

TORNATA DELL'8 DICEMBRE 1873

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Atti diversi.* — Il presidente riferisce le parole di S. M. nella circostanza della presentazione dell'indirizzo in risposta al discorso della Corona. — Seguito della discussione del bilancio di prima previsione della marineria pel 1874 — Osservazioni del deputato Sandri in appoggio dell'ordine del giorno motivato dalla Giunta per un piano organico del materiale e personale — Considerazioni del deputato Perrone contro l'ordine del giorno, che domanda sia rinviato — Considerazioni del deputato Negrotto per riforme da introdurre — Discorso del deputato D'Amico sul piano organico e contro il progetto di vendita di una parte della flotta — Discorso del deputato Maldini contro l'idea della vendita di parte del parco, e l'ordine del giorno della Giunta, e per la presentazione di un organico del personale e del materiale di guerra — Repliche del deputato Perrone.

La seduta è aperta alle 2 25.

PISSAVINI, segretario, dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, che viene approvato.

MARCHETTI, segretario, legge il sunto delle petizioni seguenti:

801. Prota sacerdote Luigi ed altri componenti il Consiglio di presidenza della società nazionale emancipatrice e di mutuo soccorso del sacerdozio italiano rassegnano una petizione per la compilazione e promulgazione di una legge che regoli definitivamente le nuove relazioni tra lo Stato e la Chiesa in Italia secondo le mutate condizioni del potere politico e del ministero ecclesiastico, per rivendicare al clero ed al popolo l'elezione dei suoi pastori spirituali in tutti i gradi della gerarchia, e per altre disposizioni relative.

802. La deputazione provinciale di Sassari fa vive istanze perchè dal Governo si provveda al più presto a porre quell'isola in condizioni eguali alle altre provincie del regno, collo stabilire la comunicazione telegrafica diretta fra la Sardegna ed il continente.

803. Il sindaco di Polesella, provincia di Rovigo, trasmette una deliberazione di quel Consiglio comunale colla quale fa voti perchè il potere legislativo provveda alla soppressione dell'insegnamento religioso nelle scuole elementari, ed alla reintegrazione della comunità religiosa nei primitivi diritti di suffragio nella gerarchia e nell'amministrazione patrimoniale della Chiesa.

ATTI DIVERSI.

MASSARI, segretario, dà comunicazione d'un elenco degli omaggi che seguono:

Dal signor Giulio Carcano (Milano) — Vita di Alessandro Manzoni, una copia;

Da un povero *Travet* — Pareggio del bilancio italiano, copie 10;

Dal signor ingegnere Giuseppe Martino, da Palermo — Poche parole rassegnate ai signori ministri, e rappresentanti al Parlamento italiano ed alla Commissione del dazio sul macinato, una copia;

Dal ministro di grazia, giustizia e culti — Codice di commercio coi relativi verbali ed allegati, copie 12;

Dallo stesso — Statistica giudiziaria penale per l'anno 1870, copie 4;

Dal signor duca Sigismondo Castromediano — Relazione per l'anno 1872 della Commissione conservatrice dei monumenti storici e di belle arti di Terra d'Otranto al Consiglio provinciale, copie 9;

Dal signor Vaccaro Giovanni (Roma) — La estinzione del debito pubblico, una copia;

Dal prefetto della provincia di Cuneo — Statistica delle opere pie di quella provincia, copie 2;

Dal signor L. Sforza ff. di sindaco del comune di Montignoso, provincia di Massa-Carrara — Memoria del senatore Gaetano Giorgini intorno al progetto relativo al subreparto dell'imposta fondiaria nel compartimento modenese, copie 50.

PRESIDENTE. Mi è grato di partecipare alla Camera che ieri la sua Commissione, unitamente all'ufficio di Presidenza, ebbe l'onore di presentare a Sua Maestà l'indirizzo stato approvato dalla Camera in risposta al discorso della Corona.

Sua Maestà gradì i sentimenti che gli furono espressi dalla Camera, fece voti per la prosperità e la gloria d'Italia; porse i suoi augurii, e manifestò il desiderio che i nostri lavori possano continuare a procedere regolarmente. (*Benissimo!*)

Chiedono un congedo: per motivi di famiglia, l'onorevole Marzi di giorni 15; per ragioni di salute, l'onorevole Arrivabene, di tre mesi, e l'onorevole Gregorini di giorni 15.

(Sono accordati.)

La Camera deve nominare due commissari di vigilanza per l'amministrazione della Cassa militare; tre per quella del Fondo del culto, e tre altri per quella della Cassa dei depositi e prestiti.

Mi riservo di proporre alla Camera di fissare la nomina di questi commissari in un'altra seduta. Oggi, stante il numero ristretto di deputati presenti, mi pare che sarebbe tempo sprecato.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO
DEL MINISTERO DELLA MARINA PEL 1874.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale del bilancio di prima previsione del Ministero della marina pel 1874.

La Commissione propone il seguente ordine del giorno:

« La Camera confida che il Ministero, in ossequio ai voti precedenti della Camera, vorrà presentare un progetto di legge per un piano organico del materiale e del personale della marina. »

Sulla discussione generale, primo iscritto a parlare contro, è l'onorevole Perrone.

PERRONE. Vorrei fare anzitutto una osservazione.

Io sono iscritto bensì a parlare contro, ma solamente contro l'ordine del giorno presentato dalla Commissione.

A me pare che l'onorevole ministro, nel suo discorso fatto alla Camera nell'ultima seduta, ha già parlato contro quell'ordine del giorno, quindi mi pare sarebbe meglio che, qualora qualcuno fosse iscritto a parlare in favore del medesimo, questi prendesse la parola prima di me.

Ove poi nessuno fosse iscritto in favore, e la Commissione ritirasse il suo ordine del giorno, io non avrei più ragione di parlare, od almeno aspetterei che venisse in discussione quell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Mi pare che si potrebbe anzitutto

esaurire la discussione generale, lasciando da parte quella dell'ordine del giorno; per cui se altri oratori iscritti desiderano parlare in merito a tutto il bilancio, potrebbero farlo, e quindi io metterei poi in discussione l'ordine del giorno come complemento e chiusura della discussione generale.

L'onorevole Sandri è iscritto per parlare sull'ordine del giorno o sul complesso del bilancio?

SANDRI. Sull'ordine del giorno presentato dalla Commissione generale del bilancio.

PRESIDENTE. In favore o contro?

SANDRI. In favore.

PRESIDENTE. Siccome l'onorevole ministro della marina ha parlato contro, io gli darei la parola, e quindi si alternerebbe con l'onorevole Perrone.

Ha facoltà di parlare.

SANDRI. Io mi era iscritto per parlare in questa discussione del bilancio di marina per ottenere dall'onorevole ministro alcune spiegazioni circa all'indirizzo che egli intendeva dare agli affari della marina.

L'onorevole ministro della marina, assumendo le redini dell'amministrazione marittima, emanava alla marina un ordine del giorno nel quale dicevasi: « Non aspettatevi da me grandi e sollecite riforme, l'opera mia sarà lenta e progressiva. »

Il discorso della Corona raccomandava ai rappresentanti della nazione la marina da guerra.

L'onorevole presidente del Consiglio annunzia d'altra parte che non può aumentare il bilancio della marina, quantunque riconosca che l'Italia è la nazione che meno spende per quest'oggetto, e lascia intanto al ministro della marina la risoluzione dell'arduo problema di preparare la difesa dello Stato, proponendosi di scioglierlo col perfezionamento dei mezzi di guerra da riprodursi col ricavo dell'alienazione di una parte della flotta.

Non è da dissimularsi, signori, che da tutte queste dichiarazioni vi fossero apparenti dissonanze e contrasti. *L'opera lenta e progressiva* che il ministro nel suo ordine del giorno dichiarava alla marina, mal si combina col proposito di alienare d'un tratto una parte considerevole della flotta, tanto più quando mancano i mezzi pecuniari per surrogarla.

La sollecitudine che deve avere la Camera per la marina contrasta evidentemente colla dichiarazione del presidente del Consiglio, il quale dice che non può aumentare il bilancio della marina stessa.

Se non che l'altro giorno l'onorevole ministro della marina, nel suo discorso-programma, annunziava che avrà per un quinquennio 12 milioni all'anno da spendere per la riproduzione del mate-

riale. Questi 12 milioni risulterebbero: dai sei milioni che sono già nel bilancio per la riproduzione del materiale; dai tre milioni che egli crede si risparmierebbero cessando le spese di manutenzione e conservazione di questo materiale che si vuole alienare; infine da altri tre milioni che sarebbero dati (da quanto dice il ministro della marina) dall'onorevole ministro delle finanze per due anni in anticipazione della vendita di questo materiale che si vuole alienare; e per gli altri tre anni del quinquennio i tre milioni suddetti sarebbero dati (sebbene non ancora votati dalla Camera) dal ministro della guerra a quello della marina sulle spese straordinarie del suo bilancio.

Evidentemente qui si dispone di fondi che la Camera non ha ancora votati; ma io debbo stare a quello che ha detto l'onorevole ministro della marina, perchè certamente sarà d'accordo coi suoi colleghi.

Sono dunque dodici milioni all'anno che l'onorevole ministro intende di impiegare nella costruzione del nuovo materiale; epperò l'esposizione fatta dall'onorevole ministro della marina ci rischiarerà un po' meglio, almeno per la parte finanziaria, perchè rimane stabilito: 1° che il ministro delle finanze darà tre milioni all'anno in anticipazione; 2° che il ministro della guerra farà il passaggio di tre milioni all'anno dal suo bilancio straordinario a quello della marina. Cosicchè l'alienazione del materiale che si propone, si presenta realmente sotto colori meno oscuri di quello fossero colle precedenti dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio, che non aveva accennato a quest'aumento di tre milioni nel bilancio della marina.

Se poi non si potranno ricavare le somme che si sperano dall'alienazione del materiale, io non me ne preoccupo; per me mi basta che il ministro delle finanze dia i sei milioni.

Ad ogni modo, tanto questa quistione dell'alienazione del materiale, quanto tutte le altre sollevate dall'onorevole ministro della marina, e che mi sembrano più che ardite, troveranno certamente la loro opportunità nella discussione che faremo sui progetti di legge che ci saranno presentati. Poichè, quantunque il ministro della marina abbia presentato da diversi giorni il suo progetto di alienazione del materiale, credo che esso non sia stato distribuito se non questa mattina.

Dunque non è questa l'occasione di discutere ciò, perchè ci ingolferemmo in una discussione per incidente, mentre sarà più opportuno parlarne quando verranno quei progetti di legge.

