

XCIII.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 10 MAGGIO 1893

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI.

INDICE.

Atti vari:	
Relazione (<i>Presentazione</i>):	
COLPI: Scuola d'applicazione per gli ingegneri in Padova.	Pag. 3326
Disegno di legge:	
Bilancio della marina (<i>Seguito della discussione</i>):	3317
Oratori:	
GIOLITTI, <i>presidente del Consiglio</i>	3317
RACCHIA, <i>ministro della marina</i>	3318
Interrogazioni:	
Cambio dei biglietti consorziali:	
Oratori:	
GRIMALDI, <i>ministro del tesoro</i>	3311-13
VACCHELLI.	3312
Scontro ferroviario di Mestre:	
Oratori:	
SANI G., <i>sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici</i>	3314-15
TECCHIO.	3315-16
Documenti diplomatici sulla questione egiziana:	
Oratori:	
BRIN, <i>ministro degli esteri</i>	3316
CIRMENI.	3317

La seduta comincia alle 2.5 pomeridiane.

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

Petizioni.

5123. La Camera di commercio ed arti della provincia di Potenza fa voti che nella discussione della nuova legge sul riordinamento bancario siano sostenute le ragioni del

Banco di Napoli prendendo in considerazione le domande contenute nel *memorandum* a stampa del Banco stesso.

5124. La Camera di commercio ed arti di Caltanissetta rassegna il voto che sia mantenuta al Banco di Sicilia l'autonomia, continuata la facoltà di emettere biglietti da lire 25 in più e concessa quella della quadrupla circolazione.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo per motivi di famiglia, gli onorevoli: Gallotti, di giorni 15; Di Marzo di 10. Per motivi di salute, l'onorevole Sperti, di giorni 3.

(Sono concessuti).

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

Essendo sempre ammalato l'onorevole Garibaldi, la sua interrogazione è differita. Viene poi quella dell'onorevole Vacchelli, al 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. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Grimaldi, ministro del tesoro. Rispondo volentieri all'interrogazione del collega Vacchelli, la quale è molto opportuna; perchè

tende a far sapere, in un argomento di tanta importanza, le precise intenzioni del Governo; ed a vietare qualsiasi illecita speculazione.

Io dichiaro nel modo più reciso al collega Vacchelli non essere intenzione del Governo di proporre che siano ammessi al cambio i biglietti, che sono già prescritti al 13 aprile 1893.

Egli conosce meglio di me la duplice prescrizione imposta con la legge del 1881; una prescrizione dei biglietti dichiarati provvisoriamente consorziali, col decreto 14 giugno 1874; l'altra relativa ai biglietti già consorziali dei vari tagli.

Per i primi la prescrizione fu dalla legge determinata per cinque anni, i quali decorsero al 30 giugno 1886; per i secondi fu determinata la prescrizione di 10 anni, la quale si compì al 13 aprile 1893.

Ora l'onorevole Vacchelli domanda se il Governo ha intenzione di prorogare questo periodo prescritto dalla legge, ed io già poc'anzi ho dichiarato di no.

Mi preme però di dimostrare la ragionevolezza di questa negativa, e ricorderò un precedente. Per i biglietti provvisoriamente consorziali, quantunque il tempo della prescrizione spirasse al 30 giugno 1886, pur nondimeno la Camera prorogò allora questo termine di altri tre mesi, che scaddero nel settembre 1886.

Però è da tener presente, come ho verificato nei precedenti, che la Camera prorogò allora questo termine, quando ancora non era decorso il termine principale; ed in secondo luogo perchè parve alla Camera che il Ministero d'allora non avesse adottato tutti quei metodi di pubblicità necessaria a rendere meno onerosa ai cittadini ed ai possessori dei biglietti la prescrizione, che è sempre di sua natura odiosa.

Ora queste due ragioni non esistono; non esiste la prima, perchè già il periodo della prescrizione è compiuto al 13 aprile 1893; non esiste la seconda, perchè io posso dichiarare all'onorevole Vacchelli e documentare alla Camera che ho fatto tutto quanto era in me, per far ricordare a tutti i portatori di biglietti che al 13 aprile scadeva il termine; dimodochè ho fatto da parte mia tutto ciò che il Parlamento trovò allora non essersi fatto al 30 giugno 1886, e per cui prorogò il termine di altri tre mesi.

Oltre a ciò v'è da fare una considerazione:

per i biglietti dichiarati provvisoriamente consorziali, il termine fu minore, cioè di cinque anni; per gli altri, il termine fu maggiore, cioè di dieci anni.

Quindi non vi è assolutamente nessuna ragione, perchè il Governo possa proporre quello che altra volta propose il Parlamento.

Spero che con questa dichiarazione l'onorevole Vacchelli si dichiarerà soddisfatto.

Sento però il bisogno, per completare l'argomento, di ricordare alla Camera che la prescrizione colpisce tutti i biglietti, meno quelli già consorziali da lire 5 e 10, per i quali, siccome nella legge sorgeva dubbio se fossero soggetti o no a prescrizione, alla quale erano soggetti tutti gli altri biglietti, io credetti di adottare il rimedio più opportuno; cioè quello di non ritenere verificata la prescrizione, quando sorga un dubbio; e con un disegno di legge apposito, che ho presentato al Parlamento, ho richiamato l'attenzione sua appunto per fissare un nuovo termine per gli indicati biglietti da lire 5 e 10.

Presidente. L'onorevole Vacchelli ha facoltà di parlare.

Vacchelli. Per evitare il pericolo di malsane speculazioni era necessario, come ha ben detto il ministro, che fosse prontamente noto al pubblico il pensiero del Governo sopra questo delicato argomento.

Ma veramente credo che la risposta sua riuscirà sgradita in molte parti del paese, poichè il voler negare qualsiasi proroga al pagamento di questi biglietti, turba quella naturale aspettazione per la quale, (poichè ciò si era fatto altre volte) era lecito credere che una proroga di qualche mese sarebbe stata dal Governo consentita; tanto più poi in questo caso, nel quale il termine fatale non è nemmeno stabilito tassativamente in uno speciale articolo di legge, perchè la legge del 1881 stabilisce il termine di 10 anni, ma a datare dal tempo, in cui avrebbe cominciato il cambio dei biglietti agli sportelli.

Quindi bisogna ricorrere ad un'altra disposizione del Governo, la quale ha stabilito questo termine, e ci vuol quasi una sapienza da giureconsulto per sapere che proprio questo termine scadeva il 12 aprile 1893.

E non è, mi perdoni l'onorevole ministro, nemmeno esatto il dire che vi sia dato un termine più lungo di altro in altra circostanza; perchè è ben vero che ora abbiamo 10 anni, mentre allora ne avevamo 5, ma sono sem-

pre, tanto nell'un caso quanto nell'altro, cinque anni dopo che i biglietti non hanno più corso legale; perchè fino a che i biglietti hanno corso legale, naturalmente nessuno sospetta che possano in un termine prossimo essere perenti. Ora il periodo in cui rimane possibile il cambio, dopo che è cessato il corso legale, è di 5 anni tanto per i biglietti d'alora, come per i biglietti attuali.

E un'altra ragione dovrebbe persuadere ad accordare una proroga; poichè di questi biglietti consorziali e già consorziali non tutti sono caduti in prescrizione, perchè come ha detto il ministro, quelli da 5 e da 10 lire appunto non sono caduti in prescrizione. Ed il ministro sa benissimo quanto se n'è discusso lungamente nella Commissione del corso forzoso, dove era chi sosteneva l'una e l'altra opinione.

Ora è troppo facile che per parte delle popolazioni, da quella cioè meno esperta nelle materie legali, non si facesse questa distinzione. È vero che il ministro si è data ogni sollecitudine per ricordare negli ultimi due mesi la scadenza del 13 aprile, ma è egli certo che questa sollecitudine sua sia riuscita allo scopo di far conoscere la cosa e di ricordare effettivamente questa data in tutti i casolari perduti fra le nostre montagne? Io ne dubito assai.

Quindi ritengo che per ragioni di alta equità si dovrebbe provvedere ad accordare una breve proroga di tre mesi; e tanto più in questo momento in cui si sono accordate tante amnistie per delle colpe effettive, non comprenderei che si negasse un condono non per una colpa, ma per una perdita a cui il cittadino andrebbe incontro per una semplice negligenza od inavvertenza.

