci fa sperare che fra parecchi mesi o fra qualche anno possa nella Camera mutarsi questa santa ripugnanza ad accordar nuove somme che poi l'obbligherà ad imporre nuovi aggravii allo smunto contribuente. Ond'è che io, coi miei onorevoli e cortesi colleghi vi diciamo: in quest'anno avete portato in ricadenza 600,000 lire: l'anno venturo potreste accrescerle di parecchie altre diecine di migliaia: ebbene, conservatelo quel fondo e intanto sollecitate gli studi e presto venite a proporci i mezzi come rendere più efficace questo aiuto alla marina mercantile.

Pensate che voi potrete tanto più facilmente affrontare e tanto più sapientemente ed utilmente pel paese risolvere l'arduo e complicato problema del riordinamento dei servizi postali, commerciali marittimi, se sarete in grado di disporre di molti capitali.

Ma non è giusto che si lascino più oltre insecondati i voti dei nostri costruttori.

Io opino che debbansi e presto concedere nuove agevolzze ai nostri cantieri mettendoli in condizioni di potere col più modesto tornaconto rientrare nell'aspra lotta con la concorrenza straniera.

Chi meglio di lei, onorevole ministro, è in grado

di poter valutare i bisogni dei nostri stabilimenti metallurgici e siderurgici, e proporre mezzi i più efficaci per venire in loro aiuto?

La nostra non è una proposta di provvedimenti da adottarsi subito, ma una proposta che comprende una pietosa speranza per l'avvenire. Noi confidiamo che l'onorevole ministro non vorrà negare alla povera marina mercantile questa ultima tavola di salvezza che le resta.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Armirotti.

**Armirotti.** Io potrei rinunciare a parlare perchè quando mi sono iscritto non conosceva l'ordine del giorno dell'onorevole Palizzolo, nè poteva attendere un così brillante svolgimento a questo ordine del giorno che io pure ho firmato, quando sono venuto ad iscrivermi. Dirò quindi due sole parole.

Dopo che la legge 6 dicembre 1885 fu votata, legge che ha destato tante speranze e doveva portare tanti benefizi alla nostra marina, è cominciato, si può dire, un coro generale di critiche e di lamenti. Ma questo coro generale di lamenti che conoscono tutti coloro che sono vicini agli interessati, non ha avuto mai secondo me una conferma così palese, come quella che è contenuta nelle parole dell'onorevole Commissione del bilancio e del ministro, poste nella relazione su questo capitolo.

Il Ministero calcola che lo stanziamento di questo capitolo possa per l'esercizio futuro diminuirsi di lire 602,182 e ciò perchè molti bastimenti a vela e qualche piroscalo avranno in detto esercizio raggiunto l'età oltre la quale non hanno più diritto a premi di navigazione e per altra parte non vi sono indizi di risveglio nelle costruzioni navali.

E pur troppo tutto ciò è vero; ma come ben disse l'onorevole Palizzolo quali provvedimenti intendiamo prendere?

Intendiamo noi che la nostra marina mercantile, la rovina della quale, se si avverasse, come pur troppo pare si avveri, verrebbe a ridondare a danno della marina militare, si compia anche senza che si tenti in qualche modo d'impedirlo? E dappoichè la legge del dicembre 1885, malgrado tutte le buone intenzioni dei proponenti e di coloro che l'hanno votata, ha portato così meschini risultati, intendiamo di non studiare e di non proporre provvedimenti perchè questa gloria dell'Italia, la nostra già così potente e fiorente marina non decada completamente? Intendiamo che i nostri cantieri debbano rimanere deserti come oggi sono? Intendiamo che la concorrenza che ci fanno

altre nazioni, abbia tutte le sue conseguenze senza fare nessuna ricerca per curare questo male? Io credo che ciò non possa e non debba succedere senza avere prima tentato tutti i mezzi possibili per impedirlo.

E raccomandando, come l'onorevole Palizzolo, di prendere in considerazione l'ordine del giorno da noi proposto, dico all'onorevole Brin, al ministro così altamente benemerito del paese, di provvedere, di studiare e di fare studiare sul serio questa grave questione.

Mi raccomando a lui che è così benemerito e della marineria e dell'industria nazionale. E quanto sia benemerito dell'industria nazionale lo prova una tabella annessa a questo bilancio, dove si parla di lavori affidati all'industria nazionale e di lavori affidati all'industria estera, nella quale trovo queste belle e confortanti cifre. Alla industria nazionale furono dati lavori per lire 52,661,000 e all'industria estera per 5,943,000 lire. Queste due cifre sono per me la lode maggiore che si possa fare all'onorevole ministro; giacchè il Governo italiano da molti anni ha sempre seguito, disgraziatamente per noi, un indirizzo molto diverso. Dunque lode a lui, benchè qualcheduno lo abbia censurato e lo censuri, di aver dotato l'Italia di uno stabilimento potente, come quello di Terni, che ci salverà in casi difficili, da pericoli come quelli da cui pur troppo qualche volta siamo stati minacciati, mentre il materiale necessario pel nostro armamento, era nei cantieri stranieri! Lode a lui per quello che sta impiantando in Napoli.

Ed io dico, poichè l'argomento mi vi ha trascinato, che coloro che hanno biasimato questo fatto, che infine è provato che non ha costato sacrifici al paese, hanno forse confuso l'intendimento patriottico del ministro e del Governo di arricchire lo Stato di questi potenti stabilimenti che ci renderanno liberi ed indipendenti dagli stabilimenti stranieri, con quello che può avere animato degli speculatori che intendono di avere ipotecato l'avvenire del paese!