Ma, indipendentemente da ciò, e quindi facendo

le mie debite riserve per quando verranno in discussione quei progetti di legge, amo dichiarare che, tecnico o no, io mi associo pienamente all'ordine del giorno della Commissione.

Il ministro della marina, se non ho male inteso, accetterebbe il piano organico del personale, ma non quello del materiale.

Ma io, in verità, non capisco come si possa fare un piano organico del personale, se questo si deve precisamente desumere dalla quantità delle navi che si devono avere, dagli arsenali di produzione dove si fabbricano queste navi. Si può immaginare *a priori* di stabilire un personale della marina, se non si sa di che si compone questa marina?

Certamente che gli oppositori di un piano organico possono dire: in un piano organico non si possono stabilire i tipi, perchè succedono delle mutazioni, quindi tutto è incerto. Questi sono argomenti che si sono già uditi da più anni; ma di questi la Camera ha già fatto ragione, ed essa ha insistito sempre su questo piano organico.

Se dunque non credo sia assolutamente necessario di stabilire in un piano organico del materiale tutti i particolari del naviglio, non è men vero che un naviglio qualunque ci ha da essere. Sarà il naviglio del momento, ma per questo naviglio bisogna pur porre a calcolo le spese necessarie. Non capisco adunque come non si possa fare un piano organico completo. Il sistema di non avere un piano organico è un sistema che dura già da 13 anni e che ci ha condotti al doloroso risultato: la liquidazione della flotta. È ormai tempo di fermarci in questa via di disordine, e credo che la Camera ha avuto sempre ragione di insistere onde si faccia per la marina un piano organico che le dia forma, consistenza e stabilità nelle sue istituzioni e nei suoi fondamentali ordinamenti, che ne determini l'azione, che ne segni il destino.

PERRONE. Seguirò l'esempio dell'onorevole Sandri il quale giustamente reputa che la discussione sull'opportunità di alienare una parte del naviglio abbia sede più naturale in quella che dovrà farsi sul disegno di legge presentato in proposito dall'onorevole ministro per la marina, il quale, per esserci stato distribuito solo questa mattina, non può essere ora oggetto di discussione.

L'onorevole Sandri s'unisce alla Commissione per quanto riguarda l'ordine del giorno dalla medesima presentato, il quale è così concepito:

« La Camera confida che il Ministero, in ossequio ai voti precedenti della Camera, vorrà presentare un progetto di legge sul piano organico del materiale e del personale della marina. »

Ora l'onorevole Sandri non intende come si possa presentare un organico del personale senza quello del materiale.

Non voglio entrare in quest'argomento, ma se si può dimostrare che il piano organico del materiale non è opportuno, tutto al più si dovrà concludere che nemmeno lo è quello del personale. Mi proverò quindi di dimostrare solamente che il piano organico del materiale praticamente non dà nessun vantaggio, e credo anche teoricamente.

MALDINI. (*Della Commissione*) Domando la parola.

PERRONE. Entriamo nella parte pratica.

Il relatore della Commissione faceva osservare nella relazione che il piano organico verrebbe a legare le mani del ministro della marina, e dice a questo modo:

« A questo punto la minoranza della Commissione ha osservato esservi luogo a supporre che la cessata amministrazione della marina, ben suo malgrado, non avendo creduto di poter innovare cosa alcuna nell'ordinamento marittimo, tenne per base lo stato attuale delle cose, dando ai bilanci il carattere essenzialmente amministrativo, e ciò in attesa dell'approvazione del nuovo piano organico.

« Che in ordine al materiale credevasi in certo qual modo condannata alla immobilità, e con questo concetto non esponeva alla Camera la condizione delle cose, nè chiedeva provvedimenti energici e pronti. Ma un tale stato di cose non può continuare e conviene seguire una diversa via, senza arrestarsi nel cammino del progresso dall'improbabile prossima approvazione per legge di un piano organico generale della marina. » Credo che il relatore avesse ragione. Dobbiamo noi desiderare che la presente amministrazione continui a seguire una tal via? Dobbiamo noi fare nulla di nuovo aspettando il piano organico? E un piano organico verrà poi ad essere approvato?

Anche se il Ministero accettasse l'idea di presentare un piano organico, qualche tempo bisognerà lasciare al ministro perchè possa studiarlo; per cui almeno un mese o due bisognerebbe aspettare, e poi una volta il ministro lo abbia presentato, quanto tempo ci vorrà perchè esso possa venire in discussione ed essere approvato?

Come diceva l'onorevole ministro della marina, l'onorevole Maldini, in unione all'onorevole Sandri ed a un altro ufficiale di marina, il comandante Bucchia, hanno studiato un piano organico, e tutti sanno quanto impegno metta l'onorevole Maldini nei suoi lavori; eppure confessò che hanno impiegato da un

anno di studio coscienzioso e indefesso, sebbene interrotto da altre incombenze.

Dunque non ci va tanto poco tempo: e poi abbiamo l'esperienza dell'anno passato, quando l'onorevole ministro Riboty presentava un progetto di piano organico al 12 dicembre 1871. La Commissione nominata per riferirne non fu, se non erro, nominata che al 28 gennaio 1872; la Camera fu poi prorogata in luglio e la Commissione non poté presentare il risultato dei suoi studi.

Io non voglio fare il menomo appunto alla Commissione per questo, perchè quando in una Commissione molti hanno idee diverse sull'attuazione di un buon piano organico, la discussione deve essere lunga e vivace. Ma non è men vero che la Sessione essendosi poi prorogata, malgrado cinque mesi di studi, non si è potuto presentare il piano organico.

Ora conviene dare un discreto tempo al ministro della marina per presentare un progetto di legge, un lungo tempo alla Commissione per riferire, e poi bisogna venire alla discussione.

Se quel progetto capita in un momento in cui si discutono bilanci, bisogna aspettare che i bilanci siano votati. La discussione poi sul piano organico non potrà al certo essere breve; votato dalla Camera, bisognerà dar tempo al Senato di studiarlo e discuterlo, e se vengono introdotte modificazioni, dovrà ritornare alla Camera; vedasi quindi quanto tempo ci vorrà per presentare un piano organico, farlo discutere ed approvare.

Ora, durante tutto questo tempo, siamo noi sicuri di trovare lo stesso ministro? E se viene un altro ministro, presenterà un altro piano, ed intanto la Camera può essere prorogata o possono aver luogo le elezioni generali, per cui voi vedete come incerto sia il tempo in cui un piano organico possa venire attuato. Ed in tutto quel tempo il ministro non potrebbe far nulla, perchè se organizzasse la marina in un modo, ed il piano nuovo ordinasse di organizzarla diversamente, sarebbe stato un lavoro inutile. L'effetto pratico di tutto questo sarebbe dunque di rimandare ad un tempo indeterminato, e che potrebbe essere lontanissimo, l'attuazione del piano organico.

Ma l'idea poi in sè di un piano organico è veramente buona?

L'anno passato in una discussione che aveva attinenza alla marina alcuni miei colleghi ed io ci siamo serviti di una espressione che venne appunto perchè impropria.

Per non meritarmi un simile appunto, leggerò la

definizione di un piano organico per la marina, come lo trovo definito negli studi per la composizione di un piano organico fatto dagli onorevoli Sandri e Maldini :

« Il piano organico della marina militare di uno Stato è nel concetto più semplice: *un quadro che indica la quantità e la specie delle navi che devono costituire le forze marittime dello Stato.* »

Ora, intendiamoci bene, coll'idea della Commissione di presentare un piano organico della marina, si intendono la quantità delle navi e la specie delle navi.

L'onorevole ministro della marina faceva notare ieri l'altro come il numero delle navi che uno Stato poteva mantenere dipendeva dal costo delle medesime.

La forza di una squadra dipende più dalla potenza delle navi che dal loro numero, e dieci navi ne possono valere venti meno potenti. Quindi mi pare evidente che la quantità dipende specialmente dalla somma che si stanziava in bilancio.

Vi è la specie delle navi, ma al giorno d'oggi la si vede continuamente variare. Le artiglierie hanno variato grandemente in piccolo giro d'anni, ma le navi di guerra hanno subito variazione completa di sistema in tempo ancor più breve. Vascello a vela, a vapore, semplicemente corazzato, cogli speroni; ora si parla di torpedini. Sono cambiamenti radicali, i quali fanno variare il modo di combattersi.

Prima le navi, in proporzione, non costavano molto, adesso la spesa è giunta a 12, 14 milioni per ciascuna. Prima ci voleva l'alberatura, adesso non se ne parla quasi più; avevano una data capacità per contenere il carbone, ora ne hanno un'altra molto maggiore; per cui veramente mi pare che la specie si cambia ogni giorno, secondo i perfezionamenti dell'arte; quindi, a mio avviso, anche la specie non si può stabilire.

Se si riconosce doversi modificare in qualche sua parte un piano organico stabilito per legge, bisogna presentare un progetto di legge e tutto il piano organico è messo in questione: si perde lo stesso tempo che per rifarne uno completamente nuovo.

Se si intendesse per piano organico l'assieme di tutte le leggi che si andranno man mano facendo, il ministro, a quel che mi sembra, non troverebbe nulla da ridire: ma queste non sono le idee della Commissione nel proporre il suo ordine del giorno. Se così fosse, si potrebbe con piccole leggi portare quelle modificazioni volute dall'esperienza, senza por tutto in questione, e a nessun ministro sarebbe possibile variare sostanzialmente l'organizzazione senza il consenso della Camera.

Ora cosa succederà? Allorchè il ministro vedrà la necessità di una modificazione e non avrà tempo di presentare la legge nuova, sarà costretto quasi, se non a violare integralmente la legge esistente, ad interpretarla nel modo a lui conveniente; noi faremo insomma la legge, col diritto quasi al ministro di eluderla.

Credo che questo non sia conveniente e che sia meglio fare delle leggi chiare che il ministro non possa eludere e che egli non sia obbligato a ricorrere a dei cavilli d'interpretazione per poter andare avanti.

Ogni anno il bilancio deve essere discusso ed approvato dalla Camera; in esso noi troviamo le somme stanziata per la riparazione e la riproduzione del materiale, e ogni deputato ha il diritto di proporre e la Camera di obbligare il ministro ad impiegare le dette somme in un modo piuttosto che in un altro, per cui, anche senza piano organico, non è punto dato facoltà ad un ministro di abbandonare la costruzione di un certo tipo di navi per un altro tipo del presente o dell'avvenire.

