

LXXXIX.

TORNATA DI VENERDÌ 5 MAGGIO 1893

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI.

INDICE.

Atti vari :

Comunicazioni della Presidenza (*Mancanza del numero legale*) Pag. 3228Disegno di legge (*Presentazione*):

GIOLITTI: Sovrimeposte comunali 3201

Relazioni (*Presentazione*):

CARMINE: Bilancio dei lavori pubblici 3226

MAZZIOTTI: Bilancio delle poste e dei telegrafi 3202

PASQUALI: Infortuni sul lavoro 3226

Disegno di legge:

Bilancio della marina (*Seguito della discussione*): 3202

Oratori:

DI SANT'ONOFRIO 3215

MARTORELLI 3210

MORIN 3202

VALLE ANGELO 3222

Interrogazioni:

Ghiaieto nell'Adda:

Oratori:

CREMONESI 3194-95

GENALA, *ministro dei lavori pubblici*. 3194

MARAZZI 3194

Irregolarità di un concorso:

Oratori:

BRIN, *ministro degli affari esteri* 3196-97

PUGLIESE 3196

Cliniche e istituti biologici della Università di

Napoli:

Oratori:

BIANCHI LEONARDO 3198

MARTINI FERDINANDO, *ministro della istruzione pubblica*. 3198-99

Trieste e le nozze d'argento dei Reali d'Italia

(*Non accettate*):

Oratori:

BARZILAI 3200

BRIN, *ministro degli affari esteri* 3200

PRESIDENTE 3200

La seduta comincia alle 2,5 pomeridiane.
Di Sant'Onofrio, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di una

Petizione.

5117. La Camera di commercio ed arti di Chieti fa voti che nella discussione della legge sul Riordinamento degli Istituti di emissione sia mantenuto il sistema di trinità bancaria e sia fatto diritto alle giuste domande del Banco di Napoli.

Congedi.

Presidente. L'onorevole Boselli ha chiesto un congedo di giorni dieci per motivi di famiglia.

(È concesso).

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni. La prima è dell'onorevole Marazzi ai ministri dei lavori pubblici e delle finanze « per conoscere quali provvedimenti d'urgenza intendono prendere, a fine di rimuovere un ghiaieto, che, formatosi nel fiume Adda, ottura la presa d'acqua del canale il Retorto, che serve per l'irrigazione del territorio di Pandino e di Crema: irriga-

zione, alla quale gli agricoltori locali hanno indiscutibile diritto secolare, tanto più che essi pagano le imposte per terre irrigue, e che in realtà ora sono prive di acqua. »

Analoga a questa interrogazione è quella degli onorevoli Cremonesi, Riboni e Conti, « sull'ordine dato al prefetto di Milano che venga rimosso un così detto ghiaieto nell'Adda in corrispondenza alla bocca del Rertorto. »

L'onorevole ministro dei lavori pubblici potrà rispondere contemporaneamente a tutti gli onorevoli interroganti sul medesimo argomento.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Sono infatti due le interrogazioni che riguardano lo stesso argomento; argomento che interessa lo Stato e gli utenti di tre canali d'irrigazione.

Per risolvere convenientemente questa questione, il Ministero ha creduto opportuno di chiamare qui le rappresentanze dei tre consorzi interessati, fissando la giornata di martedì per la riunione.

Credo che sarebbe molto inopportuno di sviluppare ora queste interrogazioni. Ciò potrebbe nuocere all'azione che già s'è iniziata; e quindi pregherei vivamente la cortesia dei quattro colleghi che hanno interrogato i due ministri del tesoro e dei lavori pubblici di voler differire lo svolgimento delle loro interrogazioni a dopo che si saranno, fra lo Stato, che è pure interessato, e gli utenti, che sono d'altra parte interessati, sviluppate le rispettive ragioni, e, come fermamente confido, si sarà trovato il punto di conciliazione dei vari interessi; punto di conciliazione che servirà anche ad impedire in avvenire, sia pure in periodi di siccità, le contestazioni fra di essi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marazzi.

Marazzi. In presenza delle misure già prese dal Governo per vedere di conciliare gli opposti interessi, io ben volentieri acconsento alla domanda del ministro dei lavori pubblici, e per conseguenza sospendo la mia interrogazione, nella speranza che anche i rappresentanti del circondario di Lodi vorranno fare altrettanto.

Soltanto mi sia lecito di dire che noi non vogliamo altro che una posizione morale, la quale ci permetta di trattare liberamente un'equa transazione.

In quanto alle locali agitazioni che qualcuno ha creduto di dover far sorgere, a

proposito di una questione di acque, esse nulla hanno a che vedere con le morte discordie che ci hanno divisi da secoli.

Io quindi dico ai rappresentanti della sponda destra dell'Adda che noi queste discordie le abbiamo dimenticate il giorno in cui con loro abbiamo combattuto per l'unità dell'Italia.

Per conseguenza non sarà un dissidio, passeggero e dissipabile con molta facilità, che presso i Cremaschi potrà far impallidire, anche in tempi di siccità, l'ulivo della pace.

Presidente. L'onorevole Cremonesi ha facoltà di parlare.

Cremonesi. Se ci fosse stata la migliore delle disposizioni per tacere su questo argomento, le parole ora pronunziate dall'onorevole Marazzi mi obbligano a dire, anche per parte dei miei colleghi, che è impossibile mettere da parte la questione sulla quale verte la nostra interrogazione.

E tanto meno posso consentire nel desiderio manifestato dall'egregio ministro dei lavori pubblici, inquantochè mi è giunto ora ora dal sindaco di Lodi questo telegramma, del quale dò lettura:

« Stamattina è incominciato il taglio con 300 uomini, assistente la truppa; e prosegue rapidamente. »

Ora l'onorevole ministro vede che in presenza di un fatto così grave, che esprime per sè stesso la violenza, non lo spirito di conciliazione a cui egli ha fatto allusione, non è possibile di desistere dalle nostre interrogazioni.

Quindi io prego il ministro di volere dar ragione dell'ordine da lui dato.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Mi dispiace moltissimo che l'onorevole Cremonesi, a nome anche degli altri due interroganti, voglia insistere nella sua interrogazione.

Come ho detto, in questa questione sono interessati lo Stato, come proprietario del canale della Mussa, e gli utenti.

Quando lo Stato e gli utenti hanno già stabilito un giorno per determinare d'accordo come si debba regolare questa faccenda, in verità non mi pare conveniente il venirne a discutere nella Camera.

Creda l'onorevole Cremonesi che ciò potrebbe fare più male che bene.

Il fatto, al quale egli ha alluso si verifica oggi per l'ottava o decima volta. Ed anche ora è una concessione provvisoria fatta nella stessa forma e negli stessi limiti e con le maggiori riserve come fu fatta l'ultima volta nel 1876. Quindi per questa parte non reca nessun danno.

Credo poi che non recherà nessun vantaggio agli utenti del Retorto che aspettano acqua, considerate le odierne condizioni del fiume.

Quindi ogni parola detta dall'una parte o dall'altra potrebbe nuocere alle ulteriori trattative; giovare mai.

Ciò che il Governo ha fatto del resto, e questo importa che io dica alla Camera, era nel suo diritto di farlo. Ed intorno a ciò non vi può essere nessun dubbio sia pel fondamento che noi abbiamo nelle leggi, sia per le tradizioni che si sono come sapete, per otto e forse, se non erro, per dieci volte rinnovate.

Quindi, ripeto, non facciamo delle inutili discussioni, le quali possono essere argomento o pretesto di agitazione.

Trattiamo le cose obbiettivamente; vediamo che là dove le popolazioni si trovano in collisione, non si getti olio sul fuoco, ma cerchiamo invece di calmare gli animi, di ridurre le cose al vero stato e di ragionare con gl'interessati direttamente, senza che coloro che non lo sono intervengano nella questione.

Ho già risposto sostanzialmente, ma non voglio che questa sembri propriamente una risposta; intendo da quanto ho detto trarre soltanto argomento per pregare nuovamente gli onorevoli deputati che si propongono di tutelare gli interessi di una parte degli utenti, ma che invece prendono una via che può essere contraria a cotesti interessi che vogliono difendere, di non insistere nella loro interrogazione.

Del resto, se credono, presentino un'interpellanza; la rimanderemo al suo turno. Allora tutti potranno discutere sulla materia; ma ripeto ciò non condurrà a nessun risultato pratico ed utile, e potrà invece condurre ad una conseguenza opposta.

Ora siccome gli onorevoli colleghi sanno che l'animo mio, e parlo nell'assenza del ministro del tesoro anche in nome suo, è sopra tutto conciliativo e che voglio trovare il modo di conciliare gl'interessi dell'una e dell'altra parte (interessi e diritti che datano da secoli e che come avviene in questa circostanza pos-

sono essere variamente interpretati), così possono star certi che l'intendimento del Governo non è altro che quello di trovare un punto di conciliazione fra questi vari interessi.

Non facciamo dunque cosa che possa rendere più difficile l'ottenimento di questo scopo.

Cremonesi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ma permetta...

Cremonesi. Io non ho ancora risposto al ministro. Non chiedo una grazia, intendo far valere un diritto.

Presidente. Parli.

Cremonesi. Le parole del ministro non ci hanno sodisfatti, perchè egli in fondo ha risposto che ha dato l'ordine di cui io parlavo; ed è naturale quindi che noi gli rispondiamo che quell'ordine, che egli crede di aver dato secondo le tradizioni di 8, 10, 12 altre volte, non è stato questa volta dato con le forme legali, come fu dato le altre volte; perchè la legge dei lavori pubblici, sottoscritta dallo stesso Genala, prescrive appunto che, trattandosi di opere da eseguirsi nel letto dei fiumi, le domande debbono essere presentate regolarmente e affisse nei luoghi debiti, perchè gli interessati possano dire le loro ragioni.

Ora questo non è stato fatto, e ciò basta per distruggere la ragione delle tradizioni, e per dimostrare che questa volta il Ministero si è tenuto ad un sistema, che dirò di ordine prepotenziale e di violenza, non di ordine legale.

L'onorevole ministro poi dice che da questa interrogazione non può venirci che danno. Ma quale danno maggiore (ho letto nel telegramma che l'ordine è stato eseguito con 300 uomini a carica di baionetta) di questo può venirci?

Più di questo non ci può venire di male. Vuol toglierci forse l'acqua, che ci viene dal 1200? Certo che no. Io credo che non sia questo nelle facoltà del ministro. Maggior male di quello dunque, che è avvenuto, non può accadere.

Ecco le ragioni, per le quali ho creduto di dover rispondere brevemente a quanto ha detto l'onorevole ministro.

Riboni. Domando di parlare.

Presidente. Non può parlare più di uno nelle interrogazioni.

Riboni. Ma io sono uno degli interroganti!

Presidente. Se si sottoscrivono in 100, e

vogliono parlar tutti, non si finirà più per una interrogazione! (*Si ride*).

Viene ora l'interrogazione del deputato Pugliese al ministro degli affari esteri « sopra le irregolarità che si dicono verificate nel concorso recente tenutosi presso il suo Ministero. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Brin, ministro degli affari esteri. La Camera comprenderà che è difficile il rispondere sopra irregolarità, senza che di esse sia data indicazione speciale. Ora siccome io credo di non aver commessa irregolarità nel concorso di cui trattasi (il che tanto è vero che i risultati ne sono stati trovati dalla Corte dei conti in perfetta regola), così potrei anche non rispondere ad una simile interrogazione. Tuttavia io racconterò come sono andate le cose; mercè questo racconto spero che l'onorevole Pugliese potrà convincersi che non vi fu irregolarità alcuna.

Fu pubblicato, il 24 novembre 1892, un concorso per quattro posti nella carriera consolare. Questo concorso fu indetto in base al vigente regolamento del 27 febbraio 1890, il quale prescrive tutte le condizioni alle quali dovevano soddisfare i concorrenti. Una delle condizioni è che i concorrenti non debbano avere più di 30 anni; e questa prescrizione è stata fatta allo scopo di non ammettere persone di troppo avanzata età, le quali non potrebbero raggiungere il tempo utile per liquidare la pensione.

Però il ministro precedente aveva dato impegno formale ad un funzionario del Ministero degli affari esteri, di poter concorrere benchè avesse sorpassata questa età; e ciò, per la considerazione che, trattandosi di un funzionario già in servizio, non aveva più luogo per esso la ragione del limite d'età. Quando io esaminai le domande dei concorrenti trovai la domanda di questo funzionario con la lettera che gli dava impegno formale di ammetterlo al concorso ancorchè avesse oltrepassato l'età prescritta.

Considerata la cosa, credei bene invece di farne oggetto di disposizione speciale, che si regolasse in genere la questione con un Decreto di massima col quale fu prescritto che coloro che già appartenevano come funzionari all'amministrazione potessero essere ammessi fino all'età di 35 anni.

Questo Decreto mandai alla Corte dei conti la quale, avendolo trovato regolare, lo

registrò. Ed era veramente regolare, perchè è nelle facoltà di un ministro di modificare le disposizioni di un Decreto organico precedente con un altro Decreto organico.

Così è che quel funzionario fu ammesso al concorso. Fatto il concorso, la Commissione propose che fossero ammessi cinque concorrenti invece di quattro. Tre avevano avuto più voti; due, fra cui quello ch'era funzionario del Ministero, avevano avuto uguali voti. Quindi io, attenendomi al parere della Commissione, feci il Decreto per ammetterli tutti e cinque, e lo mandai, con tutti i documenti e coi verbali della Commissione, alla Corte dei conti, la quale lo registrò.

Ecco come procedettero le cose. Spero che l'onorevole Pugliese ammetterà che procedettero regolarmente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole interrogante.

Pugliese. Sebbene la interrogazione fosse formulata senza designare le irregolarità sulle quali si chiedono chiarimenti, pure io avevo ragione a sperare che il signor ministro non avrebbe cominciato la sua risposta col rivolgermi il rimprovero d'essere la interrogazione molto generica.

Brin, ministro degli affari esteri. Non ho inteso far rimprovero.

Pugliese. Appena la interrogazione fu annunciata egli fu premuroso come sempre di chiedermi chiarimenti, ed io come sempre gli fornii tutti i chiarimenti possibili; ed è in conseguenza di ciò che egli fu messo in condizione di prepararsi e rispondermi come mi ha risposto.

La sua risposta però non può sodisfarmi, e non dilegua in alcuna maniera le voci di accuse per irregolarità compiute nello esame di concorso datosi presso la Consulta per quattro posti di addetti alla carriera diplomatico-consolare.

Il 4 settembre del 1892 fu bandito il concorso per quattro posti: limite di età 30 anni; termine aperto sino al 20 gennaio 1893.

Il concorso fu bandito a termini del regolamento Crispi che prescrive il limite di età in 30 anni; che limita l'ammissione al numero bandito; che tra due graduati con gli stessi punti vuole sia scelto colui che ha maggiore età.

Se non che quando stava per decorrere il termine, fu emanato il Decreto 7 gennaio 1893 col quale il termine fu prorogato, e

proprio per rendere ammissibile persona che non poteva essere ammessa, fu elevato il limite di età sino a 35 anni.

Così si violava il regolamento e la norma del concorso. Si violava il regolamento, che vieta di ammettere in carriera chi abbia superato l'età di 30 anni; ed è curioso che mentre ora si fanno leggi per ringiovanire il personale delle pubbliche amministrazioni, il ministro degli esteri pensa invece a violare le esistenti, che assicurano l'assunzione in servizio nella lunga carriera diplomatico-consolare di persone che non abbiano superato il limite dei 30 anni. Si violava poi la legge del concorso, perchè poteva forse questo Decreto esser fatto sul primo tempo, ma non poteva più esser fatto quando le condizioni del concorso erano state determinate sin dal 4 settembre 1892. E fu violato anche perchè i termini furono prorogati; poichè la proroga aprì le porte del concorso ad altre persone che senza la proroga non si sarebbero presentate, ledendo così il diritto quesito dei diligenti.

Io non ho mai pensato che il Ministero degli esteri avesse ciò fatto per compiere un atto di favore, perchè sono sicuro che i nostri ministri non si abbassano a compiere favori così manifesti. Ma una volta che lo onorevole ministro ha confessato che ha creduto di firmare il decreto del 5 gennaio 1893, perchè un impegno di favore personale era stato preso dal precedente Ministero, sento il dovere di dichiarare che ciò è malfatto, e che tanto vale avere fatto favore per conto proprio quanto per conto altrui.

Si mutano i ministri, onorevole Brin, per mutare politica e sistema, non già per continuare. Se questo impegno non lo riguardava, avrebbe fatto bene a mantenere ferma la legge; invece mantenendo fermo lo impegno assunto dal predecessore, Ella lo ha fatto proprio.

Che cosa si fece poi? La Commissione, a termini del regolamento Crispi, non poteva designare che quattro concorrenti. Ed anche quando fosse stata costretta a classificare al medesimo posto due o più concorrenti, il regolamento Crispi forniva il modo di risolvere la questione: quel regolamento contiene disposizioni per le quali, dandosi il caso di più persone collocate al medesimo posto, viene eletta la persona più anziana.

Ora la Commissione, per procedere in regola, doveva fermarsi, come ho detto, a quat-

tro ed eleggere la persona più anziana; ma poichè a quattro non si fermò e volle sfondare il regolamento e la legge (anche essa forse per mantenere il precedente impegno) sono costretto a fare un'altra osservazione: o la legge non doveva valere, e non doveva valere per nessuno; o doveva valere e doveva valere per tutti. Violare invece la legge, il regolamento e la regola del concorso per giovare ad una sola persona, non mi pare ben fatto.

La Commissione posta su questa via irregolare, raccomandò per l'approvazione anche due concorrenti di molto valore e che avevano ricevuto una brillante votazione, collocandoli al 6° e 7° posto.

Ed allora l'onorevole ministro non poteva e doveva seguire che una di queste tre vie: o ritenere nullo il Decreto 5 gennaio 1892; o limitare l'approvazione a quattro solamente dei concorrenti eleggendo tra i due graduati al numero quattro il più anziano; o infine seguire la via additata dalla Commissione e fare il Decreto per sette.

Seguire questa ultima via era cosa irregolare, ma meno irregolare di un'altra; ed in qualunque modo non recava aggravio al bilancio dello Stato poichè gli ammessi non hanno diritto a stipendio e promozione se non quando saranno per vacare posti di vice console.

Come si vede di leggieri, non è possibile che io mi dichiarassi soddisfatto, e la condotta seguita, in questo affare, dall'onorevole ministro non la ritengo corretta; anzi sono sicuro che la risoluzione sua verrà censurata dal Consiglio di Stato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro degli affari esteri.

Brin, ministro degli affari esteri. Faccio osservare all'onorevole Pugliese, il quale ha parlato di legge, che non poté essere violata legge alcuna perchè i concorsi sono disciplinati da un Decreto Reale. Ora a quanto è stabilito con un Decreto si può derogare con un altro Decreto; ed io, appunto per le considerazioni che ho svolto, ho creduto di fare un nuovo Decreto. Ed esso è tanto regolare, che è stato ammesso alla registrazione dalla Corte dei conti senza nessuna osservazione.