Ma io guardo il fatto, e dico solamente che in qualunque modo, gli stabilimenti impiantati resteranno e porteranno grandissimo giovamento ai nostri armamenti e alla nostra difesa.

Io dunque lodo altamente il ministro per tutto questo, come a lui caldamente raccomando di prendere in seria considerazione per l'avvenire il nostro ordine del giorno; perchè, se disgraziatamente il nostro cetto marittimo fino ad ora ha dormito e le somme stanziare ad incoraggiarlo si sono rese inutili, non per questo si debbono can-

cellare dal bilancio, ma vi si debbono conservare, utilizzandole saggiamente, non impiegandole a vantaggio di pochi, ma studiando i mezzi per i quali tutta la marineria possa profittarne, perchè come fu detto nella discussione di questo bilancio, la marina mercantile deve essere, in caso di guerra, un forte e potente ausiliario alla marina militare.

**Presidente.** L'onorevole ministro della marineria ha facoltà di parlare.

**Brin, ministro della marineria.** Veramente questa legge sulla marina mercantile ha formato così poco argomento di lode, che mi ha fatto senso il sentirne implorare i beneficii; perchè, come ha detto l'onorevole Armirotti, sebbene essa sia stata emanata dopo un lunghissimo studio e dopo una inchiesta, e abbia suscitato tante speranze, le si è poi manifestato contro un coro di critiche, le quali, come succede in tutte le cose, venivano da coloro che non ne avevano risentito i beneficii, mentre quelli che li avevano provati si tacevano. Sono sei milioni e mezzo di lire che, negli anni scorsi, si sono distribuite alla marina mercantile, ed in un anno cioè nel 1887 furono pagate oltre a quattro milioni di lire.

Quelli che hanno goduto di questi premi non hanno fatto sentire la loro voce; gli altri, che non potevano fruirne perchè possedevano bastimenti vecchi, hanno detto che quella legge è stato l'ultimo colpo dato alla marina mercantile. Tutto ciò veramente avrebbe fatto perdere ogni entusiasmo a difendere questa legge.

L'onorevole Palizzolo ha parlato di farmachi; dunque parevano veleni questi farmachi! (*Si ride*) Adesso invece se ne vorrebbe una dose maggiore e la legge la darebbe, perchè è una farmacia che è aperta, e distribuisce i farmachi a quelli che li invocano; ma essa non può arrivare fino ad obbligare a prendere questi farmachi. Ora le 600,000 lire sono state diminuite appunto perchè si prevedeva che la farmacia non avrebbe avuto tanto smercio.

Ora non si può dire che questa diminuzione sia una dimostrazione assoluta della decadenza della nostra marina mercantile. Poichè da che cosa proviene questa diminuzione?

La legge divideva in varie categorie i beneficii alla marina mercantile. Uno di questi beneficii era per la navigazione a vela.

Quelli che allora criticavano la legge dicevano che era assurdo tal beneficio; che era come voler favorire lo sviluppo delle diligenze, dopo la costruzione delle ferrovie; che si sarebbe provocato un aumento artificiale della marina a vela. In

vece, quelli che difendevano la legge opponevano: noi vogliamo dare un soccorso agli armatori, in modo che possano trasformare il loro materiale. Ora, è avvenuto questo: che la marina a vela non ha aumentato; anzi, ha diminuito; non moltissimo, ma ha diminuito. Quindi non è vero che si sia fatta prosperare artificialmente una industria condannata a perire; si è ottenuto, però, l'immenso beneficio di far navigare molto i nostri bastimenti a vela: giacchè è un fatto che ci sono dei bastimenti che hanno percorso 26,000 miglia all'anno di cammino utile per i premi di navigazione mentre prima si riteneva che la media di questo percorso non potesse eccedere 12,000 miglia. Ve ne sono poi altri che hanno sempre navigato all'estero senza approdare più ad alcuno dei nostri porti.

Sono quindi circa 6000 marinai che navigano su questi bastimenti, e circa 24,000 persone che da questa navigazione traggono il loro sostentamento.

Di più, ripeto, il numero dei bastimenti a vela non è aumentato, ma è diminuito; e siccome tutti quelli che arrivano ai 15 anni di età perdono il diritto al premio, così ne deriva che la somma da darsi ai bastimenti a vela diminuisce annualmente. Da ciò ha origine la minor spesa di lire 600,000 prevista nel bilancio.

Un altro beneficio si è dato ai vapori, ed è il premio di navigazione, il quale però è limitato a quelli che hanno meno di dieci anni di età e che trovavansi iscritti nella matricola delle navi al 31 dicembre 1886, escludendo così quelli acquistati all'estero dal 1° gennaio 1887 in poi.

Ora, che cosa è avvenuto? Che per tutto il 1886 i nostri armatori si sono mostrati poco persuasi dei benefizi della legge; non hanno acquistato nessun bastimento a vapore all'estero. Soltanto verso la fine di quell'anno si avvidero dei vantaggi che ne potevano ricavare, e, stringendo il tempo, si affrettarono nel mese di dicembre ad acquistare circa 20,000 tonnellate di vapori, i quali hanno potuto concorrere al premio di navigazione.