Comprenderà quindi il ministro come io, pur ringraziandolo della sua cortese risposta, non possa dichiararmi soddisfatto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Grimaldi, ministro del tesoro. Debbo dire altre poche parole all'onorevole collega Vacchelli, che in sostanza ha riconosciuto esatti i miei apprezzamenti. Egli ha detto che, tanto per i biglietti provvisoriamente consorziali, quanto per i biglietti già consorziali, in fondo il termine della prescrizione era comune, cioè quello di 5 anni. Ora mi permetto di fargli notare, e del resto egli lo sa meglio

di me, esser vera la differenza che passa fra i due periodi, ma non esser men vero che la prescrizione, cioè questa pena di decadenza, fu stabilita nella legge del 1881 per gli uni e per gli altri, mentre che nè per gli uni, nè per gli altri esisteva prima. Ora la legge che ha creata questa pena, l'ha stabilita per 5 anni per i biglietti provvisoriamente consorziali, e per un termine più lungo, 10 anni, per gli altri biglietti già consorziali.

Questa differenza dunque di durata nella applicazione della prescrizione, nell'animo del legislatore, ebbe appunto quella ragione che egli ha detto. Quindi quella considerazione di equità, a cui egli ha richiamato il Governo e la Camera, fu tenuta presente dal Parlamento, quando stabilì 5 anni per gli uni e 10 anni per gli altri.

In secondo luogo egli mi domanda se io sono sicuro che tutti i mezzi di pubblicazione, per rendere edotti i portatori di biglietti di questa pena, abbiano raggiunto il loro scopo. Per quanto a me consta, gli rispondo senza ambagi di sì. Mercè l'aiuto del Ministero dell'interno, mercè l'aiuto di tutte le pubblicazioni ufficiali delle Provincie, mercè tutti i mezzi che ha a propria disposizione il Ministero del tesoro, posso assicurare l'onorevole Vacchelli e la Camera, che da tre mesi a questa parte si sono adoperati tutti i modi di pubblicità, mandando perfino il *fac-simile* di tutti i biglietti che incorrevano nella prescrizione il 13 aprile.

Infine l'onorevole Vacchelli, con quello acume che lo distingue, dice: ma in fin dei conti, i portatori di questi biglietti non potevano sapere così facilmente il *dies a quo* cominciava la prescrizione, perchè questo *dies a quo* non è determinato dalla legge. Ora io mi permetto di ricordare che è vero che il *dies a quo* non è indicato tassativamente dalla legge, ma il non essere indicato ha giovato ai portatori invece di nuocere loro, perchè la legge è dell'aprile 1881; i 10 anni dunque, aritmeticamente parlando, sarebbero decorsi nel 1891. Invece questa non indicazione di periodo ha fatto sì che invece di 10 anni dalla legge del 1881, i portatori di biglietti hanno goduto di un periodo maggiore, cioè dal tempo decorso dopo i 10 anni, ossia di un biennio.

Quindi proprio mi pare che non concorra alcuna ragione di equità, per la quale il potere esecutivo debba proporre al potere le-

gislativo una proroga del termine decennale della legge del 1881.

Presidente. Chiedo all'onorevole ministro del tesoro se consenta nella domanda che fa per lettera l'onorevole Cucchi, che cioè sia deferita la sua interrogazione.

Grimaldi, ministro del tesoro. Consento.

Presidente. Ora viene l'interrogazione dell'onorevole Tecchio al 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. »

Per l'onorevole ministro dei lavori pubblici risponde il sotto-segretario di Stato di quel Ministero. Ha facoltà di parlare.

Sani, sotto-segretario di Stato pei lavori pubblici. Come la Camera conosce, lo scontro dei treni, avvenuto in vicinanza della stazione di Mestre, fortunatamente non ha avuto conseguenze molto gravi, quali potevano aspettarsi da un disastro di quella natura.

Il fatto avvenne in questo modo. Era fermo alla stazione di Mestre un treno merci, e precisamente il treno n. 1371, in partenza da Udine alle 7.35 antimeridiane. Questo treno, senza esserne stato autorizzato, è partito con 30 minuti di anticipazione alla volta di Venezia e prendendo un binario che non doveva prendere si è scontrato col treno numero 49 che partiva da Venezia. Fortunatamente dalla stazione di Mestre è stato fatto il segnale, per cui il diretto ha potuto rallentare la sua corsa; ed è questa la circostanza per la quale non si ebbero a deplorare maggiori disgrazie di quelle che sono avvenute, le quali consistono in lievi contusioni di un viaggiatore, del fuochista e del conduttore. Immediatamente avvenuto il disastro l'autorità giudiziaria ha proceduto all'arresto del macchinista, il quale era disceso dalla macchina del treno merci 1371, del fuochista, che è quello a cui pare si debba che il treno sia partito con 30 minuti d'anticipazione. Contemporaneamente il Ministero dei lavori pubblici ha ordinato una inchiesta per conto proprio per vedere a chi si debba attribuire la responsabilità di questi fatti che hanno cagionato il disastro, non grave, ma che grave avrebbe potuto essere di questo scontro.

Fino ad ora non è pervenuta nessuna notizia al Ministero, per poter io oggi dichia-

rare all'onorevole interrogante di chi sia la responsabilità di questi fatti. E la ragione è molto semplice: l'autorità giudiziaria, la quale procede per conto suo, mentre l'autorità amministrativa doveva cominciare la sua inchiesta dall'interrogare il macchinista, che aveva lasciato la macchina per constatare se l'aveva lasciata per conto proprio o per ragioni di servizio, e doveva interrogare il fuochista per conoscere quali erano le ragioni per cui il treno era partito in anticipazione, l'autorità giudiziaria, dico, procedendo essa, non ha permesso ai delegati dell'autorità amministrativa di poter fare questi interrogatori. Appena sarà ciò possibile il Ministero procederà, come è del resto suo dovere, nell'inchiesta rigorosa, e prenderà quei provvedimenti che saranno indicati dal caso.

Aggiungo una sola circostanza. Si è detto che il fuochista, il quale fece partire il treno con 30 minuti d'anticipazione, si era addormentato sulla macchina per causa della soverchia stanchezza, e che non volendo aveva aperto il manubrio per cui il treno s'era messo in movimento. Ora risulta questo fatto al Ministero: il treno merci 1371 partito da Udine alle 7.35 antimeridiane arrivò alla stazione di Mestre a ore 9 e qualche minuto pomeridiane. Quindi il fuochista sarebbe stato in servizio da meno di 14 ore. Certo non è poco, ma non è nemmeno un tempo eccessivo questo se si considera che i treni merci vanno con una velocità molto limitata e fanno anche lunghe fermate nelle stazioni.

Risulterebbe ancora, e questo è un fatto nuovo che ho imparato questa mattina per compiacenza dell'onorevole ministro della guerra, che il fuochista incriminato, diciamo così, fino a prova in contrario, era non un fuochista vero e proprio, ma un soldato del 36° reggimento fanteria, apprendista. Come la Camera sa, si fanno dei corsi per questi apprendisti i quali poi in caso di guerra debbono servire per l'esercito, e molto probabilmente potrebbe il disastro anche essere avvenuto non per la stanchezza, ma per la inesperienza del soldato apprendista.

Ad ogni modo io non posso che ripetere questo: sono pendenti due inchieste, una amministrativa e l'altra giudiziaria. Esse faranno certamente a suo tempo la luce ed il Ministero non mancherà di adottare tutti i provvedimenti che saranno consigliati dalle circostanze.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tecchio.

Tecchio. Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato delle spiegazioni che ha voluto darmi. Sono spiegazioni che il Governo limita alquanto per un naturale riguardo all'azione dell'autorità giudiziaria già cominciata; ma sono sufficienti per condurmi a concludere che il Governo non può a meno di preoccuparsi seriamente di uno stato di cose che mette di continuo in seriissimo pericolo la vita dei viaggiatori.

L'onorevole sotto-segretario di Stato infatti ha dichiarato che il treno-merci che venne presso Mestre a scontrarsi col treno diretto partito da Venezia, era in viaggio dalle 7.35 antimeridiane. Lo scontro avvenne, notate bene, verso le 11 pomeridiane; circa sedici ore dopo.

Lo stesso onorevole Sani ha creduto di avvertirci che il macchinista di quel treno è in istato di arresto e sotto processo per avere abbandonato nella stazione di Mestre la sua macchina. Il che vuol dire che il personale di macchina ha obbligo di non abbandonare mai il treno, o in altri termini che dalle 7 della mattina fino alle 11 di sera macchinista e fuochista dovevano stare sulla loro macchina. Ora la mia interrogazione mirava appunto a sapere se il Governo si preoccupa di uno stato di cose, per cui sopra i treni vi è del personale il quale è costretto a stare in servizio dalle 7 ant. alle 11 pom., come nel nostro caso ed anche di più.

Noti la Camera che omai è fuori dubbio che il disastro derivò dal fatto che il fuochista, il quale si trovava solo sulla macchina, vi si è addormentato ed, appoggiando il braccio sul manubrio, lo ha inconsapevolmente aperto.

Ora, io compiangio quest'uomo, che si trova oggi in carcere come responsabile dello scontro, per avere dopo 15 o 16 ore di servizio ceduto al sonno, ma non credo si possano compiangere coloro, che coi loro regolamenti danno origine a questi disastri e ne sono i veri responsabili.