In quanto poi all'altra osservazione dell'onorevole Pugliese, che avrei dovuto ammettere sette in luogo di cinque concorrenti, osservo che non avrei potuto, senza contravvenire all'espresso disposto del Regolamento,

tener conto della raccomandazione della Commissione, che altri due concorrenti venissero ancora ammessi. Ho creduto bensì di potere ammettere cinque in luogo di soli quattro concorrenti, dal momento che il quarto ed il quinto avevano eguali voti, nè mi pare, con ciò, d'aver commesso una ingiustizia.

Presidente. Segue ora l'interrogazione dell'onorevole Leonardo Bianchi al ministro della pubblica istruzione « sui criteri adottati per la sistemazione delle Cliniche e degli Istituti biologici della Università di Napoli. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della pubblica istruzione.

Martini, ministro dell'istruzione pubblica. L'onorevole Bianchi sa che nel mio recente soggiorno a Napoli ho visitato quegli istituti universitari, ed ho dovuto pur troppo riconoscere che l'Università di Napoli, la quale è pure la prima Università del Regno e la terza d'Europa per popolazione scolastica, si trova, per ciò che concerne alcuni istituti, come le cliniche e le scuole di anatomia normale e patologica, in condizioni tali, nelle quali non dovrebbe trovarsi l'infima delle scuole universitarie.

Dire ciò equivale a riconoscere che questo sconcio il quale dura ormai da troppo tempo, e più si prolunga più diventa difficile a riparare deve avere prossimamente un rimedio.

L'onorevole Bianchi però intende che in pochi giorni non sarebbe serio l'immaginare e l'espore progetti, tanto più che c'è da tener conto delle condizioni presenti della finanza. Io posso tuttavia assicurarlo che senza indugio mi sono posto a studiare la questione e che ho anche la speranza di poterla risolvere; di poterla risolvere, intendiamoci, purchè non si corra dietro a ideali che si sono vagheggiati nel tempo passato, lasciando il possibile per proseguire l'impossibile.

Voce. Ha ragione!

Martini, ministro dell'istruzione pubblica. L'onorevole Bianchi dunque si appaghi di questa mia dichiarazione: che io riconosco ormai per il decoro del Governo stesso e per la necessità degli studi, il bisogno di risolvere questa questione. Aggiungo che io mi terrei fortunatissimo se toccasse a me di poterla almeno condurre a buon porto.

Presidente. L'onorevole Bianchi Leonardo ha facoltà di parlare.

Bianchi Leonardo. Ringrazio l'onorevole ministro della pubblica istruzione delle promesse

fatte al riguardo della Università di Napoli. Vorrei però essere ancor meglio assicurato che quelle dell'onorevole ministro Martini non sieno le solite, vaghe promesse, già altre volte fatte per quello Istituto, che avrebbe meritato miglior fortuna e assai più considerazione da parte dello Stato.

Non posso intanto astenermi dal raccomandare all'onorevole ministro della pubblica istruzione che per un così alto interesse mantenga il proposito di abbandonare il sistema dei ripieghi e degli espedienti, i quali, mentre ci allontanano sempre più dallo scopo verso il quale deve esser rivolta con efficacia l'azione del Governo, arrecano danno non lieve al pubblico erario.

E che sia avvenuto così per la Università di Napoli non ho bisogno di ricordare molti fatti. La Camera votò nel 1882 una legge, con cui furono stanziati lire 850,000 per gli Istituti biologici e clinici di quella Università, di cui si sentiva, come, ognora si sente, il più urgente bisogno.

Orbene, quella somma è stata divorata dalle vecchie fabbriche, ma gli Istituti non si sono avuti che in piccola parte, e non rispondenti alle esigenze dell'insegnamento e della scienza. Più tardi il ministro Villari ha stanziata un'altra somma di 350,000 lire per gli stessi Istituti. Fu inviato anzi all'Università di Napoli un ingegnere del Ministero della pubblica istruzione; anche quella somma è stata già spesa, ma l'ingegnere ha fatto tal cosa che s'ha a considerare non altrimenti che un'ingiuria all'architettura, all'estetica ed all'Università (*Bene!*)

Se si continuasse con questo deplorabile sistema, si spenderebbero altre somme, e il problema dell'Ateneo napoletano si ripresenterebbe con ritmo fatale innanzi al Parlamento, come tutte le questioni che non si ha il coraggio di affrontare e risolvere come esigono gli onesti e imperiosi interessi delle grandi istituzioni del paese.

L'onorevole ministro della pubblica istruzione e la Camera è bene sieno informati, ove per avventura no 'l sapessero, che, quest'anno, nella Università di Napoli, sono iscritti circa 5000 studenti; il che vuol dire, quasi un terzo della popolazione universitaria italiana, che non supera la cifra di diciassette mila. Sono 5000 studenti i quali rappresentano il faro, la luce della civiltà avvenire, di una popolazione di circa nove milioni di

abitanti, ed i quali hanno pure il diritto di trovare tutto quanto occorre, in quella Università, per conseguire una completa e sicura educazione scientifica, letteraria e morale.

Io dunque, non per un piccolo interesse locale ho sollevato questa questione, ma nell'interesse della miglior parte della popolazione del Mezzogiorno d'Italia, che intende inviare all'Ateneo napolitano i propri figliuoli, non fosse che per l'antica e gloriosa tradizione di quella Università.

Ebbene, di questi 5000 giovani, 2000 almeno sono iscritti alla Facoltà di medicina; e se i corsi di medicina durano per legge sei anni, tre dei quali sono obbligatori per la clinica medica, è agevole inferirne che circa 1000 studenti sono obbligati a studiare clinica. Ma i più di essi non lo possono nelle cliniche ufficiali, assai anguste, e sono obbligati ad educarsi in quelle pareggiate; le quali, disponendo di molto spazio e di ricco materiale clinico, e essendo tenute molto degnamente e molto altamente dai rispettivi professori (molti dei quali onorano l'insegnamento e l'Università) assorbono gran parte dei proventi, che potrebbero andare a beneficio dello Stato laddove le cliniche ufficiali disponessero di spazio e materiale clinico sufficienti a soddisfare le esigenze dell'insegnamento clinico a così gran numero di giovani. Invece noi non abbiamo che due cliniche mediche, in ciascuna delle quali non si possono muovere che 40 o 50 giovani, e nelle quali non è rispettata nemmeno la più elementare regola igienica della cubatura dell'aria che è necessaria pei malati. Sono una vera ironia, per non dire altro!

Io, quindi, pur ringraziando il ministro delle sue benevole disposizioni (che credo doverose da parte dello Stato) verso l'Università di Napoli, non posso ristarmi dal raccomandargli ancora una volta che la sua opera si spieghi nel più breve tempo possibile e con la maggiore efficacia; ed esprimendogli fiducia che le sue non saranno vane promesse come quelle altra volta fatte dai suoi antecessori, mi auguro che questa grande piazza forte della civiltà delle Provincie del mezzogiorno, che è l'Università di Napoli, non soffra più oltre le ingiurie del tempo, nè, ciò che è più deplorabile, anche quelle di chi aveva il dovere di garantirne la gloria e la dignità e di assicurarne lo sviluppo secondo le esigenze dei tempi nuovi. (*Approvazioni.*)

Presidente. L'onorevole ministro dell'istruzione pubblica ha facoltà di parlare.

Martini, ministro dell'istruzione pubblica. L'onorevole Bianchi domanda che le promesse fatte oggi dal ministro della pubblica istruzione non siano vane come quelle già fatte dai suoi antecessori.

Io potrei rispondere all'onorevole Bianchi che questa è una questione di fiducia: o si crede al ministro o non gli si crede. Interroghi l'onorevole Bianchi il rettore dell'Università di Napoli e saprà, che, per quanto il breve tempo lo ha consentito, si è trattato in questi giorni dell'assestamento degli istituti universitari.

Quando poi io ho accennato alle difficoltà di risolvere la questione, ed all'abbandono di un ideale impossibile a raggiungere, non ho inteso dire che si abbia a seguire un sistema che l'esperienza ha mostrato pessimo, quello cioè di ridurre vecchi conventi per servire ad usi ai quali non possono assolutamente servire.

Creda l'onorevole Bianchi che sono quanto lui convinto delle tristi condizioni in cui versa l'Università di Napoli. Penso che meravigliò la Camera dicendo quello che l'onorevole Bianchi sa, che, cioè la sezione femminile della clinica di uno dei più illustri d'Europa, morto ieri l'altro, il professor Cantani, è composta di due letti che si trovano in un sottoscala nel quale è perfino impossibile chiudere le finestre di notte perchè non vi si respirerebbe.

Queste sono le condizioni in cui si trova l'Università di Napoli, ed io ho ragione di ripetere, dico ripetere, perchè l'ho già detto prima, che è obbligo del Governo di trovar modo di provvedere.

Ma, se volessi fin d'ora dare assicurazione che seguirò piuttosto una via che un'altra, come desidererebbe l'onorevole Bianchi, allora si che farei una vana promessa, perchè il tempo decorso dal giorno in cui mi sono cogli occhi miei accertato della deplorabile condizione delle cose è breve troppo, perchè io possa aver apprestato i necessari rimedi.

Presidente. Ora viene l'interrogazione dell'onorevole Barzilai al ministro degli affari esteri, della quale do lettura:

« Se creda che il contegno delle autorità imperiali in Trieste, diretto a impedire e reprimere violentemente ogni manifestazione

pubblica per le nozze d'argento dei Reali di Italia, si concili coll'atteggiamento ufficiale del Governo austriaco e coll'affermato desiderio di buoni rapporti tra i due paesi. »

A questa si collega un'altra interrogazione del deputato Giovagnoli, « sull'atteggiamento delle autorità politiche austriache di fronte alle manifestazioni di simpatia delle popolazioni triestine verso le LL. MM. i Reali d'Italia in occasione delle loro nozze d'argento. »

L'onorevole ministro degli affari esteri ha facoltà di parlare.

Brin, ministro degli affari esteri. Dichiaro che, valendomi della facoltà concessami dall'articolo 105 del regolamento della Camera, non posso accettare queste interrogazioni. Io potrei dire...

Presidente. Ma l'accetta o non l'accetta?

Brin, ministro degli affari esteri. Dico le ragioni per cui non l'accetto.

Presidente. Ma allora questa diventerebbe una specie di risposta.

Brin, ministro degli affari esteri. Ebbene, dico che non accetto.

Barzilai. Chiedo di parlare.

Presidente. Ma non può replicare non essendovi la risposta!

Barzilai. Onorevole presidente, la dichiarazione dell'onorevole Brin è per me una risposta...

Presidente. Ma scusi, ella interpreta il regolamento a suo modo!

Barzilai. Onorevole presidente, ella ha dichiarato più di una volta che le interrogazioni fanno il loro corso... (*Rumori*).

Presidente. Sicuro, fanno il loro corso, ma l'articolo 105 del regolamento dispone: « In principio di seduta il presidente darà, secondo l'ordine loro, lettura delle interrogazioni che siano iscritte nell'ordine del giorno della tornata stessa. Il Governo risponderà immediatamente, eccetto che dichiararsi di non poter rispondere... »

Dunque il ministro è nel suo diritto dichiarando di non poter rispondere e non essendovi la risposta non può esservi conseguentemente la replica.

Barzilai. Ma io desidero dire due parole sulla dichiarazione fatta dall'onorevole Brin. (*Rumori*).

Presidente. Ma allora sarebbe inutile che

nel regolamento si prevedesse il caso che il ministro non intenda rispondere.

Barzilai. La lettera del regolamento può stare per lei; ma ella comprende benissimo che ho ragioni eccellenti per accennare a fatti... (*Rumori*).

Presidente (con forza). Ma scusi! Io ho dichiarato al ministro che non poteva entrare in considerazioni, e lo stesso dico a lei, che non ha nessun argomento di risposta.

Barzilai. Si tratta di fatti che offendono il sentimento italiano. (*Commenti animati*).

Presidente. Ma Ella non può parlare; dal momento che il ministro non ha accettato la interrogazione, essa rimane esaurita.

Barzilai. Onorevole presidente, allora io sono costretto, e me ne duole, ad appellarmene alla Camera.

Presidente. Prima di tutto non ha diritto di appellarsi alla Camera, e poi io sono certo che la Camera risponderrebbe come rispose ieri all'onorevole Agnini.

Barzilai. Ma allora, quali diritti e quali garanzie abbiamo?

Presidente. Il regolamento è la garanzia di tutti, e non si può interpellare la Camera contro il regolamento.

Barzilai. Allora mi limito a deplorare il silenzio del ministro; e mi riservo di trattare questa questione, che tocca nel vivo la dignità dell'Italia, che deve star a cuore a me come al Governo, di trattarla in una prossima occasione come essa merita; perchè sono accaduti fatti che offendono il sentimento e la dignità italiana! (*Bravo! Bene! — Applausi all'estrema sinistra*).

Ed un Governo italiano non può tollerare... (*Interruzioni — Rumori*).

Presidente (Con forza). Onorevole Barzilai, ella non può parlare, quando il presidente non le ne dà facoltà.

Ed io dovrò rinunciare all'ufficio di presidente, se ogni deputato si crede superiore al regolamento. È una cosa intollerabile!

Domando alla Camera come debbo regolarli in questi casi, che si ripetono da più giorni, e che mettono il presidente in una condizione d'impotenza insopportabile.

Barzilai. Ella dev'essere persuaso che io non ho inteso nè intendo di venir meno alla deferenza che si deve alla sua autorità e alla sua persona; non mi è mai accaduto, nè mi

accadrà mai in avvenire, di dover parlare quando il regolamento me lo vieta. Ma Ella dovrà comprendere che io non ho già inteso di contrastare al di Lei ordine; ma non potevo a meno di osservare come oggi si fosse proceduto in modo diverso da quello seguito in circostanze analoghe.

Quando io ho presentato delle interrogazioni di questo genere, e le ho rivolte al Governo, non l'ho fatto per far risalire ad esso la responsabilità dei fatti accaduti all'estero, ma per sapere come esso li apprezzava e se credeva che cotesti fatti potessero giovare ai nostri rapporti internazionali!

Questo era il sentimento che mi muoveva.

Presidente. Io non ho parlato per Lei, onorevole Barzilai, ma ho lamentato in genere che, se i deputati parlano quando il presidente non ne ha dato loro facoltà, il presidente è messo in condizione di assoluta impotenza.

E l'ho lamentato perchè ciò si verifica tutti i giorni; onde sono costretto ad avvertire che, se perdurasse questo sistema, io non potrei continuare a fare il presidente.

Presentazione di un disegno di legge.

Presidente. Essendo trascorso il tempo consentito alle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno.

L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

Giolitti, presidente del Consiglio. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per autorizzare alcuni Comuni ad eccedere il limite della sovrimposta.

Presidente. Do atto all'onorevole presidente del Consiglio della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e mandato alla Commissione permanente all'uopo nominata dalla Camera.

Votazione a scrutinio segreto del rendiconto consuntivo per l'esercizio 1892-95.

Presidente. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:

« Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1891-92. »

D'Ayala Valva, segretario, fa la chiama.

Prendono parte alla votazione:

Afan de Rivera — Agnini — Aguglia — Amadei — Antonelli — Aprile — Arcoleo.

Baccelli — Barzilai — Basini — Beltrami Luca — Berti Domenico — Bertolini — Bertollo — Bettolo — Bianchi Leonardo — Bonacci — Bonardi — Bonasi — Bonin — Boruso — Borsarelli — Bracci — Branca — Brin — Brunialti — Brunicardi — Buttini.

Cadolini — Caetani Onorato — Caldesi Cambiasi — Cambray-Digny — Campi — Canegallo — Carenzi — Carmine — Casana — Celli — Cerruti — Chiapusso — Chiesa — Chimirri — Chironi — Clementini — Cocco-Ortu — Colajanni Napoleone — Colosimo — Colpi — Comandini — Comin — Conti — Coppino — Corsi — Costa — Cremonesi — Crispi — Cucchi — Cuccia.

Damiani — Daneo — Danieli — D'Ayala-Valva — De Felice-Giuffrida — Del Giudice — Del Balzo — Delvecchio — De Martino — De Riscis Giuseppe — De Salvio — Di Blasio Scipione — Diligenti — Di Rudini — Di Sant'Onofrio — Di Trabia.

Elia — Engel — Ercole.

Fagioli — Falconi — Farina Emilio — Fasce — Ferracciù — Ferrari Luigi — Ferraris Maggiorino — Fisogni — Florena — Fortis — Fortunato — Franceschini — Frascara — Frola — Fulci Nicolò — Fusco.

Galli Roberto — Gamba — Garibaldi — Gasco — Genala — Giolitti — Giordano-Apostoli — Giovagnoli — Giovanelli — Grandi — Grippo — Guicciardini.

Lacava — Lampiasi — Lanzara — Lazzaro — Leali — Levi Ulderico — Lorenzini — Luzzatto Attilio.

Marazzi Fortunato — Mariotti — Martini Ferdinando — Martorelli — Masi — Maury — Mazzino — Mazziotti — Meardi — Mecacci — Mel — Merzario — Mestica — Mezzanotte — Miceli — Miraglia — Mocenni — Montagna — Monticelli — Mordini — Morin — Murmura.

Nasi — Niccolini — Niccolosi — Nicotera — Nigra.

Omodei — Ostini.

Pais-Serra — Palamenghi-Crispi — Palberti — Pandolfi — Panizza — Pansini — Papa — Papadopoli — Pasquali — Paternostro — Pellegrini — Pelloux — Perrone —

Petronio — Peyrot — Piccolo-Cupani — Pinchia — Pompilj — Ponti — Prinetti — Pugliese — Pullino.

Quarena — Quintieri.

Randaccio — Rava — Riboni — Ricci — Rinaldi — Riolo Vincenzo — Rizzo — Roncalli — Ronchetti — Rospigliosi — Rubini — Ruggieri Ernesto.

Sacchi — Salandra — Sani Giacomo — Sani Severino — Saporito — Scaglione — Scaramella-Manetti — Schiratti — Sciacca della Scala — Serena — Serrao — Silvani — Simeoni — Sineo — Socci — Sola — Solimbergo — Solinas-Apostoli — Sonnino-Sidney — Spirito Francesco — Squitti — Suardi Gianforte.

Talamo — Tecchio — Tittoni — Toaldi — Torelli — Torlonia — Torraca — Tripepi — Trompeo — Turbiglio Sebastiano.

Vaccaj — Vacchelli — Valle Angelo — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Vendramini — Verzillo — Vienna.

Weill-Weiss.

Zecca — Zeppa.

Sono in congedo:

Adamoli — Arbib.

Calpini — Civelli.

Di San Donato.

Fili-Astolfone.

Mussi.

Pignatelli.

Quartieri.

Romanin-Jacur — Rosano — Rossi Luigi

Villa.

Sono ammalati:

Cirmeni.

Di San Giuliano.

Episcopo.

Lugli.

Marazio Annibale — Miniscalchi.

Nocito.

Seismit-Doda — Suardo Alessio.

Assenti per ufficio pubblico:

Canzi.

Franchetti.

Salemi-Oddo.

Ungaro.

Presentazione di una relazione.

Presidente. Resteranno aperte le urne per la votazione a scrutinio segreto.