Dopo il 31 dicembre, quando cioè tutti i vapori nuovi acquistati all'estero non eran più ammessi al beneficio del premio, si sono persuasi dell'errore, ed hanno domandato una proroga. Ma questa non poteva essere concessa che per legge, ed in vista dell'opposizione che incontrarono i provvedimenti per la marina mercantile allorchè furono discussi nel 1885, credo che nessun ministro avrebbe osato di presentare una proposta simile.

Io ritengo che se gli armatori si fossero accorti

a tempo dei vantaggi loro fatti dalla suddetta legge, la nostra marina a vapore sarebbe aumentata molto.

Fortunatamente per il bilancio, e sfortunatamente per la nostra marina mercantile ciò non è avvenuto.

Però, mentrechè prima la nostra navigazione a vapore era tutta in mano di Società sovvenzionate, queste 20,000 tonnellate furono acquistate da armatori liberi incoraggiati dal premio che li garantiva un po' dalle perdite.

Che non vi sia decadimento della marina mercantile lo dimostrerebbe il fatto che nel 1887, malgrado che i vapori acquistati in quell'anno non avessero più premi, la nostra marina a vapore è aumentata di altre 19,000 tonnellate circa e che nel primo semestre di quest'anno siamo già con un aumento di altre 20,000 tonnellate per nuovi acquisti.

Di modo che è vero che è diminuita la marina a vela, ma la marina a vapore mercantile è aumentata da 124,000 tonnellate (cito delle cifre a memoria, ma credo di essere nel giusto) che era nel 1885, a 183,000 nel giugno di quest'anno, e così si è verificato il 47 per cento circa di aumento.

Ora non voglio dire che sia questo un risultato splendido, perchè, malgrado tutto, siamo ancora indietro; difatti, lasciando stare l'Inghilterra, la Francia ha un naviglio mercantile di 500,000 tonnellate, la Germania di 520,000 (ha superato la Francia), poi viene la Spagna con 250,000 tonnellate e quindi veniamo noi in quarto luogo.

Ma, ad ogni modo, un aumento c'è stato, ed è tanto più ragguardevole in quanto che, eccezione fatta delle prime 20,000 tonnellate acquistate all'estero, il rimanente non ha portato nessun onere al bilancio.

Bisogna ancora notare che mentre noi abbiamo avuto un sensibile aumento nella marina mercantile a vapore, l'Inghilterra ne ha avuto uno piccolissimo (tonnellate 60,000) e la Francia invece ha risentito una piccola diminuzione (17,000 tonnellate).

Si suol dire che è la consolazione dei dannati vedere che gli altri non stanno meglio di noi, (*Si vide*) ma è sempre un fatto che val la pena di constatare.

Non si deve dunque dire che il ministro voglia diminuire i premi; la legge resta intatta: soltanto i calcoli fatti ci permettono di dire che quest'anno spenderemo 600,000 lire di meno. Ma ciò, ripeto, non indica una decadenza; il pro-

gresso c'è: non è quale si poteva desiderare, ma c'è.

Ora vengo all'ordine del giorno.

Dal modo come è formulato quest'ordine del giorno, pare che esso tenda a darci un beneficio senza chiedere nuovi fondi.

Ma questo è un modo di dire; perchè in realtà si domandano dei nuovi danari.

**Palizzolo.** Quelli che abbiamo!

**Brin, ministro della marina.** Certo, se veramente li avessimo, li daremmo. Bisognerebbe dunque venire a una nuova legge che conceda alla marina mercantile nuovi beneficii, ma, naturalmente, questi beneficii si tradurrebbero in una maggiore spesa.

Ora sarebbe molto difficile calcolare un dato beneficio che stesse nei limiti della somma che si bilancia in meno: per poco che si volesse ottenere un beneficio effettivo, siccome molti verrebbero a quella tale farmacia di cui ha parlato l'onorevole Palizzolo, egli vedrebbe che le 600,000 lire servirebbero a ben poco.

**Palizzolo.** L'anno venturo sarebbero di più.

**Brin, ministro della marina.** Forse; finchè i nostri armatori non si decideranno a rivolgersi ai nostri costruttori. Io non so di chi sia il torto se i nostri cantieri non sono in attività. Se si parla agli armatori essi dicono che i costruttori hanno troppe esigenze in quanto al tempo ed alla spesa; se si parla ai costruttori, questi dicono che le loro offerte sono convenienti, ma che non sono accettate perchè gli armatori continuano nell'abitudine degli anni decorsi di fare gli acquisti all'estero.

Ora è un fatto che la legge accorda una protezione alle nostre costruzioni che non è indifferente; accorda non solo il premio di costruzione di 77 lire, che tenuto conto dei diritti doganali dovuti si riduce a 30 lire a tonnellata, ma accorda anche il beneficio, a chi fa costruire nel paese, di un premio di navigazione, che è piuttosto rilevante. Malgrado questo i nostri armatori sono andati all'estero, non solo perdendo il premio di costruzione, ma anche quello di navigazione; quindi, si dice, i nostri costruttori non possono, malgrado questa protezione, sostenere la concorrenza.

Ora volete ancora aumentare questi benefici ai costruttori? Ma bisogna pensarci prima di adottare questo sistema.

C'è però un altro sistema, quello del riordinamento della navigazione sovvenzionata. In occasione in cui questa questione, della quale il mio collega dei lavori pubblici si è già occupato, sarà discussa, allora sarà il caso di provvedere e di

aver presente che ora lo Stato spende 9 milioni in sovvenzioni e che fra due anni probabilmente avrà da pagare un milione di meno per premi.

