

## TORNATA DEL 9 LUGLIO 1868

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COMMENDATORE LANZA

**SOMMARIO.** *Atti diversi.* = *Presentazione delle relazioni sugli schemi di legge per l'approvazione di una convenzione internazionale relativa al canale di Sulina, e sulle incompatibilità parlamentari.* = *Rinnovamento di squittinio segreto, e approvazione di quattro schemi di legge discussi nelle passate sedute.* = *Convalidamento di un'elezione.* = *Incidente sull'ordine del giorno, sul quale parlano il deputato Tenani ed il ministro di grazia e giustizia.* = *Discussione generale dello schema di legge per una spesa occorrente all'armamento del naviglio corazzato, e trasformazione di carabine* — *Dichiarazioni e osservazioni del ministro per la mariniera* — *Considerazioni generali del deputato Maldini sul naviglio e sul materiale della mariniera* — *Risposte del deputato Pescetto, e repliche del deputato Maldini.* = *Presentazione dello schema di legge per l'aumento di un decimo sulle imposte dirette, emendato dal Senato, dichiarato d'urgenza.*

La seduta è aperta al tocco e un quarto.

**CALVINO**, segretario, dà lettura dei processi verbali delle sedute antecedenti.

### ATTI DIVERSI. — PRESENTAZIONE DI RELAZIONI E VOTAZIONE DI SCHEMI DI LEGGE.

**PRESIDENTE.** Per affari particolari il deputato Torrigiani chiede un congedo di giorni otto; il deputato Carleschi di dieci; il deputato Cortese di otto; il deputato Grella di trenta; il deputato Stocco di quattro; il deputato Camozzi di trenta; il deputato Fabris di otto; il deputato Corte di quindici; il deputato Zanini di sei; il deputato Siccardi di venti; il deputato Ellero di trenta; il deputato Rizzari di venti; il deputato Arrigossi di quattro; il deputato Curti di otto.

Per servizio pubblico il deputato Galati domanda un congedo di giorni dieci; il deputato Nori di dieci; il deputato Cadorna di venti; il deputato Araldi di sei; il deputato Griffini di otto; il deputato Di Revel di quindici; il deputato Podestà di otto; il deputato Regnoli di otto.

Per motivi di salute il deputato Barracco chiede un congedo di giorni dieci; il deputato Pianciani di quindici; il deputato Mongenet di venti; il deputato Serra Cassano di venti; il deputato Martelli-Bolognini di tre; il deputato Pissavini di quindici; il deputato Loro di cinque; il deputato Breda di ventiquattro; il deputato Sanminiatielli di tre.

(Cotesti congedi sono accordati.)

**PRESIDENTE.** Invito il deputato D'Aste a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**D'ASTE**, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge riguardante la convenzione per la guarentigia del pagamento degli interessi e del capitale del prestito da contrarsi dalla Commissione del Danubio per l'ultimazione dei lavori di miglioramento alla foce e nel canale di Sulina. (V. Stampato, n° 203-A)

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

**MENABREA**, presidente del Consiglio dei ministri e ministro per gli affari esteri. Prego la Camera di stabilire che sia messa all'ordine del giorno in via d'urgenza la discussione del progetto di legge di cui si è presentata testè la relazione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro per gli affari esteri chiede che sia decretata d'urgenza la discussione di questo disegno di legge.

Se non v'è opposizione si riterrà ammessa la sua domanda.

(È ammessa.)

**MACCHI**, relatore. Ho l'onore di presentare il rapporto della Commissione incaricata di esaminare il progetto di legge sulle incompatibilità parlamentari. (V. Stampato, n° 199-A)

**PRESIDENTE.** Sarà stampato e distribuito.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca innanzi tutto il rinnovamento della votazione per scrutinio segreto su quattro disegni di legge già approvati per alzata e seduta nelle tornate antecedenti. Si procederà all'appello nominale.

(Segue lo squittinio.)

Risultamento delle votazioni sui progetti di legge:

Unificazione del debito pubblico del Monte veneto.

Presenti e votanti . . . . .	201
Maggioranza . . . . .	101
Voti favorevoli . . . . .	197
Voti contrari . . . . .	4

(La Camera approva.)

Pensione alle vedove e ai figli dei medici e chirurghi morti in servizio dello Stato nell'assistenza dei colerosi.

Presenti e votanti . . . . .	201
Maggioranza . . . . .	101
Voti favorevoli . . . . .	169
Voti contrari . . . . .	32

(La Camera approva.)

Cessione al municipio di San Leucio di quell'opificio serico.

Presenti e votanti . . . . .	201
Maggioranza . . . . .	101
Voti favorevoli . . . . .	191
Voti contrari . . . . .	10

(La Camera approva.)

Estensione alle provincie venete e mantovana della legge sul dazio di consumo.

Presenti e votanti . . . . .	201
Maggioranza . . . . .	101
Voti favorevoli . . . . .	192
Voti contrari . . . . .	9

(La Camera approva.)

(Messi ai voti, sono approvati i processi verbali delle due tornate di lunedì, e quello della seduta di martedì.)

L'onorevole Robecchi ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

**ROBECCHI.** Prego la Camera di dichiarare d'urgenza la petizione 12,270, colla quale la congregazione di carità del comune di Gorgonzola domanda che i beni appartenenti a quella congregazione medesima siano esonerati dalla tassa di ricchezza mobile e dalla tassa di manomorta.

Chiederei che questa petizione fosse unita alle altre che trattano dell'identico argomento, e mandata alla Commissione che se ne dovrà occupare.

**PRESIDENTE.** Onorevole Robecchi, la Camera ha già prevenuto il suo desiderio. Essa in una delle antecedenti tornate ha stabilito che tutte le petizioni che si riferiscono a quest'argomento siano dichiarate di urgenza, per essere poi trasmesse a suo tempo alla relativa Commissione.

**VERIFICAZIONE DI UN' ELEZIONE.**

**BRIGNONE, relatore.** Ho l'onore di riferire alla Camera sull'elezione del primo collegio di Genova.

Questo collegio consta di tre sezioni; gli elettori iscritti sono 1630. Ne intervennero alla prima votazione 419, i cui voti furono ripartiti come segue: il cavaliere Giacomo Millo ebbe voti 134; il marchese Negrotto 111; il signor Goggi Nicolò 60; Deferrari avvocato Giuseppe 36; Rossi cavaliere Giovanni Battista 33; Veraggio cavaliere Benedetto 30; 15 voti andarono dispersi e tre furono dichiarati nulli.

Nessuno dei candidati avendo ottenuto il numero dei voti prescritto dalla legge, si addivenne al ballottaggio. A questa votazione presero parte 396 elettori, i cui voti furono così distribuiti: il marchese Negrotto ne ottenne 219; il cavaliere Giacomo Millo 174; voti nulli 3. Per tal guisa il marchese Lazzaro Negrotto, avendo conseguito un maggior numero di suffragi, fu proclamato deputato.

Le operazioni elettorali risultano regolari, non v'è osservazione nè protesta alcuna; per cui l'ufficio IX all'unanimità propone la convalidazione di questa elezione.

(È convalidata.)

**INCIDENTE SULL'ORDINE DEL GIORNO.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno ora recherebbe il seguito della discussione sul progetto di legge per il riparto e l'esazione delle contribuzioni dirette; ma è necessità di sospenderla perchè l'onorevole ministro delle finanze è trattenuto al Senato, ove non fu ancora ultimato il dibattimento del disegno di legge per l'aumento di un decimo, e la perequazione della imposta fondiaria nel compartimento ligure-piemontese.

Mi pare quindi che la Camera potrebbe occuparsi dello schema di legge sullo scioglimento dei vincoli feudali nelle provincie venete e mantovana.

**DE FILIPPO, ministro di grazia e giustizia.** Io sono agli ordini della Camera per discutere questo progetto di legge, ma ho l'incarico dal relatore della Commissione, il quale non è presente, di pregare la Camera di sospendere questa discussione, finchè possa aver luogo il suo intervento. L'onorevole Restelli, che è il relatore, ha domandato l'altro ieri un congedo di cinque giorni. Quindi pregherei la Camera di aspettare il suo ritorno prima di procedere alla discussione di questo progetto di legge.

**TENANI.** Io non ho alcuna difficoltà di annuire alla proposta dell'onorevole guardasigilli, ma vorrei fosse stabilito dalla Camera che, allorquando l'onorevole relatore, spirato il suo congedo, non facesse ritorno

alla Camera, questo progetto di legge venisse discusso egualmente: altrimenti andremmo alle calde greche. Si tratta, o signori, di una questione importantissima; ci va di mezzo l'interesse economico-sociale di alcune provincie d'Italia.

**MASSARI G.** Arriverà di certo.

**TENANI.** Ragioni di salute ne lo potrebbero impedire.

**PRESIDENTE.** Non v'ha dubbio che il relatore di questo disegno di legge ritornerà alla Camera, come è sua consuetudine costante, nel termine prefisso. Sono persuaso anzi che l'onorevole Tenani, il quale ben conosce il deputato Restelli, concorre nel parer mio a questo riguardo. Non garantirei però che al di lui arrivo si possa discutere immediatamente il progetto di legge di cui ora è parola, perchè, appena il ministro delle finanze sarà in grado d'intervenire alla Camera, è evidente che si dovrà ripigliare l'esame del progetto di legge pel riparto e l'esazione delle contribuzioni dirette, che, come l'onorevole Tenani sa, è composto di 100 e più articoli.

Io credo che allora non converrebbe sospendere la discussione di questo schema di legge per intraprendere quella del progetto per lo scioglimento dei vincoli feudali nelle provincie venete. Questa adunque verrebbe ad essere ritardata non so fino a quando.

Fatte queste avvertenze unicamente per dissipare ogni dubbio e per ben chiarire la condizione delle cose, io mi rimetto al giudizio della Camera.

**TENANI.** Allora proporrei che da qui a cinque giorni, tornato o no l'onorevole Restelli, la Camera fissasse una seduta straordinaria per esaurire la discussione di questo progetto di legge la cui importanza non vi ha chi non riconosca.

Del resto, nessuno meglio di me conosce ed apprezza la diligenza dell'onorevole Restelli e il desiderio vivissimo che egli nutre di veder presto discussa e votata la legge sullo svincolo dei feudi nelle venete provincie.

**PRESIDENTE.** Quando sarà ritornato il relatore, se l'onorevole Tenani vorrà riprodurre questa proposta di tenere una seduta straordinaria, io interpellero la Camera in proposito, e credo che non avrà difficoltà di stabilirla, avendolo già fatto altre volte.

#### DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER L'ARMAMENTO DEL NAVIGLIO CORAZZATO, E PER LA TRASFORMAZIONE DI CARABINE.

**PRESIDENTE.** Intanto, dovendosi ora lasciare in disparte anche questo disegno di legge per lo scioglimento dei vincoli feudali nelle provincie venete e mantovana, io propongo che si passi alla discussione di quello concernente la spesa per l'armamento del naviglio corazzato, e la trasformazione di carabine per

la marineria. È questo un progetto dichiarato d'urgenza, e compreso fra quelli di cui il Ministero chiese la discussione prima che la Camera si proroghi. (*Segni di assenso*) (V. *Stampato*, n° 146)

È aperta la discussione generale su questo progetto di legge.

L'onorevole ministro per la marineria non ha difficoltà che la discussione si apra sul progetto della Commissione?

**RIBOTI, ministro per la marineria.** Comincio per dichiarare che accetto il progetto della Commissione, giacchè con esso vengono concessi i fondi che io credetti dover domandare; solo si differisce al 1870 la spesa di un milione per acquisto di artiglierie per le due fregate *Palestro* e *Principe Amedeo*, e per le quattro cannoniere in costruzione.

Io trovo che sarebbe stato forse più prudente di non avere differito al 1870 la concessione dei fondi necessari per l'acquisto di artiglierie per i bastimenti in costruzione sui cantieri, e ciò per l'incertezza in cui siamo di poter fabbricare in paese per detto anno i cannoni Armstrong di grande calibro, ed anche per la possibile eventualità di non potere per l'accennata epoca acquistarli in Inghilterra.

Fatta questa dichiarazione, trovo conveniente di dire qualche cosa intorno a diverse osservazioni che la Commissione ha creduto di esporre nella sua relazione che va unita al progetto di legge che è ora in discussione.

E, prima di tutto, risponderò sull'imputazione dell'apparentemente irregolare spesa per acquisto di cannoni, fatta sul capitolo *Costruzione ed armamento della Palestro e della Varese*.

A questo appunto fatto ai miei predecessori, io risponderò semplicemente che, le cannoniere *Palestro* e *Varese* furono ultimate poche settimane prima della guerra del 1866, e che nell'urgenza di doverle subito allestire esse furono armate con antichi cannoni della marina. Quattro dei quali (cioè due per la *Varese* e due per la *Palestro*) vennero cambiati in Ancona con quattro dei primi cannoni Armstrong da 150 libbre, che si ebbero dall'Inghilterra, e che si trovavano commessi sui fondi del capitolo *Artiglieria e munizioni*.

Questo armamento provvisorio fu dato dunque a prestito alla *Varese* ed alla *Palestro*, prelevandolo sull'approvvigionamento generale dei cannoni che la marina annualmente completa e rinnova col capitolo del suo bilancio *Artiglieria e munizioni*.