Invito l'onorevole Mazziotti a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Mazziotti. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Giunta generale del bilancio, la relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1893-94.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Seguito della discussione e del bilancio della marina per l'esercizio 1893-94.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1893-1894.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Morin.

Morin (*Segni di attenzione*). Sorgo a parlare contro lo stato di previsione della spesa per la marina sottoposto al nostro esame; ma il mio discorso non sarà una dimostrazione di sfiducia verso il presente ministro, al quale incombe il difficile compito di provvedere efficacemente all'andamento dei servizi militari marittimi con somme che io reputo inferiori a ciò che dovrebbero essere. No; questa sfiducia è ben lontana dal mio pensiero, come è lontano dalle mie intenzioni il proposito di far atto di opposizione all'opera sua, appena iniziata.

La mia modesta parola sarà semplicemente l'espressione del rammarico che provo nel vedere che il bilancio della marina è sempre chiamato a contribuire in più larga misura di ogni altro alle riduzioni di spese, che si credono necessarie per le condizioni delle nostre finanze; sarà un tentativo di far cadere un'illusione, che da qualche tempo si è diffusa per il paese e alla quale forse molti di voi soggiacete, l'illusione che le diminuzioni apportate in questo bilancio dal 1891 in poi non abbiano minimamente influito sull'efficacia della nostra difesa marittima; sarà un grido d'allarme relativo ai pericoli che potremmo correre perseverando in tale illusione.

Io certamente mi troverei più a mio agio, se di fronte a me si trovasse, non l'onore-

vole Racchia, che probabilmente non è soddisfattissimo della successione che ha raccolto, ma l'uomo illustre di cui piangiamo la perdita, il quale, forse ingannato dal suo stesso patriottismo, ha in gran parte contribuito a generare questa illusione che io deploro.

Ah! la mia voce, a così breve intervallo dal giorno in cui si chiuse la tomba dell'ammiraglio Di Saint-Bon, non si alzerà certamente a detrarre alcun che alla gloria di lui.

I titoli che la sua memoria ha alla gratitudine degli italiani poggiano sopra basi troppo solide, perchè possano essere sensibilmente scossi se io, per debito di coerenza, mi accingo a dimostrare che erano corretti gli apprezzamenti divergenti dai suoi ch'ebbi l'onore di esporre in quest'Aula, quando si discusse lo stato di prima previsione della spesa per la marina, per l'esercizio 1891-92.

Quando io, lasciato a malincuore il ponte di comando di una corazzata, fui, in seguito a proposta dell'onorevole Brin, assunto all'ufficio di sotto-segretario di Stato, sullo scorcio del 1888, il bilancio che era allora in esercizio per la marina portava uno stanziamento complessivo di 165 milioni, in cifra tonda; quando cadde il ministero Crispi, del quale avevo l'onore di far parte, il bilancio proposto per l'esercizio 1891-92 ammontava a 117 milioni.

Come vedete, l'onorevole Brin, in due anni, aveva già sceso con molta rapidità la scala della riduzione della spesa; ma l'onorevole Brin non ha mai proclamato che egli avrebbe fatto con 117 milioni proposti pel 1891-92 quello che potè fare con 165 milioni votati per il 1888-89. L'onorevole Brin diceva semplicemente: è doloroso, ma è necessario diminuire le somme da assegnarsi alla marina; procuriamo che i danni che la diminuzione deve inevitabilmente arrecare sieno i minori possibili.

Quando fu costituito il gabinetto Di Rudini, il bilancio di 117 milioni presentato dall'amministrazione precedente fu ridotto a 111, e il compianto ammiraglio Di Saint Bon asserì che poteva fare una tale variazione senza pregiudizio della forza della marina.

Questa dichiarazione mi parve, per lo meno, eccessiva, e la deferenza grandissima che ho sempre professata per l'illustre uomo non mi impedì certamente di combatterla, e di far notare alla Camera che le nuove economie

proposte si ottenevano principalmente con diminuzione di uomini sotto le armi, con diminuzione del numero delle navi armate, o con sostituzione di navi minori a navi maggiori in armamento, con diminuzione delle somme sotto vari titoli assegnate al servizio del materiale; vale a dire con le tre forme le meno equivoche di riduzione della potenza presente e futura dell'armata.

Ma si è cominciato a dire allora, e si è ripetuto molto in seguito: le navi che non si tengono in armamento stanno in riserva, in condizioni tali da poter prendere il mare in ventiquattro ore, in pieno assetto di guerra. E intorno all'ordinamento di questa riserva si è andata formando come una specie di leggenda; quasichè si trattasse dell'invenzione di un meccanismo nuovo e sorprendente, della scoperta di un talismano meraviglioso, il quale permettesse, con un provvedimento semplice, ovvio, non avvertito mai prima, la realizzazione della carezzata utopia di una forza navale pronta all'azione, ma non in istato di armamento.

Veramente la posizione di riserva delle navi, della quale si è tanto parlato in questi ultimi anni, fu creata sotto l'amministrazione Brin, ed è un'istituzione che, quando venne adottata, già si imponeva da qualche tempo, ed aveva riscontro in ordinamenti congeneri di altre marine e segnatamente della francese.

Quando il materiale militare navale era assai più semplice e grossolano di quello che è diventato al presente, le navi non armate si tenevano in disponibilità o in disarmo. In disponibilità, avevano a bordo il personale strettamente necessario per la loro manutenzione; in disarmo, non erano assegnati ad esse che pochi uomini di custodia.

Ma, per le navi moderne, così complesse e delicate nei loro organi, non tardò a rendersi manifesto che la posizione di disarmo era da usarsi il meno possibile, e che quella di disponibilità risultava in molti casi insufficiente. S'immaginò allora la posizione di riserva, con la quale si provvedeva a qualche cosa di più che alla semplice manutenzione del materiale di bordo.

In questa posizione, le navi avevano alcuni ufficiali, i sottufficiali più importanti, e, all'incirca, la metà dei loro equipaggi; così che, quando avveniva che esse dovessero passare in armamento, le funzioni più gelose ed interessanti relative al servizio dei loro

molteplici apparati potevano venire affidate ad uomini ai quali una lunga permanenza a bordo le avesse già rese famigliari. Le navi avevano inoltre i loro comandanti, e questo provvedimento costituiva la parte la più nuova, la più felice, la più feconda di buoni risultati, della innovazione adottata.

Il comandante costantemente assegnato alla nave, e stabile, il più possibile, nella sua destinazione; il comandante che, prima che la nave sia armata, studia accuratamente tutti i suoi particolari, che, quando la nave è armata, segue con occhio vigile l'azione e gli effetti di tutti i suoi organi, che, quando la nave cessa di essere in armamento, pone a disposizione dell'ingegnere l'esperienza che egli ha acquistato e collabora con lui al miglioramento della nave stessa: ecco uno dei progressi più notevoli a cui ha dato luogo l'ordinamento della riserva.

Ebbene, questo ordinamento è cosa vecchia. Lo trovai già fatto da due anni quando andai al Ministero, come sotto segretario di Stato; non lodo un'opera alla quale abbia collaborato.

Quali variazioni furono adunque introdotte in un'istituzione già così perfetta, perchè da taluno si potesse parlarne come di cosa nuova? Qual'è mai stato il valore peregrino di queste variazioni, perchè si fosse autorizzati ad ascrivere ad esse effetti così felici come quelli che qualcheduno ha con tanta esagerazione vantati?

Ecco. Lasciando a bordo lo stesso esiguo numero di ufficiali, si stabilì che le navi avessero l'intero equipaggio.

Ora è molto discutibile che ciò costituisca un'innovazione vantaggiosa. Io non lo credo; perchè non credo che vi sia utilità a tenere a bordo un intero equipaggio con meno della terza parte degli ufficiali occorrenti per comandarlo ed istruirlo convenientemente.

Non è possibile, in tali condizioni, dare all'equipaggio quell'ordinamento robusto che sarebbe necessario, stabilire a bordo quel rigore e quell'efficacia di servizio che sarebbero richieste. No, con siffatto artificio non si sono aumentati i vantaggi della posizione di riserva; si è semplicemente snaturata questa posizione, trasformandola nella parodia di quella delle navi armate.

Ma, sotto l'amministrazione antecedente a quella dell'onorevole Racchia, si è attuato

anche un altro provvedimento nuovo relativo alle navi in riserva: quello di non lasciarle più in contatto con gli arsenali, e di tenerle invece sparse lungo il litorale dello Stato.

Pare ad alcuni che le navi in riserva, tenute fuori dei porti militari, siano sempre più pronte di quello che sarebbero stazionando in questi porti; perchè, eglino dicono, se le navi sono fuori delle sedi dei dipartimenti, non s'intraprendono su di esse lavori la cui esecuzione possa, da un momento all'altro, riuscire d'ostacolo al pronto passaggio allo stato di armamento.

Veramente a me pare che questo raziocinio abbia qualche analogia con quello che deve formarsi nella piccola cervice di quell'ingenuo uccello, del quale si narra che, quando è perseguitato dai cacciatori, crede nascondersi alla loro vista ponendosi la testa sotto un'ala; e ad ogni modo credo che ad un ragionamento siffatto si possa sempre vittoriosamente contrapporre il seguente dilemma: o i lavori sono necessari, od anche semplicemente utili, e allora è male non farli; o sono superflui, e la presenza delle navi nei dipartimenti non porta per necessaria conseguenza che essi si facciano.

Oh! i lavori sulle navi! soggetto eterno di dispute fra i comandanti, che li reclamano con insistenza, e le autorità degli arsenali che li riguardano come il loro peggiore tormento!

Un antico proverbio marinaresco inglese dice che un bastimento è come un orologio da signora, il quale ha sempre bisogno di riparazioni.

Da quando ebbe origine questo proverbio l'arte dell'orologiaio si è perfezionata, e gli orologi-gingilli delle signore ora si guastano meno sovente di una volta.

Anche la scienza delle costruzioni navali ha progredito, ed assai più dell'orologeria; ma ahimè! le conseguenze del suo progresso non sono state quelle di rendere le navi meno bisognose di riparazioni.

Le riparazioni occorrono sulle navi moderne ancor più frequentemente che sulle antiche, e più spesso che sulle navi antiche, la loro esecuzione eccede la potenzialità dei mezzi di bordo, e richiede l'opera dell'arsenale e l'assistenza dell'ingegnere.

Perciò il mio entusiasmo per le navi in riserva sulle quali non si eseguono mai lavori non è grandissimo, come non è grande

quello che ho per le navi in riserva cariche di bassa forza e sprovvedute di ufficiali.

Io non credo che l'onorevole Racchia disenta molto da me nel modo di giudicare questa importante questione; e forse è un gradito incitamento che io gli rivolgo, se gli dico: raduni le navi in riserva nei porti militari, come stavano prima, le tenga meno affollate di gente di quanto le attuali tabelle d'armamento stabilirebbero. Esse saranno tanto pronte quanto lo sono ora, quanto lo erano al tempo in cui la riserva fu istituita.

E se i comandanti di queste navi otterranno l'esecuzione di qualche riparazione, di qualche miglioramento, che non avrebbero potuto chiedere stando fuori delle sedi dei dipartimenti, saranno questi tanti lavori di meno, di cui potrà manifestarsi improvvisamente l'imperioso bisogno, quando le navi stesse si troveranno in armamento, quando veramente importerà che lavori da eseguirsi con mezzi estranei al bordo non se ne facciano.

È singolare, onorevoli colleghi, che un ordinamento della riserva, il quale richiede tanta abbondanza di personale, si sia fatto, mentre si respingeva come eccessiva la forza di 22,460 uomini, proposta per il corpo Reale Equipaggi con l'ultimo bilancio dell'amministrazione Brin, e si considerava sufficiente una forza di 19,000 uomini.

Che un buon comandante in capo, sul campo di battaglia possa, con date forze, ottenere risultati superiori a quelli che conseguirebbe un generale di minor capacità con forze maggiori, si capisce facilmente; che un abile amministratore possa, impiegando una data quantità di persone, far più di quanto farebbe un altro con una quantità superiore, si può pure ammettere facilmente; ma che chicchessia ci venga a dire: io con 19,000 uomini coprirò numericamente più posti che voi con 22,460, se non è uno scherzo, lascio giudicare a voi che cosa sia.

Eppure è questa sorprendente operazione che si sarebbe dovuta compiere, combinando la previsione del bilancio votato per l'esercizio 1891-92 coll'applicazione dei nuovi criteri della riserva ad equipaggio completo. Vediamo fino a qual punto essa abbia potuto seguirsi.

Non è mia abitudine aiutarmi con note nel parlare. Anche quando il mio ragionamento si fonda su dati numerici, cito a me-

moria con approssimazione sufficiente per il rigore delle mie argomentazioni. Ma in questo caso non voglio correre il menomo rischio di non essere precisissimo, ed ho portato con me il primo pezzo di carta del quale mi occorre far uso da quando ho l'onore di parlare alla Camera. È un foglio sul quale sono registrate alcune cifre, desunte da documenti ufficiali, e relative alla distribuzione degli uomini del Corpo Reale equipaggi a bordo, alla data del 30 novembre 1891, quando il nuovo ordinamento della riserva era già da tre mesi in vigore.

A quella data erano imbarcati complessivamente sulle navi in armamento, in riserva ed in disponibilità 11,139 uomini, deduzione fatta del personale variabile, come allievi cannonieri, allievi torpedinieri, mozzi, ecc. Queste navi, sempre tenuto conto della stessa deduzione, avrebbero invece dovuto avere 13,588 uomini. Il resto, vale a dire 2,449 uomini, era solamente sulle tabelle d'armamento.

Con l'antico ordinamento della riserva, alle navi in questa posizione sarebbe stato assegnato un personale inferiore all'intero equipaggio; ma, col bilancio proposto dall'onorevole Brin, la forza sulle navi in tutte le posizioni sarebbe stata al completo, si avrebbero avute più navi armate, e non si sarebbe lasciata scemare la forza a terra di tanto da tenere in disagio tutti i servizi e da ridurre il presidio delle batterie della Maddalena a 551 uomini, quanti ve n'erano alla data del 30 novembre 1891, alla quale mi riferisco.

Adunque 19,000 uomini, nemmeno nelle mani del compianto ammiraglio, si può dire che si siano dimostrati bastevoli, ed egli stesso pare che andasse gradatamente riconoscendo la loro scarsità, perchè, con lo stato di prima previsione della spesa per l'esercizio 1892-93, ne proponeva 20,660, e con quello per l'esercizio 1893-94, 21,821.

Il capitolo armamenti navali, nonostante il provvedimento di tener poche navi armate e molte in riserva, nonostante il ripiego, che vedo con gran piacere dall'onorevole Racchia ripudiato, di far passare in riserva per una parte dell'anno l'intera squadra permanente, non si è potuto mantenere nella somma di circa 4 milioni e mezzo, a cui l'amministrazione Di Saint-Bon lo aveva ridotto negli esercizi 1891-92 e 1892-93; e la stessa amministrazione, per l'esercizio 1893-94, proponeva

in esso uno stanziamento già alquanto superiore a 5 milioni, prima che l'onorevole Raccchia, molto opportunamente, con le sue note di variazioni, giungesse alla somma di lire 5,345,000.

Adunque, tanto per il Corpo Reale Equipaggi, quanto per gli armamenti navali, si sono dovute variare in senso più largo le previsioni da coloro stessi che dichiaravano quelle per l'esercizio 1891-92 corrispondenti a ciò che era bastevole.

Ma si è portata invece la riduzione (e quale riduzione!) sul materiale, dove il margine è più vasto, dove le diminuzioni di stanziamenti appaiono più facili, ma dove le economie non sono meno incompatibili col mantenimento della forza dell'armata.

Si è diminuito su quasi tutti i capitoli che si riferiscono al servizio del materiale, e si sono tolti perfino due milioni a quello della riproduzione del naviglio che avrebbe dovuto essere scrupolosamente riguardato come intangibile.

E non è a dire che gli stanziamenti per il materiale non avessero già, in passato, subito riduzioni considerevoli.

Ho radunato tutti questi stanziamenti, anno per anno, e posso citarvi, a riguardo di essi, alcune cifre eloquenti. Per l'esercizio 1888-89, erano preveduti complessivamente in circa 112 milioni; ora sono ridotti a 52.

Siamo lontani dal tempo in cui tanti gridavano contro l'onorevole Brin: quell'ingegnere, tutto appassionato per l'arte sua, ad una cosa sola pensa, a costruire ed a rinnovare navi.

Ah! sì, quell'ingegnere, con la grandissima competenza tecnica che possiede, con la vecchia esperienza che ha acquistata nei molti anni in cui fu all'amministrazione della marina, vi potrà dire che, se continueremo ancora qualche tempo per questa via, finiremo per ritornare ad una situazione poco dissimile da quella nella quale ci siamo trovati nel 1873, quantunque riprodotta sopra scala più vasta.

Ma mi si potrà dire: 105 milioni, chè a tanto ascende, dopo tutte le riduzioni, il bilancio della marina, sono pure una somma ragguardevole, e molto si può fare con essa.

Cominciamo, prima di tutto, a togliere da questi 105 milioni le spese figurative, movimento di capitali e partite di giro, che nel bilancio della marina ammontano a poco meno

di 6 milioni; verremo a 99 milioni di spese effettive. Di questi 99 milioni, 4 sono destinati alla marina mercantile, e rappresentano principalmente gli assegni per premi di costruzione e di navigazione. Rimangono adunque per la marina militare 95 milioni. E con questa somma noi dobbiamo, non solo provvedere alla flotta, ma mantenere quattro arsenali, e fare il servizio completo di una piazza marittima come la Maddalena.

Ebbene, io dichiaro che, in queste condizioni, non è possibile tenere la marina in uno stato di vera efficienza. In queste condizioni noi ci troveremo sempre una marina che, più o meno, peccherà del vizio capitale di avere una base a terra troppo larga in confronto del suo sviluppo sul mare. O avremo una marina che non rinnova con sufficiente ampiezza e con sufficiente celerità il suo materiale, o avremo una marina che non naviga e non manovra. Avremo fors'anche una marina affetta, in maggiori o minori proporzioni, di entrambi questi due gravissimi difetti.

Una tale situazione sta innanzi alla mia mente con evidenza lampante, e chiunque può avere una riprova della verità della mia dichiarazione, con rozza, ma sufficiente approssimazione, paragonando ciò che spendono le altre principali marine con ciò che spendiamo noi, e confrontando l'estensione dei loro servizi a terra con quella dei nostri.

Io ho fatto questi confronti per le quattro marine europee, che hanno spese effettive superiori a quelle della nostra; vale a dire per le marine inglese, francese, russa e germanica, e ho trovato che, per esse, l'ammontare della spesa, ragguagliato al numero degli arsenali, dà una proporzione che oscilla fra i 50 e gli 80 milioni per arsenale.

A questa stregua, noi, che spendiamo 95 milioni, dovremmo avere due soli arsenali, mentre ne abbiamo il doppio, mentre provvediamo ad una quantità di servizi costieri, che presso le altre nazioni non sono di competenza della marina, mentre offriamo al mondo l'unico esempio di batterie stabilite sulle vette dei monti ed armate da marinai.

Ma mi si dirà: ebbene che cosa volete? volete ridurre a due il numero dei nostri arsenali?