Allora si potrà affrontare la questione e dire che teniamo conto di tutto questo per adottare un sistema che abbia un carattere generale, diretto a provocare i miglioramenti richiesti.

In questo senso io posso prendere impegno di studiare la questione e di richiamare su di essa l'attenzione del mio collega il ministro dei lavori pubblici.

Quanto ho detto finora spero che varrà a persuadere anche l'onorevole Elia della impossibilità in cui mi trovo, allo stato attuale delle cose, di aderire ai desiderii da lui manifestati circa nuovi provvedimenti da adottarsi a favore della marina mercantile.

L'onorevole Elia teme che il personale della marina mercantile vada diminuendo con danno di quella militare, la quale vede così a mancarle il contingente per la leva di mare. Ebbene, io posso assicurarlo che le risultanze della statistica al 31 dicembre 1887 sono a questo riguardo tranquillanti, perchè la gente di mare è aumentata in confronto al 1886, di circa 5000 persone.

In quanto poi alla parte del suo discorso relativo al servizio militare, io non ho che a riportarmi alle mie dichiarazioni fatte durante la presente discussione.

**Presidente.** L'onorevole Palizzolo ha facoltà di parlare.

**Palizzolo.** A me non resta che prendere atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, tanto più che quello ch'egli promette era uno dei lati della questione che io aveva avuto l'onore di sottometergli.

**Randaccio.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Randaccio.** È meglio parlar chiaro. Quello che desiderano gli armatori tanto dei bastimenti a vela quanto dei bastimenti a vapore, è questo: che, allorchè i loro bastimenti hanno toccata la età per i velieri di 15 anni e per i piroscafi di 10 anni, età in cui cessano di aver diritto al premio di navigazione, se gli armatori faranno eseguire una riparazione generale dei loro bastimenti tale da dar diritto a questi bastimenti di esser sempre registrati in prima classe nei registri di classificazione delle navi, il premio di navigazione debba continuare finchè questa classificazione continui. Perciò occorre evidentemente una modificazione alla legge, legge che attualmente è tassativa e vuole che, quando i velieri

hanno raggiunta l'età di 15 anni ed i piroscafi quella di 10, il premio di navigazione cessi.

Ciò che dicono gli armatori è perfettamente noto all'onorevole ministro: dicono che appunto questa disposizione così severa ha influito grandemente alla diminuzione del naviglio, perchè l'armatore, la cui nave ha raggiunti i 15 od i 10 anni, sapendo che non può aver premio anche spendendovi attorno 100,000 lire e pur riducendola in condizioni superiori a quelle di altre navi di 13 o 14 anni le quali godono nondimeno del premio, non la fa riparare, la vende per legno vecchio e smette di esercitare l'industria marinaresca, come ormai hanno fatto moltissimi dei nostri armatori e capitani dandosi a tutt'altre industrie.

Ora a me pare che sia proprio il caso di dir loro la verità; ed io domando perciò all'onorevole ministro: il Governo è disposto, io non dico a presentare subito un disegno di legge, ma a studiare con intenzioni benevole le modificazioni all'attuale legge sui premi di navigazione alle quali ho accennato?

Se il Governo non è disposto a questo, meglio è che lo dica francamente, così gli armatori sapranno quello che debbono fare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

**Brin, ministro della marina.** Quantunque io sappia, come ben sa l'onorevole Randaccio, che tutte le grida contro la legge della marina mercantile vengono appunto da quelli che hanno questi bastimenti vecchi, pure io dichiaro che non mi pare ragionevole di fare una cosa simile, poichè, come ho già detto, ciò equivarrebbe proprio, ora che ci sono le ferrovie, a continuare a sovvenzionare le diligenze.

L'unica circostanza che ha indotto a proporre questi premi fu una crisi che non è mai avvenuta nella storia della marina mercantile, con lo scopo di diminuirne gli effetti; ma se noi dovessimo ora, quando un bastimento è vecchio e viene rattoppato, continuare a dargli il premio, sarebbe eterno questo bastimento.

E questo cosa dimostrerebbe?

Dimostrerebbe che senza un soccorso artificiale, la marina a vela non può funzionare.

Ora vogliamo proprio stabilire che lo Stato debba dare questo soccorso?

Ma si è dato il soccorso per i primi 15 anni di età delle navi a vela per aiutare gli armatori a trasformare il loro materiale, e se noi continuassimo il soccorso dopo i 15 anni fallirebbe lo scopo.

Che poi realmente questa trasformazione della

marina a vela sia necessaria lo dimostra il fatto che non ostante il premio accordato alla vela fino a 15 anni di età, le costruzioni non sono aumentate, anzi sono diminuite; quindi quella causa di opposizione che si faceva alla legge che artificialmente si sarebbe provocato un aumento di costruzioni di navi a vela non si è fortunatamente verificata, il che dimostra che anche passato questo periodo transitorio la marina a vela non potrà aumentare; io non credo che sia per scomparire, ma finirà per limitarsi al numero di bastimenti necessario per i trasporti riservati alla vela dalle leggi moderne della navigazione. Quindi il volere aiutare questo materiale vecchio perchè possa vivere ancora stentatamente in parte coi noli, in parte coi premi non mi pare cosa seria.

Debbo quindi rispondere all'onorevole Randaccio che non posso promettergli di studiare con benevolenza questa materia, benchè sia uso dei ministri di promettere di studiare le questioni che sono a loro sottoposte. (*Si ride*).