Io prego il sotto-segretario di Stato di prendere nota anche di queste ulteriori notizie, che ho ragione di credere esatte.

Sul tratto da Venezia ad Udine il treno 1322, che è un treno merci raccogliatore, è di ore 20 e, poichè di solito è in ritardo di qual-

che ora, qualche volta il servizio per il macchinista e per il fuochista arriva a 22 ore.

Un altro treno pure raccogliatore sulla linea Venezia-Verona, sopra 48 ore di servizio, non ne ha che 6 di riposo. Domando se è possibile che continui uno stato di cose di questo genere, e se può il Governo disinteressarsi quando vede posta in sì grave pericolo la vita dei viaggiatori, per un sistema che, non dirò sia stato introdotto ad esclusivo scopo di lucro, ma che è certo assolutamente contrario a tutto ciò che il buon senso e la ragione consigliano.

Io, quindi, spero che il Governo indipendentemente dall'azione giudiziaria, valendosi di quelle notizie che già ha in sua mano, vorrà fare tutto ciò che da esso dipende, per indurre le Società ferroviarie a regolare con maggiore umanità e con maggiore riguardo alla sicurezza dei viaggiatori il servizio. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.

Sani, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Debbo rispondere poche parole all'onorevole Tecchio, poichè, trattandosi che è in corso una inchiesta, dobbiamo astenerci dal prevenirne le conclusioni.

È un fatto assodato che il macchinista aveva lasciata la macchina; ma non è ugualmente assodato se il macchinista avesse lasciato la macchina per capriccio suo o per ragioni di servizio.

L'onorevole Tecchio dice: i macchinisti non devono mai abbandonare le macchine. In massima è vero; ma, ad ogni stazione, devono andare dal capo stazione a prendere gli ordini di servizio; ed a dargli ragione dei ritardi, se ritardi sono avvenuti. Per conseguenza, nel caso concreto, bisogna appurare se il macchinista si era allontanato dalla macchina per ragioni di servizio o per ragioni sue particolari non giustificabili.

Altrettanto debbo dire del fuochista. Si è detto dai giornali, che il fuochista si era addormentato, ed aveva involontariamente dato impulso alla macchina; ma anche questa circostanza non è ancora assodata.

Finalmente, l'onorevole Tecchio ha detto che lo scontro è avvenuto alle 11. È avvenuto invece poco dopo le 10; e il treno merci era arrivato alla stazione di Mestre alle 9 e pochi minuti. Ecco il telegramma: « Il treno

1361, quello di cui si tratta, partito da Udine alle 7,35 antimeridiane, arrivò alla stazione di Mestre alle 9,21 pomeridiane. »

Vede l'onorevole Tecchio che c'è già una piccola differenza tra questo fatto e la sua asserzione.

Ma tutto questo non conduce a nulla; io non sono qui certamente per difendere chi ha mancato, ma per prendere provvedimenti a carico di chi ha mancato, e soprattutto a fare giustizia. Tuttavia non posso astenermi dall'espore alla Camera una considerazione. In questi giorni il servizio ferroviario non solo si è duplicato, ma si è triplicato, quintuplicato.

Se io risponderò ad un'interpellanza che ha presentato l'onorevole Ginori, esporrò tutti i particolari di questo aumento del movimento ferroviario.

Basta dire che in pochi giorni il movimento dei treni fu di 1915, quindi in una misura così grande e così inusitata pel nostro paese, che evidentemente se anche qualcheduno del personale è stato in questo tempo costretto ad avere qualche ora di lavoro di più non si può indurne che la mancanza al proprio dovere sia eretta a sistema.

Ad ogni modo, come ho detto, si procede a due inchieste, la giudiziaria e l'amministrativa, dai risultati di queste due inchieste si vedrà se alcuno abbia mancato al proprio dovere.

Tecchio. Domando di parlare per una dichiarazione.

Presidente. Parli; ma soltanto per una dichiarazione.

Tecchio. Io non ho voluto entrare nel campo delle risultanze dell'inchiesta; ho solamente osservato che il macchinista ed il fuochista sono rimasti in servizio su quel treno per 16 ore.

Sani, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Quattordici, non sedici.

Tecchio. Non facciamo questione di un quarto d'ora; facciamo questione di sistemi. *(Rumori).*

Presidente. Ma non si possono fare controrepliche, a termini del regolamento.

Tecchio. Se il presidente non crede ch'io possa parlare, tacerò.

Presidente. Così è esaurita questa interrogazione.

Ora viene quella dell'onorevole Cirmeni, il quale chiede al ministro degli affari esteri « se intenda presentare alla Camera i docu-

menti diplomatici riguardanti l'ultima fase della questione egiziana. »

Ha facoltà di parlare il ministro degli affari esteri.

Brin, ministro degli affari esteri. Sono noti alla Camera gli incidenti a cui allude l'onorevole Cirmeni nella sua interrogazione.

Nello scorso gennaio successe in Egitto una crisi ministeriale dovuta alla malattia del presidente del Consiglio.

In quella occasione si manifestò una divergenza di vedute fra il Governo inglese e il Kedive circa il modo di risolvere quella crisi ministeriale, divergenza che venne soddisfacentemente appianata, senza che sia stato necessario l'intervento di alcuna potenza.

In quei giorni il Governo inglese, che aveva già proposto di aumentare di 3,000 uomini l'effettivo dell'esercito egiziano, aumento che non potè effettuarsi per difficoltà finanziarie decise di aumentare leggermente l'effettivo del corpo di occupazione inglese in Egitto.

L'ambasciatore d'Inghilterra mi dirigeva a tale riguardo, il 23 gennaio, una nota con la quale mi si faceva conoscere questa decisione del Governo inglese, soggiungendo in pari tempo che la misura non indicava alcun cangiamento nella politica inglese rispetto all'Egitto nè modificazioni alle assicurazioni date a più riprese dal Governo della Regina a riguardo dell'occupazione di quel paese.

Queste spontanee ed amichevoli dichiarazioni mi sono sembrate completamente soddisfacenti ed io non esitai a prenderne atto.

La stessa comunicazione fu fatta alle altre potenze ed esse in complesso seguirono, di fronte a queste dichiarazioni del Governo inglese, un atteggiamento conforme al nostro.

Queste furono le sole comunicazioni diplomatiche provocate dagli avvenimenti del gennaio in Egitto; esse corrispondono ai rapporti amichevoli e di piena fiducia che uniscono il nostro Governo con quello britannico.

Spero che l'onorevole interrogante si dimostrerà soddisfatto di queste mie dichiarazioni; dopo le quali troverà che sarebbero superflue ulteriori comunicazioni di documenti alla Camera, le quali del resto non avrei difficoltà a fare, ma che non conterebbero altro che quello che ho avuto l'onore di dire ora.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cirmeni.

Cirmeni. Dalla risposta, breve e circospetta, dell'onorevole ministro degli affari esteri mi sembra potere arguire che il Governo del Re in Egitto abbia proceduto ed intenda di continuare a procedere di pieno accordo col Governo della Regina. Se questo è, ne sono lieto, perchè l'amicizia inglese, desiderata in Italia da tutti i partiti, non contraddice nè alle origini del nostro Stato, nè alla pratica costituzionale del nostro paese, nè ai sentimenti ed alle aspirazioni del nostro popolo; è invece in perfetta armonia colle esigenze dei nostri più vitali interessi all'estero.

Certo sarebbe meglio, se l'Egitto non fosse sotto l'influenza preponderante di una sola grande potenza; ma la responsabilità dello *status quo* risale anzitutto agli Egiziani e poi a quelle grandi potenze, che peccarono allora o di soverchio egoismo o di mal collocata furberia.

L'Inghilterra intervenne in Egitto in modo corretto e leale. Non tolse a pretesto il pericolo o le scorrerie di tribù nomadi inesistenti...

Voce a sinistra. Niente Krumiri!

Cirmeni. ... non inviò note diplomatiche improntate ad una sincerità puramente convenzionale; non si profuse in assicurazioni platoniche; espose invece nettamente il suo proposito ed insistette affinché altre potenze si unissero a lei.

Il Governo italiano, purtroppo, invece di accettare il grazioso invito con animo grato, invece di cedere alle calde e patriottiche esortazioni di Francesco Crispi, divinatoro dello stato presente, preferì il comodo esempio di papa Celestino! (*Bene! Bravo!*)

De mortuis nil, nisi bene; ma gli errori del passato debbono essere in questa aula riconosciuti e ricordati ad ammaestramento del presente.

Io dunque sono lieto che il Governo italiano proceda in Egitto di buon accordo col Governo inglese e parmi ragionevole che la Inghilterra si riservi la determinazione del momento opportuno allo sgombero dell'Egitto; ma parmi anche che il compito del Governo italiano non debba essere puramente negativo. Il Governo italiano, dovendo fare una politica essenzialmente ed esclusivamente italiana, deve agire in modo che il Governo

inglese apprezzi al suo giusto valore il nostro concorso in Egitto e ricambi altrove la nostra sincera e cordiale amicizia.

