

discussione seria, affinché si conosca se e come furono spesi i danari dello Stato in fatto di costruzioni navali.

L'argomento, o signori, è di suprema importanza, imperocchè un cattivo materiale marittimo di guerra, può compromettere l'onore e la sicurezza dello Stato.

Chi ci assicura che l'insuccesso di Lissa, oltre alla codardia ed all'incapacità del comandante, non sia imputabile, fosse anche in minima parte, al difetto del materiale, ed alla cattiva amministrazione della marina? Sindacare la condotta del Governo pel modo con cui siasi proceduto nell'acquisto del naviglio militare, non è lavoro ozioso ed inopportuno, poichè simili quistioni di alta importanza è bene siano largamente discusse in tempo di pace, affinché sia certo il paese che il pubblico danaro sia speso utilmente ed in giusta misura.

Preoccupiamoci del passato, e provvediamo al buon andamento della marina militare se vogliamo risparmiare alla nazione, per l'avvenire, il dolore di una seconda Lissa.

ACTON, *ministro per la marineria*. Dal discorso dell'onorevole Cancellieri non ho ben rilevato se egli intenda che la Camera sospenda l'approvazione dell'articolo in esame, o se egli abbia invece parlato nel senso di aprire una discussione sull'inchiesta parlamentare e sulla risposta fatta dall'amministrazione. Perchè, quanto all'approvazione della somma, anche nella relazione della Commissione d'inchiesta che egli ha letto, v'ha un periodo in cui si dice che il Parlamento approvava la spesa. Quindi parrebbe che egli voglia veramente che s'intraprenda una discussione sopra i fatti raccolti e le conclusioni presentate dalla Commissione d'inchiesta.

CANCELLIERI. Rispondo, per soddisfare la richiesta del signor ministro. È vero che il Parlamento autorizzò preventivamente la spesa. Ma oggi che siamo all'esame dei conti consuntivi dobbiamo vedere come il Ministero abbia usato di quella preventiva autorizzazione. Se stessero ferme tutte le censure della Commissione d'inchiesta non si potrebbe approvare la spesa che dicesi fatta; imperocchè, mancando tutte le guarentigie che nei contratti si richiedono, mancando l'avviso del Consiglio di Stato, mancando i collaudi, e tutt'altre indispensabili giustificazioni, mancherebbe la prova dell'entità, e dell'utilità della spesa.

Poichè vedo qui l'onorevole Maldini, che è uno dei membri della Commissione d'inchiesta, invito anche lui ad assumere la giustificazione del fatto suo.

Lo stesso invito dirigo all'onorevole Tamaio, all'onorevole Ferracciù, ed all'onorevole nostro presidente, i quali tutti furono membri della Commissione d'inchiesta. Ed in quanto a me, dopo aver impegnato l'attacco, sin da questo momento mi ritiro in disparte, e lascio che s'incrocino i fuochi tra l'accusa, che dovrà essere rappresentata e sostenuta dalla Commissione d'inchiesta e la difesa, che dovrà essere rappresentata

e sostenuta dall'amministrazione della marina incriminata.

MINISTRO PER LA MARINERIA. Per esaminare le spese che furono fatte in quell'epoca senza la presentazione di appositi progetti di legge, bisognerebbe ritessere la storia del tempo in cui furono ordinate quelle costruzioni.

Fatta l'unità d'Italia, si vide la necessità di creare sollecitamente una flotta.

In quel tempo colle somme che la nazione era decisa di spendere, certamente se non fossimo stati in un periodo straordinario di mutazioni, noi avremmo potuto costruire una flotta in poco tempo, una flotta di 20 vascelli sui quali avrebbe sventolato la nostra bandiera; ma in quel tempo i primi effetti dei *monitors* nelle aspre battaglie che si combattevano sulle coste dell'America, le costruzioni fatte in Francia della *Gloire* e del *Warrior* in Inghilterra additavano siccome necessaria una completa trasformazione di materiale; ed infatti noi vedemmo dapprima una grande incertezza nelle leggi che disponevano le costruzioni di navi di legno e poi il mutamento che se ne dovette ordinare in navi corazzate. Tutte le altre marine ebbero più agio di studiare a fondo questa materia. La Spagna commissionò allora le sue navi e non le ha avute che due o tre anni or sono; la sola fregata che potè esser pronta prima del 1866, epoca in cui si combattè da noi la guerra coll'Austria, fu la *Numancia*; tutte le altre furono costruite dopo. In quell'epoca i nostri cantieri, predisposti secondo gli antichi sistemi, non potevano eseguire queste costruzioni, ed a ridurli a seconda dei nuovi bisogni occorreva tempo non poco e dispendio maggiore.

In queste condizioni è naturale che l'amministrazione cercasse tutti i mezzi più pronti per avere quella flotta, di cui si sentiva così stringente la necessità per difendere e consolidare il nuovo ordine di cose sorto felicemente in Italia. Noi ricordiamo che, all'appressarsi di ogni primavera, si parlava di guerra: il Quadrilatero tenuto dagli Austriaci preoccupava tutti gli Italiani, i quali erano decisi di compiere la loro unità; in conseguenza era necessario di apprestare queste forze e di passare sopra ad alcune formalità, se queste dovevano essere cagione di ritardo. Si trattava (ed era cosa di non poca importanza) di scegliere fra i diversi stabilimenti che avrebbero potuto costruire queste navi, e si ricorse indubitatamente ai più esperti e conosciuti costruttori di quell'epoca. Citerò il Verlac in Francia; ed il Webb in America, che aveva fama di espertissimo, e che dallo stesso conte di Cavour fu invitato a venire in Italia.

Mi pare che ciò dimostri come l'amministrazione non potesse a meno di ricorrere a mezzi straordinari, poichè gli ordinari o difettavano o non erano pari all'urgenza che la spingeva. Dopo i fatti che più tardi sono accaduti, è facile rintracciare inesattezze ed errori fors'anco; ma, se vorremo riportarci col pensiero