**Presidente.** Dunque, onorevole ministro, accetta o no l'ordine del giorno dell'onorevole Palizzolo?

**Brin, ministro della marina.** Mi dispiace, non posso.

**Presidente.** Ed ella, onorevole Palizzolo, lo mantiene o lo ritira?

**Palizzolo.** Io non posso mantenerlo dal momento che il ministro ha dichiarato di non accettarlo.

Però per quella parte...

**Presidente.** Dichiaro dunque in quale parte lo mantiene.

**Palizzolo.** Rifiro l'ordine del giorno; ma prendo atto delle dichiarazioni del ministro per quella parte che riguarda il miglioramento dei servizi postali marittimi; e di quelle dichiarazioni posso dichiararmi soddisfatto.

**Presidente.** Allora, non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 12.

Capitolo 13. "Navi in armamento, in riserva, in disponibilità ed in allestimento", lire 5,580,000.

**Elia.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Elia.** Mi permetto di fare una raccomandazione a proposito di questo capitolo.

Nell'organico del materiale si trova un numero abbastanza rilevante di navi per uso locale.

Vorrei perciò pregare l'onorevole ministro di far toccare qualche volta se non permanentemente, come si usava un tempo, a qualcuna di queste navi il porto di Ancona. (*Ooh*)

Come vede, è una raccomandazione di lieve momento.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Brin, ministro della marina.** A misura che si aumenta il nostro naviglio è possibile che si presentino con maggiore frequenza le occasioni in cui le navi toccheranno i diversi porti.

Approfitterò di tali occasioni per far toccare a qualcuno di essi il porto di Ancona.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 13.

Capitolo 14. Stato maggiore generale della regia marina, lire 2,567,032.

Capitolo 15. Corpo del Genio navale (ufficiali ingegneri e ufficiali macchinisti), lire 899,930.

Capitolo 16. Corpo di Commissariato militare marittimo, lire 921,012.

Capitolo 17. Corpo sanitario militare marittimo, lire 520,113.

Capitolo 18. Corpo reali equipaggi, lire 7 milioni 379,037.25.

Capitolo 19. Personale civile tecnico, lire 910,662.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Armirotti.

**Armirotti.** Due parole soltanto per una raccomandazione semplicissima all'onorevole ministro della marina, simile a quella che feci al ministro della guerra in occasione della discussione della leggina ieri approvata, riguardante le pensioni agli operai borghesi impiegati negli arsenali d'artiglieria. Non so se avrà la stessa fortuna. Mi pare che possa stare in questo capitolo dove si tratta del personale civile, ed io intendo parlare dei disegnatori annessi ai diversi arsenali.

Ho già scambiato qualche parola con l'onorevole relatore del bilancio, di questo personale, cioè dei disegnatori del Genio navale; ed egli mi diceva che è un personale ottimo.

Per quanto io so, essi non domandano niente, non chiedono che sia migliorata la loro condizione riguardo la paga, nè per altro; si lagnano solo di essere considerati in parte come un personale avventizio, e desiderano di esser messi in pianta.

E questo loro desiderio mi sembra giusto perchè questo personale a cui vengono affidati delicatissimi incarichi, (e purtroppo abbiamo ancora gli orecchi intronati da un recente e scandaloso processo) ha una posizione precaria; e quindi credo che non sarebbe male che fosse proprio messo in pianta, perchè così sarebbe un personale sicuro; mentre ora trovandosi in questa posizione così incerta, è facile anche che, capitando buone occasioni, in parte abbandoni l'impiego.

Credo che questo sia già avvenuto per qualcuno, e naturalmente non dei peggiori!

Non dico di più; l'onorevole ministro faccia quel conto che crede di questa mia raccomandazione.

**Presidente.** Onorevole ministro?...

**Brin, ministro della marina.** Nel Corpo del Genio navale noi abbiamo dei disegnatori che sono in pianta stabile e ne abbiamo degli altri che sono operai, i quali pur passano in pianta, a misura che si fanno dei posti vacanti, mediante concorso. Quindi la raccomandazione dell'onorevole Armirotti in fondo si traduce in questo: di aumentare il numero di quelli che sono in pianta, e diminuire il numero degli operai. Siccome si pagano allo stesso modo, questo si può ammettere. Terrò conto della sua raccomandazione.

**Armirotti.** La ringrazio.

**Presidente.** Non essendovi delle osservazioni, rimane approvato il capitolo 19.

Capitolo 20. Personale contabile, lire 277,375.

Capitolo 21. Carabinieri reali, lire 269,036. 25.

Capitolo 22. Servizio semaforico - Personale, spese d'ufficio e pigioni (*Spese fisse*), lire 200,341.

Capitolo 23. Servizio semaforico - Materiale, lire 94,960.

Capitolo 24. Viveri, lire 5,789,636. 01.

Capitolo 25. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione, lire 151,604. 70.

Capitolo 26. Giornate di cura e materiale d'ospedale, lire 377,823.

Capitolo 27. Distinzioni onorifiche, lire 26,500.

Capitolo 27. Carbon fossile ed altri combustibili, lire 3,695,000.

Capitolo 29. Personale pel servizio dei fabbricati e delle fortificazioni della regia marina, lire 256,000.

Capitolo 30. Istituti di marina, lire 513,736. 25.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Florenzano.