È desiderabile che il Governo del Re tragga profitto dalle situazioni, dai fatti, dagli incidenti e perfino dalle feste.

È stato detto ieri in quest'aula che le feste romane di questi giorni sono state una sfida al popolo sofferente. È superfluo osservare come il popolo romano da queste feste abbia tratto largo sollievo ai suoi bisogni; ma non si può non riconoscere, che l'omaggio solenne e cordiale, reso in questa fausta occasione ai nostri Sovrani dall'Imperatore tedesco e dai rappresentanti di altre case regnanti in Europa, è un omaggio all'Italia, all'Italia libera, una ed indivisibile. (*Approvazioni*). Ed è perciò che io mi rivolgo all'onorevole ministro degli affari esteri e gli dico: *Carpe diem!* Onorevole ministro degli esteri, profittate di questo momento storico propizio all'Italia e cercate di trarne il maggiore vantaggio; non fate che l'unico frutto di così straordinario avvenimento sieno le peregrine... *aquile rosse scavate* a Pompei con tanta solennità. (*Bravo! Bene!*)

Seguito della discussione del bilancio della marina.

Presidente. Viene ora il seguito della discussione del bilancio della marineria.

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Giolitti, presidente del Consiglio. La discussione del bilancio della marina oltrepassò il campo proprio di questo bilancio, invadendo il campo politico. Soprattutto l'onorevole Fortunato nel suo discorso, più che di marina, trattò della relazione tra la questione militare e la questione finanziaria; ed invocò da me una dichiarazione, che io mi credo in obbligo di fargli nettamente e chiaramente.

Egli ha domandato se il Ministero persisteva nel programma che aveva annunciato allorchè venne al potere, di consolidare le spese militari in modo, che tra le spese per l'esercito e per l'armata, non si oltrepassasse la spesa che è stata dal Ministero indicata.

Ora, a me preme di assicurare l'onorevole Fortunato e la Camera, che il Ministero è fermissimo nel concetto annunciato allora, cioè che, mentre non è possibile senza diminuire in modo notevole la forza militare dell'Italia, scendere al disotto delle somme che

sono state proposte; il Ministero contemporaneamente si propone di mantenersi fermo entro quei limiti di spesa.

Oggi il problema per l'esercito e per la marina si pone in questi termini: spendere il meglio che sia possibile nell'interesse della solidità dell'esercito e della marina, le somme che vengono assegnate in bilancio.

Si tratta dunque di un problema essenzialmente tecnico e su questo campo soprattutto potrà riuscire utile la discussione di questo bilancio.

L'onorevole Fortunato ha chiesto anche se il Ministero creda che, in un avvenire più o meno prossimo, si possano aumentare le spese assegnate ai bilanci della guerra e della marina.

Credo che a questa sua domanda non si possa dare una risposta precisa: è difficile oggi il prevedere quali saranno le nostre condizioni finanziarie da qui a qualche anno.

Io, che agli occhi di alcuni pecco di soverchio ottimismo, credo che la nostra finanza sia in via di progresso e credo che fra qualche anno le strettezze economiche saranno minori assai di quelle che sono al presente.

Ma ciò non basta perchè si possa fin da ora promettere un aumento di queste spese, perchè dovremo prima coprire il disavanzo del bilancio e dovremo poi assicurare la solidità del bilancio stesso prima di pensare ad aumenti di spese.

Il problema dunque sta tutto nello spendere meglio che si può le somme che sono a nostra disposizione.

L'onorevole Fortunato poi più che la questione della marina trattò quella dell'esercito e pose anzi la questione della riduzione dei corpi d'esercito.

Quantunque non siamo nella discussione del bilancio della guerra, io credo necessario, perchè non rimanga alcun dubbio sulle intenzioni del Governo, di dichiarare che noi riteniamo assolutamente impossibile il diminuire il numero dei corpi d'esercito.

I tecnici che hanno esaminata questa questione non l'hanno esaminata mai dal punto di vista della economia.

Coloro che sostengono che i corpi d'esercito debbano essere ridotti a dieci, non hanno chiesto un centesimo di meno della somma oggi iscritta in bilancio; essi sostennero dal punto di vista tecnico, che con le somme iscritte

in bilancio, tenendo dieci corpi di esercito, si avrebbe un esercito più forte.

Il Ministero attuale ha ritenuto che quella tesi non fosse assolutamente conforme agli interessi dell'esercito ed ha posto nel suo programma il mantenimento della base attuale dell'ordinamento dell'esercito.

Non sono un tecnico e non posso entrare nell'esame particolareggiato di questo argomento; vi sono però delle ragioni suggerite dall'intuito che ciascun uomo può avere, le quali mi convincono che quella assolutamente è la tesi giusta.

In caso di guerra è più utile avere quadri numerosi, disciplinati e sicuri, od avere un numero maggiore d'uomini, che abbia passato qualche mese di più sotto le armi?

Questo è il quesito.

Ora, indipendentemente da ogni considerazione tecnica, chiunque abbia meditato sopra questo argomento, a modo mio di vedere, non può a meno di farsi persuaso di una cosa e, cioè, che i quadri dell'esercito sono la vera sua forza, che lo spirito vero dell'esercito, l'anima dell'esercito sta nei quadri, sta nell'ufficialità dotta, numerosa, istruita, contenta della sua posizione.

L'averne un numero maggiore di uomini di leva sotto le armi ed un numero minore di ufficiali sarebbe lo stesso che l'averne un corpo più grosso con un'anima più debole.

Ora io credo che questo non gioverebbe alla compagine del nostro esercito.

Ho creduto necessario di fare queste dichiarazioni affinchè non potesse esservi dubbio alcuno intorno agli intendimenti del Governo per tutto ciò, che si riferisce a rapporti tra la questione militare e la questione finanziaria.

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

Racchia, ministro della marina. Prima di entrare in argomento mi permetta la Camera che io esprima il grande compiacimento, che provai nell'ascoltare gli importanti discorsi pronunciati dai numerosi oratori, che parlarono sul bilancio di cui ci occupiamo, e il criterio esatto, col quale essi seppero apprezzare i veri bisogni della marina militare.

È oramai penetrato nel cuore della nazione il convincimento della necessità di essere forti sul mare.

Io credo di non affermare cosa erronea, ricordando come la storia ci insegna che, chi

è stato forte sul mare, ha quasi sempre dominato per terra.

Vorrei a questo proposito che molti degli onorevoli deputati potessero leggere quell'auereo libro recentissimo pubblicato da un distintissimo ufficiale di vascello della marina degli Stati Uniti d'America, il signor capitano di vascello Mahan intitolato *l'Influenza della potenza navale sulla storia*.

Inoltre ho l'intima convinzione che con una forte marina noi raddoppiamo il valore offensivo del nostro esercito perchè il nostro esercito sarà sicuro di avere i fianchi e le spalle protette.

Naturalmente la marina per poter soddisfare a questo importante compito deve essere all'altezza della sua missione e deve soprattutto essere in grado di esplicare nella sua massima potenza tutti i mezzi di offesa e di difesa di cui è largamente provveduta. Ora è questo il programma che io intendo di seguire. Io mi propongo di porre la nostra marina in condizione per valore morale e per valore materiale da potere adempiere a questo alto compito. Naturalmente questo programma implica una maggiore spesa negli armamenti navali: implica consumo di carbone; implica anche qualche rischio, perchè quando una flotta si prepara con esercitazioni le più verosimili possibili alle operazioni che si dovranno compiere in guerra, non può a meno di correre qualche rischio.

Informi l'Inghilterra, dove nell'ultimo quinquennio la marina ha rischiato di perdere cinque corazzate di prim'ordine: la corazzata *Sultan* nelle acque di Malta, la corazzata *Victorie* nell'arcipelago greco, la corazzata *Howe* al Ferrol, la corazzata *Seviftsure* sulla costa di Vancouver, nella Columbia britannica, ed altre navi di minore importanza.

Lo stesso accade nelle altre marine; per cui naturalmente, se la marina italiana non conta disgrazie e fatti di mare di questo genere, io non vorrei che si dovesse ascrivere ad una troppo lunga permanenza nei porti e ad un poco attivo servizio di mare.

Nella marina italiana abbiamo ottimi elementi. Potrei citare molti esempi per confortare questa mia affermazione, senza ricordare le lunghe campagne fatte dalla nostra marina militare in tutti i mari del mondo. Potrei citare l'esempio della spedizione delle torpediniere nel Mar Rosso nel 1884, al principio della nostra spedizione africana, spedi-

zione che non è passata inosservata nelle marine estere, e che ha giovato a contenere e a calmare le velleità di chi si proponeva di crearci degli imbarazzi nel Mar Rosso.

