

il mercato non ne resterebbe affatto impressionato. Tutti sanno che quando s'incomincia a costruire bastimenti, bisogna finirli completamente, e per conseguenza nessuno si sorprenderebbe se assegnassimo i fondi necessari a compierli, anzi avremmo tanto maggior credito quando si sapesse che anche dal lato di mare abbiamo provveduto all'occorrente difesa.

Finalmente dobbiamo fare un'altra osservazione, ed è, che le dichiarazioni fatte oggi dall'onorevole ministro, obbligano certamente lui, ma non credo che obbligherebbero legalmente il suo successore. Occorrerebbe a quest'uopo una legge precisa.

Per tutti questi motivi, insomma, a me pare che, nel caso attuale, senza emettere avviso sul concetto generale del piano organico, se vi sia o no questo piano, se vi possa essere, e quali effetti produrrà, il ministro debba essere invitato a rispondere alle nostre domande.

Noi abbiamo domandato tre cose, due delle quali il ministro ce le ha già concesse, vale a dire: la prima: indicare nel bilancio definitivo del 1875 tutti gl'impegni presi sul capitolo *Riproduzione del naviglio*, con la ripartizione delle spese impegnate sui vari esercizi; e l'altra: fare un calcolo di tutte le somme che si rendono necessarie per ultimare le costruzioni in corso, e ciò approssimativamente. Vorremmo inoltre che il bilancio di prima previsione del 1876 fosse accompagnato da una legge speciale che stabilisca in quanti anni e come debbano essere spesi gli altri ventiquattro milioni che occorrono per completare il naviglio in corso di costruzione, e le due porta-torpedini, che egli desidera.

Mi pare che possiamo metterci facilmente d'accordo su queste basi.

MINISTRO PER LE FINANZE. Tutta l'argomentazione dell'onorevole mio amico Maurogò nato è questa: noi dubitiamo che, trattandosi di spesa iscritta nella parte ordinaria del bilancio, il ministro impegni questa somma nell'avvenire. Ma il ministro vi ha detto: io metto nel capitolo stesso i nomi delle navi che ho trovate in cantiere, aggiungendovi il porta-torpedini, la cui spesa è già impegnata. Dunque io non posso porre in effetto nessuna nuova nave senza che prima la Camera l'abbia esaminata ed approvata. E se non la posso mettere in cantiere, come posso prendere impegni nuovi?

Mi pare che la Commissione del bilancio su questo punto debba essere rassicurata: io stesso sarei stato preoccupato da questo timore, ma le dichiarazioni del mio collega parmi che costituiscano un impegno ben più largo che quello di proporre un progetto di legge speciale.

Del resto, facciano quello che vogliono.

MANTELLINI. (*Della Commissione*) Io ho chiesto la parola, non già per fare una discussione tecnica; non ne sono punto competente; io voto per i motivi stessi per i quali dichiaravo di votare l'onorevole generale Garibaldi. Egli diceva: in una questione tecnica io, che ho fiducia del ministro, voto con lui. E così io ho votato nella Commissione generale del bilancio sulla questione relativa alle direzioni generali, come votai nella Commissione generale del bilancio per mantenere nella spesa ordinaria il capitolo sulla riproduzione del naviglio.

Comincio dallo sbarazzarmi da una difficoltà che potrebbe venire dalla votazione dell'articolo 2 della legge sull'alienazione delle navi.

In quell'articolo 2 si è stabilito che quei 3 milioni per la riproduzione del naviglio siano stanziati nella parte straordinaria del bilancio. E la ragione è manifesta. Quella è una risorsa straordinaria, epperò non poteva essere iscritta che in un capitolo di spese straordinarie. Ma c'è una ragione di più, e questa la desumo dalla legge stessa di contabilità, dalla legge, e non dal regolamento. Questa legge di contabilità all'articolo 13 dice così:

« L'alienazione delle navi dello Stato dovrà essere autorizzata nella legge del bilancio o per legge speciale. »

La legge adunque, non il regolamento, prevede che si alienino navi anche dietro autorizzazione data nella legge del bilancio.

Noi abbiamo votato l'alienazione delle navi per una legge speciale; e ciò s'intende, perchè quella era un'alienazione fuori d'ordine, straordinarissima, e quindi ci voleva una legge speciale per autorizzarla. Se del provento, che se ne ricaverà, si voleva fare, come s'intendeva di farne, una risorsa per il ministro della marina, era logico che questa dovesse entrare nella parte straordinaria del suo bilancio.

Ma quando si tratta di riproduzione del naviglio, che cosa vuol dire? Riproduzione del naviglio non può dire altro se non che rifare nuove navi in luogo di quelle che sono deperite. Questa è la traduzione grammaticale delle parole *riproduzione del naviglio*. E quindi, di mano in mano che delle navi marciscono, di mano in mano che bisogna radiarne delle vecchie, è giocoforza sostituirne delle nuove. Va da sé che le navi che si sostituiscono a quelle deperite devono essere fatte sul modello del giorno. Sarebbe curiosa che dovessimo, per esempio, rifare una *Principessa Clotilde* qual era la *Principessa Clotilde* che prima si aveva, e della quale le gesta della corsa nel Mar Rosso ci furono dipinte con colori così vivaci dal nostro ministro della marina!