**Florenzano.** Sarò brevissimo, perchè me lo comandano l'ora e i riguardi che devo alla Camera. Ho chiesto di parlare per fare una raccomandazione all'onorevole ministro della marina in ordine ad un argomento che può parere modesto, ma che non è privo d'importanza.

Agli Istituti di marina, ai quali si riferisce questo capitolo del bilancio, è affidata la produzione degli ufficiali, come la chiamò l'onorevole Toscanelli. L'Accademia navale di Livorno riveve i giovani usciti dalle scuole secondarie e dai collegi militari.

Per il passato furono dal ministro della marina emessi in ogni anno i relativi regolamenti, i quali dettavano le norme dell'esame di concorso.

Se non che, da due anni a questa parte, fu emesso un regolamento, il quale prescrive una cosa nuova, cioè la statura degli alunni.

Quest'articolo vuole giovani che a 12 anni di età abbiano un *minimum* di statura di 1,35 accresciuto di tante volte 4 millimetri per quanti sono i mesi che il concorrente ha in più dei 12 anni.

Quest'articolo fu applicato l'anno scorso. I risultati furono i seguenti: Di 121 candidati iscritti, si presentarono solo 108.

E qui è bene che io faccia rilevare alla Camera che io conosco personalmente alcuni dei 13 giovani, i quali non si presentarono al concorso per non essere mandati via come deficienti di statura.

Dei 108, che si presentarono, 63 furono approvati e 55 riprovati; di questi 55, 9 furono scartati solamente per difetto di statura.

Questo articolo è una riproduzione dell'articolo del regolamento per l'ammissione ai collegi militari.

In esso è detto che si ammettono gli alunni, i quali a 11 anni misurano di statura metri 1,26, aumentati di tante volte 4 millimetri, quanti sono i mesi in più degli 11 anni quando sono sottoposti alla visita. E l'alunno che a 11 anni dovrebbe avere metri 1.26 di altezza, a 12 anni dovrebbe avere metri 1.308, tenuto conto del graduale sviluppo di millimetri 4 al mese che per un anno formano i 48 millimetri di aumento.

Dunque alla stessa età di 12 anni, per i collegi militari è richiesto metri 1.308 mentre per gli allievi dell'Accademia navale di Livorno si richiede una statura di metri 1.350.

Allora io mi sono domandato se tale limitazione esista anche per le marinerie straniere, e non avendo la competenza del mio amico Toscanelli, (*Si ride*) ho dovuto ricorrere alla biblioteca. Ivi ho riscontrato in un grosso volume, che è come il codice per la marina inglese, dove ogni materia è assoggettata a speciali regolamenti, tutte le norme per l'ammissione degli alunni nei collegi di marina.

Tutti i casi di esclusione per imperfezioni fisiche sono preveduti, ma della statura non si parla mai.

E se le mie informazioni sono esatte, in nessuna marina del mondo esiste siffatta limitazione per la statura.

V'ha di più. Questa limitazione non c'è mai stata nella marina italiana, e non vi fu nella marina sarda e nella napoletana; eppure se da quelle marine non sono usciti dei giganti di statura, sono usciti ufficiali che per abilità ed intelligenza

hanno fatto onore certamente al paese e alla marina. E per non uscire dal tema, io citerò il direttore della stessa Accademia di Livorno fino a poco tempo fa, un egregio uomo ma di bassa statura. E non ho bisogno che di guardarmi d'attorno in questa Camera, per vedere la statura dei marinai che abbiamo l'onore di avere a nostri colleghi, per convincermi che se avessero dovuto entrare all'Accademia navale sotto l'impero di un regolamento somigliante, nè l'onorevole Turi nè qualche altro sarebbero stati ufficiali di marina, (*ilarità*) mentre tutti essi fanno tanto onore al paese.

Ma è veramente necessaria l'altezza fisica negli ufficiali di marina, o non è vero che in alcuni uffici, come per esempio per le torpediniere, può essere più utile un ufficiale di bassa statura?

La statura alta si può comprendere per la bassa forza. Il marinaio rappresenta la forza fisica, ed ognuno sa che la forza fisica è il risultato di tutto lo sviluppo dell'organismo. Nondimeno per la bassa forza il Ministero si contenta della bassa statura. Vi è un disegno di legge dinanzi alla Camera, che sarà discusso nella prossima seduta antimeridiana, il quale ha un primo articolo che dice così: "Oltre a coloro che sono soggetti alla leva marittima, potrà anche essere assegnato al servizio della regia marina militare una parte del contingente di prima categoria delle leve di terra, prelevandola dagli uomini di più bassa statura."

Dunque per la bassa forza il Governo si contenta della bassa statura; per gli ufficiali vuole la statura più alta. Ma io credo che l'ufficiale, più che con la forza fisica, sia utile al paese con lo sviluppo intellettuale e morale. Egli deve comandare, e per saper comandare occorre la forza dell'animo e della mente, si deve esercitare l'intelletto più che le forze muscolari. E quel Governo il quale, nell'interesse di una statura che non è necessaria, come è giudizio dell'universale, respinge un giovane il quale può esser nato con la vocazione del mare, questo Governo, avendo le più pure intenzioni (come io non dubito le abbia il ministro della marina) può privare il suo paese di una forza la quale domani potrebbe essere preziosa nei cimenti del naviglio nazionale.

Più che lo sviluppo della statura domandate per l'ufficiale un altro sviluppo, quello delle facoltà intellettuali e morali.