Finita la guerra era ben naturale che si rimpiazzassero coi fondi concessi dal Parlamento sul capitolo *Costruzione ed armamento della Palestro e della Varese* i cannoni già dati in prestito a tali navi e che si completasse l'armamento della *Varese*, alla quale al giorno d'oggi manca ancora un cannone da 150 già commesso in Inghilterra. Bisogna d'altronde osservare che se non si fossero comprati dei cannoni coi citati fondi

disponibili, oggi non potrebbe riguardarsi come sufficiente la somma di 3 milioni domandata col progetto di legge.

Circa l'armamento del *Vittor Pisani* e *Caracciolo*, niuno può negare che qualunque bastimento non corazzato è certamente meglio armato con pochi cannoni efficaci contro corazze, anzichè con molti cannoni non efficaci.

Mi si concederà però che, quando, come nel caso nostro, non si hanno ancora tanti cannoni di grande potenza da armare completamente le corazzate, non vi può essere convenienza nel dare simili bocche da fuoco a navi non corazzate.

In talune marine si va introducendo da poco in qua una nuova specie di navi destinate specialmente alle crociere, rapidissime, senza corazza, con pochi ma potenti cannoni. Se il *Vittor Pisani* ed il *Caracciolo* appartenessero a questa specie di navi, io non porrei in dubbio la opportunità di armarle con cannoni Armstrong.

Ma il *Vittor Pisani* ed il *Caracciolo* sono corvette miste a *piccola velocità*, destinate a lunghi viaggi e alle stazioni lontane, e la loro struttura leggiera difficilmente comporterebbe un armamento di cannoni troppo pesanti; perciò credo che, senza tema di incorrere in troppo gravi censure, nè cadere in irregolarità che un troppo severo puritanesimo potesse condannare, si può benissimo, a mio credere, valersi del fondo iscritto in bilancio per l'armamento delle corvette *Vittor Pisani* e *Caracciolo* per acquisto di artiglierie per fregate corazzate.

Sull'appunto poi fatto al Ministero di non aver tenuto conto della spesa occorrente per la polvere, farò osservare che l'annuale ordinario rifornimento di polvere per la marina, è stato sempre per consuetudine a carico del bilancio della guerra. Ora, siccome la quantità annuale di polvere che occorre alla marina non è sensibilmente variata, malgrado l'adozione dei cannoni di grosso calibro, così senza chiedere all'amministrazione della guerra maggior quantità di polvere, che per lo passato, e senza gravare di più il suo bilancio, si può, non solo mantenere al completo l'attuale dotazione di polvere a grana grossa che è già sufficiente per cento tiri al pezzo, come osserva la Commissione, ma anche gradatamente accrescerla, rimpiazzando tutta l'antica polvere a granitura ordinaria che si consuma annualmente con polvere a grossa granitura, la quale esclusivamente conviene adoperare per i grossi cannoni Armstrong.

È in questo senso e per queste ragioni che il Ministero della marina non ha tenuto conto di spese per polvere nel progetto di legge in discussione.

Nei due anni scorsi il Ministero non ha trascurato niun mezzo per migliorare l'armamento d'artiglieria delle nostre navi, ed ha creduto di utilizzare a questo scopo ogni fondo, ogni risorsa regolarmente disponibile.

Ciò torna a lode dei miei onorevoli antecessori, i quali si sono giustamente preoccupati della necessità di tenerè preparato il naviglio nazionale ad ogni evento, e di non lasciarlo sfornito di quei potenti mezzi di offesa, dei quali, da due anni in qua, le altre marine si vanno attivamente fornendo. E tanto più mi pare commendevole l'opera dei miei predecessori, inquantochè essi non si sono mai allontanati dalla scrupolosa osservanza delle leggi dello Stato, che hanno con ogni studio cercata ed ottenuta la massima economia, che niuna spesa meno necessaria hanno mai fatta. Ed è in grazia all'opera solerte di essi che il naviglio italiano, che nel 1866 non possedeva che 10 cannoni Armstrong di grande potenza, e solo 6 dopo la campagna di quell'anno, ora ne conta 89, dei quali 63 già sistemati a bordo, e gli altri da sistemarsi nel corso dell'anno.

E se voi, come mi fa sperare il voto della vostra Commissione, vorrete approvare il presente progetto di legge, fra un paio d'anni sarà assicurato al naviglio nazionale un armamento tale da reggere al confronto degli esteri, e tale da accrescere la fiducia, colla quale i nostri marinai potranno andare incontro a nuovi cimenti per la difesa della patria, e per l'onore della nostra bandiera.

**MALDINI.** Il progetto di legge che è sottoposto alla nostra discussione, come avrete ben veduto, implica seco una spesa di tre milioni di lire, ripartibili quasi in uguali quote sopra i bilanci del 1868, e dei due anni venturi 1869, 1870.

Però un'altra somma di 1,260,000 lire per lo stesso scopo, cioè per acquisto di grosse artiglierie, come risulta dalla relazione che precede il progetto di legge ministeriale, e dalla relazione della Commissione alla quale mi onoro di appartenere, sarà prelevata sopra la parte straordinaria dei bilanci del 1868 e degli anni successivi al capitolo *Nuove costruzioni* in quella quota che nello stesso capitolo venne preveduta per l'armamento delle navi medesime. Per conseguenza l'attuale progetto implica veramente la spesa di lire 4,260,000.

Senonchè dalle due relazioni che ho già citate or ora, si vede come, ad onta di tale spesa, l'armamento delle nostre navi non sarà completo, almeno per alcune delle medesime. Onde completare l'armamento del nostro naviglio occorrerebbero ancora 3,300,000 lire secondo i calcoli fatti dal Ministero e verificati dalla Commissione.

Dunque occorrerebbero in totale 7,560,000 lire.

Avverto che una spesa di 4,500,000 lire venne già fatta, come avete udito testè dall'onorevole ministro della marina, allorchè si riferiva a quanto fecero i suoi predecessori in fatto di acquisti di artiglieria per le navi corazzate. Ciò porterebbe un complesso di 12 milioni.

Dalla relazione dell'onorevole D'Amico si vede come la somma di 1,600,000 lire per polveri venne ri-

mandata ad altro tempo, dappoichè l'onorevole ministro della marina fece conoscere di poter utilizzare le polveri che si trovano già nei depositi e quelle che per trattative in corso dovrà ricevere. Sopra l'argomento delle polveri però mi riservo di parlare da qui a poco.

In totale dunque il progetto di legge per ispese o già fatte, o che direttamente o indirettamente le contempla, il progetto di legge implica, non dirò una somma effettiva, ma un complesso di spese di 13 milioni e mezzo.

Credo che tanta è l'importanza di codesta cifra, quand'anche si vogliano abbandonare le mie considerazioni e fermarsi soltanto alla somma di 4,260,000 lire che effettivamente si dovranno spendere qualora la Camera, come io spero, vorrà approvare l'attuale progetto di legge, dico, che anche fermandosi a codesta ultima cifra da me annunciata, io la credo, nello stato attuale delle nostre finanze, di una gravità ed importanza tale da meritare che sopra di essa si spenda qualche parola.

Io evidentemente, e come ho già detto per incidenza, non sorgo per oppugnare il presente progetto di legge, anzi nelle mie deboli forze lo raccomando al suffragio dei miei onorevoli colleghi, poichè esso provvede ad una spesa che credo utile, necessaria e indispensabile. Le altre marine, anche di second'ordine, fanno spese quasi favolose per l'armamento del loro naviglio corazzato; io citerò soltanto la Francia, la quale in due anni ha iscritto sui suoi bilanci la spesa di 26,400,000 lire per lo stesso oggetto pel quale a noi si domanda la spesa di 4,260,000 lire per acquisto di nuove artiglierie e trasformazione di armi portatili per la marina.

Io quindi faccio plauso all'onorevole ministro della marina di aver presentato il suo progetto di legge, col quale la marina, io spero, sarà presto provveduta di ottime artiglierie. Però, non credo dover lasciar passare inosservata la relazione ministeriale di questo progetto di legge, la quale per verità non era tale da accaparrarsi il suffragio degli uffizi della Camera, anche perchè nella medesima si trovano esposti certi principii che possono essere pericolosi per la vita e l'avvenire della marina.

Negli uffizi però vi furono alcuni i quali presero a volo, per così dire, la questione; hanno capito di che si trattava, hanno capito quale era l'intendimento dell'onorevole ministro, e sono sorti a difendere il progetto ministeriale. Egli è perciò che nella relazione della Commissione trovò l'onorevole ministro un'adesione al suo progetto.

Suppongo che il progetto sia approvato, che sia munito di tutte le volute sanzioni, e che l'onorevole ministro per la marina abbia i fondi per acquistare codeste grosse artiglierie; suppongo che le abbia acquistate e che siano a bordo delle nostre navi.

Fatta questa spesa e prese due navi, l'una nazionale, l'altra appartenente a qualunque altro Stato, mi duole il dirlo, ed analoga alla prima per portata e per armamento, credete voi che queste due navi si troveranno nelle medesime condizioni? È necessario che la Camera conosca intera la verità sopra quest'argomento. (*Conversazioni continuate — Udite! udite!*)

Mi permetto di chiedere alla Camera la sua benevola attenzione; farò il possibile per essere breve. Del resto la Camera sa che non sono uso d'intrattenerla frequentemente; anzi non ho parlato finora che in qualità di relatore, e quando la discussione del bilancio me ne imponeva, per così dire, l'obbligo. So che non tutte le verità si possono dire. (*Continuano le conversazioni*)

**PRESIDENTE.** Prego i signori deputati di fare silenzio.

**MALDINI.** Quantunque un grande italiano, che tutti noi rispettiamo, abbia detto che, *quando le verità sono verità, possono dirsi sempre*, so che alcune verità non si possono dire opportunamente, specialmente in questioni che possono investire in certi lati delicati, come sono le questioni del naviglio corazzato, ed in genere del materiale della marina dello Stato. Però in oggi le facili comunicazioni, le ferrovie, le poste, i telegrafi, le relazioni scambievoli tra paesi e paesi, anche le relazioni diplomatiche, così frequenti in oggi, mi rendono in cotesta circostanza un po' più ardito nell'entrare in questo argomento, in quanto che molte verità si conoscano più facilmente all'estero, anzichè da noi stessi.

D'altronde col silenzio non si fa altro che illudere il paese.

Il ministro seguita (non parlo del ministro che siede oggidì sul banco ministeriale, parlo in genere dei ministri quando non si viene ad esporre qui lo stato vero delle cose), il ministro seguita con i soliti sistemi, e molte volte la Camera non sa spiegarsi l'importanza ed il motivo di certi fatti, nè dai risultati può sempre risalire alle cause. Lascierò all'onorevole relatore della Commissione difendere la relazione dagli appunti che ha fatto testè l'onorevole ministro della marina.

Io mi fermo sopra quelle questioni le quali trovansi in diretta relazione, e nella più stretta attinenza col l'attuale progetto di legge.

Prima però credo sia indispensabile che la Camera conosca lo stato in cui si trovano quelle navi per le quali noi ora vogliamo provvedere le artiglierie. Nella relazione dell'onorevole ministro, alla pagina 6, era detto: che qualora non fossero approvate le somme che col medesimo progetto di legge veniva a chiedere, *ci esporremmo* (sono le parole della relazione) *a vedere ridotta all'impotenza la nostra marina.*

Io non vorrei che, alle volte, seguendo certi sistemi, si riducesse all'impotenza la nostra marina quand'anche vi fossero a bordo quelle nuove artiglierie che si andranno a provvedere col presente progetto di legge!

Parlando dello stato del materiale è inutile che io

risalga troppo indietro. La Camera del resto non mi seguirebbe in codesto sguardo retrospettivo. D'altronde noi abbiamo due epoche abbastanza recenti che ci possono essere di guida in cotesto sguardo che io voglio gettare sullo stato del nostro naviglio.

L'una è il 1866, nella quale epoca si armarono quattro quinti delle navi possedute dalla marina.

Se non erro, il materiale della marina ammontava nel 1866 a 98 bastimenti, dei quali 67 erano in armamento; non dico che tutti fossero nell'Adriatico, parlo dell'armamento del 1866 tanto nell'Adriatico quanto fuori.

Nel 1867, e più specialmente nell'ottobre di quell'anno, per quegli avvenimenti dolorosi che noi tutti sappiamo, il ministro della marina di quell'epoca, che mi duole non vedere presente, giacchè dovrò più volte parlare di lui, e mi spiace di dover forse fare degli appunti ad una persona che non è presente...

*Voci. C'è!*

MALDINI. Non vedeva l'onorevole generale Pescetto al suo posto, e credeva che fosse assente dalla Camera. Ho piacere che sia presente; così egli potrà rettificare le mie parole qualora non fossi nel vero.

Nel 1867 dunque si dovette armare una squadra di navi corazzate. Per conseguenza noi abbiamo le due epoche 1866 e 1867, che saranno nella mia disamina i punti di partenza.

Nel 1866 per l'armamento dell'Adriatico furono sparse varie dicerie sullo stato delle navi che trovavansi in quell'epoca nell'Adriatico.