Potrei citare anche la condotta dei comandanti delle nostre torpediniere, nell'occasione del blocco della Grecia, dove i nostri ufficiali, a malincuore, seppero coraggiosamente compiere il loro dovere, e dar prova di una straordinaria resistenza fisica. Dico a malincuore, perchè essi sapevano di agire contro una nazione che gode tutte le nostre simpatie, e compivano nobilmente il loro dovere. (*Bravo!*) Potrei citare la tempestosa notte dal 16 al 17 ottobre dell'anno passato, in cui i comandanti dell'*Italia* e del *Lauria* diedero le più grandi prove di coraggio e di costante imperturbabilità in momenti che sono i più gravi in cui si possa trovare il comandante di una nave da guerra; e potrei citare anche, in quella malaugurata notte, la condotta eroica dei comandanti delle torpediniere, di cui una soccombette. Quindi noi abbiamo tali elementi da affidarci completamente ed in qualunque circostanza nella nostra armata.

Debbo però riconoscere che le esigenze del nostro bilancio, disgraziatamente, ci hanno costretti a ridurre sensibilmente gli armamenti navali in questi ultimi anni, ci hanno costretti a tenere le nostre navi più all'ancòra che in moto. Ora io credo che in gran parte a questo inconveniente si possa provvedere con un opportuno ritocco dei capitoli del bilancio.

Riconosco che è gravissima la riduzione di due milioni nel Capitolo « Riproduzione del naviglio » però non è meno grave la riduzione che si è fatta sul Capitolo « Armamenti navali »; giacchè io preferirei costruire una nave di seconda classe di meno, piuttosto che essere costretto a diminuire il numero della navi armate, od a farle navigare meno o a far loro eseguire ogni anno minori esercitazioni di quelle che sono indispensabili perchè una riunione di navi sia posta in grado di prepararsi ad affrontare una flotta nemica. E confesso che, se dovessi consentire ad economie che toccassero il valore morale e professionale dei nostri ufficiali ed equipaggi, non resterei un solo minuto a questo posto. (*Bravo!*)

Però, anche nelle condizioni presenti del nostro bilancio, posso affermare che l'istruzione occorrente agli ufficiali e agli equi-

paggi per lo studio tattico dei problemi della guerra navale moderna, può venire data in misura soddisfacente.

Non mi nascondo la grave responsabilità che pesa su di me. Ho esitato molto a sobbarcarmi a questa responsabilità; ma accettandola, ho creduto di dare una prova di affezione al Corpo cui appartengo, e soprattutto ho corrisposto, devoto ed ossequiente, ad una augusta volontà.

Posso affermare che in generale le condizioni morali e materiali della nostra flotta sono soddisfacenti. Anche per riguardo alle opere di difesa costiera le nostre condizioni attuali rispondono ai bisogni della marina. Naturalmente rimane molto a fare nell'arsenale di Taranto.

Quest'arsenale per il quale si sono già spesi quasi 18 milioni, rimanendone a spendere circa altri 2 e mezzo sui fondi stati votati per legge, non si trova ancora in condizioni da poter soddisfare interamente ai bisogni della flotta; posso però dichiarare alla Camera che ho già disposto perchè si dia principio a Taranto alla costruzione di una nave di seconda classe, e sarà certo questo l'inizio di un ordinamento serio di tutti i servizi di quell'arsenale.

Riguardo alla forza del Corpo Reali Equipaggi debbo dire che la cifra del personale attualmente sotto le armi raggiunge quella di 20,447 uomini. Ora il personale richiesto per la mobilitazione del nostro naviglio attuale non richiede che 18,265 uomini; per cui, come la Camera vede, sotto questo rapporto non ci troveremmo gran fatto imbarazzati per passare dal piede di pace al piede di mobilitazione di tutta la nostra flotta.

Attualmente abbiamo imbarcati sulle navi armate 5,951 uomini, sulle navi in riserva 5,344 uomini, 11,245 uomini in totale. Il rimanente per arrivare alla cifra di 20,447 uomini, ossia 9,152 uomini sono distribuiti sopra le navi in disponibilità, per i servizi dipartimentali e per le opere della difesa costiera. La forza prevista pel bilancio 1893-1894 sarà di 21,821 uomini.

Come la Camera vede, in un prossimo avvenire la marina avrà aumentato di 1,374 gli uomini sotto le armi e questo ci metterà sempre meglio in condizione di far fronte a qualunque eventualità.

Riguardo alle costruzioni navali posso dichiarare alla Camera che il dislocamento

complessivo delle nostre navi in costruzione nei regi stabilimenti ammonta a 39059 tonnellate con 64,600 cavalli indicati in forza di macchine, e che le navi in costruzione nei cantieri privati danno 17,045 tonnellate di dislocamento con 36,780 cavalli di forza di macchine.

Poi per navi in allestimento, che si trovano già in acqua abbiamo un totale di 50,559 tonnellate ed una forza complessiva di 84,082 cavalli negli stabilimenti marittimi dello Stato ed in quelli privati abbiamo navi per 4,800 tonnellate con 17,000 cavalli di forza. In complesso ci troviamo ad avere navi in allestimento ed in costruzione per 164,567 tonnellate con forza di macchine corrispondente a 303,022 cavalli.

Ora, come termine di paragone, accennerò che la Francia in questo momento ha un totale di navi in allestimento e in costruzione per il complessivo tonnello di dislocamento di 190,000 ed un complessivo totale indicato in forza di macchine di 350,000; quindi, dato il rapporto che corre tra il bilancio della marina italiana e il bilancio di quella grande marina, pare che la proporzione non torni a nostro svantaggio.

Ora farò qualche osservazione riguardo alla bellissima relazione dell'onorevole Bettolo.

Egli molto opportunamente rileva che nel bilancio 93-94 vi è un aumento di lire 1,011,390 sul capitolo armamenti navali, di lire 250,000 sul capitolo carbon fossile, e di lire 300,00 sul materiale di consumo. Accenna quindi alle diminuzioni.

Esse sono pur troppo rilevanti, specie quella di 2 milioni sul capitolo riproduzione del naviglio. Certamente siamo lungi dalle somme cui si era giunti nel bilancio ordinario e straordinario dell'88, nel quale la parte ordinaria ammontava a 94 milioni e quella straordinaria a 63; da quell'epoca pur troppo il bilancio è andato sempre scendendo, ma io confesso che quando ebbi l'onore di essere chiamato alla direzione suprema della marina, non mi sentii il coraggio, date le condizioni economiche del nostro Paese, di domandare un immediato aumento.

Però è mia convinzione che, quando si potesse raggiungere in uno o due esercizi il bilancio effettivo di spesa di 105 milioni, la nostra marina si troverebbe in condizione di potere, in modo soddisfacente, adempiere

al suo mandato e convenientemente provvedere a tutti gli importanti servizi che le incombono.

Il relatore, molto opportunamente, si è compiaciuto di rilevare la condizione soddisfacente in cui la marina nostra si trova, per ciò che ha tratto all'artiglieria navale. E a me piace di confermare questo soddisfacente stato di cose; e di cogliere questa occasione per esprimere solenni lodi al direttore generale di artiglieria, ammiraglio Cottrau, la cui opera indefessa ed intelligente ha grandemente contribuito acchè la nostra marina raggiungesse siffatta soddisfacente condizione, in fatto di artiglieria navale.

L'onorevole relatore ha accennato anche all'importanza dell'impiego di convenienti piroscafi mercantili, pel rifornimento delle nostre squadre. Nessuno più di me apprezza la immensa importanza che avrà, nelle lotte avvenire, il fatto che una squadra, per rifornirsi, possa fare a meno di approdare in qualsiasi porto: perchè, evitando di approdare in un porto, raddoppierà la sua potenza, non foss'altro, sotto questo importante punto di vista: di lasciare al nemico ignorare la sua posizione, e quindi di potere scegliere, a sua volontà ed a suo vantaggio il momento propizio per lanciarsi in un attacco verso una direzione, piuttosto che verso un'altra.

Inoltre, cotesto naviglio ausiliario deve tenersi in gran conto anche per questa considerazione: che permette alla flotta da guerra di estendere i mezzi di esplorazione, e le dà modo di avere le notizie e le informazioni, che più possono interessare.

Ma io penso altresì che non sia il caso di esagerare troppo l'importanza di questo naviglio ausiliario, specialmente come naviglio concorrente al naviglio in azione.

Prima di tutto dobbiamo ricordarci che una leggerissima offesa può bastare a mandare a picco questi stupendi piroscafi; e perciò, ripeto, mi sembra che il servizio del naviglio ausiliario debba essere limitato al rifornimento delle nostre squadre, e a concorrere cogli avvisi e cogli incrociatori al servizio di informazioni.

L'onorevole relatore ha poi accennato alla riforma dell'Accademia navale.