Invece è accaduto, o signori, proprio il contrario. Quando nei due anni passati il numero degli approvati non fu sufficiente al bisogno, il Ministero completò la deficienza del numero con

alcuni fra i riprovati, anzichè con gli scartati per difetto di statura.

Io qui debbo prevenire un'obiezione; la quale sarebbe una esagerazione, cioè che togliendo la limitazione, noi possiamo avere nella marina dei nani o dei pigmei. Questa paura che si comprende per alcune razze di Asia o di Africa, non è giustificata per le razze di Europa e d'America, dove lo sviluppo fisico può essere maggiore o minore, precoce o tardivo, ma non si arresta costantemente come avviene ad esempio fra gli abitanti del Congo e della Nuova Guinea dove un uomo a 40 anni non oltrepassa un metro di statura. Io ho qui gli studi fatti ultimamente dal Rasser, i quali sono i risultati di molte ed accurate investigazioni, e vi trovo delle medie che è bene la Camera tenga presente. Un maschio a 12 anni misura nel Belgio metri 1.37, a Colonia 1.38, nel Massachusset 1.41, a Berlino 1.38, a Torino 1.33. Invece qui, per tutte quante le zone italiane, si vuole un'altezza maggiore di questa media, cioè di 1.35.

Nè basta: poi giovinetti nati in qualunque parte d'Italia, si vuole qualche cosa di più; si vuole, cioè, che il giovanetto cresca esattamente 4 millimetri al mese da 12 anni fino al giorno in cui si presenterà alla visita medica. Perché proprio 4? E se fossero 3 1/2 o 5?

Io credo che gli studi antropometrici oggi spargano molta luce sulla questione dello sviluppo fisico, ed è dimostrato che solo a 21 anno si può avere una media certa sulle proporzioni del corpo umano, ma che negli anni precedenti questa media è variabile e saltuaria.

A sostegno di questa dottrina io invoco l'alta autorità del Quetelet, il quale dimostrò che in tutti gli anni dell'adolescenza lo sviluppo può essere così precoce o tardivo, da rendere difficile e pericoloso stabilire delle leggi.

Chi vi dice che quel giovinetto, il quale a 12 anni non tocca il metro e 35 centimetri, non possa, più tardi, raggiungere rapidamente un maggiore sviluppo? E come potete pretendere che questo giovinetto cresca poi in eguali o costanti proporzioni, nella proporzione di 4 millimetri al mese? Io credo che non sia dato nè ad un ministro nè ad un regolamento imporre leggi allo sviluppo fisico dell'uomo. Potete avere delle medie, medie che le statistiche deducono in una maniera varia; ma precisare i millimetri dello sviluppo, francamente, non so se agli Dei, ma agli uomini ed alle Camere certamente non è concesso.

Onorevole ministro, sia pure Ella rigoroso nel

volere giovani ben conformati, di buona salute, bene apparecchiati negli studi, con ottimi requisiti morali; ma non affidi alla inesorabilità di un centimetro di più o di meno nello sviluppo della statura, la carriera di questi giovani, ora specialmente che è cresciuto il naviglio nazionale e si ha maggior bisogno di ufficiali.

Cancelli dal regolamento dei prossimi esami, che avranno luogo a settembre, questa limitazione. Io ciò chiedo non solo come cittadino e deputato, ma in nome di molte famiglie, di molti bravi giovani, che aspirano a divenire onore ed orgoglio della marina nazionale. E queste nobili aspirazioni in giovani che si educano ad amare e si preparano a servire la patria, non possono essere ostacolate da un ministro, il quale ha speso la sua alta competenza e la sua patriottica operosità nella costruzione delle nostre navi, e che ora, spinto, più che dal Parlamento, dalla forza delle cose, che egli per primo riconosce, deve provvedere all'aumento del personale e alla formazione di buoni ufficiali. E questo io son certo che ci veglia fare senza piccinerie regolamentari le quali possono essere lo scrupolo di spiriti meno elevati del suo.

**Presidente.** Rimanderemo a domani il seguito di questa discussione...

**Erin, ministro della marina.** Risponderò due parole all'onorevole Florenzano.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Erin, ministro della marina.** L'onorevole Florenzano domanda che si modifichino le regole che esistono, per fissare il minimo della statura per i giovani che si presentano ai concorsi dell'Accademia navale.

Nessuno più di me desidera che si mettano tali condizioni da facilitare questi concorsi, perchè realmente abbiamo bisogno di giovani ufficiali. Sin d'ora si fanno già loro tutte le facilitazioni, ma vi è un limite, che è quello di assicurare la buona costituzione di questi giovani, in modo che quando poi sono diventati ufficiali, non si sia obbligati a riformarli perchè non hanno le qualità fisiche necessarie per resistere alle fatiche della carriera militare; il che sarebbe fare un male e alle famiglie, ed alla marina.

Io raccomando sempre ai medici di limitarsi a questa garanzia di buona costituzione. Non mancherò di aggiungere le mie raccomandazioni a quello fatto dall'onorevole Florenzano col suo bello ed efficace discorso che comunicherò alla Facoltà medica, onde ne tenga conto nell'applicare questa disposizione ai concorrenti alla scuola di marina

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Florenzano.

**Florenzano.** Io non presenterò nè mozione, nè ordine del giorno. Mi affido alle promesse del ministro, delle quali prendo atto, nella fiducia che egli vorrà sollecitamente provvedere.