Io non vengo qui a sostenere od a diniegare codeste voci che in quell'epoca circolavano; faccio soltanto osservare che pochi giorni dopo il combattimento di Lissa, l'onorevole ministro che in quell'epoca teneva il portafoglio della marina nominò una Commissione d'inchiesta sul materiale della marina, con lo scopo precipuo di constatare lo stato del naviglio.

Mi permetta la Camera che io legga poche linee della relazione di codesta Commissione, poichè, essendosi stampato un numero così ristretto di copie di codesto lavoro, non tutti i membri di questa Camera hanno potuto riceverlo.

La Commissione d'inchiesta sul materiale, alla pagina 21 della prima relazione, *Stato della flotta*, così si esprime: « Si esaminarono le traccie dei danni patiti (parla dei danni patiti nei combattimenti di Lissa) che erano ancora riconoscibili, e non furono veramente gravi, nè tali da porre alcun legno in pericolo, e d'impedire loro di proseguire la campagna, se si fosse creduto di continuarla.

« Infatti quasi tutti i legni si sono potuti riparare in Ancona in soli otto giorni dopo il ritorno della flotta, salvo le avarie del *Re di Portogallo*, che furono però racconciate pur esse dalle officine dell'arsenale di Ancona avanti il 2 agosto, scadenza dell'armistizio. »

E come conclusione di questa relazione, la Com-

missione così si esprime: « Compite alle macchine e scafi le riparazioni che sono necessarie ad ogni armata dopo una campagna d'incessante servizio, avremo tutte le navi della nostra ritornate al grado iniziale, o poco lungi dalla speditezza che la Commissione ha raccolto essersi in vari bastimenti scemata. E nel tristissimo vuoto lasciato dalle corazzate inghiottite od incendiate, già entrano altre navi di pari, anzi di potenza maggiore. »

Ho voluto leggere cotesti due brani della relazione della Commissione d'inchiesta onde non si venga a dedurre che lo stato attuale del nostro naviglio sia una conseguenza della campagna dell'Adriatico nel 1866. Cessato il bisogno della squadra nell'Adriatico, l'onorevole Depretis, allora ministro della marina, diede l'ordine di disarmo generale di tutti i bastimenti della squadra; ordinò ai dipartimenti perchè man mano che i bastimenti vi fossero rientrati venissero messi in buon assetto. Siccome in oggi la questione dei bacini è la questione la più importante per una marina da guerra, così l'onorevole Depretis fece delle pratiche col Governo francese onde avere a nostra disposizione alcuni bacini di Tolone, ed il Governo francese si arrese molto facilmente alle nostre domande, e ci mise a disposizione qualche bacino di quel porto militare.

Dippiù, il bacino di Livorno non era per anco compito, e l'onorevole Depretis faceva incessanti premure al ministro dei lavori pubblici di quell'epoca affinchè desse un sollecito compimento a quel bacino. Egli aveva inoltre aperto un credito, se non m'inganno, di 3 milioni per acquisto di un bacino del sistema Clarke, bacino che poi, per alcune circostanze, non si è potuto acquistare.

Contemporaneamente agli ordini di disarmo di tutta la squadra che aveva operato nell'Adriatico, c'erano ordini di armamento graduale di alcune navi, per comporre una squadra di evoluzione, che poscia con successivo decreto venne dichiarata squadra permanente.

Ecco in qual modo l'onorevole Pescetto trovò la marina nell'aprile del 1867.

E mi permetta la Camera di dichiarare che, se alle volte mi succederà di dover parlare dell'onorevole Depretis, io non vengo qui a fare apologie di amicizie personali. Io credo che l'onorevole Depretis, qualora venisse appuntato di qualche fatto, saprebbe difendersi da sè molto meglio di quello che possa farlo io.

Inoltre osservo che non senza un motivo, oltre quelli da me accennati, ho citato codesti ordini, dati dall'amministrazione Depretis, poichè fra l'amministrazione dell'onorevole Depretis e quella dell'onorevole Pescetto havvi di mezzo l'amministrazione dell'onorevole Biancheri. Egli in questo momento non è presente alla Camera, ma è certo che, qualora io dicessi qualche cosa che non fosse vera, potrebbe un giorno smentirmi.

Dunque, l'onorevole Biancheri si trova di mezzo fra l'onorevole Depretis e l'onorevole Pescetto.

L'onorevole Biancheri rimase troppo poco alla marina per poter essere chiamato responsabile di qualche cosa, ma rimase abbastanza per sapere in quale condizione si trovava la marina in quell'epoca.

Nel 1867, sotto l'amministrazione dell'onorevole Pescetto, dapprima per i movimenti che si andavano svolgendo nell'agro romano si sono dovuti tenere in crociera dei bastimenti sulle coste romane.

Ho qui i documenti che furono pubblicati dall'attuale amministrazione: basta leggere quella relazione per vedere come le navi, le quali si trovavano in crociera su quelle coste avessero ad ogni momento bisogno di riparazione. Di più si era stabilita una stazione all'isola della Maddalena per impedire al generale Garibaldi di abbandonare l'isola di Caprera. Anche sopra le operazioni delle navi, che componevano quella stazione, vennero pubblicati i documenti, che si riferiscono alla Commissione superiore d'inchiesta relativamente alla fuga del generale Garibaldi. Anche qui basta aprire codesto volume per trovare quasi ad ogni pagina, e dico ad ogni pagina, perchè tratta tutto di questione di marina, per trovare lo stato, non dirò deplorabile, ma poco felice, nel quale erano i bastimenti che costituivano quella stazione.

Fra gli altri vi fu un piroscafo che minacciò di colare a picco da sè. A detta dello stesso comandante di quella stazione egli non poteva servirsi di alcune navi, poichè dopo 12 ore di fuoco delle macchine, queste navi avevano bisogno almeno di quattro giorni di riparazione. Io comprendo che tanto per la crociera sulle coste romane, quanto per fare la guardia ad un uomo solo, che poi se ne è andato un bel giorno, quelle non erano navi corazzate, pure alcune erano anche fregate ad elice che hanno una certa importanza; ad ogni modo suppongo che tutte fossero navi minori. Ma vediamo in quale stato erano le navi di maggiore importanza, cioè il naviglio corazzato. Parlo di quell'epoca. Incomincio dall'*Affondatore*.

Tutti voi sapete la disgrazia che ebbe quel bastimento di sommergersi nel porto d'Ancona, e rimanervi sommerso per circa due mesi. Ebbene quella nave, dopo un anno dacchè era stata messa a galla, non era entrata ancora in alcun bacino, quella nave aveva ancora a bordo, mi permetta la Camera di dirlo, il fango del porto d'Ancona.

Il *Re di Portogallo*, che nel quadro del naviglio della marina italiana prende il primo posto, il *Re di Portogallo* nell'ottobre del 1867 non aveva ancora riparato le avarie avute a Lissa, delle quali io vi ho tenuto parola leggendo quel breve brano della relazione della Commissione d'inchiesta.

Quando fu dato l'ordine di armamento del *Re di Portogallo*, si trovò invece che desso aveva bisogno del calatafaggio generale, che aveva bisogno di due mesi di assiduo lavoro per venir messo in armamento.

Altre due fregate corazzate si trovarono in uno stato

tale da far rinunciare all'idea di armarle. Per conseguenza nell'ottobre del 1867 di 15 navi corazzate galleggianti non se ne poterono armare se non sette.

E qui mi permetto di dire alla Camera, come con un altro sistema di amministrazione, qualora si fosse meglio conservato il nostro naviglio corazzato, in quell'epoca, cioè nell'ottobre 1867 l'Italia avrebbe potuto mettere in armamento una squadra ben più forte di quella che da Tolone veniva inviata sulle nostre coste per sbarcare le truppe della spedizione a Roma.

Certo che la Francia avea la sua riserva nella squadra di Cherbourg, alla quale avea dato immediato ordine di entrare nel Mediterraneo; ma appena essa si è accorta delle condizioni nelle quali si trovavano quelle sette navi che componevano la nostra squadra corazzata, evidentemente fece sospendere l'ordine alla squadra di Cherbourg.

Io credo, che qualora si avesse avuto preveggenza, non dico che le cose si sarebbero cambiate, ma è certo che il poter presentare in quelle circostanze nelle quali ci trovavamo al 20 ottobre 1867, il poter presentare una bella squadra abbastanza numerosa di navi corazzate, forse le cose non sarebbero andate nello stesso modo.

E qui non vengo certamente a parteggiare per una guerra tra l'Italia e la Francia; io la credo anzi la maggiore delle sventure che possa toccare al mio paese; ma osservo che a qualche complicazione di qualche genere si poteva ben venire, in ispecie come conseguenza della politica che si era creduto opportuno d'inaugurare sino a quel momento.

D'altronde, dal discorso che l'onorevole Rattazzi ci fece nel dicembre dell'anno passato risulta che di tutti i membri che componevano l'amministrazione di quell'epoca, il solo generale Di Revel fosse contrario a spingere le cose tant'oltre. Non mi pare che l'onorevole generale Pescetto fosse contrario a quel genere di politica che ci spiegò nel dicembre del 1867 l'onorevole Rattazzi.

Io non gli faccio appunto per ciò: solo osservo che, quando si è convinti di un certo sistema di politica, bisogna prevederne le conseguenze. E certo non si prevedevano le conseguenze di quella politica col disarmare nell'agosto la squadra del Mediterraneo e coll'accordare a tutti gli ufficiali un permesso di sei mesi!

A questo modo il 20 ottobre si trovò la marina che non era preparata.

Dissi che di tutte le navi corazzate soltanto sette se ne armarono nell'ottobre 1867, e queste sono: *Principe di Carignano*, *Maria Pia*, *Messina*, *San Martino*, *Formidabile*, *Terribile* e *Varese*.

Ma in quale stato si trovavano codeste navi?

Non voglio toccare se non questioni che si attengono esclusivamente al materiale della marina; ma posso dirvi che quelle navi si trovavano nell'identico

stato in cui erano dopo la campagna di Lissa, con le stesse riparazioni provvisorie, momentanee fatte in Ancona.

Vi era una nave corazzata coll'albero guasto da un proiettile nemico a Lissa: un'altra che aveva la macchina in disordine, il timone che non poteva agire, i perni di alcune piastre che, per l'urto dei proiettili nel combattimento di Lissa si erano sconfiacati, si trovavano nello stesso stato. Persino un bastimento che a Lissa ebbe un proiettile che gli tagliò una sarta e che fece momentaneamente riaccomodare con una legatura alla meglio codesta nave, trovò un anno dopo la medesima legatura a sostenere la sarta stessa. Un'altra nave aveva le caldaie in tale stato da renderle pericolosa anche la navigazione, tanto che cessato il bisogno di aver codesto nucleo (che io chiamo nucleo apparente di forze militari), fu immediatamente messa nel bacino di Livorno e poi fu disarmata. Un'altra nave, che era la prima volta che veniva armata, era coperta da tali incrostazioni che, invece di raggiungere la sua velocità media di 12 miglia all'ora, non ne faceva che a mala pena 7, e quando giunse alla Spezia si procurò di pulire la carena di questo bastimento mentre la squadra a cui apparteneva poteva da un momento all'altro divenire squadra di operazione.

E in appoggio di quanto ho esposto alla Camera, dirò come nei mesi di ottobre, novembre e dicembre dell'anno passato, e credo anche nel gennaio e febbraio di quest'anno, tutte quelle navi che si erano armate nell'ottobre del 1867 viaggiavano su e giù pel Mediterraneo per andare nei bacini di Malta a pulirsi ed a ripararsi. E c'è un altro fatto; che quella squadra non ha potuto mai interamente riunirsi, quindi mai definitivamente comporsi. Ed io qui faccio appello alla memoria dell'onorevole ministro della marina il quale era allora comandante in capo di quella squadra. Da ciò vede la Camera che non ho esposto cose non vere avendo una persona la quale può ad ogni momento contraddirmi se io non fossi proprio nel vero.

Io so che c'è una specie di solidarietà da ministro a ministro, e che quindi egli non vorrà interamente appoggiare le mie asserzioni, ma certo che riandando le cose nella sua mente, egli non potrà non riconoscere la verità di quanto io sono fin qui venuto esponendo.

Per conseguenza resta, a mio avviso, constatato che tutto il periodo di tempo trascorso dall'aprile all'ottobre andò interamente perduto per la nostra marina.

Allora il giornalismo, anche il più favorevole alla politica dell'onorevole Rattazzi, accusava il Ministero della marina pel modo con cui si erano armati quei bastimenti, per le condizioni in cui essi si trovavano.

E qui mi affretto a dichiarare che se parlo in questo modo, non è, come la Camera ben comprende, che io possa avere alcunchè di personale verso l'onorevole generale Pescetto, col quale non ho mai avuto molti rapporti: però in quei pochi contatti che m'ebbi con

lui, debbo piuttosto ringraziarlo della usatami cortesia in molte circostanze, locchè esclude dalle mie parole naturalmente qualunque ombra di personalità verso di lui. Ma, essendo venuto ad esporre le condizioni del naviglio, certamente io non potevo dir cose diverse da quello che esse effettivamente sono.

E, dico il vero, non sono ancora arrivato a comprendere quale risultato si potesse ripromettere l'onorevole Pescetto con quella squadra composta in quel modo, come vi ho detto, ed in quelle deplorabili condizioni.