Ora io posso dichiarare alla Camera che pochi giorni dopo che ebbi l'onore di assumere

l'ufficio di capo della marina, mi occupai di questa importante questione, ed affidai al comandante dell'Accademia navale l'incarico di preparare un progetto per ridurre a tre anni invece di cinque la permanenza dei giovani in questo Istituto, ammettendoli naturalmente, con un corredo scientifico molto al disopra di quello che si richiede oggigiorno, un corredo scientifico, cioè, presso a poco corrispondente a quello che ora si richiede per passare dal secondo al terzo anno di corso.

Io ho l'intima convinzione che questa modificazione sarà di immenso vantaggio alla nostra marina. Cotesto lavoro è oramai compiuto, e quantunque comprenda importanti riforme, non dubito che esse possano essere compiute in un prossimo avvenire.

Però non solamente la mia attenzione si è portata sopra questa importantissima istituzione, ma pensai anche essere opportuno riformare la nostra scuola macchinisti.

Questa scuola che si trova in Venezia, non credo corrisponda più alle esigenze moderne. A mio credere, in quella scuola s'insegna troppo per fare dei semplici conduttori di macchine a vapore, e troppo poco per fare dei buoni ufficiali macchinisti, capaci all'occorrenza non solo di copiare macchine estere; ma di creare qualche cosa di nuovo.

Certo queste sono modificazioni che richiedono molta ponderazione, e che devono essere applicate con molta cautela. Ma io credo che si potrà trarre grande giovamento regolando la carriera dei nostri giovani macchinisti in guisa da loro porgere occasione di compiere studi di carattere elevato presso l'Accademia navale e mettere così in grado i più intelligenti di raggiungere più rapidamente gli alti gradi della carriera. A questo proposito ho già avuto qualche conferenza col distinto ufficiale che comanda l'Accademia navale, e credo possibile raggiungere lo scopo desiderato.

Quanto alla importantissima questione della legge sull'avanzamento degli ufficiali dei corpi della marina, (argomento gravissimo del quale alcuni oratori ebbero a parlare, specialmente l'onorevole Afan De Rivera), io prendo impegno di presentare al Parlamento, in un prossimo avvenire una legge, la quale sia ispirata ai criteri più corretti e più sani, e che valga a tutelare non solamente l'avvenire della nostra armata ed a garantirci di

poter portare ai più alti gradi le capacità incontestabili, ma, come bene diceva l'onorevole Afan De Rivera, che giovi a dare all'ordinamento della marina quell'assetto di stabilità e di fiducia quale si richiede per la salda costituzione ed il prestigio di qualunque Corpo militare.

Convengo pienamente con l'onorevole relatore dell'importanza grandissima che ha il comando delle torpediniere per i nostri giovani ufficiali.

Dirò anzi che è una vera fortuna che si sia potuto creare questo materiale, dopo la scomparsa delle navi a vela, per porgere occasione ai nostri giovani ufficiali di arrivare ad acquistare quelle qualità professionali e morali che li debbono portare poi ad assumere senza esitazione e con piena coscienza del loro dovere il comando delle nostre più grandi navi.

Convengo anche pienamente col relatore circa l'importanza della stabilità dei nostri equipaggi.

Questa ora si è in gran parte raggiunta con l'attuazione della posizione di riserva delle nostre navi, ed anche, come diceva l'onorevole Corsi, col tenere a bordo accasermati gli uomini eccedenti il bisogno, in più della tabella antica della riserva, piuttosto che a terra.

Quello che io mi augurerei sarebbe di ottenere la massima stabilità nel personale di macchina e specialmente nei puntatori delle artiglierie.

Io credo che, quando sopra una nave si arriva a possedere un uomo, il quale con un cannone del costo di molte migliaia di lire, e che lancia dei progetti che costano tre o quattro mila lire per ogni colpo, sia in grado di sapere colpire nel bersaglio ottanta volte su cento, quest'uomo non dovrebbe mai essere allontanato da quel pezzo; e se si potesse si dovrebbe dargli un vantaggio pecuniario invece che dei galloni e dirgli: voi starete destinato a quel pezzo fino a che sarete militare. Credo che questo sarebbe un vantaggio enorme ed una grande potenza che acquisteremmo sulle nostre navi, laonde allo studio di siffatta questione io porrò la maggior cura, e spero di riuscire a fare qualche cosa.

L'onorevole relatore accenna anche molto opportunamente all'importanza di avere un Consiglio di ammiragliato, o almeno un Con-

sesso che si approssimi a quello che esiste presso la marina inglese.

Ora io credo di essermi avvicinato a realizzare questo ottimo desiderio, proponendo un aumento di due vice-ammiragli nella nostra marina, perchè credo che a formare questo Consiglio superiore di marina si richiedano ufficiali del più alto grado e della maggiore esperienza.

L'onorevole relatore ha pure lungamente trattato dell'importanza della semplificazione dei servizi della contabilità e di quelli relativi all'economia della produzione. Ora io posso dichiarargli che questo studio fu da me affidato or sono quattro mesi ad una competente Commissione; e che non più tardi di tre giorni fa ebbi il risultato di questi studi, intesi a modificare il regolamento sul materiale del 1882; che sottoporro questi studi al Consiglio superiore di marina; e che, attuandoli, credo si realizzerà un notevole progresso.

L'onorevole relatore ha pure trattato a lungo, con la maestria che gli si riconosce, la grave questione della produzione del lavoro, vale a dire se sia conveniente affidare la produzione dei materiali occorrenti per la flotta in proporzioni maggiori agli stabilimenti governativi, ai nostri arsenali, oppure all'industria privata.

Ora a me pare che la via sulla quale ci siamo messi da qualche tempo sia ragionevolmente soddisfacente. Oramai il quaranta per cento di tutto il materiale occorrente per la flotta è affidato all'industria privata; non nego che si possa andare anche più in là; però le ragioni per le quali io mi asterrò dallo spingermi troppo avanti in questa via, sono specialmente ragioni di sicurezza. Non dobbiamo infatti dimenticare il grave pericolo a cui sarebbero esposte importanti costruzioni navali, quando queste fossero disseminate sopra punti del litorale italiano, dove non v'è alcuna garanzia di sicurezza.

Quindi a me pare che principalmente per questa considerazione convenga essere prudentemente guardinghi. Certo non credo che se una nave in costruzione in un punto della spiaggia, non protetto, venisse ad essere distrutta da un incrociatore nemico, costituirebbe un grave danno, tanto più che al momento della guerra non potrebbe essere utilizzato, ma non bisogna nascondersi che l'effetto mo-

rale che fatti simili produrrebbero, avrebbero una certa importanza sul paese.

Quindi, mentre mi dichiaro disposto a continuare a ricorrere alla nostra industria privata di cui ammiro gli sforzi giganteschi; dirò anzi che sono compreso di meraviglia e di ammirazione nel vedere i risultati a cui l'Italia nostra è arrivata in questi ultimi venticinque anni; lochè torna a più alta lode dell'energia e del coraggio dei nostri industriali italiani, devo però soggiungere che come ministro della marina, come responsabile di quelle ordinazioni, non posso a meno di tener presente anche le considerazioni alle quali ho accennato.

Il relatore ha manifestato il desiderio di vedere abbreviato il tempo richiesto per le nostre costruzioni navali.

Ora io sono perfettamente del parere dell'onorevole relatore. Però conviene riconoscere che da qualche tempo a questa parte anche presso noi si nota sotto tale rapporto un confortante progresso e posso, a titolo di lode, citare, per esempio, l'arsenale di Spezia dove la corazzata *Sardegna*, varata nel settembre del 1890, sarà in grado di poter prendere il mare alla fine del corrente anno.

Questo certamente è un fatto importante per la nostra marina, e che dimostra come, pensando a tempo alla fornitura di macchine, di corazze, di materiale necessario alla costruzione di una nave, si possa anche da noi arrivare a compierla in un tempo relativamente breve.

E ora, dopo avere risposto alle osservazioni contenute nella relazione dell'onorevole Bettòlo, mi si permetta di rispondere brevemente ai diversi oratori, che presero parte a questa discussione.

L'onorevole deputato Morin ci ha fatto un vivo quadro delle peripezie della vita di mare, e ci ha dimostrato come sia necessario avere scuole per le quali debbano passare gli ufficiali e gli equipaggi per poter arrivare a quel grado di efficienza professionale e morale che si richiede.