**Presidente.** Allora, non essendoci altra osservazione, s'intende approvato il capitolo.

Questa discussione continuerà domani.

**Garibaldi Menotti.** Chiedo di parlare sull'ordine del giorno.

**Presidente.** Per domani alle 10 si iscriverà nell'ordine del giorno:

1.º Discussione del disegno di legge: Concorso della leva di terra all'aumento del Corpo reali equipaggi;

2.º Il disegno di legge per la leva di mare;

Quindi modificazioni alle leggi postali.

Nella seduta pomeridiana si discuterebbero i seguenti disegni di legge:

1.º Seguito della discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1888-89;

2.º Convenzione con la Società peninsulare ed orientale per un regolare servizio quindicinale di navigazione a vapore fra Venezia ed Alessandria d'Egitto;

3.º Abolizione delle servitù di pascolo, di seminare, di legnatico, di vendere erbe, di fidare o imporre tassa a titolo di pascolo nelle provincie ex-pontificie;

4.º Autorizzazione di prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste della somma necessaria per provvedere alla maggiore spesa per approvvigionamento di carbon fossile nell'esercizio 1887-88;

5.º Aumento di fondi per completare le bonificazioni idrauliche dell'Agro romano.

E poi: Modificazioni alla legge comunale e provinciale.

### Discussione sull'ordine del giorno.

**Garibaldi Menotti.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Garibaldi Menotti.** Domanderei all'onorevole presidente e alla Camera di inscrivere nell'ordine del giorno delle sedute mattutine dopo la riforma della legge postale il disegno di legge per estensione della inasequestrabilità dello stipendio a favore degli impiegati di ruolo dei comuni, delle provincie e delle Opere pie (156) affinchè sia discusso prima che si chiuda il presente periodo di Sessione.

Lo stato d'incertezza e di aspettazione in cui si trovano ora questi impiegati è per essi un danno gravissimo, più di quello che ne deriverebbe loro se per avventura il disegno di legge fosse respinto, il che però ho fede che non avverrà.

**Presidente.** Onorevole Garibaldi, io credo che la Camera non abbia nulla in contrario alla sua proposta: ma le faccio osservare che ora non è presente nè il relatore nè il presidente nè il segretario della Commissione che ha studiato tale progetto.

Ad ogni modo non essendoci obiezioni si intenderà approvata la sua proposta che dopo la riforma sulla legge postale sia discusso il progetto di legge numero 156, perchè naturalmente siano presenti un numero sufficiente di membri della Commissione.

**Garibaldi Menotti.** Bisognerebbe far loro premura: si tratta di cosa di estrema urgenza.

**Presidente.** Non dubiti, onorevole Garibaldi. Domani seduta pubblica alle 10 e alle 2.

La seduta termina alle 6,40.

### Ordine del giorno per le tornate di domani.

#### Seduta antimeridiana.

1. Concorso della leva di terra all'aumento del Corpo reali equipaggi. (150)
2. Leva di mare sui nati nel 1868. (161)
3. Modificazioni alle leggi postali. (87)
4. Estensione della inasequestrabilità dello stipendio a favore degli impiegati di ruolo dei comuni, delle provincie e delle Opere pie. (156)

#### Seduta pomeridiana.

- 1 Seguito della discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1888-89. (52)

#### Discussione dei disegni di legge:

2. Convenzione con la Società Peninsulare ed Orientale per un regolare servizio quindicinale di navigazione a vapore fra Venezia ed Alessandria d'Egitto. (110)
3. Abolizione delle servitù di pascolo, di seminare, di legnatico, di vendere erbe, di fidare o imporre tassa a titolo di pascolo nelle provincie ex pontificie. (8-c)

4. Autorizzazione di prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste della somma necessaria per provvedere alla maggior spesa per approvvigionamento di carbon fossile nell'esercizio 1887-88. (144)

5. Aumento di fondi per completare le bonificazioni idrauliche dell'Agro romano. (57)

6. Prelevamento dal fondo per le spese impreviste per danni del terremoto in Liguria e per lo sgombero straordinario di nevi lungo le strade nazionali. (143)

7. Relazione della Commissione sui decreti registrati con riserva dalla Corte dei conti. (II-A)

8. Riforma sulla legge di pubblica sicurezza — Istituzione delle guardie di città. (86)

9. Deferimento alla Cassazione di Roma della cognizione di tutti gli affari penali del Regno. (147)

10. Modificazioni alla legge 16 dicembre 1878, concernente il Monte delle pensioni per gli insegnanti nelle scuole militari. (3)

11. Sulla emigrazione. (85)

12. Stato di previsione della spesa del Mini-

stero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1888-89. (48)

13. Sulla pubblica sicurezza. (115)

14. Modificazione alla legge comunale e provinciale. (18).

15. Riordinamento del Collegio Asiatico di Napoli. (88)

16. Sulle espropriazioni, sui consorzi, sulla polizia dei lavori per l'esercizio delle miniere, cave e torbiere e sulla ricerca delle miniere. (65)

17. Approvazione di vendite e permutate di beni demaniali e di altri contratti stipulati nell'interesse di servizi pubblici e governativi. (145)

18. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Cucchi Francesco. (149)

---

PROF. AVV. LUIGI RAVANI  
*Capo dell'ufficio di revisione.*

---

Roma, 1888. — Tip. della Camera dei Deputati  
(Stabilimenti del Fibreno)