Comprendo che vi possano essere circostanze nelle quali un ministro potrà anche ordinare ad un bastimento di farsi affondare, in cui potrebbe anche ordinarlo ad una squadra, quantunque non possa ammetterlo che in poche e rarissime circostanze molto difficili, ma che ciò non si può giammai eseguire se non per un qualche grande ed importantissimo scopo, per un bene supremo della patria, non mai come risultato di una cattiva amministrazione! (*Movimento di approvazione*)

Nè si vantino gli sforzi che si fecero nei dipartimenti per mettere insieme coteste navi. Io so che c'è l'abitudine in molte circostanze, quando si fa qualche armamento straordinario, di vantare la sollecitudine colla quale i dipartimenti hanno messo in armamento le navi che riceverebbero ordine di armare. Ciò non dimostra niente, ciò non isgrava la responsabilità del ministro. Tutto al più dimostra l'attività dell'autorità dipartimentale, non certo il buon andamento di un'amministrazione.

E qui debbo manifestare il mio dolore che l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, che tenne il portafoglio della marina dopo dell'onorevole Pescetto, non abbia ordinata un'inchiesta sullo stato della squadra che si trovava raccolta alla Spezia. In allora, se ciò si fosse fatto, le mie parole sarebbero state documentate ufficialmente.

Dopo l'onorevole Pescetto e dopo alcune settimane che l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri tenne il portafoglio della marina, venne al Ministero il senatore Provana; egli vi stette due mesi. Due mesi evidentemente è un periodo troppo breve; nonostante, questo periodo potrebbe anche essere sufficiente per cambiare certi sistemi nell'andamento dell'amministrazione marittima. Però io voglio calcolarlo un periodo breve, e la Camera, od almeno quegli amici che mi conoscono da vicino, comprenderanno facilmente per quali ragioni desidero di sorvolare sul periodo dell'amministrazione del senatore Provana.

Dopo di lui venne l'onorevole ammiraglio Riboty, che siede su quei banchi; egli vi si trova da sei mesi.

Io esamino brevemente lo stato del nostro naviglio al giorno d'oggi. Così io non potrò essere accusato di parzialità, poichè passarono circa otto mesi dal tempo



in cui l'onorevole Pescetto tenne il portafoglio della marina.

Noi abbiamo oggi 22 navi corazzate, delle quali però sette si trovano in costruzione e quattro in allestimento. Sicchè effettivamente non abbiamo per ora che undici navi corazzate. Il che vuol dire che ora noi abbiamo due navi di meno di quelle che avevamo nel 1866. In due anni adunque non abbiamo trovato il mezzo per allestirne nessuna, quantunque vi siano quattro navi che sono varate fino dal 1866, credo anzi che una fosse varata fino dal 1865.

Questo fu il motivo per cui la Commissione ha creduto di presentare il suo articolo 2, col quale si rimanda la spesa di un milione per artiglierie di alcune navi corazzate al 1870.

Parlando dello stato attuale del naviglio, la Camera comprenderà facilmente la mia riserva, trattandosi di questioni attuali. Io potevo esporre alla Camera con tutta franchezza, senza titubanza, lo stato del naviglio nel 1866 e nel 1867; ma esporlo al giorno d'oggi, nelle condizioni presenti, io non mi sento veramente il coraggio che ci vorrebbe per farlo. Però qualche cosa io posso dire, e ritorno all'*Affondatore*. L'*Affondatore* entrò in bacino, se non erro, nel mese di marzo di quest'anno. Ma io chiedo all'onorevole ministro della mariniera: potrebbe egli armare l'*Affondatore*? (*Segni affermativi del ministro della mariniera*) Io ringrazio il signor ministro della mariniera dei suoi segni di assenso, e sono contento che ci sia un'altra nave che si potrebbe armare.

Veniamo ora al *Re di Portogallo*. Qui io credo che l'onorevole ministro della mariniera non potrà fare segni di assenso certamente. (*Ilarità*) Cito le condizioni del *Re di Portogallo* perchè quelle condizioni non sono più un mistero per alcuno: i giornali le hanno pubblicate, hanno fatto il giro anche dei giornali esteri. L'onorevole ministro della mariniera era il comandante del *Re di Portogallo* nel 1866, allorquando a Taranto si recò la Commissione d'inchiesta sul materiale; io ho qui la sua deposizione firmata *contrammiraglio Augusto Riboty*.

Riguardo alla qualità del legname usato nella costruzione del bastimento, ecco come si è espresso l'onorevole ministro della mariniera:

« Credo che il legname sia di cattivissime qualità, essendocene dovuto convincere nello esaminare l'ossatura del *Re di Portogallo* dalla parte dell'opera morta, stata rotta dal vascello *Kaiser*, che era infracidita. »

Ora, o signori, il fracido si è alquanto allargato; se un pontone urta il *Re di Portogallo* c'è qualche piastra della corazzatura che si sconnette e quasi quasi entra dentro il bastimento, poichè di dietro non c'è più nulla che la tenga; del pari se il *Re di Portogallo* tira il cannone, la corazza si sconnette e ne escono i perni. Eppure pochi mesi or sono si spesero 200 mila

lire per alcune modificazioni a bordo del *Re di Portogallo*!

Ho sentito a dire molte dure verità su quella nave: l'onorevole ministro della marina sa bene che non vengo alla Camera con informazioni attinte a fonti ufficiali, ma però a fonti di buona fede. Or bene: è egli vero che in oggi si tratta di togliere la corazzatura a quel bastimento ed anche di demolirlo? Se quella nave è nello stato in cui l'ho dipinta, e la sua ossatura è fracida, allora pregherei l'onorevole ministro della marina di dirmi che cosa ne vuole fare, avendomi egli fatto segno che non vuole demolirla. Vuol forse alienarla? Ma chi comprerà un bastimento di quella natura e di quella costruzione? Non credo quindi che vi sia altro miglior partito a prendere che quello di demolirlo.

Mi sono diffuso sulle condizioni del *Re di Portogallo* per dimostrare alla Camera come sia questo un bastimento sul quale non sarà possibile di mettere coteste nuove artiglierie. Se provvediamo queste artiglierie, esse ci rimarranno disponibili unitamente a quelle che il *Re di Portogallo* ha già a bordo. Pregherei quindi l'onorevole ministro della marina di vedere se non convenga migliorare l'armamento delle batterie corazzate. (*Segni negativi del ministro per la mariniera*).

Dai segni negativi dell'onorevole ministro vedo che sono con lui tanto disgraziato da non indovinarne una. (*Ilarità*) Però parmi che le batterie corazzate, le quali non hanno per iscopo di navigare e tenere il mare, come si usava coi bastimenti a vela, ma bensì quello di stare a difesa dei porti, abbiano mestieri di migliori artiglierie di quelle che egli ci propone.

Potrei dare alla Camera alcuni ragguagli sullo stato d'altre navi, sullo stato delle fregate ad elice le quali non sono oggidì navi di prima importanza per le operazioni di guerra, ma sono importanti pel loro costo. Le condizioni di queste navi sono, poco su poco giù, simili a quelle delle navi corazzate. Dirò soltanto qualche cosa sopra di un bastimento che è la pirocorazzata *Etna*, poichè a proposito di codesta nave tutto il giornalismo italiano ed anche estero ha parlato abbastanza, e non certo con lode, del nostro sistema di amministrazione marittima.

L'*Etna* fu armata per recarsi da Napoli in America, e, quando fu nell'Oceano, dovette retrocedere a Cadice, dove entrò in bacino e vi fu visitata, e, mi si è detto, fu trovata bisognevole perfino di calafataggio.

Si sono spese, se non erro, 200 mila lire anche per quel bastimento. (*Il ministro fa segno di no*) Tanto meglio se la spesa è minore. L'onorevole ministro della marina mi fa segno di no, ed io mi congratulo col bilancio della marina, già troppo aggravato con ispese superflue e mal fatte.

Ma io domando: quel bastimento non aveva forse avuto un cambiamento nella sua stiva, nell'alberatura e nella velatura? Tutto ciò, dietro il regolamento che

sussiste tuttora, tutto ciò esige che, prima di far partire una nave dal porto di armamento, essa venga sottoposta a certe prove regolamentari.

Io non credo che si siano eseguite coteste prove regolamentari, le quali ad ogni modo avrebbero fatto conoscere come quel bastimento non ha la stabilità voluta. E dico la stabilità voluta, perchè mi fu detto, ed anche su questo vorrei ingannarmi, mi fu detto che il bastimento, dopo essere stato in bacino a Cadice e di avere subito una lunga riparazione, ha perduta l'alberatura nell'Oceano, e dovette ripararsi alle isole del Capo Verde.

Vedendo che l'onorevole ministro non mi fa alcun segno col capo, io credo che sia vero quello che ho asserito.

Faccio un'altra domanda. L'*Etna*, prima di partire per l'America, è dessa entrata in bacino a Napoli? Se è entrata, ma come mai fu visitato quel bastimento, se, pochi mesi dopo visitato a Cadice, in un bacino estero, si trovò abbisognare persino del calafataggio? E se non è entrato in bacino a Napoli, domando io, come mai si spedisce un bastimento per questa lunga navigazione, una navigazione almeno di due anni, senza prima farlo visitare in bacino?

Io ho citato l'epoca dell'ottobre 1867, ho citato pure qualche cosa sullo stato attuale del naviglio, ho pure detto che vi era qualche cosa di riservato; e diffatti non ho portato dinanzi alla Camera se non che questioni le quali dal più al meno vennero trattate dai giornali del nostro paese ed anche da giornali esteri.

La Camera ha udito in che condizione si trovava in due epoche diverse il nostro materiale marittimo. Ma dirò di più, che quasi non parte nave da uno dei nostri porti d'armamento, come del pari non approda in nessun porto d'armamento qualche nave, senza che dessa abbia bisogno di qualche riparazione. Io vorrei adesso avere una conferma dall'onorevole ministro della marina. Può egli in questo momento armare una squadra d'operazione in perfetta regola, in proporzione al naviglio che possiede l'Italia?

(Il ministro della marina fa segni affermativi.)

Egli mi dice di sì (*Parità*); mi dispiace. Io certo non posso dare una negativa all'onorevole ministro della marina, ma almeno ciò io lo metto in dubbio.

Secondo i nostri regolamenti abbiamo una certa categoria di bastimenti i quali si chiamano in disponibilità *pronta*: ma sono veramente *pronte* quelle navi che si trovano in disponibilità pronta?

Anche di questo io mi permetto di dubitare; e domando: che cosa facciamo noi coi nostri nove mila operai, che si pagano sul bilancio della marina?

Certo io non accuso nè autorità dipartimentali, e molto meno poi gli ufficiali che compongono il corpo del Genio navale, fra i quali conto parecchi amici. Io cito dei fatti, i quali si riattaccano ad un sistema di

cose, che è necessario di cambiare. Cambiate le cause, avremo risultati diversi.

Io credo che sia necessario di suscitare ora questa discussione, poichè l'Italia gode fortunatamente una perfetta tranquillità; nessuna nube mi pare che vi sia nell'orizzonte; ed è appunto nei momenti di pace, che si apprestano gli armamenti guerreschi, e non già nel momento della guerra. Prendiamo esempio dalla Prussia, la quale tacitamente aveva fatto il suo famoso fucile ad ago, che poi la condusse a Sadowa. Guardiamo l'Austria, e vediamo ciò che tacitamente aveva fatto per la sua marina. E fu durante la pace, che queste nazioni si posero in ordine, con gli armamenti militari e marittimi, per cui nel tempo della guerra, si trovarono pronte a qualsiasi evenienza.

Se l'onorevole ministro volesse cambiare sistema, tener conto di alcune delle cose che io ho esposte alla Camera, credo che ne avrebbe tutto il tempo necessario; perchè, siamo sinceri, la Camera lo ha lasciato sempre tranquillo. (*Si ride*) È l'unico ministro, il quale non abbia mai avuta nessuna domanda; mi si permetta l'espressione, nessuna noia dalla Camera.

Se l'onorevole Cambray-Digny dicesse: ma, signori, io non ho avuto il tempo di riformare, di organizzare, lo capirei perchè egli è in permanenza a quel banco, è assiduo ai nostri lavori, poichè si tratta sempre di questioni di finanza, di leggi, nelle quali egli è interessato; ma per l'onorevole ministro della marina è questa la prima circostanza in cui vi sia qualche discussione alla Camera, dopo quei due giorni di quella piccola guerrietta che ci fu per il bilancio della marina.

Io credo che fra le cause precipue del deperimento del nostro naviglio, debbasi accennare al non tenere una debita proporzione fra le navi in armamento e quelle in disarmo nella stessa specie. Noi alle volte armiamo troppi bastimenti della stessa specie, per conseguenza non possiamo fare a tempo debito le riparazioni, e non possiamo farle complete.

Parmi poi che le navi, quando entrano in bacino, non subiscano quella visita accurata a cui dovrebbero essere sottoposte, epperchè non ricevono tutti quei raddoppi dei quali hanno bisogno. E di questo è forse causa la sollecitudine colla quale si spingono i lavori, poichè quando entra in bacino una nave, ve n'è subito un'altra che attende per surrogarla.

E qui aggiungo che nella nostra marina c'è un po' il sistema di trascurare le navi di maggior importanza per occuparsi delle navi minori. Due mesi fa io mi trovava in un capoluogo di dipartimento, quando vennero ordini pressanti di riparare una nave, la quale ha più di trent'anni di età. Che cosa volete fare di quel bastimento?