Nessuno è più convinto di me delle sagge affermazioni dell'onorevole Morin; e posso assicurarlo, che, dentro i limiti del bilancio, e, come diceva poco fa, anche a costo di togliere qualche somma da altri capitoli meno importanti, sarà mia cura di procurare che i nostri comandanti ed ufficiali dei reali equipaggi abbiano quella scuola attiva di navi-

gazione che è la base dell'istruzione e del valore della gente di mare. (*Benissimo!*)

L'onorevole Martorelli ha domandato al ministro quali siano le sue idee circa il programma delle costruzioni navali. Ora io ho già dato conoscenza alla Camera del ragguardevole numero di navi che abbiamo in allestimento ed in costruzione; e posso assicurare l'onorevole Martorelli che in questo momento si stanno ultimando gli studi per la costruzione di una nave di prima classe, la quale come importanza militare sarà probabilmente al di sopra della *Umberto*, perchè avrà quel che manca a questa importantissima nave; vale a dire il prolungamento della cintura corazzata per tutto il suo scafo. La questione che attualmente occupa maggiormente gli ufficiali che attendono a questo studio è la questione dell'artiglieria; vale a dire se si debba continuare a dare anche a questa nave artiglieria strapotente, per il movimento della quale si è in obbligo di ricorrere a meccanismi, oppure se non convenga di adottare calibri minori per permettere eventualmente che si possano manovrare con la semplice forza degli uomini. Parimente si aspettano i risultati finali di alcuni esperimenti che si stanno facendo a Spezia per determinare alcuni particolari della struttura interna della nave in rapporto agli effetti dello scoppio dei siluri: ma sarà una questione che verrà risolta in questi giorni. Si hanno già pronti progetti per due caccia-torpediniere, dei quali giustamente l'onorevole Martorelli si preoccupa, nei quali la velocità da raggiungere si spera che non sarà inferiore a quella che vien detto (non so se sia ancora realizzata questa speranza) si presume di ottenere in Inghilterra e presso altre nazioni.

L'onorevole Martorelli ha pure accennato ai battelli sotto-marini. Ora io devo francamente dichiarare alla Camera che non ho una gran fede in questi battelli sotto-marini.

Certamente, dato il caso, per esempio, di un blocco che una squadra debba eseguire davanti un porto militare, la sola probabilità che, per difesa, questo porto da bloccarsi possedga battelli sotto-marini, basterebbe già per creare una preoccupazione molto seria. Però io trovo la questione essenzialmente collegata col raggio di visibilità dell'uomo, quando si trova a uno o due metri sott'acqua; e fino a quando non sarà risoluto il problema che un uomo il quale si trovi a due o tre metri sotto

acqua possa avere un raggio di visibilità di duecento o trecento metri, credo che difficilmente la questione dei battelli sottomarini potrà essere risolta. Posso però dichiarare alla Camera che al Ministero è allo studio un progetto molto più serio e molto più importante intorno al quale la prudenza m'impone il silenzio.

Mi auguro che da noi si possa, e non ne dubito, riuscire ad avere dai nostri ingegneri, distinti ed abilissimi, un progetto che risponda ai concetti che avrei a questo proposito; o se riusciamo io credo che avremo un'arma ben più formidabile che non un battello sottomarino.

Vengo all'onorevole Di Sant'Onofrio. Nel suo brillante discorso egli giustamente affermò che se, fatte le debite restrizioni, si possono improvvisare eserciti, difficilmente s'improvvisano marine. In ciò sono concorde pienamente con lui; e, come ho già detto precedentemente, spero che l'indirizzo che darò alla marina sarà tale da convincere l'onorevole Di Sant'Onofrio come essa si appresti ad adempiere seriamente tutti i servizi, a cui può esser chiamata.

Intorno al delicato argomento della difesa dell'arsenale di Napoli, devo dichiarare francamente che questo è un problema superiore alle nostre forze, perchè richiederebbe sacrifici enormi per riuscire in quell'intento. A mio modo di vedere, la miglior difesa del golfo di Napoli è una buona flotta pronta a piombare in quel golfo in qualunque momento.

L'onorevole Di Sant'Onofrio ha anche accennato alla importantissima questione dei carboni. Ed io gli rispondo che l'attuale Amministrazione si è preoccupata di questa questione ed ha già provveduto con un aumento di 250,000 lire in bilancio.

Aggiungo inoltre che ancora recentemente si è potuto raggranellare, dai vari capitoli, una economia di 800,000 lire, che sarà destinata all'acquisto di carbone; per cui noi raggiungeremo, alla fine del corrente esercizio, la dotazione minima prevista dal Consiglio superiore di marina, nella quantità di 160,000 tonnellate, e che a me pare sufficiente per qualsiasi eventualità.

L'onorevole Di Sant'Onofrio ha pure trattato la questione del deperimento del combustibile; e sta in fatto che il carbone esposto per lungo tempo alle intemperie deperisce

notevolmente. Ma l'onorevole Di Sant'Onofrio sarà certo lieto di apprendere che già da tre o quattro mesi furono iniziati i lavori per procedere alla costruzione di tettoie occorrenti al riparo dei nostri depositi di carbone.

L'onorevole Di Sant'Onofrio ha pure accennato alla legge sui premi e compensi. Intorno a questo argomento si sono già raccolti molti elementi per potere, dovendosi rinnovare questa legge, apportarvi tutte quelle modificazioni e miglioramenti che l'esperienza dei sette anni decorsi ha insegnato; ed io mi auguro che questa provvida legge possa effettivamente essere a suo tempo approvata.

L'onorevole Valle ha parlato della diminuzione di due milioni sul bilancio della marina. Effettivamente credo che in un prossimo avvenire convenga ritornare alla somma stanziata ordinariamente di ventisette milioni per la riproduzione del naviglio. Fortunatamente nell'esercizio corrente si sono trovati tanti residui da potere spingere le nostre costruzioni e i lavori per la riproduzione del naviglio con diligenza e attività anche di più che non si sia fatto l'anno scorso, fondi che ci permetteranno di proseguire alacramente nelle costruzioni anche nell'esercizio 1893-94.

L'onorevole Valle ha accennato pure alla diminuzione di velocità nelle nostre migliori navi. Ora questo è un fatto che pur troppo si verifica in tutte le marine. Sono però in grado di poter dichiarare che mercè la introduzione nella marina militare italiana dello impiego del combustibile liquido, si può dire risoluto da noi questo problema; per cui qualunque sia la qualità del carbone e qualunque l'abilità del fuochista, siamo sicuri che al momento opportuno potremo otterere il massimo rendimento dalle nostre caldaie ed apparecchi motori. Riguardo alla lentezza delle costruzioni mi riferirò a quello che già ho detto rispondendo all'onorevole Martorelli.

L'onorevole Valle ha pure accennato al fatto che mentre l'Inghilterra ha un programma navale che ha per base di mettere la sua flotta in condizione da poter vantaggiosamente lottare contro la coalizione di due flotte di primo ordine in Europa, noi non ci troviamo nemmeno in grado di lottare da soli a soli contro la flotta di una nazione vicina.

Ora, onorevole Valle, è questione di bilancio. Il bilancio della marina inglese è di

350 milioni, mentre i bilanci delle altre marine supposte rivali sommati insieme non arrivano a quella somma.

L'onorevole Valle poi, accennando alla grande importanza dell'arsenale di Taranto, ha ricordato il fatto che da Taranto alla Spezia, che è il maggiore arsenale nostro, vi è un lunghissimo tratto di costa senza un punto di ricovero adatto; per cui una flotta in caso di guerra potrebbe anche trovarsi a mal partito.

Ora la cosa non è esattamente così perchè oltre alla piazza forte di Messina si trova anche un ancoraggio protetto nella rada di Gaeta. Ma passando a parlare di porto Santo Stefano e di Talamone, io convengo con l'onorevole Valle della importanza notevole che potrebbero avere in caso di guerra quegli ancoraggi, e credo opportuno lo studiare, come egli propone, se fosse possibile avere una comunicazione più sollecita attraverso il lago di Orbetello. La questione merita effettivamente di essere studiata ed io non mancherò di farlo, perchè evidentemente potrebbe essere molto utile se con navi sottili, si potesse attraversare quello estuario, evitando il lungo giro attorno Monte Argentario.

L'onorevole De Martino giustamente ha ricordato la grande distesa di litorale dell'Italia in confronto della Francia, ed ha proprio toccato, direi, il nostro lato debole. Evidentemente, in caso di guerra, la flotta francese ha da pensare alla sicurezza di una estensione di litorale notevolmente inferiore a quella del nostro paese. Sotto questo rapporto è evidente l'importanza di aumentare il nostro naviglio, e, secondo me, è dimostrata la importanza della posizione fortificata della Maddalena.

L'onorevole De Martino si occupò anche della importante questione dei compensi di costruzione e premi di navigazione; ed io non posso, a tal proposito, che ripetere ciò che dissi poco fa, vale a dire, che al Ministero si stanno raccogliendo elementi per potere, in caso di rinnovazione di questa legge, introdurre tutti quei miglioramenti che la esperienza ha suggeriti.