No; non voglio questo, perchè so che l'Italia ha una configurazione tale che non ne potrà mai avere meno di tre, se non si

vuole che la sua marina manchi di basi di operazione convenientemente ubicate.

Ciò che avrei voluto in passato è che si fosse ceduto meno alla tentazione di creare troppi punti fortificati sulle coste, per giungere al bel risultato di esser deboli dappertutto; ciò che voglio ora è un' amministrazione che non illuda sè stessa e non illuda il paese; un' amministrazione che non ci venga a dichiarare: diminuiamo, continuamente le spese, ma siamo sempre forti lo stesso. Spendiamo solamente 95 milioni, ma la nostra difesa marittima è assicurata per qualunque eventualità.

Or bene, se il Governo ci dirà: le condizioni finanziarie nostre sono tali che non ci consentono di concedere alla marina militare più di 95 milioni; sappiamo che questa somma è insufficiente ad assicurare la nostra difesa, ma con la saggezza della nostra politica estera scongiureremo i pericoli che possono derivare da tale insufficienza, io comprenderò questo linguaggio.

Lo comprenderò, ma non mi sentirò mai di approvarlo completamente; perchè io ho bensì fede nella saggezza del presidente del Consiglio, ho bensì fede nella saggezza sua, onorevole Brin; ma penso che una politica estera veramente buona, una politica informata alla tutela dei nostri naturali interessi e delle legittime aspirazioni nostre, con un' Italia debole, sul mare, nè a voi, nè ad altri riuscirà mai di farla; penso che voi potrete sempre dimostrarvi abilissimi, ma che potrà anche darsi il caso che la forza degli avvenimenti risulti maggiore della vostra abilità; penso che, se verranno per la patria i giorni del pericolo, e la sua difesa marittima sarà soverchiata dall'oltrappotenza nemica, ben povera cosa parranno allora le ragioni che ora possono sembrare eccellenti per diminuirne di continuo l'efficacia.

Ma se Ella, onorevole Racchia, contro ogni mia aspettativa, ripetesse le dichiarazioni del suo illustre predecessore, ed asserisse che la nostra difesa marittima può essere completamente assicurata con ciò che spendiamo; se ci venisse ad annunziare che Lei pure ha scoperto il segreto di provvedere al continuo rinnovamento del naviglio senza costruire, di star pronto agli eventi senza squadre in armamento e di tenere gli ufficiali e gli equipaggi allenati con le navi all'ancora, io, che in tante occasioni ho avuta la fortuna di

trovarmi in perfetto accordo con Lei di concetti e di propositi, avrei ora il dispiacere di non poterla seguire su questa via.

So bene che alla nuovissima scuola che vorrebbe le navi trasformate in immobili caserme natanti non mancano i discepoli, quantunque, per fortuna, non siano molto numerosi, nè accennino a crescere.

Sono questi coloro i quali dicono: con le navi moderne, sprovviste di alberatura, non occorre più essere marinai; quasichè l'essere marinai avesse il significato speciale di saper maneggiare le vele, ormai scomparse da bordo ai bastimenti da guerra, e non quello generale di sapersi efficacemente servire di una nave, quali che sieno la natura sua e quella degli organi per mezzo de' quali essa naviga e manovra.

Ah! certamente le condizioni della marina militare moderna hanno dato luogo ed esigenze nuove: hanno creato per gli ufficiali la necessità di una cultura generale e scientifica maggiore di quella che prima occorreva; hanno generato per gli equipaggi la necessità di una istruzione condotta in base a criteri radicalmente diversi da quelli del passato. Ma queste condizioni non hanno reso l'abitudine del mare, l'esercizio della navigazione e della manovra meno necessari di quanto lo erano un tempo.

O uomini di mare amici delle acque placide, che vorreste abituare i nostri comandanti alla sola preoccupazione che le loro ancora non arino, che pretendereste istruire ed educare i nostri ufficiali ed i nostri equipaggi col tranquillo e sicuro servizio di porto, può darsi che i vostri metodi poco dispendiosi vi diano navi le quali presentino una bella apparenza di forza ordinata, finchè dormono sulle rade, finchè non rollano, finchè l'acqua salata sale ad inondare i loro ponti solo quando vi è condotta dai tubi delle pompe di lavanda. (*Si ride*).

Ma io vi domando: che cosa diventerà tutta questa bella apparenza, il giorno che le vostre squadre siano date improvvisamente in mano ad un ammiraglio il quale abbia l'abitudine di far poca differenza tra il buono ed il cattivo tempo? di un ammiraglio che sappia e voglia esigere dalle sue navi tutto ciò che da una flotta moderna si ha il diritto di attendere, e non sia guidato dal solo pensiero di compiere senza disgrazie il suo tempo di comando?

Io credo che costui dovrà ricominciare da capo la preparazione della flotta che voi credete pronta a combattere.

Per quanto sia mutata la natura delle navi, sono sempre i disagi, le fatiche, i rischi della navigazione, largamente praticata, che educano convenientemente gli equipaggi; sono le notti tempestose, vegliate fra i pericoli, e non le tranquille giornate di porto, che formano l'esperienza dei comandanti e degli ufficiali, e che ne ingagliardiscono la fibra.

Se vogliamo una flotta che sia realmente una forza efficace, e non una bugiarda parvenza, dobbiamo tenere, il più che sia possibile, le nostre navi in armamento; dobbiamo abituare i nostri ufficiali e i nostri equipaggi alla accidentata e salutare attività del moto; dobbiamo, soprattutto, far vivere i nostri comandanti sotto la pressione di una esigenza inflessibile, che, tanto nell'esercizio della navigazione, quanto in quello della manovra, quanto in qualunque altro atto della vita marinaresca, ascriva loro inesorabilmente a titolo di demerito, per gli effetti relativi all'avanzamento, tanto l'essere irresoluti o timidi, quanto l'essere infelici ed inabili.

A questa scuola severa e rigida si inducono i corpi, si sollevano gli spiriti, si temperano i caratteri; a questa scuola si distingue e si scevera la capacità dalla dappocaggine; a questa scuola si preparano le squadre alle quali si può con sicurezza affidare l'onore della bandiera.

Ma alla molle scuola della quiete e del riposo, alla scuola blanda, che vorrebbe coperte tutte le insufficienze, scusati tutti gli errori, livellate tutte le attitudini, altro non si formano che le illusioni, destinate a svanire miseramente un giorno a prezzo dei più sacri interessi della patria.

Orbene, io lo ripeto, con gli assegnamenti per la marina militare ridotti al punto in cui sono, con lo sviluppo di servizi a terra che abbiamo, noi non possiamo tenere la flotta in quello stato di efficace preparazione che sarebbe richiesto.

Se aumenteranno ancora le somme stanziare ai capitoli *Armamenti navali* e *Carbone*, noi dovremo necessariamente diminuire quelle assegnate alle costruzioni, che sembrano ancora così considerevoli, dopo che furono tanto assottigliate, ma che sono già insufficienti.

Onorevole Racchia, io non posso che ap-

plaudire ai lodevoli sforzi che Ella ha già fatti per rimediare ad una condizione di cose che, se avesse dovuto durare molto tempo ancora, avrebbe finito per popolare le nostre squadre di persone vestite da uomini di mare, ma assai più abituate a camminare sui marciapiedi delle vie che sul ponte barcollante di una nave. Però badi, Lei pure, come il suo illustre predecessore, si dibatte fra le strette del dilemma tormentoso, ma inesorabile, che ho enunciato: o una marina inerte, che non naviga e non manovra; o una marina in regresso, che non riproduce con sufficiente rapidità il suo materiale; in ogni caso, una marina che decade.

Io non posso riflettere senza emozione e senza turbamento alle conseguenze che potrebbe avere per noi questo stato di cose, qualora dovesse durare varî anni; e la mia parola, più ancora che l'ondata delle idee che mi si affollano alla mente, ritrae il tumulto dei sentimenti che mi agitano il petto, quando, considerando un'eventualità certamente possibile, se non probabile, io mi figuro il nostro paese in lotta con un nemico potente sul mare.

Io mi chiedo se allora alla mancanza di navi buone, numerose e fortemente esercitate suppliranno gli sforzi inani fatti per costituire una difesa litoranea, la quale, anche completa come taluni la vorrebbero, sarebbe il più grave degli errori militari, quando fosse ottenuta a scapito della flotta. Io mi chiedo se alla voluta deficienza delle forze attive e mobili rimedieranno i tentativi fatti di costituire piazze forti in località, che non sono base necessaria di operazione della flotta, e dove, per mancanza di mezzi, non siamo riusciti a stabilire una potenza di difesa, che abbia una seria probabilità di risultare preponderante su quella di un possibile attacco; o se vi rimedieranno i cannoni posti in batteria in località dove il nemico non avrà alcuna necessità di andarli a cercare per agire efficacemente contro di noi.

Il mio pensiero corre con ansia al giorno in cui tutte le responsabilità svaniranno, meno una sola, oh! indeclinabile quella! la responsabilità di colui che comanderà le nostre forze marittime, al quale la nazione chiederà sommariamente di vincere, senza discutere se ne abbia, o no, i mezzi.

Io spero che quest'uomo, dal quale dipenderà in così gran parte la salute della

patria, avrà lungamente meditato, in tutte le sue fasi, in tutte le sue contingenze, il grave problema della nostra difesa marittima, e che l'avrà compreso. Spero che egli possederà le rarissime doti di un buon comandante d'armata; spero che il patriottismo dal quale sarà certamente animato, che la sete di gloria che dovrà divorarlo, lo spingeranno ad operare prodigi, anche contro un nemico superiore di forze. Ma badiamo, tutto ha un limite; non riduciamoci al punto che costui debba ardentemente invocare che il beneficio di una morte onorata, venga il più presto possibile a liberarlo da un compito troppo arduo! (*Benissimo! Bravo!*)

Se dovessimo assolutamente considerare come consolidata per molti anni la spesa di 95 milioni per la marina militare, io non esiterei un momento a dirvi: rinunciamo ad una parte dei nostri stabilimenti a terra, che ci caricano di oneri fuori di proporzione con ciò che produciamo; decidiamoci a sopprimere alcuni servizi, i quali, quantunque intrinsecamente utilissimi, risultano dannosi, quando il loro mantenimento va a scapito di quello delle navi; abbiamo il coraggio di far saltare con la dinamite le opere della Maddalena, che siamo impotenti a completare ed a presidiare convenientemente. (*Bene!*)

Tutto ciò, per quanto grave, sarà sempre preferibile alla triste necessità di lasciar deperire la flotta e di non tenerla nel conveniente esercizio.

Io però non credo che dovremo mai ridurci a questa estremità. Non vi dirò quello che vi diceva ieri l'ottimo collega Fortunato, togliete dall'esercito per dare alla marina; no. Io oso sperare che, se non subito, almeno fra qualche anno si troverà, senza ricorrere a questa via, il mezzo di restituire alla marina una parte degli assegnamenti che sono stati ad essa sottratti, quella parte che valga a ristabilire l'armonia fra il conveniente impianto a terra e l'indispensabile sviluppo di forza sul mare.

Ma, quando pure riusciremo a mantenere in continuo esercizio una flotta di numerose e buone navi, noi non potremo considerare come completamente e seriamente preparata la nostra difesa marittima, se non provvederemo con cura gelosa e costante a che queste navi non cadano mai in mano di uomini impari al difficile compito di bene dirigerle.

Onorevoli colleghi, nella mia gioventù sono stato testimone dell'umiliazione della nostra bandiera sul mare; e il giorno in cui ciò è accaduto ho pianto di dolore per l'immeritata sventura che colpiva le nostre armi. Ma ho pianto d'ira e di dispetto, pensando che, mentre chi ci comandava dava prova di un'incapacità così grande, che non sarà creduta mai da chi non la vide, si trovavano nella flotta, in posizione subordinata, uomini che, al suo posto, avrebbero iniziato la storia marittima dell'Italia risorta, con una facile vittoria (*Bravo! Bene!*); pensando che erano nei gradi inferiori uomini, i quali, al posto degli ammiragli sott'ordini, avrebbero avuto la coscienza che non si esercita degnamente un comando importante sul campo di battaglia, senza essere decisi ad assumersi, quando le circostanze lo esigono, le più gravi responsabilità; uomini che avrebbero saputo rammentarsi che vi sono casi nella guerra, in cui i luogotenenti di un comandante in capo debbono prendere a modello della loro condotta Nelson, che, alla battaglia del Capo S. Vincenzo, interrompe, senza ordini, l'evoluzione segnalata dall'ammiraglio Jervis, perchè la situazione rende improvvisamente opportuno quell'atto audace, e non Grouchy, che non si sa staccare dalle istruzioni scritte di Napoleone, e non riesce a risolversi a lasciar guidare la sua marcia dal rombo lontano del cannone di Waterloo. (*Bravo!*)

Io acquistai allora la convinzione profonda che una marina militare non può considerarsi seriamente preparata alla guerra, se in essa non sono, in modo normale e costante, applicati sistemi d'avanzamento i quali permettano agli uomini migliori, fino dai gradi bassi, di farsi largo fra la turba dei mediocri, e di ascendere più rapidamente di essi.

Da quel giorno, la cui memoria dovrà sempre straziare il cuore di ogni marinaio italiano come un ferro rovente, son passati molti anni. Al giovane, forse inesperto, è in me succeduto l'uomo maturo, che del servizio sul mare ne ha visto parecchio; ma la mia convinzione non ha mai vacillato un solo istante ed ora è incrollabile come una rocca.

La capacità di comandare una nave da guerra, a più forte ragione, la capacità di comandare una divisione, una squadra, un'armata, non sono acquisibili da tutti gli ufficiali nella stessa misura. Per conseguire queste capacità in grado distinto, si richiede un

complesso di doti intellettuali e morali, che la natura produce con grande parsimonia.

Uomini che possiedano queste doti in modo spiccato, ne entrano pochissimi ogni anno nel servizio navale. Bisogna che un saggio sistema di avanzamento provveda a che questi uomini siano distinti in tempo, e si addensino il più possibile nei gradi superiori.

Per conseguire un risultato di entità così capitale, certamente occorre una buona legge; ma il fare una legge, per quanto ottima, non basta. Sulla base di questa legge è necessario edificare tutto un sistema, il cui avviamento richiede in grado sommo l'opera intelligente, assidua, e soprattutto, ferma e tenace di chi governa; un sistema che non si può stabilire senza troncane molte tradizioni, senza urtare molti pregiudizi, senza ledere molti interessi; un sistema che non può trionfare, se nella persona stessa del ministro non trova un apostolo ardente di fede.

Quando cadde il Ministero Crispi, l'amministrazione Brin aveva pronto un disegno di legge col quale si sarebbero iniziate le innovazioni che io vagheggio.

L'amministrazione che succedette ad essa modificò quel disegno, e lo presentò alla Camera trasformato in maniera che a me parve un peggioramento delle leggi esistenti, e mi riservai di combatterlo, quando sarebbe venuto in discussione.

Ora il campo è libero, e la riforma che invoco è certamente una di quelle che più debbono tentare la mente di un ministro capace e risoluto.

Si è tanto parlato delle navi grandi e delle navi piccole, delle navi veloci e delle navi lente, delle navi molto autonome e delle navi poco provvedute, delle navi nella costruzione delle quali noi abbiamo percorso le altre marine, delle navi che le altre nazioni c'invidiano, e il più delle volte, Dio sa con quanta esagerazione di linguaggio, con quanta confusione di dati, con quanta falsità di criteri; ma v'è un argomento ben più importante sul quale si è meno discusso: quello delle navi bene o male comandate. Non vi meravigliate, colleghi, che benevolmente mi state ascoltando, se io insisto così tenacemente su di esso.

Onorevole Racchia, sia Lei il ministro chiaroveggente ed audace, che riuscirà a stabilire procedimenti che ci assicurino il più possibile le navi ben comandate. L'opera sua

raccoglierà ben altro che la meschina e solitaria mia lode; essa avrà il plauso unanime di tutti coloro che si preoccupano dell'avvenire della nostra marina militare; di tutti coloro i quali intendono che, quando i destini della patria chiameranno questa marina a combattere, essa, a qualunque costo, si purghi della macchia che capi inetti, in una solenne occasione, vi lasciarono; di tutti coloro i quali vogliono che la flotta che stiamo preparando con tante cure e tanti sacrifici, non tradisca, come quella del passato, le più giuste aspettative del paese, ma si dimostri sempre, quale deve essere, il sicuro baluardo del nostro esteso ed aperto litorale. (*Bene! Bravo! — Applausi — Moltissimi deputati si recano a stringere la mano all'oratore.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Martorelli.

Martorelli. Prendo la parola solo perchè fin da quando accennai, in epoca non lontana, alla necessità di provvedere un naviglio ausiliario per la nostra marina militare, sono rimasto col desiderio di sapere ciò che pensasse in proposito il ministro della marina. Ora mi si presenta l'occasione di pregare il ministro di voler soddisfare questo mio desiderio; però, qui si offre un campo assai più vasto alla discussione sui bisogni attuali della nostra marina da guerra, e posso, io credo, domandare addirittura al ministro quali siano le sue idee sul nostro materiale presente, quali le sue speranze sul nostro materiale avvenire.

Dico subito che intera è la mia fiducia nell'onorevole Racchia, attuale ministro della marina, e che sono ammiratore convinto della nostra marina da guerra, per ciò che riguarda il personale e per ciò che riguarda il materiale.

Bisogna quindi allontanare l'idea che io voglia, in tale discussione, porre in dubbio l'operato dell'attuale ministro o dei ministri che passarono, o gettare il discredito sul nostro materiale da guerra.

Siamo in un'epoca importantissima di transizione per il naviglio da guerra ed eccezionalmente difficile è d'ora innanzi la nostra posizione rispetto a quella delle altre potenze marittime per la necessità che abbiamo di introdurre notevoli economie nei nostri bilanci. Economie che con l'onorevole Bettòlo io voglio sperare che siano di carattere transitorio.

È bene che in tali circostanze si raffermi la responsabilità del ministro dinanzi al paese. È bene che il paese sappia quale sia il compito, più o meno esteso, che si assegna alla nostra marina militare e quali siano i mezzi coi quali, al bisogno, la nostra marina dovrebbe adempiere al compito suo.

Dirò in seguito se sia o no utile avere un piano organico del materiale a lunga scadenza; è certo però che ora noi ne abbiamo uno e che lo seguiamo da 15 anni, sforzandoci di completarlo.

Quest'organico presentato al Parlamento dal ministro Brin nel 1877, e modificato 10 anni dopo, dallo stesso ministro, doveva costituire in 20 anni una flotta Italiana commisurata e limitata al supremo ufficio di difendere le frontiere marittime del Regno.

Sono passati 15 anni: esaminiamo brevemente quale cammino abbia fatto la nostra marina in questo periodo sulla guida dell'organico del 1877 ed in rapporto alle mutate condizioni dei tempi.