Nel 1867, quando l'onorevole Pescetto armava una squadra corazzata ed i bastimenti si trovavano nelle

condizioni che io ho esposte alla Camera, il bacino di Genova era ingombro da una corvetta a vela *L'Eu-ridice*. Ma a che ci mettiamo a riparare codeste navi, a spendere danaro in un materiale, dal quale non possiamo trarre tutto il vero profitto? Io capisco che da qualunque nave si può trarne un qualche utile, ma l'onorevole ministro della marina sa bene che le teorie, che io ho ora esposte sopra il fatto delle riparazioni di navi che non sono più adatte, furono prima di me esposte, e certo in opera molto importante, da Tupinier fino dal 1838, cioè trenta e più anni fa.

Una volta si facevano queste grandi riparazioni per conservare certi tipi di bastimenti, ma in oggi l'onorevole ministro della marina sa certo meglio di me come ogni giorno cambino i tipi dei bastimenti.

La Commissione dei Quindici (non si stupisca la Camera se io, parlando di marina, vengo fuori con questa Commissione), la Commissione dei Quindici, nella sua relazione, ha dato qualche suggerimento che concerne il ministro della marina, quello cioè di liberare gli arsenali ed i porti di quel materiale inservibile, che non è più che d'ingombro; la Commissione del bilancio del 1867, e poi quella del 1868, ripeté lo stesso consiglio, lo stesso suggerimento, la medesima preghiera, se si vuole, al ministro della marina. Ma che cosa invece si fa? Si crede di avere già eseguito codesto consiglio quando viene fuori un decreto che dice: il tale bastimento è radiato dal ruolo del naviglio, e poi lo si conserva negli arsenali. Ciò è peggio ancora, quando è radiato dal novero dei navigli, nessuno più se ne occupa, mentre invece esige sempre una certa spesa di sorveglianza, non fosse altro che come bene demaniale; esige le spese d'armeggio, e via dicendo; cosicchè, abbandonato affatto, diminuisce contemporaneamente, gradatamente di valore, e quando voi volete poi alienare quel bastimento, egli è al certo diminuito di un terzo del valore che aveva al momento in cui lo avete radiato dal ruolo del naviglio.

Io vedo che in tutte le marine del mondo, quando un bastimento è radiato dal naviglio, o viene alienato o demolito. Se invece che nella nostra marina non si vogliono demolire i bastimenti e si desidera piuttosto di alienarli, poichè si dice che l'operaio da noi riceve una mercede troppo forte per poter essere impiegato nella demolizione di un bastimento, ciò forse sarà perchè nel regno d'Italia le questioni marittime si presentano sotto un aspetto diverso da quello che si presentano negli altri paesi d'Europa ed anche di America, poichè dappertutto vedo che si demoliscono i bastimenti. Conservando poi le navi che sono inservibili, noi otteniamo un altro scopo che chiamo negativo, quello cioè che il paese rimane illuso. Per esempio, se oggi si prende in mano il ruolo del naviglio, troviamo che l'Italia possiede cento bastimenti, e tutti voi non potete certo addentrarvi nella questione non dirò di dettaglio, ma nella questione intima

della marina. Ora, vedendo sul ruolo segnati 100 bastimenti, voi dite l'Italia ne ha abbastanza, e poi se andiamo a far i conti troviamo che ve ne sono molti da scartare. Ed io credo che appunto in questo senso l'onorevole deputato di Cossato tenesse quel discorso, che tutti voi sapete, ai suoi elettori riguardo al vendere la metà della flotta per conservare l'altra metà. A me torna impossibile il supporre che l'onorevole Sella con la sua bella intelligenza potesse dire: vendiamo metà della flotta per mantenere l'altra metà! Egli intendeva, almeno io credo, di dire liberiamoci da tutto questo materiale che ingombra i porti, e conserviamo invece quella parte che è utile veramente.

Però l'onorevole ministro della marina, nella relazione che precede il progetto di legge, proponeva alla Camera nientemeno che di « prendere in seria considerazione l'idea di vendere, in compenso delle spese per le nuove artiglierie, qualcuna delle nostre navi corazzate. »

Questo è uno di quei principii pericolosi (come io dissi nel principio del mio discorso) che si trovano nella relazione ministeriale, principii tanto più pericolosi in oggi con il vento favorevole alle economie che spira da ogni parte. E mi fa meraviglia che dal Ministero della marina escano fuori dei giornali, che se non sono ufficiali, sono però fatti nelle aule ministeriali, in cui si trova, come per esempio nella *Rivista marittima* nel suo ultimo numero, un articolo che era evidentemente contro l'onorevole deputato Di Cossato, riferendosi a coloro che vogliono vendere metà della flotta per mantenere l'altra. Ma a me pare che qui la redazione fosse molto più esplicita di quello che sia stato l'onorevole Sella dinanzi ai suoi elettori. Inoltre, in quell'articolo muovevasi lagnanza (e qui si riferiva direttamente a noi membri del Parlamento) perchè non ci occupiamo abbastanza della marina. Non so bene, ma mi pare che al Ministero della marina spetti prima di tutto ad occuparsi della marina, non già a trascurarla come succede. La Commissione d'inchiesta sul materiale non si è limitata a constatare le condizioni del regio naviglio, ma si è un poco addentrata anche nell'esaminare i difetti delle singole navi; e ciò dietro le deposizioni avute dagli ufficiali che comandavano quelle navi stesse.

Potrei, se non temessi di stancare la Camera, potrei qui citare alcuni brani della relazione dell'inchiesta, dove sono indicati alcuni difetti delle singole navi dal lato militare. Ma mi astengo dal farlo; soltanto io vorrei sapere dall'onorevole ministro della marina, se quei difetti che furono riconosciuti sulle singole nostre navi, e che trovavansi nelle deposizioni ufficiali dei nostri comandanti, se quei difetti formarono punto di partenza nelle modificazioni o nelle riparazioni fatte o da farsi, secondo gli ordini dati rispetto a ciascuna delle nostre navi.

Qualora ciò non fosse, io pregherei l'onorevole mi-

nistro a prendere in considerazione quelle deposizioni, poichè io non credo che la Commissione d'inchiesta abbia fatto di più del suo dovere; non credo, come giorni sono l'onorevole ministro dell'interno diceva nell'altro ramo del Parlamento, che, dopo una certa lettera di un senatore, che tutti voi avrete veduto pubblicata sui giornali e che nulla conclude, la questione della Commissione d'inchiesta sul materiale della marina fosse già affatto esaurita.

E trattando delle modificazioni che si dovrebbero fare per rimediare a certi difetti delle nostre navi corazzate, io sono convinto che, prevedendo l'esito favorevole di questo progetto di legge, l'onorevole ministro della marina avrà già dato ordine ai dipartimenti per fare alle singole navi le modificazioni necessarie affinché esse possano ricevere le nuove artiglierie, ed anche quelle modificazioni interne di cui abbisognano per la diversità di specie di proiettili, di munizioni, ecc.

Ma io vorrei sapere se è vero che adesso, contemporaneamente alle nuove e grosse artiglierie, le quali accennano ad un sistema di guerra navale diverso da quello dei tempi addietro, se è vero che adesso si spendano danari per cambiare l'alberatura alle nostre fregate corazzate, mettendovi alberatura a vele. A me pare che quei bastimenti non siano stati costruiti per avere alberatura a vele. Volete farli viaggiare a vela? Capisco che certi bastimenti inglesi corazzati navighino magnificamente a vela; ma essi furono veramente costruiti per tale scopo, e quindi non subiscono riduzioni. Ma poi noi abbiamo altri bastimenti per l'istruzione a vela, senza far navigare con tale metodo i bastimenti a cui, quando viene il momento di adoperarli, dobbiamo cercare di gettar giù il più d'alberatura che sia possibile.

Un altro degli inconvenienti, i quali producono le condizioni nelle quali si trova il regio naviglio, si è quello di non inviare le navi ai propri dipartimenti. Alla fine del 1866 ed ai primi del 1867, se non erro, venne dall'onorevole Depretis fatta una ripartizione del naviglio dello Stato nei singoli tre dipartimenti: il primo di Genova, il secondo di Napoli, il terzo di Venezia. Al primo erano state assegnate 36 navi, al secondo 32, al terzo 27.

Nel mese di giugno 1867 l'onorevole Pescetto pubblicò una circolare dove diceva, che per tutte le questioni relative alla contabilità ed al completo armamento marinaresco e militare, le navi ascritte al dipartimento di Venezia si considerassero come facienti ancora parte del primo e secondo dipartimento *finchè non avessero potuto recarsi in Venezia*.

Ma, signori, una nave non cammina da sè sola, ossia cammina da sè sola, ma chi la conduce bisogna che abbia l'ordine di condurla in un dato porto perchè dessa vi possa giungere, e certo che nessun bastimento andava da sè a Venezia se non veniva quest'ordine; di

modo che di quei 27 bastimenti soltanto 6 videro le acque della laguna. Di questi adesso ce ne sono 4; un piccolo piroscifo capo rada o bastimento ammiraglio, una cannoniera e due bastimenti che sono, io vedo, esposti per venire alienati. Ma la Commissione del bilancio del 1867, non solo ha constatato che nel terzo dipartimento non vennero inviate quelle navi che si era stabilito di mandarvi, ma anche che alcune navi del primo dipartimento si trovavano nel secondo, e alcune del secondo si trovavano nel primo.

L'onorevole ministro della marina, ed alcuni dei miei colleghi più esperti certo di me in cose marittime, possono dire come difficilmente un dipartimento faccia i lavori di riparazione e manutenzione di una nave che sa che non è ascritta al medesimo; la nave viene trascurata se non appartiene a quel dipartimento, il quale cerca di far buona figura col mettere in assetto le navi che sono di sua dipendenza.

Vedo l'onorevole ministro che si prende degli appunti. Io so che cosa mi potrà rispondere: che quando una nave è in un dipartimento, qualunque esso sia, il dipartimento se ne occupa ugualmente, ancorchè non sia in quello iscritta, poichè tutte le navi spettano al naviglio dello Stato. Queste sono belle cose in teoria, ma i fatti non corrispondono.

Avvi ancora un'altra circostanza che, inviando le navi al loro rispettivo dipartimento, si possono meglio ripartire i lavori, e non abbiate timore che non vi sia da fare: sventuratamente le condizioni della nostra marina sono tali che c'è lavoro per tutti e tre gli arsenali.

Potrei parlare ancora di molte altre cose, per esempio, della provvista dei magazzini, degli approvvigionamenti, che pure formano una questione molto importante. La Commissione d'inchiesta aveva trovati i magazzini abbastanza forniti, e questa questione si può anche considerare sotto il punto di vista della conservazione del naviglio e della economia, perchè io credo che non sia prova di buona economia, quando una nave deve rimanere, per esempio, alcuni giorni di più in un bacino, come è già avvenuto, perchè mancavano i chiodi di rame per le lastre dello scafo; ma, Dio buono, che si ha da dire di un arsenale in cui mancano i chiodi?

La Commissione del bilancio del 1867 aveva alquanto diminuito le somme risguardanti gli approvvigionamenti, ma lo fece d'accordo coll'onorevole Pescetto, che in allora teneva il portafoglio della marina, e lo fece ancora più facilmente, inquantochè si basava sulle demolizioni suggerite dalla relazione, e si diceva: voi potete ricavare un certo materiale che può supplire a certe spese nuove.

Però l'onorevole Pescetto ha di alquanto scomposta la cifra degli approvvigionamenti nel bilancio, tanto che io, come relatore del bilancio 1867, a mia giusti-

ficazione ho dovuto stampare un'appendice per dimostrare come il ministro della marina desiderasse di ripartire le varie cifre del bilancio.

Se non che ho qui un altro documento che parla ancora più chiaro. È in data 28 settembre 1867; è un regio decreto che è inteso a trovare sui due bilanci del Ministero della guerra e della marina i fondi necessari per pagare il materiale avuto o ceduto dall'Austria.

Non parlo evidentemente di quello che si riferisce al Ministero della guerra, quantunque mi verrà occasione di citarlo per ciò che fece invece in confronto dell'operato del Ministero della marina. Il Ministero della marina doveva pagare 1,800,000 lire per materiali avuti dall'Austria (e notate, o signori, che il materiale avuto dall'Austria consiste in alcuni piccoli bastimenti). La somma per supplire a cotesto pagamento l'onorevole generale Pescetto la ritrovò sul capitolo 68, *Macchine e metalli*; e veramente quelle piccole cannoniere avevano appunto delle macchine, ma il capitolo *Macchine e metalli* veramente io credo che sia impropriamente specificato in questa guisa, e che si debba dire *Meccanismi e metalli*.

Ad ogni modo non mi fermo di più con le mie osservazioni sovra questo capitolo e passo all'altro successivo capitolo 69, *Artiglierie e munizioni*. Dovete sapere che su quel capitolo si sono prelevate 430 mila lire; cosicchè se non si fosse scomposto quel credito che l'onorevole Depretis aveva aperto sul bilancio del 1866 per acquisti di artiglierie, in oggi il progetto di legge che discutiamo presenterebbe un'economia equivalente a 431,000 lire.