Molti vorrebbero il piano organico della marina perchè c'è un piano organico dell'esercito di terra; per una idea di analogia quando si fa una cosa per l'esercito si vuole il corrispondente per la marina; ma sono due forze completamente diverse, ci sono delle cose che mentre sono utilissime per l'esercito di terra possono non esserlo per l'armata di mare.

Certo che se si può fare analogamente per la marina e per l'esercito di terra, non dico che non si faccia, ma non ammetto che si abbia a fare una cosa per la marina per la sola ragione che la si è fatta per l'esercito.

Dobbiamo cercare di fare delle leggi le migliori possibili per l'esercito di terra e per l'armata di mare, tanto meglio se si combinano fra di loro: se poi non si combinano poco importa. Dobbiamo avere la marina più forte possibile secondo le finanze e le forze dell'Italia, come dobbiamo avere l'esercito il più forte possibile secondo le finanze e la popolazione del paese.

E poi, come faceva osservare il ministro della marina, nessun paese ha un piano organico per la marina. E ben a ragione egli si maravigliava che l'Italia fosse la sola a vedere giusto in questa materia e che tutte le altre fossero invece nell'errore.

Il ministro della marina aggiungeva che nemmeno in Francia veramente piano organico non esisteva. Vi era una disposizione imperiale (nemmeno un decreto, una disposizione), ma un piano organico non esisteva.

Se trattasi di un decreto reale va bene, perchè il

medesimo può variarsi immediatamente con un altro decreto reale; ma un piano organico fissato per legge non lo voglio, perchè per legge bisogna perdere un tempo immenso tanto per farlo, che per portarvi le variazioni riconosciute necessarie.

Ebbene, nessun paese ha un piano organico; ma v'è una potenza in Europa, che ha molta somiglianza coll'Italia, in quanto alla marina, e questa è l'Impero germanico. Essa è in questo momento nella via di formarsi una marina potente; si può dire che noi siamo allo stesso punto; perchè quello che abbiamo è così poco rispetto a quel che dovrebbe essere, che a ragione può dirsi si tratta di creare una marina.

Ora sentite ciò che trovo scritto nel *Progetto di sviluppo della marina imperiale tedesca, memoria presentata al Reichstag il 21 aprile 1873 dal principe di Bismarck*. Lo leggo in francese avendolo tolto dalla *Revue Maritime et Coloniale*:

« Il est important de bien établir ici que le nouveau plan de construction de la flotte est exposé à de nombreux changements qui pourront résulter des leçons de l'expérience dans le cours de cette année, de même que le plan de 1867 a reçu, depuis cette époque, de très-importantes modifications dues aux progrès de l'art de la construction des navires, des machines, de l'artillerie, etc., aussi bien qu'au changement de notre position politique. Il faut surtout écarter de la pensée qu'il y ait aucune utilité à se tenir d'une façon inflexible aux nombres et aux espèces de navires indiqués; il est beaucoup plus rationnel de croire qu'on reconnaîtra probablement la nécessité de modifier puissamment, sur certains points, le programme actuel; par exemple il est possible qu'on réduise considérablement la construction des grands bâtiments pour donner plus d'extension aux bateaux-torpilles.

« Il suit de là que les fixations de matériel et les chiffres donnés dans ce mémoire doivent être regardés comme répondant à l'état actuel de la marine, mais n'ayant au fond d'autre importance que de faciliter la répartition par années et par chapitres des sommes nécessaires pour développer les forces navales. Les fixations exactes et définitives ne peuvent être données que dans les budgets annuels. »

Vedete adunque che nell'impero germanico si sono esposte delle idee per aumentare la flotta della marina germanica, ma stabilendo bene che quelle non sono che semplici idee, per cui possono venir fatti dei cambiamenti; sono idee che servono soltanto a poter compilare i bilanci.

Io però credo giustissimo di obbligare il ministro della marina, ogni volta che presenta il bilancio, ad

esprimere le sue idee per lo sviluppo della marina e le sue intenzioni sull'impiego dei fondi stanziati per le riparazioni ed il rinnovamento del materiale.

Ma non trovo giusto vincolarlo, quasi in perpetuo, a un programma mutandolo in legge; eppure tale ne sarebbe il risultato, se si pensa al tempo ed alla difficoltà di variare una legge siffatta.

L'onorevole Ghinoli non so quante volte ha presentata una legge che non ha mai potuto essere votata (*Si ride*) malgrado la sua urgenza.

Ci possono essere delle leggi disgraziate che non arrivano mai ad essere approvate. Avviene la chiusura d'una Sessione, il cambiamento d'un Ministero, per cui la legge rimane sospesa, ed in quel frattempo si fanno delle innovazioni, non soltanto nel materiale, ma anche nelle idee.

Non bisogna quindi legarsi le mani, ed è perciò che mi rincrescerebbe molto di vedere accettato quell'ordine del giorno.

Il ministro della marina per la prima volta ha manifestato le sue idee sull'organizzazione della marina: saranno buone, saranno cattive, non voglio entrare in questa discussione, ma egli è necessario che ci corra un certo lasso di tempo per rifletterci sopra. E non credo che questo sia il momento opportuno per dare un voto sì di sfiducia che di fiducia al ministro, e ciò sarebbe, almeno indirettamente, se si approvasse o si respingesse un ordine del giorno da lui respinto. Aspettiamo per ciò fare la discussione dei progetti di legge da esso presentati in cui vedremo il modo con cui egli intende applicare le sue idee, allora sarà il caso di presentare degli ordini del giorno ostili o favorevoli al Ministero.

Riassumendomi, io sarei del parere di respingere l'ordine del giorno presentato dalla Commissione, perchè, come mi sembra di avere dimostrato, l'idea che lo informa non è molto pratica, calcolando il tempo che ci andrà per la sua attuazione; lo respingo anche, perchè non lo credo utile, giacchè se è possibile formare un piano organico eccellente in ogni sua parte nel momento della sua discussione, vi è tutta probabilità che esso non soddisfi più in un breve corso d'anni. D'altronde quando si vede nazioni marittime come l'Inghilterra, la Francia, la Germania, ecc. non avere piano organico per la marina, non posso credere che esso sia così indispensabile come i suoi fautori vorrebbero farlo credere.

PRESIDENTE. La parola ora spetterebbe all'onorevole Boselli.

BOSELLI. Io parlo unicamente della marina mercantile, quindi non vorrei navigare in acque sì alte e perigliose. (*Si ride*)

PRESIDENTE. Allora le riservo la parola al titolo della marina mercantile.

Ora la parola spetta all'onorevole Negrotto.

NEGROTTA. Io pure ero iscritto sulla discussione generale, ma mi si è detto che la medesima non avrebbe avuto luogo in questo momento e che quindi coloro che avessero voluto prendere la parola sulla discussione generale, l'avrebbero avuta dopo che fosse esaurita quella sull'ordine del giorno della Commissione.

Quindi per non intralciare questa discussione che versa unicamente sull'ordine del giorno della Commissione, riservandomi tutte le cose che potrei dire sulla marina militare, non credo di rinunciare alla parola per ciò che ha tratto alla marina mercantile in quanto che vi sono alcune domande che debbo fare all'onorevole ministro, le quali non avrebbero sede in alcun capitolo del bilancio. Perciò mi riservo la parola nella discussione dei singoli capitoli, che alla marina militare si riferiscono.

PRESIDENTE. Onorevole Negrotto, quando si è aperta la discussione, io ho pregato gli oratori iscritti a dichiarare se intendevano parlare nella discussione generale, e tutti mi risposero volere trattare sull'ordine del giorno; se ella fosse stato presente, io le avrei dato la parola subito. Però ciò non toglie che ella abbia modo di parlare ora anche su tutto il bilancio, poichè la discussione generale è sempre aperta.

NEGROTTA. Stante questa circostanza, mi limiterò a dire poche cose relativamente all'ordine del giorno.

Crederei di portare vasi a Samo, se dopo le risposte implicite nella esposizione fatta ieri l'altro dal ministro della marina, io venissi a recare innanzi altri argomenti per mostrare come sia inutile la presentazione di quell'ordine del giorno, od almeno come esso non abbia alcuna utilità pratica. Se non bastassero gli argomenti che ha recati l'onorevole ministro, aggiungerei solo questo, che sono ormai dieci anni dacchè nella discussione del bilancio della marina si domanda la presentazione d'un piano organico, che queste domande si sono sempre accettate da tutti i ministri che si succedettero, e che ciò non ostante cotesto piano organico non è stato mai discusso dalla Camera.

Ora, una delle due: o vi erano delle gravissime difficoltà che si opponevano ad attuarlo, o la Camera e) questa io credo sia la ragione più vera) non aveva in fondo in fondo la coscienza che questo piano organico fosse necessario; perocchè se la Camera avesse avuto il convincimento che la marina militare non potesse progredire senza di esso, certo avrebbe

trovato il momento per discuterlo, come ha fatto per altre leggi che credette importanti.

In tale stato di cose io credo affatto inutile di proseguire in questo argomento, e giacchè ho la parola, dirò qualche cosa riguardo alla marina mercantile.

Signori, l'onorevole ministro della marina, nel principio di questa discussione, con un brillante discorso, che gli valse un vero successo parlamentare, vi parlò in primo luogo della marina mercantile.

Ma prima di proseguire su questo tema io sono in debito di rivolgere sentiti ringraziamenti all'onorevole ministro della marina per le gentili espressioni che egli volle rivolgere alla mia città natia, che ho qui l'onore di rappresentare.

Posso accertare l'onorevole ministro che i suoi amici di Genova si ricorderanno sempre con compiacenza di lui, e credo di interpretare i sentimenti dei miei concittadini assicurandolo che la sua patria di adozione è lieta ed onorata di saperlo a capo di un sì importante dicastero.

L'onorevole ministro della marina nel parlarvi della marina mercantile vi diceva, che egli vuole ad ogni costo lasciarle un'assoluta libertà. Ebbene io accetto questo principio, ma vorrei che l'onorevole ministro lo attuasse, come egli manifestava l'altro ieri alla Camera, lo attuasse in tutta la sua estensione. Non si saprebbe concepire un uomo incatenato da cui nello stesso tempo si pretendesse che egli usasse della sua piena libertà. Per verità se vi fosse un uomo il quale fosse capace di questo, mi parrebbe quasi che egli sarebbe capace di trovare la quadratura del circolo.

I servizi della marina mercantile, i quali riguardano quasi esclusivamente le industrie della marina stessa, furono in gran parte staccati dal Ministero della marina per essere riuniti ad altri dicasteri: i porti, le spiagge, i fari, gli uffici semaforici, la sanità marittima e perfino l'istruzione nautica furono dati al Ministero di agricoltura e commercio.