Comincio dalle navi di 1^a classe stabilite a 16 in numero. Quali debbano essere le qualità di queste navi di 1^a classe, lo dice lo stesso ministro Brin nella sua relazione:

« Chiaramente si deve intendere che, per qualità nautiche, per velocità e per requisiti militari, queste navi debbono essere il tipo migliore dell'epoca, e quindi capaci di agire in qualunque operazione militare. »

E di più diceva: « Nessun nemico oserà intraprendere una seria operazione di guerra contro una delle nostre città marittime, libere o fortificate, e tanto meno lo sbarco di un corpo d'esercito, fintantochè sappia che una rispettabile forza navale di 16 bastimenti, pari al *Duilio* (che nel 1877 rappresentava appunto il tipo più perfetto di nave) stanno pronti in mare per combatterlo. »

Non v'ha dubbio, quindi, che secondo il pensiero di chi studiò il piano di difesa delle coste e di chi compilò in base a quello il piano organico del materiale, le 16 navi di prima classe dovessero appartenere al tipo migliore dell'epoca.

Ora, perchè io possa facilmente far comprendere quale sia il tipo più perfetto di nave da battaglia dell'epoca attuale, mi permetta la Camera di accennare fuggacemente al passato.

Ricorderanno gli egregi colleghi la gigantesca lotta, che ebbe luogo 15 o 20 anni

or sono fra il cannone e la corazza. La vittoria fu per la corazza di acciaio di mezzo metro di grossezza contro l'enorme cannone di 100 tonnellate. Tale corazza e 4 di questi cannoni costituirono la potenza difensiva e offensiva di quelle mirabili macchine da guerra, che fecero tanto onore al nostro paese, all'ammiraglio Saint-Bon, all'onorevole Brin, attuale ministro degli esteri.

Nacquero così il *Duilio* e il *Dandolo* nei quali la corazza verticale, per non eccedere di troppo il peso, dovette raggrupparsi attorno alle parti più vitali della nave al centro, coprendo presso a poco il 40 per cento della superficie esposta al fuoco nemico. Il 60 per cento rimaneva non protetto. Nondimeno, nella supposizione di un combattimento con una nave di egual potenza, i quattro grossi cannoni avversari avrebbero con grande probabilità colpita la parte della nave non protetta due sole volte, in un'ora di lotta.

E difatti, questi grossi cannoni, per le difficoltà del maneggio, non possono tirare ognuno che 5 o 6 colpi in un'ora e di questi, secondo l'esperienza, il 20 per cento solamente colgono il bersaglio.

In queste condizioni la parte non protetta non presentava il pericolo di avere così grave danno durante un combattimento da compromettere la sicurezza delle navi. E tale pericolo venne diminuito e quasi eliminato suddividendo la parte non protetta in numerosi compartimenti stagni, per limitare l'entrata dell'acqua, costruendo cioè un ponte cellulare.

Una corazza orizzontale di 50 millimetri circa al disotto del galleggiamento compiva la meravigliosa opera di difesa di queste poderose navi da battaglia, che rappresentavano il tipo migliore dell'epoca.

Se non che, egregi colleghi, il cannone non poteva darsi pace di essere stato vinto dalla corazza, e siccome aveva già raggiunte dimensioni e peso tali, che ne rendevano difficile il maneggio e la costruzione, pensò bene di tornare indietro, rimpicciolendosi, ma perfezionandosi in modo che, traendo appunto profitto dalla sua piccolezza, col numero e con l'agilità della manovra potesse avere effetti anche più terribili del cannone da 100 tonnellate.

Io alludo alla comparsa dei cannoni a tiro rapido con proiettili a forti esplosivi.

I Francesi per un concetto direttivo che è sempre rimasto immutabile nelle loro costru-

zioni navali, non ebbero a preoccuparsi per tale evoluzione; e in tutte le loro navi, costruite al tempo del *Duilio* e *Dandolo* in Italia, dell'*Inflexible* in Inghilterra, nelle navi come l'*Admiral Duperre* e la *Magenta*, si trova appunto che il carattere principale è quello di avere, oltre i grossi cannoni, sul ponte scoperto, un gran numero di cannoni di calibro moderato, ad un livello più basso riparati dal fuoco dei grossi cannoni. Altra particolarità che presentano, è quella di avere una cintura corazzata completa per difesa dalle piccole artiglierie.

In Italia l'ammiraglio Saint-Bon e l'onorevole Brin si accorsero a tempo dell'importante cambiamento, e senza frapporte indugi e con lodevole ardimento nelle nuove costruzioni decisero di aumentare il peso delle artiglierie diminuendo quello delle corazze ed unirono ai grossi cannoni quelli di piccolo calibro a tiro rapido. Sorsero per tal modo nei cantieri navali quelle due potenti navi, l'*Italia* e la *Lepanto*, che per armamento e velocità formarono e formano l'ammirazione di quanti si occupano di cose marinaresche. Questo nuovo tipo di nave metteva in seconda linea il tipo che precedeva.

Fu disgrazia per noi che non si proseguisse nella stessa via. Per cause che io non amo ricordare si tornò indietro, si tornò al tipo *Duilio* e *Dandolo* e si costruirono altre tre navi, la *Morosini*, la *Ruggero di Lauria* e l'*Andrea Doria*, che per velocità e potenza nautica presentavano senza dubbio dei miglioramenti sul tipo *Duilio*, ma non avevano, e non potevano avere in seguito, ciò che era di vitale importanza, le batterie secondarie.

Frattanto l'evoluzione delle artiglierie navali si compieva celeremente, ed oggi si può dire già abolito il cannone da 100 tonnellate e sostituito da quello di 67, che fra breve sarà sostituito a sua volta da quello di 29. Quest'ultimo cannone a 1000 metri, che è la distanza alla quale si combatteranno efficacemente le battaglie moderne, fora le maggiori corazze, come il cannone da 100; di più ha il vantaggio del minor peso, ha il vantaggio della maggior durata perchè resiste a 180 colpi, mentre quello da 100 resiste a 95, ed infine può essere manovrato a braccia quando si guastino i congegni idraulici.

L'armamento secondario, rappresentato dai cannoni a tiro rapido di 12 e 15 centimetri di calibro, che tirano da 500 a 600 colpi

all'ora, l'armamento secondario, dico, ha solo un limite oggigiorno a bordo delle navi nel peso che può sopportare la nave. Quanto più una nave è capace di portarne, tanto più la nave è formidabile. Questi cannoni a tiro rapido, nel numero più grande possibile, sono disposti al giorno d'oggi, nelle moderne navi, in una batteria centrale fra le due stazioni principali estreme dei grossi cannoni.

Una estesa corazzatura contro il tiro delle batterie secondarie, una velocità di 18 miglia, qualità nautiche perfette completano le doti di una nave da battaglia dell'epoca moderna, bene rappresentata in Italia dalle navi di tipo *Umberto I*.

In una pubblicazione inglese importantissima io trovo scritto che per potenza offensiva l'*Umberto I* merita di essere ritenuto come il bastimento più formidabile; perchè lancia un peso maggiore di proiettili che ogni altro bastimento fino ad ora costruito. E, per dare una idea della parte che vi ha l'armamento secondario di 24 cannoni, dirò che in 9 minuti i quattro grossi cannoni di 34 centimetri lanciano presso a poco otto tonnellate di metallo e le artiglierie secondarie nello stesso tempo lanciano 30 tonnellate di metallo con un'energia totale alla bocca tre volte maggiore di quella dei grossi cannoni.

Ora, mettiamo di fronte una nave del tipo moderno, del tipo *Umberto I*, ed una nave del tipo *Duilio* e facciamole combattere.

Non vi annoierò con calcoli, che del resto sono approssimativi; ma, nella ipotesi accettabile che i proiettili che colpiscono si distribuiscano uniformemente sulla superficie esposta della nave e tenuto calcolo della protezione offerta dalle corazze non perforabili, calcolando ad 80 o 85 per cento il coefficiente di dispersione dei proiettili, calcolando a 24 i colpi dei quattro cannoni grossi di ciascuna nave in un'ora, e a 3000 i colpi, che da un solo fianco possono sparare comodamente in un'ora le artiglierie secondarie dell'*Umberto I*, si ha che in un'ora la breccia aperta dall'*Umberto I* nel ponte cellulare della nave tipo *Duilio* è presso a poco di sei metri quadrati, mentre quella aperta del *Duilio* nella nave tipo *Umberto I* è appena di un metro quadrato.

E si noti che non parlo degli effetti terribili di scoppio dei proiettili delle artiglierie a tiro rapido, carichi di pirossilina e di

dinamite. Non già un'ora, ma pochi minuti sarebbero sufficienti per distruggere intieramente le parti non corazzate delle navi del tipo *Duilio* e per paralizzare la nave.

Distruggere una nave è questione di tempo; è questione, cioè, di numero di cannoni e di rapidità del fuoco.

L'inferiorità quindi delle navi del tipo *Duilio* rispetto a quelle del nuovo tipo *Umberto I* non è cosa che possa essere discussa, anche non tenendo conto della minore velocità e delle inferiori qualità nautiche per bassezza di bordo.

Delle navi del tipo *Duilio* ne abbiamo 5, delle navi del tipo *Umberto I* ne abbiamo pure 5, comprendendo fra queste l'*Italia* e la *Leopanto*, benchè meno potenti.

Non discuto sul valore, che possono ancora avere le navi del tipo *Duilio*, valore certo non piccolo, ove si confrontino con altre navi da battaglia delle altre potenze marittime; ma è certo che esse non rappresentano il tipo moderno delle navi di prima classe, e non possono a stretto rigore appartenere alle 16 navi stabilite dall'organico, secondo le precise dichiarazioni fatte nella relazione dall'onorevole ministro, che presentò l'organico stesso.

Non è il caso di discutere se possano o non possano appartenervi le navi del tipo *Ancona*, le quali hanno certamente un valore, specialmente se si cambino i motori, ma debbono essere ascritte indubbiamente ad un'altra classe di navi.

Le navi di prima classe si riducono quindi a 5; ed è facile comprendere che, se siamo lontani dall'aver raggiunto il completamento dell'organico in vigore, secondo lo spirito dell'organico stesso, siamo lontani dal raggiungerlo in avvenire, anzi siamo nella impossibilità, di raggiungerlo, ove si tenga conto della grande diminuzione nelle spese assestate all'Amministrazione della marina.

Per ciò che riguarda le navi di seconda classe, 20 ne richiede l'organico, e 20 ne troviamo effettivamente nell'annuario. Senonchè, mentre alcune di queste posseggono buone qualità strategiche e tattiche, altre non hanno che buone qualità tattiche, e non rappresentano quindi nella loro categoria il tipo migliore odierno.

Appartengono oggi a questa categoria di navi gl'incrociatori corazzati da 2400 fino a 14,000 tonn. di spostamento, nei quali il carattere principale è quello di una velocità

non inferiore a 19 miglia, e possibilmente di 20 miglia e più. Non inferiore, dico, a 19 miglia, perchè le navi meno armate e meno protette debbono secondo i principi della buona strategia compensare con la velocità tale deficienza, ed essere in condizione di poter accettare o rifiutare la battaglia con le navi più forti di prima classe, le quali appunto hanno presentemente 18 miglia di velocità. Il tipo moderno di queste navi è rappresentato fra noi dal *Marco Polo*, dal *Piemonte*, dalla *Lombardia*, ecc.; ma di queste ne abbiamo solamente 10, le altre, *Stromboli*, *Etna*, *Bausan*, ecc., hanno valore tattico, ma posseggono velocità inferiori alle 16 e 17 miglia.

Le navi di terza classe, 40 nell'organico, comprendono gli avvisi e gl'incrociatori torpedinieri, i quali, per le ragioni dette più sopra, essendo meno armate e meno protette delle navi di seconda classe, debbono avere una velocità maggiore, da 20 a 22 miglia. Nell'annuario troviamo registrate 34 navi in questa categoria, del tipo *Partenope*, ma di queste solamente 12 o 14 raggiungono le 20 miglia; le altre hanno velocità molto minori.

Arma di difesa importantissima è la torpediniera: l'organico ne richiede 180, e tale numero si può dire completo.

Tuttavia se ne dovranno certamente aggiungere parecchie altre di quelle che rappresentano il tipo nuovo. Le torpediniere di 80 tonnellate, che abbiamo noi hanno 22 miglia di velocità, quelle di nuovo tipo, pure di 80 tonnellate, ne hanno 23 e mezza. Si costruiscono poi in Francia ed in Inghilterra nuove torpediniere, meglio adatte a navigare, di 110 tonnellate e 24 miglia, e di 150 tonnellate e 27 miglia.

Noi non possiamo certo non tener conto di siffatte innovazioni, sapendo che la torpediniera, specialmente di notte e di sorpresa, è un assalitore formidabile.

È noto come le grandi navi, quando sono in movimento, non abbiano in sè stesse efficace difesa contro le torpedini. In Inghilterra hanno pensato di affidare tale difesa a piccole navi, che per la loro limitata immersione non abbiano a temere delle torpedini; ma che per velocità ed armamento possano offendere le torpediniere. Queste navi sono chiamate *torpedo catchers* e *torpedo destroyers*, (*caccia torpediniere* e *affonda torpediniere*). Le prime, con un dislocamento di 500 tonnellate perchè

possano tener bene il mare e con una velocità di 23 miglia, debbono sempre accompagnare le navi da battaglia e difenderle dall'attacco delle torpediniere. Le seconde, con un dislocamento di 220 tonnellate e 27 miglia di velocità, hanno l'incarico di sorvegliare le torpediniere nemiche, scovarle dai loro nascondigli, attaccarle e distruggerle.

Ogni torpediniera nemica, diceva or son pochi giorni il primo Lord dell'Ammiragliato inglese, deve avere un *torpedo destroyer* per combatterla, e quindi l'Inghilterra ha bisogno di arricchire il suo naviglio di questa classe di bastimenti.

In Inghilterra è stata già ordinata la costruzione di 6 di queste piccole navi; ed altre 14 saranno ordinate fra breve.

Ignoro perchè nel nuovo programma di costruzioni annesso alla relazione dell'onorevole Bettolo non siano incluse queste importantissime classi di navi. Egli vorrà, spero, dircene la ragione.

E vengo finalmente alle navi onerarie, che per servizi di rifornimento, di informazione, di esplorazione avranno tanta importanza nelle future guerre navali. Questo materiale, che non ha diretto valore combattivo, ma che abbisogna in misura così larga e con velocità elevatissima, non deve essere richiesto allo Stato, ma alla marina mercantile.

Su questo argomento non torno a discutere, avendone parlato a lungo in altra occasione; d'altra parte l'onorevole Bettolo nella sua dotta relazione appoggia e rafforza le mie opinioni.

Una parola sola sui battelli sottomarini.

L'onorevole Bettolo ha poca fiducia nel valore pratico di queste piccole navi, perchè non si possono dirigere contro bersagli mobili.

Al contrario pare che i Francesi vi abbiano fiducia, perchè perseverano con ardore nello studio e nella costruzione di battelli sottomarini. Attualmente ne hanno già quattro; ed a proposito della costruzione del Goubet leggo nella relazione del bilancio del 1893:

« A poco a poco le soluzioni vengono fuori con precisione sempre maggiore, e, ad onta delle difficoltà così complesse del problema, al giorno d'oggi è permesso di credere alla esecuzione effettiva di un nuovo e formidabile strumento di guerra. »

Noi non siamo rimasti indietro, fino ad ora, nello studio e nella costruzione di questa nuova classe di navi; e credo che faremo

bene a continuare. Ammessa pure la più grande incertezza nella riuscita di una operazione affidata ad un battello sottomarino, non si può negare l'effetto morale che produrrà con siffatta arma insidiosissima il nemico, che potrà colpirvi senza esser visto.

Dopo questo rapido esame del nostro materiale navale, chiaro risulta che noi siamo lontani dal raggiungere il completamento dell'organico in vigore, il quale è di per sè stesso incompleto, e come lontana sia pure la speranza di raggiungerlo in avvenire. D'altra parte quest'organico fu stabilito, come dice la relazione del 1877, in base ad un modesto piano di difesa delle nostre frontiere marittime. Parrebbe quindi che non si sia ancora potuto e che non si possa per molto tempo ancora provvedere alla necessità suprema della difesa. Sarebbe questa una condizione di cose, che potrebbe a giusta ragione preoccupare e la Camera ed il Paese. È necessario quindi che la parola del ministro venga a rassicurarci, e dica se l'organico in vigore debba ancora essere seguito, e con quali mezzi egli intenda colmarne le grandi lacune; oppure dimostri con quale nuovo programma più facilmente attuabile e più economico egli voglia provvedere alla difesa delle frontiere.

Io esprimo la modesta opinione che sia necessario un programma nuovo di costruzioni il quale meglio risponda alle mutate condizioni dei tempi. Questo programma, ce lo traccia in grandi linee l'onorevole Bettolo, nella sua dotta relazione; e ce lo traccia con un obiettivo costante, quello cioè, di commisurare, senza affacciare velleità bellicose, la nostra capacità difensiva a quella della Francia.

Io sono d'accordo con coloro i quali non vogliono organici a lunga scadenza, o programmi inflessibili, i quali impegnino e la Camera e il Paese per lunghi e lunghi anni. Ma il proporre uno scopo ben definito ed immutabile al quale debbano tendere i nostri armamenti navali, ed a quello coordinare i mezzi con l'intendimento di variarli ogniqualvolta i nuovi trovati e le esigenze dei tempi lo richiedono, è provvedimento, io credo, giudizioso e necessario.

Lo stesso onorevole Racchia, ministro della marina, accennò nella tornata del 6 febbraio alla necessità di un obiettivo costante e di un programma ispirato alla grandezza ed im-

portanza degli interessi, che dobbiamo difendere.

Nella relazione che accompagna il bilancio francese del 93, dove si parla delle nuove costruzioni, è detto: senza dubbio è necessario avere della prudenza: importa senza dubbio che il ministro della marina sappia dove va; che abbia un piano e regole precise.

Gl'Inglese non hanno un organico pel materiale, ma hanno un programma ben definito. La loro flotta è destinata ad assalire e deve essere in grado di combattere le flotte riunite delle due maggiori potenze marittime di Europa. E chi ha seguita l'ultima discussione alla Camera dei Comuni, in occasione dei bilanci, avrà notata la costante preoccupazione che vi è in Inghilterra di costruire tante e tali navi, che, per numero e qualità, possano far fronte a quelle riunite della Francia e della Russia.

Io chiudo il mio discorso, esprimendo il desiderio che da uno studio ponderato e combinato dei bisogni assoluti della nostra difesa e delle ristrettezze dei nostri bilanci il ministro della marina farà sorgere un programma di costruzioni, da eseguirsi senza alcuna preoccupazione delle future innovazioni, ma tale che possa costituire al più presto un nucleo di navi, che strettamente ma veramente risponda al supremo ufficio della nostra difesa, e attorno al quale le nostre forze navali potranno svilupparsi quando le risorse del nostro paese lo permetteranno. (*Bene! Bravo! — Approvazioni.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio.

Di Sant'Onofrio. Onorevoli colleghi. Imprendo a parlare con legittima preoccupazione massime dopo che oratori di tanto valore e così poderosi sono scesi prima di me nell'agone. Però ritengo che sia diventato ormai dovere di ogni uomo politico il preoccuparsi dei tormentosi problemi che si riferiscono alla difesa nazionale.

Del resto io non entrerò certo in dettagli tecnici perchè me ne manca la competenza; mi limiterò solo ad alcune osservazioni di indole generale, dirette unicamente a provocare dall'onorevole ministro taluni schiarimenti e risposte.