Ma mi direte: si avrebbe dovuto trovarle in un'altra parte; è vero questo; ma qui io faccio quest'osservazione per indicare come non c'è una specie di continuità d'idee nel Ministero di marina, anche sopra questioni vitali, poichè l'onorevole Pescetto disponeva dei fondi, che poi l'attuale onorevole ministro della marina viene a domandarci da un'altra parte.

Per ultimo sul capitolo 79, *Acquisti di meccanismi per piastre di corazzatura* lire 996,000, cioè tutto il fondo che l'onorevole Depretis aveva destinato per acquisti di meccanismi per la fabbricazione di piastre di corazzatura.

Io da qui a poco dovrò intrattenere la Camera sul fatto dell'industria nazionale. Evidentemente chi vuole rialzare l'industria nazionale, incomincia col disporre i fondi, affinchè il ministro della marina, invece di ricorrere all'estero, trovi in paese quello di cui abbisogna; laddove invece, disponendo di codesti fondi per altro scopo, si dimostra non voler mai adoperare le risorse del paese.

E parlando degli approvvigionamenti io dovrei toccare altre questioni come, per esempio, dei contratti, ecc.; cose sulle quali mi riservo d'intrattenere la Camera in altra occasione. Così pure io potrei pren-

dere argomento da un certo ordine del giorno votato dalla Camera nel maggio del 1863, se non erro, e proposto dall'onorevole Sebastiani, del quale non so se rimanga pur traccia nel Ministero della marina, e che concerneva le provviste da farsi nei vari dipartimenti a seconda delle produzioni locali. Oggi, per esempio, si domanda a Napoli che vi si provvedano legnami, che si potrebbero più facilmente trovare nel terzo dipartimento, a Venezia, e poi si apre invece un appalto a Venezia per le pelli di montone d'Ischia. Ma volete che si trovino a Venezia di queste pelli? Si troverebbero ben più facilmente a Napoli.

L'onorevole Sebastiani aveva proposto quell'ordine del giorno, che io credo molto logico, ma del quale mi pare non sia rimasto, come dissi, neppur traccia al Ministero della marina.

Credo, dopo quanto ho esposto, che sia necessario che il ministro della marina si prenda a cuore lo stato in cui si trova attualmente il materiale della marina, e le altre questioni tutte che al medesimo si riferiscono.

In oggi le navi hanno bisogno di cura molto maggiore che in altri tempi, perchè si possa trarre dalle medesime tutta l'utilità necessaria, specialmente in certe circostanze: è necessario quindi che un bastimento sia sempre tenuto colla massima perfezione.

Prevedo due obiezioni dell'onorevole ministro della marina. Mi dirà in primo luogo che le somme accordate in bilancio per approvvigionamenti pel servizio del materiale sono insufficienti. L'altra obiezione è che avvi difetto di mezzi dei quali possa disporre l'amministrazione marittima. Una di queste obiezioni io la posso far buona, l'altra no.

Mi fermo a considerare la questione delle somme iscritte per il servizio del materiale nei bilanci della marina. In primo luogo io ammetto anche per un istante che il ministro della marina trovasse insufficienti quelle somme, ma certo che sarebbe stato obbligo suo di venire a dichiararlo alla Camera. La Commissione del bilancio del 1868 aveva avuto qualche dubbio sulle somme iscritte nel bilancio per il servizio del materiale, e combinandole con alcuni altri dati temeva che ne dovesse soffrire la conservazione del materiale.

Io, come relatore, mi recai dall'onorevole ministro per avere qualche spiegazione, e le ebbi intieramente rassicuranti. Dunque le somme sul bilancio della marina per il servizio del materiale sono al certo sufficienti. Ma io prendo l'impegno di dimostrare che sono anche superiori ai bisogni, non solo basandomi sulle norme di amministrazione marittima indicate dai trattati che parlano di questo argomento, ma riferendomi pur anco a quanto ebbe recentemente a dire un illustre costruttore navale, Dupuy de Lôme, ed io attingo dalle sue argomentazioni i dati necessari per i calcoli che sto per esporre alla Camera.

Il nostro navilio, tutto compreso, navi corazzate e non corazzate, a vela e a vapore, ha il valore di 160 milioni. Deduco questa cifra da un documento ufficiale, cioè dall'Annuario ufficiale della marina. Suppongo che tutto il navilio si trovi disarmato, la spesa di conservazione in questa ipotesi si calcola all'1 1/2 per cento, e forma quindi la somma di 2,400,000 lire. Non calcolo le spese di riproduzione del materiale, poichè, sebbene sia la prima spesa che si dovrebbe calcolare nel computare le spese del servizio del materiale, pure da noi, nel modo col quale sono fatti i nostri bilanci della marina, questo genere di spese va a gravitare sulla parte straordinaria del bilancio della marina al capitolo *Nuove costruzioni*. È dunque una cosa a parte.

Però sopra il capitolo che concerne il servizio del materiale, si paga il rinnovamento delle caldaie dei nostri piroscafi, almeno ho motivo di credere che sia così. Calcolo, e largheggio nel calcolo, che il materiale *caldaie della marina* rappresenti la somma di 14 milioni. Il sedicesimo di questa cifra, cioè 900,000 lire, serve per stabilire il costo necessario per il rinnovamento annuo delle caldaie.

Di tutto il materiale accessorio per il servizio degli arsenali e cantieri (anche qui voglio essere largo nel calcolo), suppongo che abbia il valore di 10 milioni. Si calcola il due per cento per il rinnovamento annuo, dunque sono 5000 lire.

Ma noi abbiamo un certo numero di navi che si trovano in armamento. Come dissi, questa cifra io la traggio da un discorso pronunziato un anno fa, precisamente il 9 luglio, al Corpo legislativo francese, dall'illustre Dupuy de Lôme, che era commissario del Governo nella discussione del bilancio della marina pel 1868.

La spesa per combustibile e tutto ciò che può occorrere per la conservazione delle navi armate si calcola a 660 lire per ciascun uomo imbarcato. Siccome, dai dati avuti dall'onorevole ministro della marina nella discussione del bilancio, il massimo che in quest'anno potremo avere di individui imbarcati ammonta a 6700 individui, così occorrerà la spesa di 4,422,000 lire per la manutenzione delle navi armate. In totale dunque 7,900,000 lire per il servizio completo del materiale.

E notate, o signori, che gli equipaggi delle nostre navi, in proporzione a quelli delle navi estere sono più numerosi a bordo, e notate che io ho calcolato che tutte le navi, anche quelle che sono sui cantieri, si trovassero pronte, così quelle tuttora in allestimento, e che infine ho calcolato che l'amministrazione marittima possedeva tutte le caldaie e tutte le macchine dei bastimenti in cantiere, sebbene per alcune di queste non siasi forse puranco dato l'ordine di costruzione.

Dunque le basi del calcolo sono favorevoli all'amministrazione marittima e sono piuttosto sfavorevoli a

me. Cionondimeno io ho trovato la somma di 7,900,000 lire in complesso per tutto il servizio del materiale. Nel bilancio 1867 e in quello del 1868 la Camera ha votato per il servizio del materiale la somma di nove milioni. Perciò abbiamo un milione in più del necessario. E qui avendo fatto un'operazione di aritmetica, permettetemi che io faccia la prova, come si suol dire, di quest'operazione.

La Francia ha un navilio il cui valore si calcola 600 milioni, la spesa iscritta sul bilancio del 1868 per il servizio materiale ammonta a 56 milioni. Però bisogna togliere quella parte che si riferisce alla riproduzione, e che l'illustre Dupuy de Lôme calcolava a 28 milioni; rimangono dunque altri 28 milioni; fate la proporzione, la spesa per noi, per il servizio del materiale, sarebbe di 7,400,000 lire; io invece ho calcolato 7,900,000 lire, per conseguenza ho abbondato, come dissi, nelle basi del calcolo. Ho preso i due anni 1867 e 1868, per cui la Camera ha votato 9 milioni per ciascun anno: li ho presi per base, perchè a questi due anni si riferivano quelle considerazioni che feci in principio del mio discorso. Se io prendessi la cifra spesa pel materiale dal 1861 al 1868, troverei che nella parte ordinaria dei bilanci abbiamo speso 113 milioni; di più che in questo periodo vi furono di maggiori spese altri 19 milioni, in tutto 132 milioni, ossia, in media, 16,500,000 lire; per conseguenza più del doppio di quello che è effettivamente necessario.

In principio del mio dire accennai a qualche fatto che vi dimostra come vi sia dello spreco di danaro riguardo al materiale, cioè spese superflue, spese che si potrebbero risparmiare, fatte sopra bastimenti inservibili, e che non danno più quell'utile proporzionale che è la prima cosa cui si deve guardare, allorchè si ordina la riparazione di un bastimento.

Poi c'è anche un consumo straordinario di combustibile, poichè in questa somma del servizio del materiale, ho inclusa anche la spesa pel combustibile. Comprendo che si faccia, anzi credo si dovrebbe far navigare a macchina la squadra di evoluzione per eseguirvi a vapore quelle evoluzioni che in tempo di guerra non si fanno se non col motore meccanico: ma lo stesso onorevole generale Lamarmora, poche settimane or sono, accennava alla Camera, come sul bilancio della marina si potessero fare delle economie, non dirò rilevanti, ma di una certa entità, col diminuire la spesa del combustibile. Per esempio, è vero che la squadra di evoluzione da Siracusa andò a Genova a tutto vapore, senza che ve ne fosse il bisogno? È questa una spesa presso a poco di 20,000 lire sul bilancio. È vero che la corvetta *Clotilde* andò a tutto vapore da Napoli a Genova e da Genova a Gibilterra? Ma se v'era urgenza, perchè farla venire a Genova? Non poteva andare da Napoli a Gibilterra? Tenendo conto della forza della macchina e del viaggio percorso, poco su, poco giù, è una spesa di 10,000 lire. In questo

modo le somme certo non sono mai bastanti. Anche il sistema di contabilità e di amministrazione è tale che merita richiamarvi l'attenzione dell'onorevole ministro.

Io qui tocco un argomento molto delicato; ma tutti voi avrete veduto in questi giorni sui giornali citare dei fatti che sono dolorosissimi, certi furti che sono avvenuti nei vari porti d'armamento sia alla Spezia, a Venezia, a Genova, a Napoli.

In tutti questi porti arrestati degli individui del commissariato, i quali avevano gestione di danaro, di contabilità e di materiale. Io non so quanta fede si debba prestare a codeste voci, ma non avendo veduto smentire questi fatti, debbo arguirne che siano veri.

Non voglio certamente aggravare qui la condizione di individui sui quali non c'è ancora che la semplice presunzione, ma sono fatti troppo dolorosi questi; e d'altra parte credo che gravi motivi possono avere spinto le autorità a far arrestare individui che maneggiano danaro pubblico ed hanno in custodia materiale dello Stato.

Chiamo anche l'attenzione dell'onorevole ministro sugli incendi che succedono di quando in quando negli arsenali, e certo molto di frequente. Io domando: è ben conosciuto lo stato dei magazzini per potere, quando succede un incendio in un arsenale, sapere quali provviste vi si trovavano, onde non si venga poi a dire: quella tal provvista fu consumata dall'incendio?

La seconda obiezione, che può forse farmi l'onorevole ministro, è il difetto di mezzi. La relazione dell'onorevole D'Amico alla pagina 3 accenna alla mancanza di arsenali. Io credo che sia necessario di intenderci bene su questa questione.

L'Italia possiede, direi quasi disgraziatamente, sette stabilimenti marittimi, l'arsenale di Genova, l'arsenale di Napoli, l'arsenale della Spezia, l'arsenale di Venezia, il cantiere della Foce, il cantiere di Castellammare, il cantiere di San Bartolomeo.

Sono sette stabilimenti, ma effettivamente nessuno potrebbe chiamarsi uno stabilimento marittimo che abbia l'importanza che deve avere un arsenale al giorno d'oggi. Parlo adesso dei due arsenali presso ai quali si trovano ascritte le nostre navi maggiori; nessuna delle nostre navi maggiori può entrare in quegli arsenali. Io credo che la posizione del nostro paese sopra i tre mari Mediterraneo, Adriatico e Ionio, e la natura stessa abbiano indicato all'Italia quali e quanti, e dove debbano essere i suoi precipui stabilimenti marittimi. Parmi che noi dobbiamo avere tre arsenali: uno alla Spezia e uno a Venezia, che stabiliscano la testa di ponte, e l'altro all'estremità, pel quale credo non si rinvenga posizione più adatta e migliore di Taranto. (*Movimenti*)

Ma che cosa si è fatto per poter raggiungere codesto scopo dei tre arsenali? Credo che fino ad ora abbiamo

fatto molto poco. Per la Spezia abbiamo spesi già più di 40 milioni, poichè l'anno scorso erano circa 38 e mezzo, e oggidì saranno 40, e ancora non ne ricaviamo veruna utilità.