Non parlerò, signori, partitamente di tali separazioni che conducono ad inconvenienti gravissimi, limiterommi a pregare il signor ministro affinché voglia preoccuparsi principalmente di taluni che io accennerò brevemente.

E prima dei porti. Ogni volta che vi sia un lavoro a compiersi nei porti, si ricorre prima al ministro dei lavori pubblici, il quale spesso fa delle difficoltà, che sono poi accresciute da quelle che presenta il ministro della marina, perchè questi lavori sono più di competenza del Ministero di marina che di quello dei lavori pubblici. Da ciò ne avviene che qualche volta il ministro dei lavori pubblici crede

che un lavoro possa farsi e che poi vi sia il *veto* di quello della marina.

Mi si dirà che è appunto per togliere ogni possibile inconveniente, che le domande sporte al ministro dei lavori pubblici devono essere mandate per informazioni a quello della marina. Ma non trovereste allora molto più conveniente e più logico, dal momento che questo Ministero ha tale importanza da farne richiedere l'avviso, lo stabilire che le domande andassero direttamente al Ministero della marina? Il far richiedere l'avviso del ministro della marina è tanto quanto dire che il ministro dei lavori pubblici non è competente in questa materia, perchè, se fosse competente, non avrebbe bisogno del parere di altro Ministero.

Così dicasi dei fari, così degli uffici semaforici, così delle spiagge. Ma, relativamente alla questione delle spiagge, io non parlerò, perchè, sapendo iscritto al titolo della marina mercantile l'onorevole mio amico il deputato Boselli, io non vorrei precederlo in questa questione che già alla Camera ha trattata; e quando verrà in discussione quel titolo, allora la Camera udirà svolta da lui la materia meglio di quello che io il potrei fare.

Il servizio della sanità marittima, il quale fu sempre sotto la dipendenza del Ministero della marina, da qualche anno a questa parte è stato unito al servizio di sanità terrestre alla dipendenza del ministro dell'interno. Credete voi che questo servizio se ne sia avvantaggiato? Che non sia un intoppo pel commercio l'aver a fare con gente la quale non ha alcuna cognizione di cose marinaresche?

Se voi aveste lasciato il servizio della sanità marittima alle capitanerie di porto, non avreste soltanto resi più facili questi servizi, ma avreste potuto avere, come spero si avrà, una rilevante economia col depennare dal capitolo del bilancio del Ministero dell'interno le somme devolute al personale che ora presta questo servizio. Si lasciano sussistere inutili congegni, e intanto nel paese si grida che le imposte sono gravi e che le spese sono eccessive. Si facciano tutte le ragionevoli economie, fra le quali, secondo mi pare, avrebbe ad essere certamente questa che ho indicata.

Finalmente io sono di parere che abbiano ad essere sottoposte al ministro della marina anche le scuole nautiche.

Non ho bisogno di dirvi, signori, che l'istruzione nautica essendo evidentemente un'istruzione tecnica, la direzione di essa non può con utilità essere lasciata al ministro di agricoltura e commercio, an-

ziché al ministro della marina. Se a questo ministro ritenete bene affidata l'istruzione tecnica di quei navigatori che sono gli ufficiali della marina militare, non saprei perchè questo ministro non dovrebbe avere la sorveglianza sull'istruzione della marina mercantile.

Il ministro per la marineria tolga una volta di mezzo gli inciampi, si valga della forza di attrazione con cui seppe conciliarsi l'attenzione, la stima e la benevolenza della Camera, e cerchi con questa forza di strappare dalle mani dei suoi colleghi tutti i servizi che debbono essere attribuiti al suo dicastero, perchè ad esso li assegna la natura stessa delle cose.

PRESIDENTE. Onorevole Negrotto, mi permetta di rivolgerle una preghiera.

Se ella intende parlare su qualche argomento che è contemplato in speciali capitoli, mi parrebbe che forse sarebbe più opportuno, ed anche più utile, che ella si riservasse quando questi capitoli vengano in discussione, e anche le sue parole avranno allora maggiore efficacia.

NEGROTTA. Permetta, onorevole presidente, mi pare che, quando ho detto che sono sorto qui per domandare al ministro che faccia istanza presso i suoi colleghi per riavere quei servizi che ora sono passati sotto altri Ministeri e che dovrebbero essere per loro natura aggregati al suo, è chiaro abbastanza che io non posso parlare fuorchè nella discussione generale, dacchè non è cosa che cada in verun capitolo del bilancio.

PRESIDENTE. Mi permetta, ella ha parlato delle scuole di marina, della marina mercantile e del servizio di sanità che sono tutti oggetti contenuti in speciali capitoli.

Io le fo quest'osservazione nell'interesse della discussione e anche di lei medesimo, perchè è indubitato che il suo dire sarà dalla Camera meglio ascoltato quando si tratterà dei capitoli relativi, che non ora che può ingenerare confusione nelle idee.

Faccia della mia avvertenza quel conto che ella crede, ma ritenga che è un dovere per me.

NEGROTTA. Sin qui non ho citato nessun fatto che riguardasse cose estranee, ho accennato a gravi inconvenienti ai quali credo sia bene porre riparo. Io invero non saprei a quale dei capitoli speciali applicare queste argomentazioni che si riferiscono a leggi e regolamenti speciali alla marina mercantile, che possono recar danno alla sua istituzione. Ecco perchè domando all'onorevole presidente che mi voglia concedere venia per ora.

Ho rinunciato a fare il mio discorso per ottempe-

rare al desiderio già manifestato dall'onorevole presidente, ma crederei venir meno al dover mio, non chiamando l'attenzione della Camera e del ministro su cose che, perseverando nell'attuale sistema, possono recar danno al paese.

PRESIDENTE. Parli pure: mi sono permesso queste osservazioni nell'interesse della discussione, ne tenga quel conto che ella può nell'ordine delle proprie idee.

NEGROTTA. Vi è un altro grave inconveniente che io debbo sottoporre alle considerazioni del Ministero e della Camera.

L'articolo 163 del regolamento consolare 16 febbraio 1859, in esecuzione della legge 15 agosto 1858 (invoco dall'onorevole ministro e dalla Camera particolare attenzione, perchè è una questione importante, intorno alla quale tutto il commercio, non di Liguria soltanto, ma di tutta Italia, da tutte le parti, ha reclamato e reclama) prescrive che il console ritiri dal capitano i salari dovuti al marinaio colpevole di atti d'insubordinazione, di diserzione e simili, e li metta a disposizione del ministro della marina; e che il ministro a sua volta li passi alla Cassa depositi della gente di mare. Questa è una ingiustizia che non ha riscontro, quando si considera che non vi ha nessuna legge alla quale si riferisca un simile regolamento. Anzi la legge, la quale era in vigore prima e che a ciò si riferiva, è stata modificata colla legge promulgata nel 1864.

Udite, o signori, poche parole della relazione in proposito, del senatore Mameli, il quale parlava appunto dell'articolo che si riferiva a questo abuso che si commette di prendere gli arretrati delle paghe dei marinai che hanno disertato per consegnarli alla Cassa depositi della gente di mare, locchè equivale insomma a volere un atto di beneficenza forzato per parte degli armatori. Questi perdono le paghe dopo aver avuto il danno abbastanza grave di cercare all'estero un nuovo marinaio al posto del disertore, dovendo così contemporaneamente sottostare alla spesa del salario del marinaio in rimpiazzo del disertore, e alla perdita degli arretrati devoluti al disertore.

Eccovi che cosa dice in proposito nella sua relazione il senatore Mameli:

« In ordine alla pecca che consiste nel privare il disertore delle paghe del viaggio in corso, delle quali sia in avanzo, si è ravvisato meno giusto l'applicarla senza serbare alcuna proporzione nè misura, essere di aggravio alle famiglie dei marinai, e soprattutto *illogica ed irrazionale*, perchè, attribuendone il provento alla Cassa della marina mercantile, punisce

sostanzialmente il capitano, il quale, per la quota almeno corrispondente al tempo per cui resta privo dell'opera del marinaio, dovrebbe essere immune dall'obbligo di pagare il salario, che ne è il compenso, senza essere tenuto a provare i danni reali che abbia patito. »

Venuta la legge del 1864, l'articolo relativo è stato soppresso. Ora io vi domando se è possibile che con le disposizioni del regolamento consolare si venga a commettere una solenne ingiustizia senza che vi sia posto ancora riparo.

Io prego quindi l'onorevole ministro della marina perchè tenga conto di queste mie osservazioni e veda di riparare a questo sconcio che veramente è da tutti deplorato.

Ma non basta.

Vi è un'altra cosa assai importante, per cui altra volta ho dovuto reclamare, e mi duole di avere osservato che non siasi preso alcun provvedimento.

Ognuno sa come i nostri marinai, appunto perchè sobrii, intelligenti ed arditi, hanno all'estero una grandissima riputazione, e per questa riputazione che hanno sono anche meglio retribuiti di quello che noi siamo da noi, ed hanno una preferenza sopra i marinai delle altre nazioni.

Noi potremmo andare superbi di questo fatto, se esso non ci recasse danno sotto un altro aspetto, per la piaga gravissima e dolorosa della diserzione.

Questi marinai arrivati in America, appena lo possono, sbarcano, lasciano il loro libretto a mani del capitano, e se trovano qualcheduno che voglia imbarcare un marinaio, si presentano dal console e lo richiedono d'un certificato di nazionalità. A me pare che i nostri consoli all'estero, prima di rilasciare simili certificati, dovrebbero procurarsi tutte le volute informazioni, e vedere se non fosse il caso di rifiutarli.

Evidentemente questa gente, non avendo più la speranza di trovare un impiego presso altro capitano, avrebbe un freno che la tratterrebbe dalla diserzione, ed il commercio ne risentirebbe grandissimo vantaggio.

Ora, a me sembra che l'onorevole ministro della marina, prendendo dei concerti col suo collega degli esteri, potrebbe dare degli ordini positivi ai nostri consoli, onde evitare questi inconvenienti che per la marina mercantile sono tanto dannosi.

Signori! Di fronte all'importanza di questi argomenti, e per limitarmi, come parmi sia desiderio dell'onorevole nostro presidente...

PRESIDENTE. No, onorevole Negrotto. Io non ho alcun desiderio che ella limiti le cose che ha da dire; soltanto ho espresso il desiderio che ella si ri-

servi a manifestarle alla Camera, allorchando verranno in discussione i diversi titoli e capitoli che trattano dell'argomento. Questo unicamente è il mio desiderio. Del resto, le lascio quell'ampiezza di discussione che compete a lei, come a qualunque nostro collega.