Mi sono indotto ad iscrivermi nella discussione generale di questo bilancio, perchè mi sembra che da qualche anno l'indirizzo

che per esso si segue non sia conforme ai veri e grandi interessi del paese.

Infatti noi vediamo che in tre esercizi molte e troppe economie si sono fatte. Nell'esercizio 1890-91 si sono tolti 9 milioni circa, nel 1892-93 tre milioni e mezzo, nel 1893-94 due milioni e mezzo circa; in tutto 15 milioni in tre anni.

Questa tendenza, che può preparare irreparabili disastri, deve impensierire chiunque ha a cuore la grandezza della patria.

Si sono visti improvvisare degli eserciti, si è visto battere il suolo e sorgere dei guerrieri, ma delle marine non se ne sono improvvisate mai, nè nel materiale nè nel personale.

In 15 giorni si può riuscire ad ottenere un soldato che riesca ad adoperare un fucile, e le gloriose imprese di Garibaldi, ne sono una prova. Però nessun Giuseppe Garibaldi potrebbe in 15 giorni improvvisare un marinaio; nessun Giuseppe Garibaldi potrebbe in pochi giorni addestrare un uomo al maneggio dei delicatissimi e gelosi congegni che costituiscono la nave moderna.

Io avrei capito che, viste le gravi ristrettezze in cui si dibatte l'erario nazionale, si fosse fatta anche qualche più grossa, più dolorosa economia sul bilancio della guerra, perchè gli strappi e le ferite, che a questo si producono, possono in tempo relativamente breve sanarsi; locchè non è possibile per la marina che è il risultato di un paziente lavoro e di una lunga e perseverante preparazione, e noi dobbiamo seriamente impensierirci per questa tendenza alle progressive economie che possono seriamente compromettere, senza rimedio, l'ormai lunga opera penosa compiuta con tanti e così gravi sacrifici.

È necessità assoluta per l'Italia esser forte per mare. Per la sua configurazione geografica, posta come pernio in mezzo al grande bacino del Mediterraneo, avendo da una parte la penisola balcanica e l'Asia Minore, rivolta verso l'Africa, situata in mezzo a tre razze le più bellicose del mondo, la francese, la tedesca e la slava, con coste estesissime ed isole vastissime, l'Italia, per necessità stessa di cose non può senza pronunziare il proprio suicidio, disinteressarsi di tutte le questioni che si dibattono nel mare che da ogni parte la bagna.

L'Italia o è una grande potenza, o non può esistere. La storia, che ci è maestra, ci

insegna precisamente questo: che l'Italia o è alla testa del movimento civile nel Mediterraneo, o è serva. La politica del mezzo termine, la politica casalinga, anche volendo, non si può fare.

O tutto, o niente.

Io rifuggo da qualunque politica di avventure o di aggressioni; sono un fautore convinto della pace perchè nessuna guerra, la più fortunata, può compensare dei benefici della pace; ma sia pace con dignità, che non ci vieti dal partecipare a tutti i grandi problemi che si dibattono nel Mediterraneo. Noi dobbiamo essere gli arbitri dell'equilibrio di questo mare, dove sono le più gloriose nostre tradizioni.

Ma appunto per questo l'Italia dev'essere forte, e forte principalmente sul mare; la sua frontiera si difende più dal mare che dalle stesse Alpi, imperocchè bastano alcune navi in crociera sul Mediterraneo per rendere se non impossibile certo difficilissima qualunque operazione di guerra che contro le coste si volesse intraprendere.

Finchè la Francia non ebbe distrutta la sua armata ad Abukir essa fu padrona dell'Egitto; finchè il glorioso *Huascar* ha potuto incrociare nel Pacifico l'esistenza del Perù non fu mai messa a repentaglio. Invece appena dopo un combattimento titanico questa intrepida nave dovette ammainare la sua gloriosa bandiera, i cileni diventati padroni del mare, dettarono leggi nella capitale stessa del Perù.

Dunque, onorevoli colleghi, pensate alla marina: alla marina che è la maggiore difesa del nostro paese; pensate alla marina se riflettete che nel Mar Nero sta sorgendo una novella e potente flotta, antica aspirazione di quel popolo slavo esuberante di vitalità, il quale ha sempre avuto tendenza verso il mare, tanto che uno dei suoi più illustri reggitori non isdegnò d'imparare personalmente come si costruiscono e si armano le navi.

Pensate alla marina mentre voi ignorate quali sorprese vi possono riserbare gli avvenimenti della penisola balcanica o sulle coste d'Africa. Pensate alla marina quando voi vedete sorgere di fronte alla Sicilia una novella Cartagine: ricordatevi le patriottiche parole pronunziate con tanta autorità in questa Camera giorni sono dall'onorevole Dal Verme, e meditatele profondamente.

Se io volessi farvi della rettorica potrei

rievocare la seconda guerra punica, mostrarvi Annibale sulle Alpi e la flotta cartaginese insidiare la Sicilia; ma io sono nemico della rettorica e non vi dico altro: pensate alla marina. (*Bravo!*) Io quindi non ho potuto che applaudire di tutto cuore alla maschia ed energica frase pronunziata dall'onorevole Racchia, quando rispose giorni sono all'interpellanza su Biserta degli onorevoli Dal Verme, Nasi e Colajanni, quando esclamava che più che fortificazioni si richiedevano *navi, navi, navi*.

Or bene, quale non è stata la mia dolorosa sorpresa quando io ho visto che precisamente sul capitolo *riproduzione del naviglio* si fa la maggiore delle economie! E purtroppo dalla bellissima relazione dell'onorevole Bettòlo si rileva che questa economia può essere di gravissimo danno per lo avvenire della nostra marina! Io quindi ho proprio dovuto convincermi che quella brutta cosa che è la rettorica ha anche fatto presa sull'animo virile di un marinaio come l'onorevole Racchia e che egli nel pronunciare quella tale nobile frase « navi, navi, navi, » avea per precipuo scopo quello di produrre un bell'effetto oratorio parlamentare.

Colgo poi questa occasione per richiamare l'attenzione della Camera sopra un altro argomento sfiorato appena da altri deputati e che si riferisce alla lentezza con cui procedono le nostre costruzioni navali.

L'onorevole Bettòlo di questo argomento ha fatto pure soggetto di studio nella sua relazione.

Certamente noi non possiamo, come fa l'Inghilterra, costruire una corazzata di primo ordine in poco più di tre anni. Ce ne mancano i mezzi. Ma fra i tre anni inglesi ed i dieci che in media ci vogliono da noi, corre un gran tratto; epperò io credo l'argomento degno di studio. Evidentemente i disegni di una nave dopo dieci anni possono non più rispondere agli ultimi portati della scienza, e la nave stessa, quando allestita, essere già antiquata. Sarebbe forse più opportuno mettere contemporaneamente meno navi in cantiere, concentrando tutti gli sforzi degli arsenali nostri su quelle già in costruzione e si otterrebbe così lo stesso risultato.

Ma la questione vera e propria della difesa nazionale l'ha sollevata il mio ottimo amico Fortunato nel suo bello e coraggioso discorso. Io sono perfettamente d'accordo con lui che tutti gl'inconvenienti, e quello pre-

cipuo, che ho segnalato, dello sbagliato ed incerto indirizzo nelle cose di mare dipenda dalla mancanza di unità di direzione nei criteri della difesa generale nazionale. Noi scindiamo il problema, che dovrebbe essere unico, in due: oggi in occasione del bilancio della marina discutiamo esclusivamente della parte marittima della nostra difesa, senza preoccuparci di quella terrestre; domani, quando verrà il bilancio della guerra, tratteremo la questione della difesa terrestre facendo assolutamente astrazione da quella marittima.

Non consideriamo il problema nel suo complesso: dimentichiamo che la difesa nazionale non si può dividere, che dovrebbe costituire un tutto armonico le cui singole parti, coordinate fra loro, sotto unica suprema direzione, concorrerebbero allo scopo supremo di tutelare e proteggere coi mezzi difensivi, e più ancora con gli offensivi, l'integrità della patria.

Non mi dilungherò su questo argomento, ampiamente svolto dall'onorevole Fortunato. In una cosa sola non posso essere d'accordo con lui, cioè riguardo alla necessità di ricorrere a nuovi sacrifici. Egli si è dichiarato pronto a votare perfino i monopoli. Io ammiro il suo coraggio, ma per questa parte non lo posso seguire. Nè voterò nuovi balzelli finchè non si sarà dato fondo a tutte le economie compatibili naturalmente col regolare funzionamento dei servizi pubblici.

Io sono fermamente convinto che, pur mantenendo, finchè durano le presenti distrette finanziarie, salde le colonne di Ercole dei 340 milioni per i bilanci militari (guerra e marina), se nelle spese si procedesse con unità di criteri e di concetti, si verrebbe a riconoscere la necessità di largheggiare maggiormente per la marina.

Sebbene io non sia tecnico, pure colla guida del solo buon senso ritengo assai più potente un esercito di prima linea di 340,000 uomini sulle Alpi, appoggiato da una potente flotta, che impedisca le operazioni di guerra contro il litorale, tuteli le città dal bombardamento, assicuri dagli sbarchi, anzichè un esercito molto più numeroso, privo di una poderosa armata. Imperocchè buona parte di questo esercito, più forte, ma sprovvisto di marina, dovrebbe correre lungo le coste per difenderle dalle offese nemiche e il più delle volte giungerebbe tardi, oppure si dovrebbe

limitare ad assistere colle armi al piede al bombardamento delle nostre città marittime.

Del resto che manchi questa unità d'indirizzo nelle cose che si riferiscono alla difesa nazionale l'ho potuto constatare personalmente in una recente circostanza. L'anno scorso ho avuto l'onore di far parte della Commissione generale del bilancio. Venne allora chiamato nel seno della medesima il ministro della marina il compianto Saint Bon, a cui fu sottoposto, fra gli altri, un quesito relativo alle difese dell'arsenale di Taranto, che a taluni sembravano poco efficaci, e l'onorevole ministro ha risposto (tolgo ciò dalla nitida relazione dell'onorevole Pais-Serra): « che tutto quel che dipendeva dall'amministrazione della marina, era fatto in gran parte; ma che *il ministro della guerra doveva mettere l'arsenale in istato di difesa* ».

Come! Si tratta della protezione di uno dei principali stabilimenti militari d'Italia, pel quale abbiamo profuso milioni e milioni, che deve servire di base di operazione per una flotta e per un esercito, ed i due ministri, della guerra e della marina non si accordano in un unico concetto? Si comincia e si fa progredire la costruzione dell'arsenale, e questo arsenale non è messo a tempo e luogo in istato di debita difesa? Avete oggi sentito l'onorevole Morin, il quale vi ha parlato delle condizioni in cui si trovano le fortificazioni della Maddalena. Ebbene, tutto ciò deriva dal vizio fondamentale segnalato, dalla mancanza di un concetto unico e direttivo.

L'onorevole Morin vi ha anche parlato dell'eccesso di inutili fortificazioni fatte lungo le coste: sempre per l'istessa causa perchè le amministrazioni della guerra e della marina si considerano assolutamente estranee l'una all'altra e procedono ognuna con criteri propri ed indipendenti.

Io, naturalmente, non posso addentrarmi maggiormente in questo argomento, perchè entrerei in un campo tecnico nel quale non ho nessuna competenza; mi sono limitato alle cose dette finora, perchè mi paiono fondate sul buon senso.

E, giacchè ho accennato all'arsenale di Taranto, mi sia lecita un'altra osservazione, sempre basata sul buon senso. Tutte le nazioni fortificano in modo straordinario quei punti in cui esistono i loro arsenali marittimi. Basti citare Tolone, Brest, Pola, Portsmouth, Wilhelmshaven, Biserta, quest'ultima special-

mente dove le fortificazioni procedono contemporaneamente all'impianto dell'arsenale. Noi, invece, abbiamo la Spezia, che si assicura discretamente fortificata, ma non certo nelle condizioni di difesa in cui si trova Tolone.

Abbiamo Venezia, forte per il suo sito, abbiamo Taranto con delle fortificazioni embrionali, perchè, finora, che io mi sappia, non ci sono che poche batterie a San Vito e sull'isola di San Pietro. Finalmente, abbiamo l'arsenale di Napoli, interamente aperto, esposto alle offese di qualunque nemico, e siccome ivi esiste uno stabilimento militare così un nemico può legittimare qualunque sua impresa di guerra contro la città.

Noi ci troveremmo dunque in questa tristissima condizione: o dovremmo immobilizzare tutta la flotta nel golfo di Napoli per difenderne l'accesso, oppure lasciare che l'arsenale divenga facile preda del nemico, e, quello che è più grave, che Napoli, la più cospicua delle nostre città marittime possa diventare vittima di un feroce bombardamento, che non le sarebbe certo risparmiato stando alle novelle teoriche poco umanitarie che si fanno strada in vicini paesi.

Non voglio continuare su questo argomento. Mi limiterò soltanto a dire all'onorevole ministro della marina: se voi volete mantenere l'arsenale di Napoli, fortificate la città per difenderlo.

E vengo ad un'altra questione, a quella cioè dei depositi di carboni.

Sotto il passato Ministero la somma per questi depositi venne sensibilmente diminuita. La Commissione del bilancio però non volle assumere così grave responsabilità e propose anzi un aumento del relativo capitolo. Chiamato nel suo seno il ministro, compianto Saint-Bon, questi rifiutò il maggiore stanziamento che mantenne nella cifra di due milioni: però si legge nella nitida e precisa relazione che a nome della Giunta generale vergò l'onorevole Pais-Serra a pagina 14:

« Lo stesso ministro non nascondeva che sarebbe stato necessario nel bilancio 1893-94 (e notate che l'onorevole Bettòlo ha accettato senza beneficio d'inventario la relazione dell'onorevole Pais, e l'ha fatta interamente sua) aumentare lo stanziamento per questa spesa di un milione e mezzo, stanziamento che avrebbe dovuto anche negli esercizi futuri

mantenersi. Si fu per questo (continua l'onorevole Pais) che la Commissione avrebbe desiderato che anche per l'esercizio 1892-93 si fosse portato lo stanziamento per il carbon fossile a 3 milioni. »

Ma il ministro si oppose recisamente e minacciò di farne una questione politica. Evidentemente la Commissione del bilancio non è chiamata a risolvere delle questioni politiche, e se lo facesse, opererebbe poco correttamente.

Quindi concludeva così il relatore a nome della Commissione stessa:

« Di che lascia al Governo intera responsabilità, declinando la propria ed aspettando che la Camera si pronuncii qualora lo creda conveniente ».

Vale a dire la Commissione del bilancio fece come suol dirsi di Pilato: se ne lavò le mani.

È vero che nel presente bilancio vi è un aumento di 250 mila lire su questo capitolo. Ma, come si rileva dalla stessa relazione dell'onorevole Bettòlo, questo aumento non è sufficiente per raggiungere il *minimum* di *stock* necessario per i nostri magazzini della marina da guerra e non raggiunga la cifra di un milione e mezzo che lo stesso Saint-Bon riteneva necessario doversi stanziare in bilancio a datare dal presente esercizio.

Ora voi sapete meglio di me che il carbone è il pane quotidiano delle navi a vapore; che esso costituisce contrabbando di guerra e che quindi non può essere coperto dalla bandiera neutrale; che infine ci fa difetto in gran parte il naviglio ausiliario che dovrebbe provvedere al rifornimento della flotta.

È poi vana speranza il fare assegnamento sugli *stock* di carbone esistenti presso le ferrovie, o le locali industrie e manifatture, perchè in caso di guerra dovendosi procedere alla mobilitazione di tutto l'esercito, le ferrovie avranno un lavoro enorme e quindi bisogno di tutto intero il loro *stock* di carbone, ricorrendo anche ai depositi delle industrie e manifatture esistenti nel paese.

C'è inoltre da osservare che i carboni che si adoprano per le ferrovie e per gli usi industriali non possono servire per la marina, la quale ha bisogno dei carboni superiori di New-Castle e di Cardiff.

Ora io domando alla Camera, domando al ministro, che cosa succederebbe in paese

se in una data circostanza la nostra flotta dovesse chiudersi nei porti non già perchè vinta o perchè soverchiata dal nemico, ma unicamente per la mancanza dei mezzi atti ad alimentare i suoi fornelli?

Sarebbe un grido di esecrazione che si eleverebbe contro di noi, e noi assumeremmo una responsabilità delle più gravi. Poichè, o signori, gli eserciti e le marine si fanno per servire in certi determinati frangenti estremi, non già per il piacere di far bella mostra di navi e soldati, come se si trattasse di giuocattoli di Norimberga.

Ora quando voi non date alla marina quei mezzi essenziali pel suo regolare funzionamento, mettete a grave repentaglio le sorti del paese che viene tratto in inganno sulla sua potenzialità.

Ed io voglio cogliere questa circostanza per ricordare al ministro una raccomandazione per ben due volte diretta alla sua amministrazione dalla Commissione del bilancio, come si legge nelle bellissime relazioni dell'amico Pais. Voglio parlare cioè delle tettoie per i carboni, che la Commissione ha raccomandato venissero man mano costruite nei punti più interessanti, dove maggiori sono i depositi di carbone.

È cosa nota che causa principale del deperimento del carbone è lo stare esposto scoperto alle intemperie atmosferiche.

Ignoro se siasi tenuto conto dei suggerimenti della Giunta generale del bilancio: in caso diverso si sarebbe fatta cosa assai poco regolare. Quando una Commissione così autorevole come quella del bilancio, fa per ben due volte delle raccomandazioni, è dovere dell'amministrazione il provvedere. È pur troppo diventato un cattivo vezzo di tutti i Ministeri, e non parlo solo di quello della marina, che in fondo è il più corretto, questa noncuranza per i suggerimenti della Commissione del bilancio ed io davvero mi chiedo perchè ci affaticiamo a scrivere delle relazioni, se esse non devono servire ad altro che ad accrescere i polverosi volumi delle biblioteche?

E vengo all'ultima parte del mio disadorno discorso, al naviglio ausiliario, che io considero come il polmone della flotta.

L'onorevole Pais prima, oggi l'onorevole Bettòlo, con mano magistrale hanno trattato ampiamente questa questione; ed io prego

tutti i miei colleghi di meditare e studiare le cose, che sono in esse accennate.

Però dal sottile ingegno e dalla grande esperienza dell'amico Bettòlo, io mi sarei aspettato non solo una diagnosi della malattia ma l'indicazione della cura; poichè nessuno meglio di lui avrebbe potuto dare un pratico e felice indirizzo alla soluzione di questo grande problema.

È vero che l'amico Bettòlo coglie questa circostanza per lanciare una ultima frecciata, la frecciata del Parto, alle *sovvenzioni marittime*. (*Si ride*).

Infatti egli dice:

« Abbiamo speso somme ingenti per sovvenzioni marittime, studiandoci di giustificarle con speranze fantastiche, ed abbiamo raccolto i frutti che oggi deploriamo. »

Amico Bettòlo, io certamente non voglio risollevar questa questione che ha dato luogo a dibattiti così elegantissimi ai suoi brillanti discorsi molto più che il Parlamento l'ha ormai risolta; mi permetta però una brevissima osservazione.