In questo modo rimane inutilizzato un capitale di 40 milioni, e a questo proposito ricordo la relazione che precede il bilancio del 1869, presentata dall'onorevole Depretis, dove si accennava alla necessità di dar mano indefessa per ultimare i lavori alla Spezia, onde non lasciare così inutilizzato tutto questo grosso capitale che si è speso in quei lavori. Ma qui faccio un'altra domanda all'onorevole ministro della marina, e questa domanda la faccio anche dacchè qualche giornale ne ha già parlato, segno questo che la cosa non è rimasta nascosta: è vero che i bacini della Spezia presentano delle fenditure pericolose e tali da mettere in forse la loro costruzione? Credo che sia una questione gravissima questa; non l'attribuisco certo a colpa dell'egregio generale Chiodo che con tanta assiduità dirige quei lavori, sarà una fatalità, sarà una disgrazia che perseguita la marina anche nelle cose più esatte e più giuste che si intraprendono, ma ritengo che la cosa sia molto grave.

Veniamo a Venezia.

L'onorevole Depretis quando fece studiare la questione relativa all'arsenale di Venezia aveva in mente due scopi: l'uno di utilizzare immediatamente quell'arsenale; l'altro di cercare di ridurlo a stabilimento quale si conviene ai tempi attuali.

Abbiamo, non dirò all'ordine del giorno, ma quasi, e difatti fu per qualche tempo all'ordine del giorno il progetto di legge che riguarda l'arsenale di Venezia; io oggi non voglio qui incidentalmente anticiparne la discussione, ma solo cito ciò che si può riferire all'arsenale di Venezia per richiamare l'attenzione del ministro della marina sopra la trascuranza nella quale venne lasciato quello stabilimento.

Nè si dica che le navi non ci possono andare. Ci entrano i piroscafi inglesi mercantili che pescano più di sei metri, e non potrà entrare una fregata che pesca sei metri circa?

A me spiace di non vedere presente il ministro dei lavori pubblici, chè crederei questo il momento per dirgli così incidentalmente che guardasse di sollecitare l'escavazione del porto di Malamocco, opera che il Parlamento ha votato già da un anno, ed ancora non si è principata.

E parlando dell'arsenale di Venezia, voi avete colà dei magazzini ampi, spaziosi, ove potete disporre i materiali, ed avete luogo per conservare le navi con tutte le prime norme teoriche ed amministrative le più perfette; poichè, intendiamoci, una parte anche del deperimento del nostro naviglio deriva dal non sapere dove mettere i nostri oggetti: eppure persistete nel lasciare inutilizzato quello stabilimento! In questo momento, parlando di quell'arsenale, desidererei di esser nato

non so dove... in China, perchè non si credesse alle volte che io venga a portar qui delle questioni esclusivamente municipali.

Ma passiamo al terzo arsenale, a quello di Taranto.

Nel 1865 si fecero degli studi per l'arsenale di Taranto; in oggi le posizioni nelle quali si cerca di erigere gli arsenali sono le posizioni più interne e discoste dal mare che sia possibile. E Taranto si trova dalla natura privilegiato sotto questo punto di vista.

E qui debbo dire che vi sono due posizioni in Italia, Venezia e Taranto, che sono tutte e due privilegiate per avere un arsenale marittimo. La Spezia lo diventerà quando la mano dell'uomo, non quella della natura, provvederà con la diga esterna che sarà necessaria per difendere quello stabilimento.

Non domando che adesso si spendano milioni sopra milioni per l'arsenale di Taranto, ma pregherei l'onorevole ministro della marina di far ultimare quegli studi, se non sono ultimati, di formulare un progetto, presentarlo alla Camera, e la Camera non se ne spaventerà; insomma esamineremo anche la questione sotto l'aspetto finanziario, studieremo il progetto intanto, e sarà qualche cosa di preparato.

Io non credo che lo stato delle finanze ci sarà sempre così incalzante per opere, le quali poi, in ultima analisi, tornano ad economia diretta ed indiretta della marina.

Ad ogni modo mi pare necessario che si dia mano a qualche cosa di positivo.

Ed io spero che anche l'onorevole presidente del Consiglio appoggerà la mia domanda, poichè, come uomo di scienza e d'arte militare, egli deve far comprendere quelle due posizioni così formidabili nel sistema generale di difesa del nostro paese. Per conseguenza penso che, anche sotto il punto di vista della difesa generale dello Stato, la questione sarà molto semplificata sia per Venezia, sia per Taranto.

Vorrei dire ancora qualche cosa sull'industria nazionale, ma temo di avere di già troppo abusato della compiacenza della Camera, epperò non intendo abusarne di soverchio; anzi credo mio obbligo di ringraziarla della benevola attenzione, colla quale mi ha ascoltato per un periodo di tempo abbastanza lungo. (*Movimenti*)

Io ne traggio buon augurio per la questione marittima. Sono da poco tempo nella Camera; nonostante ho seguito da molti anni i lavori parlamentari, nel Parlamento subalpino prima, poi nel Parlamento italiano, ed ho veduto che non c'è nulla di peggio quanto il trattare qualche questione fuor di luogo. Per conseguenza io non ho toccata nessuna questione che fosse estranea all'attuale progetto di legge. Verrà altro momento, nel quale io spero di poter intrattenere la Camera su questioni forse anche di maggior entità, come sono quelle che riguardano il personale, il morale del corpo, l'istruzione, la marina mercantile, gli

ordinamenti navali ed altre questioni che si riferiscono all'andamento della marina. Credo di aver fatto il debito mio nell'espore sinceramente alla Camera la verità quale a me risulta.

Non ho voluto fare un discorso di opposizione, mi creda l'onorevole ministro. Io vorrei anzi che egli potesse alzarsi e dire alla Camera che mi sono interamente ingannato su tutte le cose che ho esposto. Non desidero di meglio. Sarà un male per me, ma sarà un vantaggio per l'interesse del nostro paese. Io pregherei per ultimo il ministro a prendere in serio esame l'amministrazione e gli ordinamenti contabili della marina e del materiale, ed introdurre delle modificazioni; e creda l'onorevole ministro che, cambiando affatto sistema nell'andamento delle cose della marina, egli troverà in questa Camera uomini di cuore, i quali lo appoggeranno anche contro la sua volontà. (*Bene! a sinistra*)

**PESCETTO.** Domando la parola per fatti personali.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Pescetto.

**PESCETTO.** Io non risponderò certamente, o signori, alle numerose osservazioni che l'onorevole Maldini ha creduto di fare sull'amministrazione che io ebbi l'onore di dirigere durante soli sette mesi al Ministero della marina, ma ad alcuni appunti che egli fece, io credo dover mio, nell'interesse anche del paese, di dare brevi risposte.

Egli osservò in primo luogo che, malgrado gli attacchi del giornalismo sullo *spogliamento* che feci della squadra permanente, io continuai a mantenere in vigore quel regio decreto che aveva proposto a Sua Maestà e che non dà nessun motivo dell'eseguito spogliamento.

Io ho creduto allora di interpretare un certo sentimento di decoro, che mi sono compiaciuto moltissimo in questi ultimi giorni di vedere diviso dalla grande maggioranza de' miei colleghi, quando alla domanda del ministro guardasigilli di poter procedere contro alcuni giornali che avevano insultato, secondo l'asserzione del procuratore del Re, questa Camera, rispose con non concedere quella autorizzazione.

Ma siccome le censure di quei giornali sono state presso a poco nei medesimi termini riprodotte davanti la Camera dall'onorevole Maldini, io non posso a meno che dare qualche schiarimento. Osserverò in proposito anzitutto che l'amministrazione della quale io ebbi l'onore di far parte, aveva assunto impegni formali davanti a voi e davanti al paese di non eccedere le somme stanziare, e di stare nei più stretti limiti della legge.

Ora, la squadra stata creata pochi mesi prima col titolo, permettetemi di dire, troppo affermativo di *permanente*, imperocchè io non so davvero che cosa ci sia nel nostro paese di permanente, portava una spesa tanto ragguardevole da dare non poco a studiare



all'amministrazione per farvi fronte: aggiungete da un'altra parte l'obbligo che incombeva al Ministero di allora di far osservare la nota Convenzione del settembre come ha fatto scrupolosamente in ogni punto sino al 16 ottobre di quell'anno, e per cui dovette stabilire una crociera sulle coste del territorio pontificio, crociera che non potendosi fare con i legni maggiori che formano parte della squadra corazzata permanente, i quali non v'erano adatti per la loro qualità nè sufficienti pel numero, si dovette mantenere con un numero molto maggiore di legni, di genere e di tipo più adatti a quell'oggetto, senza fare la spesa che sarebbe stata necessaria con navi corazzate.

In quanto poi all'amministrazione del materiale l'onorevole Maldini cade in gravissimo errore quando dice che, durante il tempo in cui io fui al Ministero, essa fosse malmenata assai, e che la squadra nostra, specialmente la corazzata, abbia subito delle gravi avarie che si potevano prevenire con eseguire a tempo le debite riparazioni.

Questo appunto, che non esito a dichiarare infondato, mi sorprende tanto più in quanto che, essendo egli ben pratico nella materia di marina, per poco che in questa si fosse internato, non avrebbe asserito cose che si contraddicono.

Egli vi disse che l'amministrazione del deputato Depretis, della quale egli era capo di gabinetto, lasciò dopo il fatto di Lissa la squadra quasi riparata, e vi citò la relazione della Commissione d'inchiesta nominata da quel ministro, dalla quale risultò che in aprile 1867 (sono sue parole) lo stato della squadra era bastantemente soddisfacente. Egli passò poi a leggere diverse corrispondenze di capitani che comandavano la crociera nello stato pontificio e quella attorno all'isola di Caprera per dimostrarvi come queste navi avessero bisogno di continue riparazioni, e fossero in uno stato deplorabile.

Ma è egli possibile, o signori, che un'amministrazione, da buona che era, diventi così cattiva in pochi mesi, e che, invece di far lavorare negli arsenali per mantenere, avesse ordinato di deteriorare e guastare quello che vi si costruiva?

Questa considerazione mi pare che distrugga ampiamente le sue asserzioni.

Ma del resto io soggiungerò che mi sono occupato indefessamente, come era mio dovere, dell'amministrazione della marina militare, e che se vi è una parte di quell'amministrazione, nella quale io creda che siano necessari maggiori movimenti, è appunto quella del materiale.

Io sono lieto di poter dichiarare che vorrei trovare ovunque ufficiali del Governo che dessero dei risultati così soddisfacenti come quelli degli ufficiali del Genio navale. Sì, o signori, quegli ufficiali si occupano con alacrità, con intelligenza e con attitudine molta delle loro attribuzioni. E se vi ha qualche cosa che deplori

per quel corpo sono appunto le restrizioni che la Commissione del bilancio, per mezzo del suo relatore l'onorevole Maldini, ha portato nel capitolo che lo riguarda, e per cui non si possono ammettere dei nuovi ingegneri navali a quel tirocinio.

Imperocchè nella questione degli ingegneri, molti di voi lo sanno, bisogna avere più assai pratica che teorica; la teorica aiuta certo moltissimo, ma la pratica è quella sola colla quale si può economicamente e tecnicamente condurre a buon punto un lavoro.

Il corpo del Genio navale, come testè vi dissi, adempie bene, e bene assai, al suo dovere. Or dunque, questo corpo non ebbe da me, cominciando dall'egregio direttore generale del materiale, altre disposizioni fuori quella di curare attentamente tutte le nostre navi corazzate, d'impiegare essenzialmente in quelle i fondi che avevamo in bilancio, e di radiare dal naviglio 15 o 20 legni minori, che era mia intenzione non di fare demolire, ma bensì alienare a miglior vantaggio delle finanze dello Stato.

La Camera ricorderà che io ho dovuto svolgere, quando non era ancora matura, l'idea che facevo studiare, di cedere cioè quelle navi a società mercantili nel modo più lucroso all'erario. Sventuratamente, sulle opposizioni che allora mi si fecero, mi sembrò che la Camera non ravvisasse conveniente simile alienazione.

D'altra parte, lo confesso (e forse qui ho qualche torto), siccome le proposte d'acquisto di parecchi dei nostri legni provenivano solamente dal Genovesato, io non ebbi il coraggio civile di trattare con quei proponenti, temendo che ciò si potesse attribuire a favoritismo di campanile.

A questo riguardo posso aggiungere che le proposte che allora io ebbi erano certamente più vantaggiose di quelle che l'onorevole Maldini ha fatte come relatore della Commissione del bilancio, di demolire, cioè, quei legni nei nostri arsenali.

**MALDINI.** Domando la parola.

**PASCETTO.** Egli ha osservato che la costruzione nell'interno degli arsenali costa molto, perchè la giornata dell'operaio è troppo cara.

Io vi dirò che non credo che sia molto cara, anzi la tengo minore della mercede che si paga agli altri operai nei cantieri di costruzione dei bastimenti mercantili; ma appunto questa differenza fa sì, o signori, che si lavora molto meno e non solo per la ragione di questo poco prodotto della giornata degli operai, ma per la profonda convinzione in cui dovetti venire, per la fiducia che ho espresso di avere negli ufficiali del Genio navale, i quali soli sono competenti in siffatte materie, che la demolizione stessa non ci avrebbe dato un utile effettivo, un utile pratico; che la maggior parte del materiale che si sarebbe ricavato sarebbe stato in condizioni di quasi inservibilità, in condizioni da non corrispondere nel suo impiego alla spesa che si sarebbe fatta per ottenerlo.

L'onorevole Maldini disse inoltre che nell'ottobre del 1867, allorchè le contingenze politiche di quell'epoca richiesero che il Ministero d'allora ordinasse l'armamento di una squadra corazzata, non si poterono armare che sette bastimenti, tale era il cattivo stato degli altri legni.