NEGROTTO. Ho detto, e come sono uso sempre, manterrò la mia parola, che non avrei fatte se non quelle considerazioni che riguardano la marina mercantile, facendo il sacrificio di tutte le altre che avrei avuto da svolgere sulla marina militare, per riservarmi a parlarne ai rispettivi capitoli.

Quindi ora su questo punto ho finito. Non mi rimane che a rivolgere una calda raccomandazione al ministro della marina perchè voglia prendere nota delle poche mie osservazioni ed occuparsene. Se egli riparerà agli sconci da me accennati, si renderà benemerito del commercio nazionale.

PRESIDENTE. Ora la parola spetta all'onorevole D'Amico. Naturalmente la discussione torna sull'ordine del giorno sollevato dall'onorevole Perrone poco fa.

Onorevole D'Amico, ella ha facoltà di parlare.

D'AMICO. L'altro giorno ho ascoltato religiosamente il bellissimo discorso fatto dall'onorevole ministro della marina, e mi sono compiaciuto di riconoscere nel giovane ministro l'intelligente camerata d'anni or sono. Egli è venuto ad esporci con molta chiarezza e con molto brio delle idee e delle considerazioni che avete ascoltato altre volte da parecchi banchi di questa Camera; senonchè il ministro ha spinto l'applicazione di principii veri ed esatti a certi limiti che, secondo il mio modo di vedere, sono così esagerati che dall'insieme del suo discorso io sono rimasto profondamente scosso.

Il ministro è venuto a dire: ho da risolvere un difficilissimo problema, non ho mezzi sufficienti e non credo di potere riuscire ad averli, eppure debbo provvedere ai bisogni della marina, debbo provvedere alla difesa marittima del paese. Le mansioni della marina sono molteplici: essa deve provvedere alla difesa delle coste; a serbare l'autorità della bandiera nazionale in alto mare e, ove occorra, all'attacco di coste nemiche; essa deve pur anche provvedere ordinariamente ai bisogni ed alla protezione del commercio: ora, con mezzi limitati, io questo problema, dice il ministro, non lo posso risolvere. Io non posso provvedere a tutto ciò; e quindi ho considerato fra le mansioni della marina quale era la più urgente e la più importante. Questa è fuor di dubbio la difesa marittima delle coste. Ebbene, anche limitandomi a ciò, i mezzi che si forniscono alla marina sono insufficienti, il problema

resta pur sempre difficile. Senonchè si presenta una occasione favorevole: una nave nuova si è immaginata, una nave che io chiamo, diceva il ministro, la nave dell'avvenire, mi offre il mezzo di sciogliere il problema, ed io mi fo forte di risolverlo. Questa nave dell'avvenire paralizza e rende inefficace la più potente nave da guerra della marina d'oggiorno, cioè la corazzata di linea. Ebbene mi appiglio, a questo nuovo trovato, arditamente e risolutamente; e per trovare i mezzi sufficienti onde provvedere all'uopo, vi proporrò di disfarcì a poco a poco di tutto il materiale navale, che la nuova nave inutilizza e rende di onere allo Stato. Accumulerò gli scarsi mezzi del bilancio destinati al rifornimento, con quel che ricaverò dalla vendita delle navi attuali e con l'economia che si farà per la loro conservazione, e potrò dare così uno sviluppo sollecito a questa flotta nuova, a questa flotta dell'avvenire.

Il ragionamento del ministro fila perfettamente, ma, a mio credere, manca nella base, o meglio nelle due basi sulle quali esso si appoggia. La prima si è l'inefficacia assoluta del materiale attuale; la seconda è la potenza incontrastabile della nave dell'avvenire.

Esaminiamo un poco se davvero è cessato il tempo del naviglio corazzato, e, dirò ancora, del naviglio misto; di questo naviglio che è costato tanta intelligenza e tanti milioni, come tutti supponiamo. Io, francamente, non lo credo. È vero che le modificazioni del materiale navale si succedono con rapidità, per lo sviluppo preso dalle arti meccaniche; ma da un'altra parte è pur vero che la vita di una nave è così limitata, che non può divenire assolutamente un vecchio mobile prima che sia divenuta inutile per deperimento. Le navi miste fanno subito anch'esse sensibili modificazioni; quelle che si costruiscono pochi anni or sono, non sono più le navi miste che si veggono oggi sui cantieri. Oggi le navi miste si fanno di una grandissima velocità, e si forniscono di un potentissimo armamento, ma hanno tuttavia i loro uffici nella marina; in guerra come esploratori, come scopritori e come protettori del commercio, ed in tempo di pace nelle stazioni navali per la protezione del commercio stesso e per la istruzione del personale.

Vi sono però delle navi miste tra quelle che noi abbiamo, le quali non hanno la grande velocità richiesta oggidì e che non possono sopportare quelle potenti artiglierie che oggi si richiedono. Ebbene, il ministro mi può dire: è di queste che io voglio sbarazzarmi, perchè, di quelle che voi dite, noi ne abbiamo nessuna. Ebbene, anche queste navi miste che noi abbiamo e che non hanno nè la velocità nè

l'armamento che dovrebbero avere, io non credo che, allo stato attuale delle cose, sieno così inutili, da doversene senz'altro disfare. Il ministro della marina, per mostrare il suo profondo convincimento in ciò che ci veniva a proporre, accennava, tra le navi a vendere, alla corvetta *Clotilde*, come quella di più recente costruzione, come quella che non è molto è ritornata da una lunga navigazione oceanica.

Or bene, io non dico che queste navi sieno utili come istrumenti di guerra, sieno un tipo da riprodurre neppure pei servizi cui le navi miste sono chiamate; non mettiamo in costruzione delle navi di quel tipo. Ma quando i nostri mezzi sono limitati; quando noi non possiamo ancora provvedere non solo alla flotta presente ma neanche alla flotta dell'avvenire; quando noi vediamo che altre marine conservano ancora queste navi, non più efficaci come lo erano una volta; quando vediamo, o signori, che queste navi inadatte hanno pur resi, nelle guerre che si sono combattute sotto i nostri occhi, dei segnalati servizi; quando noi ricordiamo che l'eroe ammiraglio Ferragut ha sforzato Mobile con una flottiglia composta in maggioranza di questo tipo antiquato; quando ancora ieri abbiamo sentito a dire che l'ammiraglio spagnuolo avanti Cartagena si è presentato con navi miste ed ha avuto ragione contro navi corazzate, se vuoi, malamente equipaggiate, andiamo adagio, io dico, nelle condizioni nostre, a vendere e a disfare.

Signori, quando da noi si avessero i mezzi di trasformare immediatamente, e come per incanto le nostre forze navali, e fare che queste forze navali diventassero della più perfetta costruzione sperimentata, allora forse direi: sì, sbarazziamoci pure di questi tipi imperfetti, e facciamo economia nelle spese di manutenzione. Ma, finchè ciò non è possibile, finchè le nostre finanze sono nello stato che tutti sappiamo, dobbiamo noi incominciare a sbarazzarci di bastimenti i quali ci possono ancora rendere dei servizi?

Io ora ho trattato il lato più debole della mia argomentazione, poichè vi ho parlato delle navi miste, il cui tempo, come bastimenti di linea, è da un pezzo finito.

Vediamo un po' se effettivamente, oggi che noi discutiamo, è proprio detta l'ultima parola sul naviglio corazzato, su questo naviglio che è un prodigio oggimai dell'arte meccanica e delle costruzioni navali.

Il naviglio corazzato dacchè si è adottato ha subito delle rapide trasformazioni. Il bastimento che oggi era l'apoteosi del tipo, il domani è diventato

un'anticaglia, e dalle corazze di undici centimetri che rivestivano i primi bastimenti corazzati, siamo oggi arrivati alle corazze di mezzo metro di spessore. Ma che per ciò, o signori? Io non so che le altre potenze marittime abbiano cominciato a vendere per ferri vecchi tutte quelle corazzate che non hanno lo spessore delle corazze corrispondenti alle potenti artiglierie che si sono inventate. Perchè una lotta si è stabilita tra il mezzo difensivo ed il mezzo offensivo, lotta indecisa la quale ferve in modo che i bastimenti invulnerabili ieri, diventano domani perforabili da un nuovo cannone, si debbono essi mettere tra gli inutili strumenti di guerra?

Noi, o signori, non siamo isolati, e se dobbiamo avere una forza marittima, egli è perchè ci troviamo nel consorzio delle nazioni civili, nel consorzio delle nazioni armate.

Ebbene se le altre nazioni conservano questi mezzi di guerra, resi vulnerabili dai più potenti proiettili odierni, perchè dovremmo sbarazzarcene noi? Prendiamo a considerare la potenza tipo in fatto di cose marittime, voglio dire l'Inghilterra.

Esaminiamo le tabelle di tutto il naviglio corazzato di quella grande nazione e noi troviamo che non tutte le corazzate inglesi sono armate con i cannoni più potenti e sono rivestite delle corazze più forti.

Noi troviamo in quella marina modello tutte le gradazioni delle navi dalle corazze di 11 centimetri e dagli antichi cannoni da 68, a quelle dalle corazze di 35 centimetri e dai cannoni di 25 tonnellate.

Ora, se noi dobbiamo difenderci, perchè non credo che in nessuno di noi sia l'idea di andare a turbare la pace altrui, se noi dobbiamo difenderci contro l'aggressione di una potenza qualunque, questa potenza non metterà mica contro di noi soltanto le navi che ha più potentemente armate e più fortemente corazzate; essa spedirà contro di noi tutti i suoi mezzi d'offesa e tra i suoi mezzi di offesa ne troveremo di quelli che con le nostre navi corazzate noi potremo vittoriosamente battere.

Io non so che nel nostro naviglio corazzato ci siano delle navi inutili per deperimento, se si eccettuano il *Re di Portogallo* e, credo, il *Principe di Carignano*; ma sento dire che si vuole vendere la *Voragine* e la *Guerriera* che pare non siano ancora uscite dagli arsenali e non hanno ancora fornito il loro armamento; che si vogliono vendere delle cannoniere corazzate, come il *Cappellini*, il *Faa di Bruno* e l'*Audace* che non hanno fatto ancora, si può dire, le loro prove, che sono bastimenti affatto nuovi. Questo materiale era stato immaginato per l'attacco della Venezia, quando non avevamo ancora

la fortuna di averla unita alla patria comune; ma se esso si è ultimato troppo tardi per aiutarci nell'impresa del Veneto, non serve forse oggi alla sua difesa?