E gli chiedo: questa marina libera non ha forse un campo estesissimo per le sue operazioni? Ma perchè nei grandi traffici fra i porti del Mediterraneo e quelli della Gran Bretagna e del Mare del Nord la bandiera nostra figura in così piccola parte? E si che le nostre navi hanno assicurato, massime dall'Inghilterra, i noli di ritorno coi carboni pei quali giungendo in Italia percepiscono perfino un premio di navigazione!

Perchè tutto il grande commercio delle granaglie dal Mar Nero, e principalmente da Odessa, non deve essere nelle mani della nostra navigazione libera?

Si può mai supporre che quel meschino battello circolare che una volta la settimana da Genova, toccando non so quanti porti, arriva ad Odessa possa assorbire tutta la gran massa di grani che viene in Italia, e specialmente a Genova, che è, o dovrebbe essere, il deposito del commercio dell'Europa centrale, massime dopo l'apertura della ferrovia del Gottardo?

Perchè questi navigatori liberi che tanto gridano non hanno preso essi l'iniziativa dei viaggi rapidi tra Genova e New-York ed hanno lasciato che ciò facesse una Società tedesca, il *Norddeutsche Lloyd*, che senza sovvenzioni e con forti guadagni percorre questa linea?

Vede adunque l'onorevole Bettòlo che è un poco esagerata, mi permetta la parola, la sua critica.

Ben altre sono le cause del deperimento della nostra marina e molte di esse sono accennate anche dall'onorevole Bettòlo. Credo che questo deperimento dipenda principalmente dalle enormi tasse, dagli ingiusti ed opprimenti accertamenti di ricchezza mobile, dai diritti di ogni specie, particolarmente consolari, che si percepiscono a carico della marina mercantile. Dipende anche, mi sia lecito il dirlo, dal poco spirito d'iniziativa dei nostri armatori.

Ma non voglio continuare su questa via, per non risollevere una questione ormai chiusa; molto più che obbligherei l'onorevole Bettòlo a rifarei un quarto discorso, contro le Convenzioni marittime, che ascolteremmo come sempre col massimo piacere, ma che non arrecherebbe a lui soddisfazione il rinnovare mentre è distratto da più gravi cure e da argomenti più serii.

E torno al naviglio ausiliare.

Tutte le nazioni si preoccupano grandemente di questa questione; la Russia ha creato la così detta marina volontaria, la quale è una vera e propria istituzione di Stato; la Germania, la Francia e l'Inghilterra trovano nelle loro potenti marine a vapore mercantili preziosissimi elementi per costituire un forte naviglio ausiliario.

Però non bisogna dimenticare che quelle tre nazioni si trovano in condizioni geografiche favorevoli per impadronirsi del così detto traffico dei passeggeri di lusso e delle merci di valore degli Stati Uniti d'America, che è enorme.

Il passeggero di lusso come la merce di valore, poco si curano di pagare qualche sterlina di più; essi domandano il percorso più breve, che è quello dell'Inghilterra; rapidità somma e sicurezza grandissima. Da ciò la possibilità di quei moderni *Leviathan* di 12 mila tonnellate di stazza che filano fino a 22 nodi l'ora.

E siccome questo traffico è altamente remuneratore, le grandi Società che lo eseguono possono farlo anche senza sovvenzioni e senza deprimersi con rovinose concorrenze, poichè vi è stoffa da tagliare per tutti.

Nonostante queste favorevoli circostanze di fatto, quegli Stati mettono tutto in opera

per assicurarsi un poderoso naviglio ausiliario.

Infatti l'Inghilterra, oltre le Convenzioni postali, perchè anche essa ha delle Convenzioni e paga delle sovvenzioni, accorda dei premi a piroscafi, i quali rispondano a certe determinate condizioni di velocità e di stazza.

Questi premi oscillano sui 15 scellini a tonnellata, e la spesa totale che per essi sopporta il bilancio della marina inglese è di circa 58,000 sterline, che corrispondono circa ad un milione e mezzo di lire.

I piroscafi, che percepiscono questo premio sono 10, dalle 6 alle 10,000 tonnellate, con una velocità superiore alle 18 miglia.

Questi vapori appartengono alle Società *Peninsulare*, alla *Cunard*, *Whitthe Star* ed *Inman*; le quali Società poi si sono obbligate di fornire altri 18 vapori dalle 3 alle 6,000 tonnellate, senza alcun sussidio.

Cosicchè la marina inglese, oltre l'immenso materiale a vapore che possiede e che rappresenta più della metà di tutta la marina mercantile mondiale, ha assicurato 28 grossi piroscafi, che possono essere armati da 4 a 7 cannoni, 10 dei quali sono dei veri e propri incrociatori autonomi.

La Francia sovvenziona la *Transatlantica* per i viaggi da Havre a New-York; secondo i capitolati i vapori debbono avere 5,000 tonnellate di stazza e 15 miglia di velocità. Però lo Stato concede un premio a quei vapori i quali superano la velocità prescritta, premio proporzionale che nel suo totale non può essere mai superiore ad 1,200,000 lire.

Così la Francia si è assicurata 6 grossi vapori dalle 6 alle 9 mila tonnellate che superano 18 miglia all'ora, e si è costituita una forte riserva navale, del tipo di quella inglese.

Quanto all'Italia noi abbiamo creduto di provvedere con la legge del 1885, provvida legge quando venne emanata, ma che più che legge di progresso, fu legge di conservazione.

Evidentemente se noi in quel momento non avessimo adottato speciali provvedimenti, la nostra marina mercantile avrebbe corso i più gravi pericoli; non bisogna obbliare che allora fu il periodo più acuto della crisi marittima, quando centinaia di vapori restavano attaccati inoperosi ai *wharfs* del Tamigi quando i noli scendevano in modo vertiginoso. Fu quindi, come è tuttora, dovere dello Stato

di proteggere la marina mercantile, che è la più grande delle industrie nazionali dopo quella agricola; la marina mercantile che vi rappresenta più di 300 milioni di capitale, che dà da vivere alle famiglie di oltre 200,000 persone facenti parte della laboriosa, robusta, energica, benemerita classe della gente di mare.

Era tanto più dovere per lo Stato il tutelare la marina quando noi abbiamo dato delle protezioni superiori perfino al 30 per cento ad altre industrie e manifatture che non possono vivere che di una vita rachitica e non potranno mai lottare per l'esistenza il giorno in cui noi togliessimo loro la protezione: quando, appunto in seguito alle pressioni di queste industrie malaticce e per proteggerle, non abbiamo rinnovato il trattato colla Francia recando un colpo fatale agli interessi agricoli e quindi anche all'industria dei trasporti del paese.

Ogni nazione ha le sue grandi industrie proprie e d'indole generale: per l'Italia le grandi industrie sono l'agricoltura e la marina; e solamente da queste può il nostro paese acquistare potenza, ricchezza e grandezza.

Il voler proteggere altre industrie rachitiche, per me è uno dei più grandi errori, che si possano commettere: e finchè purtroppo si vuole o si deve perseverare nella politica della protezione, questa almeno si eserciti a favore dell'agricoltura e della marina.

Dunque la legge sui premi fu legge salutare quando venne promulgata. Però non ha potuto darci tutti quei risultati che speravamo, imperocchè abbiamo, come sempre, voluto abbracciare troppe cose con troppi pochi mezzi. Noi abbiamo dato dei premi di costruzione non solamente ai piroscafi, ma anche ai velieri; e così abbiamo ritardato la trasformazione della nostra marina. Abbiamo concesso i premi di navigazione, nella stessa misura, tanto ai velieri quanto ai piroscafi; è stato allora un bene, ma anche questo ha contribuito a ritardare quella trasformazione che dovrebbe essere nei voti di tutti.

In una parola, ripeto, la nostra legge dei premi fu essenzialmente legge di conservazione, quindi non ci poteva dare quei risultati che si richiedono per procurare una marina ausiliaria nel vero senso della parola.

Sono fermamente convinto che una legge sulla marina, l'attuale stando per scadere, debba ripresentarsi al più presto. In questa

circostanza si potrà studiare se non vi siano dei mezzi, sia adottando il sistema inglese, sia qualche altro, io non voglio entrare nella questione tecnica, per poterci creare un vero e proprio naviglio ausiliario.

Forse si potrebbe così riuscire ad avere un certo numero di grossi e rapidi vapori, i quali, come hanno fatto l'Inghilterra, la Francia e la Germania per gli Stati Uniti, potessero assicurare alla nostra bandiera il trasporto dei passeggeri e merci di lusso con l'America meridionale o centrale. Ad ogni modo non voglio e non posso entrare in dettagli, mi limiterò dunque a rivolgere un caldo appello al Governo per una sollecita presentazione d'un nuovo disegno sui premi alla marina.

L'industria marinara non può rimanere nel marasma nel quale oggi si trova, e che deriva precisamente dalla condizione d'incertezza in cui adesso essa vive. Questo sistema dei rinvii e delle proroghe, brutto sistema che pur troppo è invalso ora nei nostri costumi parlamentari, è pessimo, è fatale. Se noi avessimo potuto discutere le Convenzioni marittime a tempo, due anni prima della loro scadenza, come si fece in Francia, noi certo avremmo ottenuto condizioni assai migliori. Se noi avessimo a tempo discussa una legge sulle Banche, invece di andare di proroga in proroga, noi forse non avremmo deplorato gli scandali che ora lamentiamo.

Se vi è un problema che debba essere discusso ed esaminato con calma e ponderazione e con una lunga preparazione, è precisamente questo della marina. Non ci facciamo cogliere coll'acqua alla gola. Quindi mi permetto di presentare il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Ministero a presentare, prima della fine del corrente anno, una legge sulla marina mercantile. »

Ed ora sono al termine del mio disadorno dire e ringrazio i colleghi per la benevola attenzione di cui mi hanno onorato.

Io ritengo che ogni discorso debba avere una pratica risoluzione, altrimenti non faremmo che vuote accademie. Quindi sono di avviso che se, in seguito a questa discussione, noi riuscissimo, finchè durano le presenti strettezze finanziarie, ad ottenere per ora un aumento di cinque milioni da consolidare sul bilancio della marina, cioè, tre per la parte militare e due per la marina mercantile, noi potremmo, con una relativa sicurezza, guar-

dare l'avvenire. Dei tre milioni per la parte militare, due dovrebbero costituire il ristabilimento delle somme tolte al capitolo *riproduzione del naviglio*, ed uno servire per i depositi di carbone, e questo ultimo stanziamento in base alla raccomandazione fatta l'anno scorso dalla Giunta del bilancio.

Credo poi che racimolando sugli altri capitoli, si potrebbe ottenere ancora un'altra economia di 500,000 lire circa, la quale potrebbe essere utilmente impiegata per armamento di navi e per l'istruzione dei nostri equipaggi.

Sono lieto di rilevare che le questioni che si riferiscono alla marina siano diventate popolari in Italia, e più che nelle città del littorale, fortunatamente nell'interno del paese. Da ciò traggo un felice augurio, ed è che il Parlamento, sotto l'impulso dell'opinione pubblica, pensi a provvedere efficacemente alla marina sia da guerra che mercantile, le quali sono le basi della potenza e della ricchezza dell'amata nostra patria. (*Bravo! Benissimo! — Vive approvazioni! — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valle Angelo.

Valle Angelo. Allieta l'animo il vedere che uomini tecnici e di grande valore nella nostra marina e in Parlamento abbiano oggi preso parte alla discussione di questo bilancio, che è tanta parte della difesa nazionale. E tanto più oggi gode l'animo dopo lo splendido ordine del giorno dal ministro della marina fatto all'armata, col quale afferma il progresso della medesima e dei comandanti delle navi, progresso che ha sorpreso illustri personaggi ed incaricati esteri, che hanno assistito alla recente rivista navale.

E ciò dimostra che noi non ci addormentiamo sugli allori, ma che seguiamo con tenacità ed amore a far avanzare la nostra marina, come quella che è chiamata a difendere le nostre coste, e che, come ebbe a dire ieri, con belle parole il collega Pullino, forma il giusto orgoglio e la speranza della nazione.

Ma la Camera ha l'obbligo di spazzar via il dubbio, cui accennò ieri l'onorevole Fortunato, che cioè la nostra marina non sia in grado di difendere il nostro paese.

Allorchè venne in discussione il bilancio della marina 1891-92, di cui fu relatore l'onorevole Pais, io ebbi a rilevare come esso non mancasse di fare voti perchè lo stanziamento

per la riproduzione del nostro naviglio fosse aumentato, io affermai anzi all'onorevole Saint-Bon, che reggeva allora l'amministrazione della marina, che non era il caso di limitarsi a far voti platonici, ma bensì di insistere per l'aumento di quel fondo e che io non potevo accontentarmi di considerare semplicemente le aspirazioni espresse nella relazione dell'onorevole Pais. Oggi la relazione dell'onorevole Bettòlo, pure ispirandosi alle stesse idee dell'onorevole Pais, non solo non si afferma nel chiedere risolutamente il maggiore stanziamento riconosciuto necessario, ma vi ha l'aggravante che allora il fondo per la riproduzione del naviglio si manteneva qual era nell'anno precedente, mentre oggi esso viene diminuito di due milioni circa, peggiorando così di assai le condizioni presenti e quelle avvenire della nostra marina, almeno per questa parte.

Infatti i capitoli 45 e 46 portano una diminuzione di 677,000 lire, le quali aggiunte ai due milioni della riproduzione del naviglio fanno un totale di diminuzione di circa tre milioni. Ora ciò non è davvero confortante di fronte alle 5 navi che attualmente abbiamo in allestimento ed alle 12 che abbiamo in costruzione.

Con 17 navi in costruzione o in allestimento come si possono fare sì gravi riduzioni sul bilancio? L'onorevole Racchia, ripeterò coll'onorevole Di Sant'Onofrio, disse poco tempo fa che per difendere validamente il nostro Paese occorrono navi e navi: ma stando alle risultanze dell'attuale bilancio il fatto non corrisponderebbe alle parole. Comprendo che l'onorevole Racchia è solo da poco tempo a divigere il Ministero della marina e per ciò mi auguro che in avvenire egli saprà riparare alla deficienza di stanziamento che tutti i precedenti cratori hanno dovuto lamentare.

Giacchè, come, se non erro, ha detto l'onorevole Morin, sopra l'Amministrazione della marina riposa una grave responsabilità, ed il Paese ne domanderebbe stretto conto se per caso la nostra flotta non rispondesse alle speranze che su di essa si sono riposte.

Questa diminuzione diventa poi ancora più grave se gettiamo uno sguardo ai bilanci delle nazioni vicine. La Francia, oggetto di studio comparativo dell'onorevole Bettòlo nella sua relazione, ha portato nel bilancio 1893, che precede il nostro di sei mesi, un aumento di

28 milioni, a cui noi contrapponiamo una diminuzione di circa 3 milioni. Questo aumento va per 9,471,000 all'incremento del naviglio, di modo che per questa parte tra l'aumento francese e la nostra diminuzione abbiamo un totale di circa 12 milioni di differenza.

L'onorevole Pais nella relazione 1891-92 rilevò appunto l'effetto che avrebbe prodotto il rapido passaggio da un sistema di massimo impulso alla riduzione immediata delle spese della nostra marina. Oggi l'onorevole Bettòlo fa gli stessi rilievi, ma senza venire ad alcuna conclusione, appunto per le condizioni della nostra finanza. Ora io dico che il platonismo in questo argomento non può aver presa, ed occorre assolutamente provvedere.

L'onorevole Morin affermò testè che ogni sosta nel moto verso la meta, è regresso. È una dura verità; ma è verità. Anzi, io aggringerei che il regresso accenna all'anemia, e l'anemia produce la morte. Conseguentemente, non regresso, ma progresso costante, tenace e senza posa. Siano pur piccoli i passi che facciamo; ma, ogni giorno, dobbiamo fare un passo innanzi, verso la meta che ci siamo prefissi.

Il fermarsi oggi, onorevoli colleghi, potrebbe domani compromettere i sacrifici che la nazione ha sostenuto, fin qui, per la grandezza della propria marina.

Sia pure che confrontando il cammino fatto dalle altre nazioni con il nostro, possiamo con piacere constatare che noi ottenemmo miglior risultato, con minori mezzi, di quello che hanno potuto ottenere altre nazioni; se le nostre costruzioni, ripeto, formano l'ammirazione delle altre nazioni e possiamo essere soddisfatti del cammino che abbiamo finora percorso; non dobbiamo fermarci, e dobbiamo anzi camminare risoluti, perchè non ci è permesso l'arrestarci. Partigiano convinto della difesa delle nostre coste, a mezzo delle navi, non è la prima volta che io parlo in questa Camera per sostenere questa convinzione; ed allorchè venne presentata la mozione per fortificare le nostre coste, io sostenni che noi, come i Greci, che, obbedienti all'oracolo di Delfo, difesero la loro patria con mura di legno, dovessimo difendere la nostra con mura di ferro.

Quando abbiamo un esercito di prima linea nel quale abbiamo fede che ci garantisca la nostra frontiera ed in ogni modo vi può essere il mezzo d'improvvisare un eser-

cito, come la storia d'Italia ce ne dà splendidi esempi, il naviglio di una nazione non s'improvvisa, essendo esso la risultanza di lunghi e meditati studi d'ingegni superiori, di faticose e costose esperienze, il titolo riassuntivo dello sviluppo di un'epoca.

Io, all'incontro di quanto affermò ieri l'onorevole Fortunato, ho fiducia nell'istituzione del tiro a segno, e ritengo che presto ne vedremo i benefici effetti.

Quando le nostre reclute entrassero a far parte dell'esercito già esperte nell'armi, cioè nella parte più importante dell'istruzione militare, ritengo che esse si trasformerebbero presto in buoni soldati; come abbiamo potuto constatare anche nella recente rivista militare, ove le reclute, che erano in maggioranza, manovrarono in modo soddisfacente, malgrado i pochi giorni che erano sotto le armi.

In quanto al reclutamento regionale, riconosco che ancora il paese non è preparato ad una simile riforma, per quanto in un terzo di secolo circa si siano fatti dei passi giganteschi nel sentimento unitario nazionale; ma non credo lontano il giorno di poterlo effettuare, quando però il Governo, il Parlamento e la istruzione popolare completino quell'affratellamento di popolo, necessario per addvenire alla riforma.

Ma torniamo al mare.

Alcune delle nostre grandi navi corazzate non hanno più la velocità iniziale che avevano quando furono costruite. So che in alcune di esse si debbono cambiare le macchine e specialmente le caldaie. Fra le altre, una nave che aveva una velocità di 17 nodi, oggi non l'ha che di 13. Quindi domando all'onorevole ministro quando e come intende provvedere a questi cambiamenti e a queste rinnovazioni di materiale?

Nella relazione dell'onorevole Bettòlo si trova citato un fatto gravissimo, che è la risultanza di dati positivi, cioè, il ritardo che si frappone tra la posizione in cantiere di una nave ed il suo allestimento. Prenderò l'esempio appunto della nave che fu chiamato a comandare l'onorevole Bettòlo, l'*Umberto I*. Essa fu posta in cantiere nel 1885 e non sarà completamente allestita che alla fine dell'anno corrente; totale, otto anni di tempo, mentre lo stesso onorevole Bettòlo aggiunge che occorreranno nove anni.