Or bene, o signori, il ministro attuale della marina, l'onorevole e bravo contrammiraglio Riboty, che fu designato a prendere il comando di quella squadra corazzata, potrà dirvi meglio e più autorevolmente di me lo stato in cui si trovavano quei legni. Non è lo stato dei legni che ha impedito al Ministero di richiamarne un numero maggiore, è bensì il poco personale di marinai, è il poco personale di fanteria di marina che il Ministero potè tenere sotto le armi per la riduzione che l'onorevole Maldini, relatore del bilancio, portò al capitolo relativo, che fece sì, che a stento si poterono armare i sette bastimenti, perchè tutti i comandanti fecero grandi lagnanze sull'impossibilità di assumere quella responsabilità che loro incombe per le riduzioni fatte nella fanteria marina e nel corpo reali equipaggi.

L'onorevole Maldini passò quindi ad analizzare la costruzione dei nostri legni e, dal modo con cui si espresse, fece intendere che l'*Affondatore* era sempre carico del fango, del quale si era coperto e quasi riempito quando è deplorabilmente sprofondato nel porto d'Ancona.

Egli disse pure che sotto l'amministrazione dell'onorevole Depretis si erano fatte pratiche colla Francia per avere dei bacini di carenaggio, onde riparare i nostri bastimenti, e nel dare questi ragguagli accusò la amministrazione d'allora di poca attività, di poca conoscenza e di peggio ancora. Ora, o signori, l'amministrazione, che si onorevolmente ha presieduto il mio amico il deputato Depretis, ha ottenuto dalla Francia l'uso dei bacini di carenaggio dell'arsenale di Tolone, e l'amministrazione della quale ho avuto l'onore di essere a capo ha continuato non solo di valersi di quella concessione della Francia, ma ha ottenuto pure dall'Inghilterra di potere servirsi di quelli di Malta.

Inoltre mi sono occupato seriamente, fino dai primi giorni nei quali era al Ministero, di nominare una Commissione per esaminare lo stato in cui trovavansi i lavori della Spezia, e per vedere se colla spesa di quattro milioni, autorizzata con legge, per la costruzione di quell'arsenale, si potesse far tutto quanto era necessario perchè quell'arsenale accogliesse la marina e desse luogo allo sgombrò dell'arsenale di Genova.

Questi fatti, che mi premeva di constatare, provano che le preoccupazioni mie in quel tempo non erano nè vaghe, nè ristrette al servizio ordinario della marina.

Dopo avere accennato alle condizioni in cui si trovavano i nostri bastimenti, egli conchiuse col dire che al giorno d'oggi ci troviamo con una flotta che è minore di due legni di quella che avevamo allorchè armammo

per la guerra del 1866. L'onorevole Maldini non ha tenuto conto a questo riguardo d'un fatto conosciuto.

A Lissa abbiamo disgraziatamente perduto la nave il *Re d'Italia* e la *Palestro*, ma fra due mesi avremo in pronto la *Roma* e la *Messina*, legni corazzati che, per potenza di macchine, per robustezza di corazzatura e per armamento, non saranno inferiori alle navi perdute.

Egli toccò, sorvolando, a spese che si fecero sotto il mio Ministero per riparazioni di legni che, a parer suo, non hanno al giorno d'oggi nessuna importanza, e vi citava l'*Euridice*.

Ma, signori, quella nave era appunto in quell'epoca, con altri tre legni a vela, destinata alla navigazione per l'istruzione dei numerosi ufficiali subalterni della marineria che furono ammessi a due corsi suppletivi, ufficiali provenienti quasi tutti dalle Università del regno, e che era necessarissimo di tenere sul mare per renderli tanto abili nella pratica, quanto lo erano nella parte teoretica e scientifica.

L'*Euridice* aveva bisogno di qualche riparazione. Io non ricordo se sia stata diciotto o venti giorni in bacino, ma certo non c'è stata tutto un mese. Ora in così breve tempo, voi capite di leggeri che le riparazioni sono state di ben poca importanza, ma era necessario di farle perchè tutti gli ufficiali di marineria e i costruttori navali che io potevo consultare, e che erano quelli che direttamente dovevano darmi i lumi necessari per l'andamento di quella amministrazione, mi dichiaravano che era uno dei legni il più adatto per l'istruzione dei luogotenenti di vascello e aspiranti di marineria, se non isbaglio, dei corsi suppletivi.

Egli passò poi in lunga disamina l'impiego di vari capitoli del bilancio. Io non sono al caso, dopo parecchi mesi, dacchè le attuali mie occupazioni mi obbligano ad altri studi, non sono al caso di ricordarmi nè il numero dei capitoli, nè l'intestazione, nè l'importo, cose che ha potuto procurarsi l'onorevole Maldini, ma io risponderò, quantunque non preparato a parlare quest'oggi, risponderò a memoria.

Osservo anzitutto che per soddisfare il debito che avevamo contratto coll'Austria in seguito degli acquisti di materiali da guerra, e provenienti dalla marina militare, in conseguenza del trattato di pace del 1866, per l'ammontare di un milione e qualche migliaio di lire, non si è disposto, per quanto mi rammento, di alcun capitolo del bilancio.

Il saldare questo debito coll'Austria era una questione che non ammetteva dilazione.

Il Consiglio dei ministri, dopo lunga discussione, deliberò che si dovesse senz'altro pagarlo, e non mostrarsi in certo modo debitori morosi verso una potenza colla quale avevamo firmato poco avanti un trattato di pace.

Il Ministero d'allora (e me ne compiaccio) aveva di-

chiarato al Parlamento che le sue spese sarebbero state nei limiti del bilancio, che non si sarebbe valso della facoltà accordatagli dalla legge di domandare crediti suppletivi; prescrisse in conseguenza ai ministri della guerra e della marina d'introdurre nei loro bilanci delle economie corrispondenti all'importo di quella somma che si doveva pagare. Io credo che così facendo il Ministero ha ben meritato del paese.

Date queste poche spiegazioni, io credo che importunerei di troppo la Camera se volessi ancora intrattenerla di questioni che sono più relative alla mia povera persona, che all'interesse generale, e l'interesse mio credo che non debba recare una perdita di tempo, il quale potete impiegare molto più utilmente.

Solo dirò che mi lusingo, anzi ho la certezza, che l'onorevole ministro della marina vorrà alla sua volta, e meglio di me, difendere l'amministrazione della marina militare dalle immeritate censure mossegli dall'onorevole Maldini.

**PRESIDENTE.** Ora do la parola al deputato Maldini.

**MALDINI.** Poche parole in risposta a quanto disse l'onorevole Pescetto; non intratterrò a lungo la Camera.

Io non ho detto che l'onorevole Depretis avesse lasciata la marina in perfetto stato; ho solo cercato di mostrare le disposizioni che si erano prese nell'amministrazione dell'onorevole Depretis, per far sì che il materiale della marina, dopo la campagna dell'Adriatico, fosse rimesso in buono e perfetto assetto.

Non so dove l'onorevole Pescetto abbia veduto che io sia venuto a leggere alla Camera dei brani di corrispondenza. Io non ho letto che brani del rapporto della Commissione d'inchiesta sul materiale, dei brani, dei documenti che pubblicò il ministro attuale non...

**PESCETTO.** Ho detto che l'onorevole Maldini aveva letto documenti pubblicati dal Ministero attuale della marina, e dai comandanti delle crociere.

**MALDINI.** Io lo ringrazio di aver spiegato in questo modo le sue parole. Però aveva presenti i due volumi, uno sulla fuga del generale Garibaldi, l'altro che contiene i documenti relativi agli ultimi avvenimenti nell'agro romano. Aveva fatti dei segni qualora mi occorresse leggerne qualche brano, ma non li ho letti. Ho detto alla Camera, aprendo questi documenti: scorgete quasi ad ogni tratto che qualche bastimento si trovava in disordine; ma, ripeto, non ho letto brani di sorta. Egli fece elogi del corpo del Genio navale, ma io stesso l'ho in ciò preceduto.

Disse ancora che ho levate delle cifre dal bilancio della marina. Ma perdoni, onorevole Pescetto, anche egli è stato relatore del bilancio della marina, e per quanta autorità voglia darsi al medesimo, non è mai il relatore quegli che toglie le somme dai bilanci. È la Commissione generale che fa le riduzioni, ed il relatore ne porta la responsabilità e ne sostiene il peso. Del resto, per il corpo del Genio navale non si era

fatto altro che seguire lo stesso sistema adottato per gli altri corpi della marina, cioè di conservare le cifre corrispondenti ai titolari che si trovavano in quel momento presenti al corpo.

Ho chiamato la testimonianza dell'onorevole ministro della marina come comandante in capo della squadra che si era formata nell'ottobre del 1867, e veggio che anche l'onorevole Pescetto invoca questa stessa testimonianza. Io vorrei che l'onorevole ministro potesse dire che mi sono ingannato nelle mie asserzioni, ma credo che non lo potrà asserire.

Comprendo, e l'ho già detto, che avvi una certa solidarietà fra ministro e ministro; però fra lo smentire ed il confermare c'è una via di mezzo, che forse sarà tenuta nella sua risposta dall'onorevole ministro. Però osservo all'onorevole Pescetto che egli ha detto, che le riduzioni portate dalla Commissione generale del bilancio furono la causa per cui non si sono armati più bastimenti nell'ottobre 1867.

Mi permetto di dirgli che ciò non è esatto, poichè vennero immediatamente chiamate le classi dei marinai sotto le armi non solo, ma si è speso il triplo delle economie che si erano fatte sul bilancio della marina. Se quei bastimenti non si sono armati fu perchè si trovavano in quello stato nel quale io ho creduto opportuno di esporre alla Camera.

Egli parlò dell'*Euridice*, e disse che l'ha fatta entrare nel bacino in un'epoca in cui non poteva prevedere gli avvenimenti che sono successi pochi giorni dopo. Non dubito di ciò; dissi però che quella nave era nel bacino nel momento in cui altre navi corazzate avevano bisogno di riparazioni, e che per questo il bacino si trovò occupato da una nave di cui io lascio che si facciano gli elogi da chi vuole, ma che insomma è una nave a vela.

Per ultimo, mi permetta l'onorevole Pescetto che dica ancora poche parole sopra un fatto così delicato.

L'anno scorso egli indicò quale idea avesse nel suo concetto riguardo al noleggio dei bastimenti e degli ufficiali. Io non so davvero quali proposte abbia ricevuto per quei bastimenti, ma è certo che quelle navi, di cui la Commissione del bilancio domandava la demolizione, non erano quelle che l'onorevole Pescetto aveva in mente di noleggiare al commercio insieme agli ufficiali ed equipaggi.

#### PRESENTAZIONE DI UNO SCHEMA DI LEGGE.

**CAMBRAY-DIGNY**, ministro per le finanze. Ho l'onore di presentare alla Camera il progetto di legge per lo aumento di un decimo sulle tasse dirette, il quale è stato approvato dal Senato con una modificazione al-

l'articolo 13 che, quantunque di non grave importanza, faciliterà tuttavia l'esecuzione di questa legge. (Vedi *Stampato*, n° 172-B)

Se la Camera lo crede, io proporrei che questo progetto di legge fosse rinviato alla stessa Commissione che ha già esaminato la materia, e farei pure preghiera che essa volesse sollecitare il più che potesse il suo lavoro; tanto più trattandosi di una lieve modificazione ad un solo articolo.

**PRESIDENTE.** Si dà atto al signor ministro della presentazione di questo progetto di legge, il quale, se la Camera non fa alcuna osservazione in contrario, verrà, come di consueto, inviato alla Commissione, che ha già precedentemente riferito su di esso, con preghiera di volersene occupare colla massima sollecitudine.

(La proposta del ministro delle finanze è accettata.)

Stante l'ora tarda, rinvio il seguito della discussione di questo progetto di legge sulle spese d'armamento del naviglio corazzato a domani; dopo si ripiglierà la discussione del progetto di legge per riparto e per la esazione delle contribuzioni dirette, e saranno quindi posti in votazione gli altri progetti di legge che già erano stati discussi.

La seduta è levata alle ore 5 30.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Votazione per scrutinio segreto sui progetti di legge;

Estensione alle ferrovie della Venezia delle tasse in vigore sopra le altre ferrovie del regno;

Cessazione del pagamento dei sussidi alle sopresse corporazioni privilegiate di Livorno;

2° Seguito della discussione sui progetti di legge;

Armamento del naviglio corazzato;

Riparto ed esazione delle contribuzioni dirette.

Discussione dei progetti di legge:

3° Scioglimento dei vincoli feudali nelle provincie venete e mantovana;

4° Transazione stipulata colla società costruttrice della ferrovia ligure;

5° Ordinamento del servizio semaforico sui litorali;

6° Convalidazione di un decreto relativo alle tasse scolastiche nella regia Università di Padova;

7° Abolizione della privativa delle polveri da fuoco;

8° Convenzione per l'ultimazione dei lavori alla foce e nel canale di Sulina;

9° Indennità agli ufficiali della regia marina che nella guerra passata hanno perduto oggetti di vestiario e stromenti di nautica;

10. Costruzione obbligatoria delle strade comunali.