Quindi io credo che non sia saggio consiglio quello di vendere questo materiale per fornire la marina della nave dell'avvenire. Il signor ministro dice che ha fatto esaminare il progetto di questa nuova nave porta-torpedini, ed ha il convincimento che, sviluppando su larga scala queste nuove costruzioni con tutti quei mezzi di cui potrà disporre con quello che ricaverà dalla vendita delle navi esistenti, e dalla economia risultante sulla loro conservazione, potrà provvedere al principale bisogno della nostra marina.

Ma, adagio un poco; questa nuova nave l'abbiamo noi sperimentata? Il signor ministro accennava ad un'altr'epoca di trasformazione della marina, quando dalla nave mista si è passato alla nave corazzata, e diceva: noi siamo ora in una nuova epoca di trasformazione, passiamo dalla nave corazzata alla nave-torpedine. Ricordiamoci però di quanto avvenne all'epoca di quella trasformazione. Passarono parecchi anni prima che le navi corazzate prendessero realmente in linea di battaglia il posto delle navi miste. Si cominciava con provare l'informe nave batteria, tanto sotto il fuoco che in navigazione; si studiavano bastimenti come la *Formidabile* e la *Terribile* che abbiamo veduto nei nostri mari, e passarono vari anni prima che si creassero la *Gloire* ed il *Warrior* che in Francia ed in Inghilterra sono stati i primi bastimenti corazzati di alto bordo. E quando la *Gloire* ed il *Warrior* sono sortite dai cantieri, le diverse marinerie d'Europa hanno aspettato che avessero fatto le loro ripetute prove, hanno aspettata la loro esperienza prima di lanciarsi nella nuova via delle navi di linea corazzate.

Se l'onorevole ministro ci venisse a dire: noi non dobbiamo lasciarci precorrere dalle altre potenze, noi dobbiamo mettere immediatamente in costruzione una o due di queste nuove navi-torpedini, noi non dobbiamo aspettare che dagli altri ci venga la scuola di perfezionamento, di cui questa innovazione è suscettibile, ma dobbiamo contemporaneamente studiare, dobbiamo perfezionare la nostra macchina, e così se questa macchina è effettivamente destinata ad essere la nave da guerra dell'avvenire, noi saremo tra i primi, noi non arriveremo all'ultima ora, io direi all'onorevole ministro: ha perfettamente ragione; noi dobbiamo fare così. Ma io mi allarmo quando sento dire: no, prima che queste prove siano fatte, prima che questa esperienza sia fatta, vendiamo arditamente il materiale

che abbiamo, lanciamoci coraggiosamente, andiamo avanti, creiamo una nuova flotta... una flotta come composta? Di navi la cui esperienza non abbiamo ancora fatta.

La difesa delle coste. Limitiamoci a considerare questo problema.

Oggiorno per la difesa delle coste abbiamo le torpedini fisse. Queste torpedini hanno fatta la loro prova nella guerra americana, l'hanno fatta a Cronstadt, nel Baltico, all'epoca della guerra di Crimea, l'hanno fatta nella guerra franco-germanica. Dunque le torpedini sono un mezzo di difesa delle coste, e sta bene. Poi sono venute, e si sono anche sperimentate, le torpedini semoventi. Hanno dato qualche risultato, e la torpedine semovente è entrata nel numero dei mezzi di difesa. Finalmente oggi si discute la nave-torpedine; e sarà probabilmente un nuovo potente mezzo di difesa per le coste; ma sarà mai questo bastimento porta-torpedine, sarà mai la torpedine il solo, l'unico mezzo di difesa delle coste? Permettetemi che io ne dubiti, quando rifletto alla differenza che passa fra la diversa natura delle coste.

La torpedine può avere una grande importanza nella difesa dei territori le cui coste sono frastagliate da secche, da scogli, da bassi fondi, da insenature, da sbocchi di fiumi, da barre che si debbono passare. La torpedine può essere un gran mezzo di difesa per le coste americane degli Stati Uniti, per il Rio della Plata nell'America del Sud, per le coste del mar Baltico; ma non può avere l'istessa importanza per le nostre coste aperte, come dicesi in linguaggio marinaresco, che quasi tutte sono facilmente approdabili, innanzi alle quali la natura non ha creato quegli ostacoli che sonvi innanzi alle coste che ho citate poc'anzi. Le coste che sono esposte come le nostre non possono essere sufficientemente guarentite da questi mezzi di difesa affatto litorali; esse si difendono in alto mare, colla flotta, e si difendono ancora con bastimenti guardacoste che, tra certi limiti e condizioni, bastano a lottare con i bastimenti di una flotta nemica che improvvisamente si avvicinarsero alle coste stesse.

Io capisco il problema che ha da risolvere il ministro della marina. Difatti, in una Commissione nominata dalla Camera per discutere il piano organico presentato dal già ministro onorevole Riboty, io mi sono trovato a dover combattere delle aspirazioni opposte a quelle che oggi oppugno; perchè, si diceva da persone autorevoli in fatto di marina, non una flotta sola deve avere l'Italia, ma deve averne due. E vi era chi diceva: deve averne tre, perchè tre

sono i mari che ci circondano, e le coste nostre dobbiamo difendere in alto mare con la flotta. Io rispondeva: voi avete ragione, dal punto di vista tecnico sono perfettamente d'accordo con voi; ma io guardo il lato finanziario della quistione e però sostengo che per ora basta una flotta sola. Se io, contrastando ai miei oppositori d'allora, avessi loro risposto: non voglio nessuna flotta, sarei caduto nell'opposta esagerazione, e mi sarei messo dal lato del torto.

Ebbene, signori, non basta che noi ci mantengiamo nella verità, ma bisogna che nella verità si sia pratici e non andare agli estremi se vogliamo evitare una rovina.

Credo adunque che la flotta ci ha da essere; credo che delle navi guardacoste ci occorrono, come credo conveniente che arditamente procediamo nella trasformazione del materiale navale.

Di questi nuovi congegni di guerra, uno dei quali già l'Austria, e credo anche l'Inghilterra, hanno in mare, anche noi dobbiamo cominciare a costruirne qualcuno; ma dal cominciarne lo studio e la costruzione al distruggere quel che abbiamo per gettarci a gonfie vele nel nuovo sistema, credo che c'è una grande distanza che non dobbiamo imprudentemente varcare. Secondo me, adunque, il problema posto al ministro resta insolubile, ed io credo che la Camera, se vuole provvedere efficacemente alla difesa marittima del paese, deve necessariamente provvedere a che il bilancio della marina abbia i mezzi necessari; ma perchè, nelle circostanze finanziarie in cui siamo, ci abbiamo a persuadere della necessità d'aumentare i fondi occorrenti alla marina per la difesa del paese, è assolutamente indispensabile che le somme che accordiamo ad essa sieno ragionevolmente ed economicamente spese.

Mi felicito, lo ripeto, coll'onorevole ministro per le idee ch'egli ha manifestate, ma ancora una volta gli raccomando che nell'applicazione delle sue giuste idee non oltrepassi i limiti della prudenza.

Quando ha detto: vendiamo il naviglio inutile per ispendere bene il denaro della marina, ha detto una verità. Sono quattro anni che le diverse Commissioni del bilancio che si sono succedute hanno insistito presso il Ministero della marina perchè il naviglio inutile fosse venduto, e delle grandi vendite sono state fatte, non del naviglio teoricamente inutile, ma del naviglio inutile praticamente parlando. Io ve l'ho già accennato, la vita d'una nave è troppo breve perchè non trovi il modo di essere utilizzata durante tutto il periodo di essa, ad onta delle trasformazioni che subisce il naviglio da guerra in generale.

Ma il ministro ci dice: secondo le vecchie idee, voi avete ragione ed io potrei utilizzare queste navi nelle stazioni navali, le potrei utilizzare nella istruzione del personale marittimo, ma io non sono d'accordo con l'ordine delle vostre idee, perchè io credo che le nostre stazioni navali come sono servono a nulla, io credo che la istruzione che dobbiamo dare alla nostra marina deve essere tutt'altra da quella che voi pretendete; ora non è più il tempo dell'istruzione a vela pel marinaio, ma ora è il tempo della meccanica, sono i macchinisti ed i fuochisti che io ora debbo curare ed esercitare e che debbo tener pronti pel momento della guerra. Ed io do al ministro ragione, ma in quei limiti giusti e convenienti in cui l'applicazione di una giusta idea si deve mantenere nella pratica.

La Camera ha inteso spesse volte, quando si è discusso sul capitolo *Carbone* del bilancio della marina, che da parecchi banchi si spronava il ministro perchè spesso si facesse muovere e manovrare a vapore la squadra di evoluzione, che è la vera scuola di guerra per gli ufficiali e pei marinai, poichè è sotto vapore che tale personale oggigiorno deve combattere, facendo economia di questo costoso mezzo di locomozione sulle navi destinate ad altro scopo che all'istruzione guerresca.

Mi direte conservatore, anche retrogrado, se volete, ma credo che la base dell'istruzione marinaresca è tuttavia quella della navigazione a vela.

Se io prendo il vecchio marinaio mercantile che ha navigato a vela gran parte della sua vita e lo porto sopra una nave corazzata, egli apprenderà molto più presto il maneggio di quel cannone complicato che il ministro ci descriveva, egli saprà molto più presto apparecchiarsi ad essere un buon soldato marino di quello che può fare un uomo che non ha navigato, che non ha corso tutti i pericoli, tutti gli stenti e tutti gli stadi della navigazione a vela.

Il ministro ci diceva: poichè nelle stazioni navali noi dobbiamo mandare dei bastimenti che non hanno che quattro o cinque giorni di carbone ed hanno una limitata provvigione di viveri, poichè questi bastimenti che noi mandiamo lontani dalla madre patria non hanno vicino un punto d'appoggio, un arsenale, una rada dove rifornirsi e ripararsi, queste stazioni sono inutili, e poichè la necessità mi vi obbliga, poichè mi avete dato un problema impossibile a risolvere, richiamiamo in casa questo naviglio ed abbandoniamo le nostre stazioni.

Io provvederò meglio agli interessi del paese mantenendo in tempo di pace sempre armato ed esercitato tutto il naviglio utile davvero in tempo di

guerra. Come il mio collega della guerra, egli diceva, non penserebbe mai di creare alla vigilia della guerra un reggimento nuovo, io credo che si commette un grandissimo errore ad armare alla vigilia della guerra dei bastimenti per portarli innanzi al nemico.

Ecco, o signori, un'altra verità accennata dal ministro della marina, ma che porta, nell'applicarla, all'esagerazione.