Ora io domando (ed è una domanda che viene spontanea sulle labbra) per le 17 navi

che noi dobbiamo ancora costruire per completare il nostro organico quanti anni occorreranno per averle pronte?

Forse le avremo nel 1902.

Ora possiamo noi fare una specie di contratto coi nemici e dire: aspettate che noi abbiamo terminato il nostro naviglio e siamo in condizione di difenderci come vogliamo per venirci ad attaccare!

È questa la domanda che io faccio al ministro ed al relatore per ottenere una risposta la quale possa tranquillizzare il paese.

Questo fatto poi diviene ancora più grave quando si consideri che l'Inghilterra per allestire le sue più grandi corazzate non impiegò che 32 mesi, come è scritto nella relazione dell'onorevole Bettòlo.

Ora se in Inghilterra non s'impiegano che 32 mesi per allestire navi come *La Royal Sovereign*, perchè da noi si debbono impiegare 8 o 9 anni?

Noi dunque dobbiamo mettere i nostri cantieri in condizione tale da poter costruire le navi bene e con la stessa sollecitudine con cui si costruiscono in altri paesi; altrimenti ci troveremo sempre in condizione di inferiorità in confronto alle altre nazioni.

Il ministro inglese, ha detto uno dei precedenti oratori, rispondendo al deputato Labouchère nella Camera dei Comuni, disse che la flotta inglese nel Mediterraneo deve sempre poter fronteggiare due flotte nemiche in questo mare.

Noi che siamo avanguardia sul Mediterraneo, che ci circonda in gran parte, come potremo mantenere la posizione che ci spetta quando se non per potenzialità, certo per numero non possiamo fronteggiare la Francia?

Ed un'altra domanda io faccio al relatore, al ministro, alla Camera. La relazione ed i precedenti oratori non si sono preoccupati che del Mediterraneo; ma esiste pure un altro mare del quale pure dobbiamo interessarci; l'Adriatico, del quale purtroppo, mi permetta la Camera che lo dica, ci siamo affatto disinteressati. Forse che facciamo a fidanza col trattato di alleanza che ci unisce all'Austria?

Sono il primo a dire che si devono rispettare i trattati; ma signori, i trattati sono come i matrimoni; ci sono le clausole della separazione e del divorzio. E anche data certa, sicura l'alleanza, non è mica detto, che dobbiamo trascurare i nostri interessi su quel

mare. Anzi noi dobbiamo maggiormente tutelarli; tanto più quando si consideri che nelle provincie Balcaniche, da un momento all'altro può spostarsi quella influenza che oggi vi predomina, con grave jattura dei nostri interessi ed alla quale alludeva pure il ministro inglese nella risposta al deputato Labouchère.

Altri bisogni poi emergono dalla relazione dell'onorevole Bettòlo, il quale con intelletto d'amore ha percorso il bilancio della marina, e ne ha trattate le questioni più riposte. Voglio alludere al completamento dei nostri arsenali. Fra i nostri arsenali che in questo momento debbono più interessarci è quello di Taranto, perchè destinato a difendere la Italia meridionale e la Sicilia, e le sue fortificazioni debbono camminare tanto più veloci, quanto camminano quelle di Biserta che gli sta di fronte.

Al centro d'Italia noi non abbiamo nessun punto fortificato nel quale le navi possano riparare; abbiamo soltanto il golfo Santo Stefano e Talamone il cui specchio d'acqua è difeso da due forti destinati ad impedire l'ancoraggio alle navi che potessero fermarvicisi.

Io non sono ammiraglio, ma credo che ove avvenisse una complicazione e si andasse incontro ad una guerra, uno dei punti nei quali le squadre verrebbero ad urtarsi sarebbe il triangolo formato dalle acque poste fra la Maddalena, Santo Stefano e Spezia.

Ora io faccio una semplice proposta o meglio accenno ad un'idea la cui effettuazione può essere utilissima in tempo di guerra, non importando che una piccola spesa al bilancio della marina o meglio a quello dei lavori pubblici, che ne ha già nella maggior parte ultimati i lavori.

Allo scopo di bonificare il lago di Orbetello e renderne costante il livello — il compianto nostro collega onorevole Baccarini redigè un progetto, per il quale si è escavato un canale ad Ovest di Monte Argentario a traverso la diga del Tombolo che pone il lago in comunicazione col mare — altro se ne sta scavando nella diga detta della Feniglia presso l'Accademia e presto sarà un fatto compiuto.

Escavati questi due canali che hanno una profondità da permetterne la navigazione alle torpediniere, la traversata del lago si può rendere facile alle medesime con lieve spesa.

E qui mi piace di parlare all'onorevole Racchia, il quale ha avuto l'onore di rappresentare per diverse Legislature quella Provincia e che ne conosce benissimo la posizione, per dirgli che con pochissima spesa potrebbero essere allacciati in un solo questi due canali e formare un bacino di ricovero per le torpediniere presso la intermedia Orbetello dando sicuro passo alle medesime da Levante a Ponente del Monte Argentario al riparo da qualunque colpo di mano, da qualunque tiro di artiglieria diretto od indiretto, ed al riparo da qualunque flotta nemica, cui non sarebbe possibile inseguirle in questo canale, o menomamente offenderle.

Ho espressa questa idea, la cui attuazione porterebbe piccolissima spesa di fronte ai grandissimi vantaggi per la difesa delle nostre coste e per la quale non occorrono fortificazioni, avendo la natura provveduto da sè.

E giacchè ieri l'onorevole Fortunato volle rammentare quel grande generale, che fu Napoleone I, io dirò che, cercando nell'archivio della marina francese, potrebbe trovarsi un piano di fortificazioni per il Monte Argentario, piano che non fu attuato non tanto per la caduta del primo Napoleone, quanto perchè fu giudicato esiziale agli interessi della Francia.

Io mi ricordo di aver letto un opuscolo, che fece grande rumore in Italia e che vorrei che tutti gli italiani avessero letto, scritto dal barone d'Haymerle, in cui sta scritto che per tutto il litorale da Spezia a Gaeta, solamente dal porto di S. Stefano si poteva minacciare la capitale.

Infatti, o signori, senza riandare ai prischi tempi nel 1848-49 la flotta francese mosse ai danni di Roma, sostando nel golfo di S. Stefano Talamone, prima di arrischiare uno sbarco a Civitavecchia, cosa che prova l'importanza di quel punto eminentemente strategico.

Poichè sono a parlare di queste località, mi ricordo di aver domandato in questa Camera al ministro della marina del tempo, l'onorevole Brin, di stabilire un deposito di carbone nel golfo di S. Stefano.

Questo deposito è necessario per l'approvvigionamento della nostra marina da guerra: il passato ci ammaestri per l'avvenire.

Infatti, voi tutti, o signori, ricorderete la epica spedizione di Garibaldi a Marsala; ma se non vi fosse stato un deposito di carbone

a San Stefano, quella spedizione non si sarebbe compiuta.

L'onorevole Menotti Garibaldi, che mi dispiace di non vedere presente, interrogato da me in proposito, mi confermò, pochi momenti or sono, che la spedizione dovette appunto approdare a S. Stefano per rifornirsi di carbone; lo stesso potrebbe dire l'onorevole Miceli, qui presente, che fece parte di quella gloriosa, leggendaria, miracolosa spedizione dei Mille.

Però domando perchè non dovremmo fare un deposito di carbone in un punto tanto importante per l'approvvigionamento delle nostre navi!

Il Montargentario rimane di fronte alla Maddalena; ne è il punto più vicino fra il continente e la Sardegna. Adesso è guardato da due forti già armati che possono impedire l'ancoraggio delle navi nemiche. Se poi v'induceste ad allacciare i due canali attraverso il lago, allora potrebbesi stabilire il deposito del carbone entro terra, al sicuro da qualunque colpo di mano. Ond'è che io vi accenno a questa opera, che una volta attuata sarebbe di vera utilità con piccolissimo aggravio al bilancio della marina; ed anzi sono meravigliato come non siasi finora utilizzata quest'opera della natura.

Mi dispenso dal parlare della flotta ausiliaria perchè l'amico e collega Di Sant'Onofrio ne ha parlato con tanta competenza, e l'onorevole Bettòlo l'ha talmente illustrata nella sua relazione, che sarebbe superfluo da mia parte aggiungere parola in proposito.

È certo però signori che l'anno scorso in tutti i deputati sorse il dubbio della deficienza dei nostri depositi di carbone, ed il dubbio divenne certezza quando il compianto Di Saint-Bon rispose alla Commissione che noi non avremmo avuto nel caso di una guerra che il carbone per due mesi, ma che avremmo potuto prelevarlo dai depositi della marina mercantile.

Ma, onorevoli colleghi, onorevole ministro, non si può lasciare una marina come la nostra con la sola scorta di carbone per due mesi, nè possiamo prendere quello destinato alla marina mercantile per l'unica ragione che allora mancherebbe per la flotta ausiliaria.

È necessario quindi che i depositi siano ben forniti e che lo stanziamento in bilancio a tale scopo sia aumentato almeno di un

milione, come ben diceva l'onorevole Di Sant'Onofrio.

Ma da tutti si sente dire: veniamo al concreto: e i danari? e la finanza?

Le nostre condizioni finanziarie non ci consentono di fare un passo maggiore, e molti ritengono minor danno rimandare l'aumento occorrente al nostro bilancio della marina a tempo indeterminato.

Ieri però l'onorevole Fortunato metteva in avviso la Camera e diceva: badate onorevoli ministri della guerra e della marina, pensate che i bilanci futuri non possono dare un margine tale da poter aumentare gli stanziamenti nei vostri bilanci!

Ma io ritengo e ne sono sicuro che 5 milioni, quanti ne occorrono alla marina, sopra un bilancio di un miliardo e mezzo, non sarebbe molto difficile trovarli; e quindi io invito il ministro della marina e il Ministero, a procurare che questo stanziamento sia aumentato di tal somma; e se sarà presentato un ordine del giorno in questo senso io certo firmerò e voterò. Perchè è un fatto positivo che se noi non pensiamo a far navigare le nostre navi e ad aumentare la riproduzione del nostro naviglio, noi saremo sempre in un grado d'inferiorità di fronte alle altre potenze.

Del resto se noi dedicheremo qualche milione di più alla riproduzione del naviglio, verremo a danneggiare il nostro bilancio finanziario, è vero, ma verremo ad avvantaggiare il bilancio economico della nazione, perchè daremo lavoro alle nostre industrie, ai nostri operai. E specialmente per l'anno venturo sarà cosa ottima, perchè se seguitano le stagioni che abbiamo, pur troppo, avremo deficienza di lavoro e di pane.

Ed ora mi riassumo. Oggi, per quanto è dato prevedere, la pace aleggia sul mondo; ma quale è l'uomo più preveggente che possa fare i conti con l'avvenire? Ed a questo appunto noi dobbiamo costantemente mirare.

Completiamo dunque le nostre costruzioni teniamo la nostra flotta in assetto di pieno armamento, le riserve in istato di buon equipaggiamento, e ricordiamoci che da un giorno all'altro potrebbe arrivare il momento del pericolo, e levarsi il grido: Ecco il nemico, andategli incontro!

Vegliate dunque, onorevole ministro, vegliate adunque ammiragli, che siete chiamati a difendere il nostro paese, a difendere le

nostre coste; vegliate, perchè non sapete nè il giorno, nè l'ora, tenete accesi i fuochi! (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Martino.

De Martino. Attesa l'ora tarda, pregherei l'onorevole presidente e la Camera di rimandare a domani il seguito della discussione.

Presidente. Veramente non è questa l'ora, in cui si suol togliere la seduta. Tuttavia mi arrendo alla preghiera dell'onorevole De Martino, perchè non vorrei usare a lui un trattamento diverso da quello usato ieri all'onorevole Morin; faccio solamente osservare che, per l'addietro, soltanto quando erano passate le sei e mezzo chi doveva pronunziare un discorso richiedeva che fosse rimandato alla seduta di domani.

Dico questo, perchè serva di norma per le sedute prossime; e lo dico nell'interesse di tutti, perchè tutti debbono desiderare che i lavori siano accelerati per non dover rimanere qui nell'estate inoltrata, come avverrebbe se facessimo ora delle sedute brevi. (*Benissimo!*)

Dunque il seguito di questa discussione è rimandato a domani.

Presentazioni di relazioni.

Presidente. Invito l'onorevole Pasquali a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Pasquali. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: provvedimenti per gli infortuni sul lavoro.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Invito ora l'onorevole Carmine a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Carmine. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Giunta generale del bilancio, la relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1893-94.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita, e il relativo disegno di legge sarà iscritto nell'ordine del giorno.

Interrogazioni ed interpellanze.

Presidente. Comunico ora alla Camera le seguenti domande d'interrogazione:

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'ono-

revole ministro dei lavori pubblici per conoscere se e quali pronti provvedimenti intenda di prendere in presenza dei danni gravissimi arrecati alla città e provincia di Siena in conseguenza del nuovo orario ferroviario.

« Niccolini. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della guerra sui motivi, che hanno indotto il Governo a sopprimere in Capua il panificio militare.

« Verzillo. »

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, sugli arresti preventivi fatti alla vigilia delle feste per le nozze d'argento e del 1° maggio.

« De Felice Giuffrida, N. Colajanni, Agnini, Soggi, Cassili. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro del tesoro, se abbia intenzione di proporre che per un breve periodo di tempo vengano ammessi al cambio i biglietti consorziali e già consorziali, che si sarebbero prescritti nello scorso aprile.

« Vacchelli. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro del tesoro per sapere se il Governo creda opportuno sottoporre agli Stati, cui ci lega la Convenzione monetaria, qualche proposta atta ad impedire o diminuire l'uscita dal nostro Regno degli spezzati d'argento, e se ritenga conveniente far coniare piccola moneta in nickel od emettere biglietti da piccolo taglio.

« Cucchi. »

« Il sottoscritto desidera interrogare il ministro dei lavori pubblici sulle cause dello scontro ferroviario avvenuto la sera del 3 corrente presso Mestre, e sui provvedimenti, che il Governo intende di prendere in relazione alle cause stesse.

« Tecchio. »

Queste interrogazioni seguiranno il corso prescritto dal Regolamento.

Comunico inoltre la seguente domanda d'interpellanza:

« Il sottoscritto chiede di interpellare l'onorevole ministro del tesoro, *interim* delle finanze, intorno alla applicazione del Regio Decreto 30 agosto 1891, n. 517.

« Valli Eugenio. »

Prego gli onorevoli ministri, che sono presenti, di comunicare all'onorevole ministro del tesoro questa domanda d'interpellanza perchè dichiararsi se e quando intenda rispondermi.

De Felice-Giuffrida. Chiedo di parlare.

Presidente. Su che?

De Felice-Giuffrida. Desidererei sapere dall'onorevole presidente del Consiglio se e quando intenda rispondere alla mia interpellanza sui gravi scandali bancari di Catania, presentata prima delle ferie.

Giolitti, presidente del Consiglio. Io non ho difficoltà ad accettare la interpellanza: essa poi prenderà il turno che le spetta nell'ordine del giorno.

De Felice-Giuffrida. Poichè la mia interpellanza riflette fatti gravissimi ed urgenti, che interessano diverse provincie della Sicilia, pregherei il presidente del Consiglio di volere rispondere il più presto possibile.

Giolitti, presidente del Consiglio. Comprendo il desiderio dell'interpellante, ma io non posso ledere il diritto degli altri interpellanti. È consuetudine costante che le interpellanze vengano svolte secondo l'ordine della loro presentazione. Io mancherei di riguardo agli altri colleghi se proponessi di fare svolgere l'interpellanza dell'onorevole De Felice prima delle altre.

De Felice-Giuffrida. Io non intendo di mancare di riguardo ad alcuno dei colleghi; non è mia abitudine. Ma poichè si tratta di fatti urgentissimi e gravi, tanto che di fronte ad essi quelli della Banca Romana sono ben poca cosa (*Rumori*), pregherei il presidente, se lo crede, di interrogare i colleghi interpellanti per sapere se vogliono usarmi la cortesia di cedermi il loro turno.

Presidente. Ma le interpellanze nell'ordine del giorno sono quarantaquattro! Come vuole che io consulti tutti gli interpellanti? (*Si ride*).

Giolitti, presidente del Consiglio. Ma se si tratta di fatti molto più gravi di quelli della Banca Romana, l'onorevole De Felice-Giuffrida ha un'altra via anche più semplice: li denunci all'autorità giudiziaria ed avranno un corso anche più rapido di quello che offre una interpellanza...

De Felice-Giuffrida. Ma io ho presentato la mia interpellanza precisamente per richiamare l'attenzione della Camera su ciò che ha fatto il Governo, anche non facendo inter-

venire l'autorità giudiziaria. Anzi la interpellanza è rivolta anche al ministro di grazia e giustizia, precisamente per alcuni fatti avvenuti nell'amministrazione della giustizia...

Presidente. Senta, onorevole De Felice, è iscritta nell'ordine del giorno, al numero 39, un'interpellanza dell'onorevole Sciacca della Scala, relativa allo stesso argomento cui si riferisce la sua. Quando si svolgerà questa potrà anche essere svolta la interpellanza presentata da lei.

De Felice-Giuffrida. Sta bene!

Presidente. Gli onorevoli Rubini, Conti e Cremonesi hanno presentato una mozione, che sarà trasmessa agli Uffici, affinché ne autorizzino, se credono, la lettura.

Venne presentata dalla Giunta delle elezioni la relazione sulla elezione contestata del collegio di Ortona. La discussione di questa elezione verrà iscritta nell'ordine del giorno di martedì

Risultamento della votazione segreta.

Presidente. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto e prego gli onorevoli segretari di numerare i voti.

(I segretari numerano i voti).

Mi duole di dover annunciare che la Camera non è in numero. A termini del regolamento, i nomi degli assenti saranno pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale*.

Raccomando vivamente agli onorevoli colleghi di trovarsi presenti alla seduta di domani; poichè la Camera sa che, constatata la mancanza del numero legale, finchè non si verifica il contrario, non può nemmeno essere approvato il processo verbale.

Cosicchè, se domani non si raggiungesse il numero legale, non potremmo far nulla, nemmeno continuare con questi discorsi sul bilancio della marina.

La seduta termina alle 6.30.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.
2. Rinnovamento della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1891-92. (4)
3. Verificazione di poteri. Elezione contestata del collegio di Varese.
4. Seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1893-94. (34)
5. Discussione dei disegni di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti: Stato di previsione dell'entrata e della spesa dell'amministrazione del Fondo per il culto, e dell'entrata e della spesa del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma per l'esercizio finanziario 1893-94.
6. Sul tiro a segno nazionale. (113)
7. Reclutamento dell'esercito. (112)
8. Sulla elezione dei sindaci. (88)
9. Autorizzazione alle provincie di Lecce e Piacenza ed ai comuni di Bruschetto, Cammino, Castagnole, Monferrato, Castelvero di Asti, Croce Mosso ed altri ad eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti il rispettivo limite triennale 1884-86. (151)

PROF. AVV. LUIGI RAVENI
Direttore dell'ufficio di revisione.