Fra le altre cose, si è riconosciuta la convenienza di sopprimere i premi di costruzioni dei piroscafi al disotto di mille tonnellate. Così si è dimostrato conveniente di sopprimere i premi di navigazione per il trasporto del carbone, che praticamente non hanno dato

utili risultati. Ora io torno a ripetere che al Ministero tutto è preparato per poter presentare, all'occorrenza, una legge, la quale, facendo tesoro dell'esperienza, riesca efficacemente utile alla nostra marina mercantile.

Per ultimo, egli sollevò una grave questione, a proposito dell'arsenale di Napoli, lamentando che non si abbia il coraggio di esprimere il proprio parere in proposito. Ora, non esito a dichiarare che il mio parere è: che noi dobbiamo procurare, con ogni diligenza, di mettere l'arsenale di Taranto, al più presto, in condizione di poter efficacemente provvedere alla manutenzione, al rifornimento ed ai lavori che possono occorrere ad una nostra forza navale che operasse nei mari del Mezzogiorno dell'Italia. Tutto ciò è evidente.

Riguardo poi a sopprimere l'arsenale di Napoli (lo confesso), procederò col piede di piombo, come si dice; perchè non è facile improvvisare, da un momento all'altro, un centro di produzione come quelli di Napoli e di Castellammare; per la qual cosa credo che pel momento, sotto questo rapporto, non vi sia motivo di preoccupazione.

L'onorevole Randaccio ha parlato, fra le altre cose, della diversità di trattamento, in fatto di leva, fra marinai ed esercito. Questa questione venne esaminata dalla Commissione del 1871, allorquando si trattò di stabilire le basi della presente legge di leva sull'esercito; e quella Commissione ebbe a riconoscere che era un argomento così delicato, che non poteva essere risoluto su due piedi; laonde tenendo conto del tecnicismo, del grado d'istruzione richiesto per i militari del corpo Reali Equipaggi, ammettendo essere difficile di poter raggiungere questo grado di istruzione in un periodo di tempo più breve, lasciò la questione insoluta. Ora, io credo che, per alcune categorie dei militari del corpo Reali Equipaggi, meriti di essere studiata la questione; specialmente per quelle categorie per le quali non si richiede un tirocinio molto assiduo e prolungato, a rendere utili servigi; ma non nascondo che si tratta d'un argomento molto delicato, molto importante. Ad ogni modo, prendo impegno di farlo studiare, e possibilmente, almeno in una certa misura, cercare di applicarlo.

L'onorevole Randaccio ha pure parlato delle grave questione delle pene nelle quali incorrono i disertori della marina mercantile.

Certamente queste pene sono esagerate;

esse potevano trovare la loro ragion d'essere ai tempi della marina a vela.

Nel caso che una nave a vela trovandosi in un punto lontano del globo, avesse a lamentare diserzioni, riusciva difficilissimo potersi procurare dei marinai.

Le cose sono assolutamente cambiate oggi; prova ne sia che mentre le diserzioni, nella nostra marina mercantile, sommarono nel 1882 quasi ad un migliaio, sono, oggi, ridotte a circa 200. Ed io prendo impegno di presentare fra breve alcune modifiche al Codice della marina mercantile nel senso opportunamente indicato dall'onorevole Randaccio.

L'onorevole Corsi ha accennato all'importanza della posizione di riserva ed al vantaggio che, secondo lui, deriva dal non trovarsi le navi di riserva nelle sedi dipartimentali.

Ora, ritengo anch'io con l'onorevole Corsi, che invece di tener parte del personale di bassa forza, del Corpo Reale Equipaggi, nelle caserme, è meglio di tenerlo sulle navi in riserva; oltre che il tenere il naviglio che trovasi nella posizione di riserva quando è completamente allestito, fuori delle sedi di dipartimento, fa sì che la maestranza militare di queste navi, che è molto numerosa, si abitua a provvedere coi propri mezzi, con le proprie risorse, a quell'infinità di piccoli lavori che, giornalmente, si presentano sulle navi di tipo moderno.

L'onorevole Afan de Rivera ha poi trattato, come ho già detto, brillantemente, la grave questione dell'avanzamento degli ufficiali dei Corpi della Regia marina. Come ho già dichiarato, concordo con lui in molte delle massime che egli ha espresse, e mi riservo, in un prossimo avvenire, di presentare una nuova legge per l'avanzamento.

Dopo di aver, brevemente, risposto a tutti gli oratori, a me non resta che dichiarare alla Camera, che, non ostante l'esiguità del bilancio della marina, come, egregiamente, osservava Sua Eccellenza il presidente del Consiglio dei ministri, se le somme in esso stanziare e che il paese può mettere a disposizione di chi è responsabile del buon andamento dei servizi navali, saranno spese bene e con criteri giusti, evitando le spese non dirò inutili, ma superflue, impiegando tutte le somme che sarà possibile raggranellare per l'educazione morale e l'istruzione professionale dei nostri equipaggi e dei nostri stati

maggiori, io ritengo che si sarà in grado di mantenere la flotta ed i servizi marittimi in condizione da poter corrispondere alle giuste aspettative del paese.

Ho pertanto fiducia che anche nelle condizioni attuali finanziarie del paese e con i mezzi posti a disposizione dell'amministrazione della Regia marina la nostra armata sarà certamente all'altezza del suo compito, e saprà, in ogni occasione, tener alto l'onore della bandiera. (*Vive approvazioni*).

Presidente. Rimanderemo a domani il seguito di questa discussione, dovendo adempiere al doloroso ufficio che ci siamo assunti.

Presentazione di una relazione.

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

Colpi. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge « Spesa straordinaria di lire 180,000 per l'adattamento del palazzo ex-Contarini in Padova a sede della Regia Scuola di applicazione per gl'ingegneri. »

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Annunzio di domande d'interrogazione e di interpellanza.

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

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno per sapere se essendo presso a scadere il termine di cinque anni, intenda presentare sollecitamente il disegno di legge promesso dall'articolo 68 della legge sulla sanità pubblica; o se avendo in animo di domandare una proroga, stimi necessario porre riparo alle incertezze della giurisprudenza sul proposito.

« Gianturco, Fortunato. »

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi sui frequenti ritardi dei vapori della Compagnia Generale di Navigazione Italiana, a danno del commercio e del servizio pubblico.

« De Felice-Giuffrida. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e della pubblica istru-

zione se e quando il Governo intenda di provvedere alle urgenti esigenze delle farmacie rurali con speciali disposizioni per l'istruzione e la patente dei loro titolari.

« Turbiglio Sebastiano. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia, sui motivi che impediscono tuttavia il corso d'un procedimento aperto contro 23 individui innanzi al tribunale di Ascoli-Piceno fin dal 6 novembre p. p. per reati di corruzione elettorale. »

« Dari. »

« I sottoscritti chiedono di interrogare l'onorevole ministro degli interni se ed in qual modo intenda di soddisfare al debito che il Governo ha verso gli ospedali civili di Genova. »

« Cavagnari, Tortarolo, Bettòlo,
« Fasce. »

Queste interrogazioni seguiranno il corso regolamentare.

Vi sono pure due domande d'interpellanza delle quali do lettura:

« Il sottoscritto rivolge all'onorevole ministro dei lavori pubblici interpellanza sopra gli orari di servizio del personale di macchina e viaggiante sulle ferrovie della rete Adriatica; e sui provvedimenti che il Governo intende prendere per ottenere che gli orari stessi sieno regolati in modo da assicurare l'incolumità dei viaggiatori. »

« Tecchio. »

« I sottoscritti domandano d'interpellare il ministro dei lavori pubblici sull'apprezzamento del Governo intorno una intervista che avrebbe avuto luogo tra un deputato scelto da lui a far parte di una Commissione per l'eseguimento delle opere edilizie della capitale ed un giornale milanese. »

« Guido Baccelli, Barzilai, Ostini. »

Il ministro dei lavori pubblici non è presente, ed avrebbe, oggi, dovuto dichiarare se e quando intendeva rispondere ad una interpellanza che fu presentata nella seduta di ieri.

Giolitti, presidente del Consiglio. Comunicherò queste interpellanze al mio collega dei lavori pubblici.

La seduta termina alle 4,15.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Interrogazioni.
2. Verificazione di poteri. — Elezione contestata del collegio di Tropea.
3. Seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1893-94. (34)
4. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Casale ed altri.

Discussione dei disegni di legge:

5. Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti; Stati 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. Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1893-94. (28)

7. Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario. 1893-94. (32)

8. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1893-94. (30)

9. Sul tiro a segno nazionale. (113).

10. Reclutamento dell'esercito. (112).

11. Sulla elezione dei sindaci. (88).

12. Autorizzazione alle provincie di Lecce e Piacenza ed ai comuni di Brusaschetto, Camino, Castagnole, Monferrato, Castelvero d'Asti, Croce Mosso ed altri ad eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti il rispettivo limite triennale 1884-86. (151)

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

Roma, 1893. — Tip. della Camera dei Deputati.