Io convergo pienamente col ministro: e come non convenirne, quando si sono passati degli anni nella carriera marittima militare, e si è veduta la rovina che l'armo e il disarmo frequente dei bastimenti arreca all'istruzione, alla disciplina, agli interessi del personale ed ai bastimenti stessi? Come non convenirne che una flotta da lungo tempo armata, vale, militarmente parlando, assai più che un'altra composta dallo stesso numero di navi e della stessa potenza, ma armata di recente?

Ma non dobbiamo da questa verità dedurre che bisogna in tempo di pace tenere armate tutte le navi che ci servono in tempo di guerra. Se è una verità che il bastimento più lungamente armato è più efficace ed ha un'azione guerresca maggiore, non dobbiamo però dimenticare la diversità che vi deve essere tra gli armamenti di pace e gli armamenti di guerra; se di questa diversità non si tenesse conto, i bilanci della marina di tutte le nazioni diventerebbero impossibili. Se l'Inghilterra e la Francia dovessero tenere in tempo di pace armate tutte le navi che debbono e possono mettere in linea in tempo di guerra, la loro potenza finirebbe presto, poichè avrebbero delle eccellenti flotte, ma avrebbero le loro finanze in completa rovina.

Tornando alla questione delle stazioni navali, gli Stati Uniti d'America non hanno colonie, ma hanno punti d'appoggio per le loro stazioni, e vanno mendicando presso i Governi stranieri per avere un punto di approvvigionamento sulle rispettive coste; eppure non hanno mai pensato ad abolire le stazioni navali, e gli sforzi dei ministri della marina di quella nazione tendono invece ad aumentarne la forza ed il numero.

Io fino ad un certo punto posso essere d'accordo col ministro della marina, credendo utile che le nostre lontane stazioni abbiano vicino un porto di rifugio coperto dalla bandiera nazionale, e però mentre mi felicito con i suoi predecessori che hanno tentato più volte di avere il possesso di questi punti di appoggio nei lontani mari dove abbiamo degli interessi commerciali a tutelare, io lo prego perchè, invece di mettersi nella via della soppressione delle stazioni navali, seguiti le tracce segnategli dai

suoi predecessori, e faccia il possibile per ottenere il possesso di questi porti di rifugio per le nostre navi nei mari lontani.

Le stazioni navali sono inutili, si dice, quando per esse debbonsi utilizzare quei bastimenti dichiarati inutili alla guerra, e non possansi fornire con potenti navi corazzate dell'ultimo sistema.

Ho già detto che i bastimenti che potremmo impiegare nelle stazioni navali non sono poi del tutto inutili all'attacco ed alla difesa, ed ora aggiungo che nelle stazioni all'estero essi spesso non devono trovarsi di fronte a bastimenti che sono la perfezione dell'arte navale moderna.

Queste stazioni navali tanto più sono necessarie, quanto più i paesi dove si mantengono non sono ancora inciviliti, ed i paesi non ancora inciviliti non è possibile che si trovino ad avere bastimenti più potenti di quelli che oggi in paesi civili sono inefficaci a valido combattere.

Io non mi estendo sulle economie possibili per vendita del materiale attuale; il ministro ha presentato una legge speciale in proposito e mi riservo nella discussione di quella legge l'esperare ancora altri argomenti per i quali io spero che la Camera si persuaderà che ben poco con tale mezzo è possibile di economizzare.

Il ministro accennava a varie altre idee per semplificare e rendere più economica l'amministrazione della marina.

Non volendo abusare della vostra attenzione, non passerò ad esaminare una per una le idee del ministro che, nella massima parte, accetto in principio; soltanto accennerò a qualche cosa che mi ha più specialmente colpito.

Non so quale sarà la pratica applicazione delle idee che il ministro ha enunciate; ma credo che quella creazione di Consigli amministrativi a lato dei comandanti di dipartimento ed anche a lato dei diversi direttori dei lavori, possa in ultimo riescire ad una complicazione e ad una maggiore spesa in confronto al sistema attuale.

Il ministro, parlando delle scuole, ha manifestato la necessità della coordinazione delle scuole speciali della marina colle scuole generali e comuni dell'istruzione pubblica del regno; ed in questo ha manifestato una idea esatta. Egli poi ha detto voler dividere queste scuole di marina in scuole secondarie comuni a tutte le specialità marittime, ed in una scuola superiore, la quale comprenda tutte queste specialità, soggiungendo, con plauso di parecchi miei colleghi: io desidero che nelle scuole della marina si entri colla licenza liceale.

Io raccomando all'onorevole ministro della ma-

rina, quando avrà a trattare questa speciale questione, di evitare di condurre i giovani nel corpo troppo tardi, facendoli uscire dalla scuola troppo innanzi negli anni, per effetto di questo doppio grado d'insegnamento; e lo prego a meglio considerare, malgrado l'assentimento ricevuto da taluni in quest'Aula, se non sia più conveniente che alla istruzione marinairesca militare si pervenga per via dell'insegnamento tecnico, anzichè per via dell'insegnamento classico.

Ma di tutto ciò mi auguro che avremo tempo di discutere in altra occasione.

Riguardo alla marina mercantile il ministro diceva che essa ha bisogno di essere liberata dai vincoli che ne impacciano la libera azione commerciale e industriale, e sta benissimo; ma soggiungeva: lasciamo che la marina mercantile faccia da sè; e ciò non credo conveniente.

I provvedimenti indicati dal ministro per la statistica, le Casse di risparmio, gli arenili e simili, sono dei provvedimenti lodevoli, e così pure quelli che oggi suggeriva l'onorevole Negrotto; però non basta.

Il ministro con elevare il servizio della marina mercantile a direzione generale dimostra che ha il concetto dell'importanza di questo servizio; ebbene, faccia un passo più avanti, pensi che la marina militare deve avere la sua base nella marina mercantile, pensi che questa non basta sia libera da incagli e pastoie burocratiche, e si abbia regolamenti semplici e spicci, ma abbisogna pure di sentire la benefica influenza del Governo per lo sviluppo delle industrie e dei commerci marittimi. Lo sviluppo delle industrie nazionali, per tutto quanto si riferisce alla marina, è una questione che deve preoccupare grandemente il ministro, e a me dorrebbe moltissimo se, come ho inteso ripetere, fosse vero che la prima macchina che egli ha ordinata l'abbia ordinata all'estero.

Io spero che egli smentirà questa notizia; e se pure una necessità imperiosa l'abbia obbligato a ciò fare, spero che egli rassicurerà la Camera che da oggi in poi nessun lavoro, che sia possibile eseguirsi in paese, sarà dato all'industria straniera.

Dopo tutto ciò, o signori, io concludo il mio dire con associarmi all'ordine del giorno della Commissione del bilancio. La necessità di un piano organico per la marina non si è mostrata mai più evidente di oggi; il bisogno di questa legge organica si presenta davanti a noi imperioso in questa occasione. Quando noi abbiamo la fortuna di vedere sui banchi ministeriali uno dei più distinti nostri ufficiali, un uomo che ci ha dimostrato (cosa che io conoscevo)

di avere un ingegno elevato, e vediamo che viene a svolgere davanti a noi un programma basato sulla distruzione del presente, permettetemi l'esagerazione, per sostituire un avvenire ignoto; io dico, o signori, noi dobbiamo richiedere più urgentemente che mai che una legge organica sia fatta. E la circostanza è opportuna, poichè quel distinto ufficiale, che ha studiato un completo programma, è nelle migliori condizioni per presentarci quella legge che è necessaria alla nostra marina. Ma il ministro diceva: intendiamoci; qual è la legge organica che volete? La Commissione parla di un piano organico del materiale; e come faccio io quando la unità materiale varia dai 3 milioni, o secondo le navi nuove, dalle 500,000 lire ai 14 milioni? Rispondo che questa varietà dell'unità marittima, dell'unità della flotta, non ha, secondo me, nulla che vedere nel piano organico. Non si pretende un piano organico del materiale che determini i tipi delle navi; in questo caso il ministro avrebbe certamente ragione; ma il piano organico che si domanda, e che la Commissione del bilancio richiede, è quel piano organico che serve a determinare il programma sul quale noi dobbiamo camminare, che serve a determinare le questioni gravissime che ha suscitato col suo discorso il ministro.

Dobbiamo noi provvedere unicamente alla difesa delle coste? Dobbiamo noi, a questa difesa delle coste, provvedere unicamente con bastimenti costieri? Dobbiamo noi avere o no una flotta? Dobbiamo o no mantenere delle stazioni navali? Queste io credo sono questioni che la Camera deve risolvere, perchè dal modo come noi le risolveremo dipendono i più alti destini del paese, dipende l'impiego del pubblico danaro, l'impiego di quel pubblico denaro di cui noi siamo direttamente responsabili. Dunque io credo che per piano organico del materiale si debba intendere non una legge che determini il tipo delle navi, si bene la specie ed il numero di esse.

Il ministro della marina ci leggeva un brano di discorso pronunziato da un ministro estero in un altro Parlamento, per farci persuasi che in sostanza il piano organico è un piano finanziario.

Per l'appunto, è un piano finanziario ed amministrativo quello che si desidera.

Possiamo assegnare al materiale della marina un numero di milioni più o meno, secondo lo stato finanziario del paese; come è che si devono spendere, il piano organico lo determina. Io non domando che questa legge determini se si debba costruire una nave porta-torpedini od una batteria od un *monitor*; io desidero che l'organico del ma-

teriale determini se dobbiamo avere una flotta, o, come qualcuno nella Commissione dell'anno scorso pretendeva, se ne dobbiamo avere due o tre, oppure se non dobbiamo averne nessuna.

Io desidero che questo piano organico mi determini quanti bastimenti dobbiamo avere capaci di andare ad attaccare le coste nemiche, o se, visto lo stato delle nostre finanze, noi dobbiamo dire: per ora, di questa specie di bastimenti che vanno ad attaccare le coste nemiche, non ce ne preoccupiamo; spendiamo il nostro denaro in quei bastimenti che devono difendere le nostre coste. Ecco i limiti del piano organico del materiale che io domando, e questi limiti sono necessari a stabilirsi se noi vogliamo avere anche il piano organico del personale. Ed in questo non intendo già che si dica quanti vice-ammiragli, quanti capitani di vascello, quanti luogotenenti di vascello ci abbiano ad essere; ma bensì che si stabiliscano le basi principali, i punti cardinali su cui s'intende che l'amministrazione marittima abbia da fondarsi ed organizzarsi. Questo, o signori, è necessario, se noi non vogliamo vedere la nostra marina oscillare continuamente ed a seconda dei cambiamenti di ministro, sempre incerta ed in un perenne disordine, passando da un ordine d'idee ad un altro, qualche volta, diametralmente opposto.

