

Di più, questa medesima industria del ferro potrà essere utilissima anche alle nostre strade ferrate; poichè molti di questi ferri si adoperano per le locomotive, ed i veicoli delle strade ferrate richiedono delle qualità particolari, che io spero si troveranno nei nostri ferri nazionali.

In conseguenza io credo che verrà occasione di fare cosa utile e, dirò, indispensabile a queste provincie così benemerite dell'Italia, e di cercare di rialzare un'industria che è decaduta, appunto perchè non può sostenere la concorrenza estera pei ferri ordinari, ma che potrà benissimo, io spero, sostenere, quando si tratti di applicare questo prodotto non più a lavori comuni, bensì a lavori speciali, come sono quelli da me nominati.

Nel parlare dunque delle nuove navi che sono attualmente in costruzione sul cantiere, e che saranno presto terminate, e di quelle che il Governo ha intenzione di far costruire, io debbo aggiungere che si è forse anticipato alquanto sul voto della Camera.

Le somme necessarie per la costruzione delle due batterie corazzate, che sono tosto ultimate, furono portate nel bilancio del 1861.

Questo bilancio non fu ancora votato, ed io spero che la Camera vorrà poi sanare questa spesa, perchè, dico, è del tutto indispensabile.

Io ho presentato un supplemento al bilancio del 1861, appunto per la costruzione delle due nuove fregate di cui si tratta, ed ove si veda, dopo maggiori studi, la convenienza di farle costruire, io spero che la Camera, non avendo tempo a discuterla, sarà per approvare poi questa nuova aggiunta al bilancio, e vorrà sdebitare il Ministero, se, dopo aver prese tutte le necessarie informazioni e tutte le precauzioni su questa grave materia, prende sopra di sé la responsabilità di andar avanti.

Qui si tratta, o signori, della difesa del paese, ed io so che la Camera, quando si tratta della difesa nazionale, è sempre d'accordo sul punto di provvedere a questo urgente bisogno.

Io non so, o signori, se avrò esposto con sufficiente chiarezza quali sieno le idee del Ministero sull'oggetto di cui si tratta; ma la Camera capirà che vi sono delle gravi difficoltà e che, se il Ministero non accoglie tutto ad un tratto un sistema a preferenza di un altro, ciò ha da attribuirsi all'incertezza che vi ha in questo argomento, all'incertezza sul luogo dove meglio convenga eseguire queste costruzioni.

Signori, si fa il possibile per fare il meglio; ma, in presenza dell'urgenza e delle difficoltà di provvedere, è d'uopo bensì studiare la questione quanto si può, per nulla lasciare all'azzardo, ma è pur mestieri fidarsi all'avvenire. È in questo senso che il Ministero lavora; egli prende tutte le precauzioni che si possono, affinché le spese ingenti, che richiedono queste costruzioni, non riescano inutili. Spero che la cosa non fallirà; ma, se venisse a fallire, non sarà colpa del Ministero, perchè avrà impiegata tutta la possibile sollecitudine per maturare la questione e provvedere ad un bisogno urgente.

Nel terminare questa breve esposizione, mi occorre pregare la Camera di non sciogliersi prima che la questione della costruzione dell'arsenale della Spezia sia risolta, perchè, senz'arsenale, non si fanno costruzioni navali.

Prego pure la Camera di volere, prima di sciogliersi, deliberare sulla questione della leva marittima; perchè, senza leva marittima, non si hanno marinai.

Con un arsenale per le costruzioni navali, e con una legge sulla leva marittima, potremo avere una marineria, che altrimenti sarebbe impossibile creare. (*Segni di approvazione*)

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il deputato Ricci.

Lo avverto però che il deputato Valerio, coll'interpellanza che la Camera ha deciso d'udire, aveva solo per iscopo di chiedere alcuni schiarimenti sulle condizioni della nostra marina, e non già di porre in campo una discussione sul modo di costruzione delle fregate. Prego quindi il deputato Ricci di limitarsi, per quanto sarà possibile, al soggetto dell'interpellanza.

**RICCI GIOVANNI.** Farò osservare semplicemente che si tratta in certo qual modo di un voto di fiducia, pel quale si autorizzerebbe il ministro della marineria a spendere 14 milioni.

**PRESIDENTE.** Non si tratta di dare un voto di fiducia.

**RICCI GIOVANNI.** Mi pare che il voto di fiducia sia implicito.

**MENABREA, ministro per la marineria.** Pregherei la Camera di voler dare facoltà di parlare al deputato Ricci.

**PRESIDENTE.** Gliela diedi; solo lo avvertii di limitarsi al soggetto dell'interpellanza.

**RICCI GIOVANNI.** Non mi oppongo a che si facciano costruzioni, e sollecitamente; vorrei che se ne facesse il doppio, il triplo di quello che intende di fare il ministro; era solo mia intenzione di fare sentire alla Camera come non sia affatto indispensabile il dover ricorrere all'estero per portare anche ad un pronto compimento queste costruzioni, giacchè noi abbiamo in paese i mezzi di poter costruire, con che ci provvediamo all'estero dei materiali necessari; non dirò di più se la Camera non vuol entrare ora in questa questione.

**MENABREA, ministro per la marineria.** Continui pure. *Voci.* Parli! parli!

**RICCI GIOVANNI.** La questione ora sollevata, o signori, comprende in sé sola tutto un sistema di potenza navale avvenire, e finora il quesito, se meglio convenga costruire le navi in ferro od in legno, è ancora in controversia.

In Francia oggidì si costruisce in legno, ma vuolsi da taluni che questo si faccia in parte atteso gl'immensi depositi di legname esistenti, del quale si vuole trarre partito. In Inghilterra invece si adottò esclusivamente la costruzione in ferro; soltanto per alcune delle navi in legno, o costruita o in corso di costruzione, si è determinato di corazzarle; ma non esiste, che io mi sappia, in Inghilterra, alcuna costruzione in legno cominciata coll'intento di essere rivestita di corazza; quindi sembrerebbe che in Francia prevalga il sistema della costruzione in legno ed in Inghilterra quello in ferro.

Se noi avessimo grandi depositi di legname, sarebbe forse vantaggioso il costruire in legno; ma all'Italia presentemente manca ferro e legname, i nostri depositi sono appena sufficienti pel corso ordinario delle costruzioni che furono intraprese, eppertanto saremmo nel caso di doverci provvedere di entrambi i materiali. Rimane dunque indifferente per noi di risolvere la questione più in un modo che nell'altro, mentre abbiamo pressochè le medesime garanzie di riuscita sia in ferro che in legno.

Ma, secondo me, tutta la questione sta nell'opportunità. In dipendenza delle trattative di cui il signor ministro ha fatto cenno, incominciate dal precedente Ministero, sembrerebbe che vengano richiesti dal costruttore trenta mesi circa per compiere queste costruzioni.

Per la piccola esperienza ch'io ho in questa materia, dirò che mai un costruttore di bastimenti ha dato compimento nel tempo prefisso alle costruzioni imprese; e tre, quattro o sei mesi non sarebbero di soverchio ritardo in cosa di tanto momento. Quindi probabilmente dovremo rassegnarci pressochè ai tre anni, e in questo frattempo la questione della Venezia,