Io non posso quindi porre termine alle mie considerazioni, le quali sono sorte in me ascoltando il programma del ministro della marina, senza raccomandare vivamente alla Camera di appoggiare e votare l'ordine del giorno proposto dalla Commissione del bilancio. (*Bene!*)

MALDINI. Le ultime parole pronunziate dall'onorevole D'Amico avranno abbastanza dimostrato alla Camera quanto sia grave la questione che in questo momento vi si sta agitando.

Voi udiste nella seduta di sabato una brillante ed accurata esposizione fatta dall'onorevole ministro della marina. Egli la conchiudeva respingendo l'ordine del giorno proposto dalla Commissione generale del bilancio. Quest'ordine del giorno suona un invito, anzi *confida* che il ministro presenterà un organico del materiale e del personale della marina.

Devo innanzitutto far conoscere alla Camera come sia sorta una tale questione nel seno della Commissione del bilancio.

L'onorevole relatore, con quella libertà d'azione che si lascia sempre ai singoli relatori di bilancio, aveva enunciato alla Commissione generale alcune idee contro la presentazione di un piano organico. Se per verità i fautori di un piano organico non pensavano menomamente in quest'anno a ripetere

la loro antica domanda sulla presentazione di quest'organico, d'altra parte sarebbe stato un disertare la propria bandiera qualora essi avessero lasciato che nella relazione della Commissione del bilancio fossero inseriti taluni concetti contro la presentazione di un organico, senza che in pari tempo fossero esposte le ragioni della parte contraria.

Si fu per tale motivo ed in questa circostanza che, nel seno della Commissione generale del bilancio, io per il primo presi la parola, emettendo concetti diametralmente opposti a quelli che suggerirono all'onorevole relatore l'espressione delle sue considerazioni contro il piano organico, affinché la Commissione generale del bilancio desse poi a me la facoltà, come è lasciata a qualunque membro della Commissione, di inserire nella relazione anche le idee della minoranza, qualora mi fossi trovato in minoranza.

Ignoro se la Commissione generale del bilancio fosse già dapprima convinta della necessità di un organico per la marina, oppure se qualcuna delle ragioni da me esposte abbia potuto decidere la Commissione stessa. Il fatto si è che la Commissione si è manifestamente avvicinata alle mie idee, e si fu allora che l'onorevole Depretis propose l'ordine del giorno che trovasi nella seconda pagina della relazione della Commissione generale del bilancio.

Voglio sperare che l'onorevole proponente di quest'ordine del giorno vorrà sostenerlo dinanzi a voi; ma ciò non toglie che io senta il dovere di rappresentare in questa Camera la stessa parte che ho rappresentata nel seno della Commissione del bilancio. È questo un dovere che, a parer mio, incombe a qualunque deputato allorchè altri suoi colleghi possono essersi associati alle idee da lui esposte in altro recinto che non sia quest'Aula.

Facendo anch'io le mie riserve sopra i concetti espressi nell'esposizione dell'onorevole ministro della marina, come ha fatto l'onorevole mio amico Sandri, entro senz'altro nella questione speciale del piano organico.

Nella seduta del 12 dicembre 1871, l'onorevole Riboty, il quale per quattro anni, in due epoche diverse, tenne il portafoglio della marina, presentava un piano organico del materiale e del personale della marina, accompagnandolo in seduta pubblica con queste parole:

« Ho stabilito in primo luogo, per base del lavoro, come è ben naturale e logico, il numero e la portata dei legni che devono per ora costituire la nostra forza navale; li ho classificati secondo i diversi tipi che rappresentano, e di questi ho stabiliti

gli armamenti navali annui, necessari per l'istruzione del personale e per la tutela dei molti e svariati nostri interessi all'estero. Su questi dati poi ho formato i quadri di tutti i diversi servizi del personale, tanto militare che amministrativo, necessario al suo armamento, ecc. »

In queste parole si compendia la definizione del piano organico della marina che l'onorevole Perrone è andato a cercare *in quel grosso volume* accennato nella seduta di sabato anche dall'onorevole signor ministro.

L'onorevole D'Amico ha detto già in che consista il piano organico del materiale. Nel concetto di coloro che lo domandano, non si tratta di volere che siano stabilite le dimensioni dei bastimenti, lo spessore delle corazze che dovranno avere le navi, le artiglierie delle quali dovranno essere armate, la forza delle macchine, tutti insomma i dati che si riferiscono ai singoli tipi dei bastimenti. Questi sono dettagli tecnici. I fautori della domanda di un piano organico non intendono menomamente di voler entrare in questi dettagli tecnici. Essi vogliono soltanto che sieno stabiliti i numeri e la specie delle navi che devono costituire il materiale della marina.

L'onorevole ministro della marina nella seduta di sabato disse una gran verità. Egli disse che in marina tutto è tecnico; ciò è giustissimo. Ma il tecnicismo della marina rimane fuori dei Parlamenti. In Parlamento tutte le questioni invece rivestono e devono rivestire il carattere di questioni amministrative o di questioni politiche. Se ciò non fosse, onorevole ministro, non si saprebbe spiegare per qual modo e come, il primo lord dell'ammiraglio inglese sia costantemente un uomo politico, un amministratore, un uomo di Stato, anziché un ammiraglio; non si saprebbe spiegare come i più grandi ministri della marina francese, Colbert nell'epoca antica, Ducos nell'epoca moderna, non fossero ammiragli; non si saprebbe neppure spiegare come lo stesso conte di Cavour abbia tenuto per tanti anni di seguito il portafoglio della marina. Lo ripeto: se tutto è tecnico nella marina, è tecnico fuori dei Parlamenti, non in Parlamento.

Il ministro della marina nella seduta di sabato, ed oggi l'onorevole Perrone asserirono che le altre nazioni non hanno un piano organico.

Queste asserzioni non sono esatte, e lo dimostrerò.

Comincio dalla Francia.

Rouillé conte di Jouy, fin dal 1749, succedendo a Maurepas, presentava un organico del materiale e del personale della marina. E, cosa strana, stabi-

liva anch'egli un periodo di dieci anni per condurre a termine il quadro delle forze navali necessarie per la Francia, le quali consistevano in 111 vascelli di linea, 54 fregate ed in altri bastimenti minori. Chiedeva la somma di 60 milioni come bilancio ordinario.

La Convenzione francese ha stabilito anch'essa un piano organico del materiale e del personale.

Nel 1824, se non erro, il ministro Chabrol in Francia presentò pure un piano organico del personale e del materiale.

Nel 1846 il ministro della marina, l'ammiraglio Mackau, presentò anch'egli un altro organico del materiale.

Finalmente nel 1857 fu adottato l'organico, il così detto *programme* francese, che ha durato fin qui, e del quale ha anche parlato l'onorevole ministro della marina. Questo *programme* fu compilato da una Commissione presieduta dal ministro della marina. Una seconda Commissione nell'interno del Ministero esaminò minutamente questo progetto, che fu poscia presentato all'imperatore, il quale ne affidò l'esame ad una Commissione del Consiglio di Stato formata delle sezioni di guerra, marina e finanze. Ultimato tale esame, Napoleone vi appose la sua firma.

Si è detto che questo documento non rappresenta una legge, poichè non fu approvato dal Parlamento, ma porta solo la firma dell'imperatore. Ciò è vero: però bisogna che ci riferiamo al 1857, bisogna che ci riferiamo alla costituzione dell'impero francese, alle incombenze che erano riservate al Corpo legislativo ed alle attribuzioni dell'imperatore, e vedremo che certi decreti, preceduti da speciali rapporti, con la firma dell'imperatore e con la controfirma del ministro responsabile, corrispondevano a vere leggi. Ho qui codesto *programme* che specifica appunto il numero e la specie delle varie navi.

L'onorevole Perrone di San Martino aggiunse ancora che la Prussia non ha un vero organico. Ho qui anche l'organico della Prussia stabilito per numero e specie di navi.

Esso incominciò ad attuarsi nel 1868 e deve durare sino al 1877; vi sono distribuite anno per anno tutte le spese ordinarie e straordinarie del bilancio della marina, in guisa da portare la marina germanica, nel periodo di 11 anni, a quella forza determinata appunto dal piano organico.

Tengo qui anche l'elenco degli ufficiali che devono comporre la marina germanica durante tutto questo periodo di tempo fino al 1878, locchè costituisce l'organico del personale.

Persino la Svezia ha un piano organico del ma-

riale e del personale della sua marina, e lo ha fatto nel 1865.

Si dice: l'Inghilterra non ha un piano organico. Questo è vero in parte; ma pure l'Inghilterra ne ha uno, il quale si riassume in un concetto semplicissimo, *essere sempre la prima marina del mondo*. Ecco il suo piano organico.

Quando voi mi date una marina già costituita, la quale conta circa seicento navi, che ha un bilancio annuo di 282 milioni, che ogni anno può spendere 50 milioni per nuove costruzioni tendenti alla riproduzione del naviglio; quando mi portate le tradizioni inglesi, la popolarità di cui gode la flotta in un paese dove nessuno oserebbe dire che non s'intende delle questioni amministrative di marina, si può ammettere facilmente che una nazione così costituita possa fare anche a meno di avere un piano organico definito per legge.

Ma le nazioni che si stanno costituendo, le nazioni che non hanno ancora una marina, debbono necessariamente avere un piano organico, poichè altrimenti si cammina per vie incerte.

Devo chiedere scusa alla Camera se non potrò sempre parlare a voce alta, dacchè oggi non sono nelle migliori condizioni fisiche per farlo: e se ho intrapreso a parlare, si è, lo ripeto, per adempiere ad un dovere che m'incombe verso i miei colleghi della Commissione del bilancio. (Parli! parli! a sinistra)

È lunga, signori, la storia del piano organico nel nostro paese; essa dura da più di vent'anni. Per servirvi anch'io dell'esempio di Bethmont addotto dall'onorevole ministro della marina, dirò che i Bethmont in Italia sono il Parlamento subalpino ed il Parlamento italiano, che, a cominciare dal 1851, richiesero sempre un piano organico del materiale e del personale della marina. Dirò di più che 22 anni or sono, giorno per giorno, poichè era il giorno 8 dicembre 1851, mentre nel Parlamento subalpino si discuteva il bilancio della marina pel 1852, il conte di Cavour accettò un ordine del giorno della Commissione generale del bilancio, col quale si chiedeva la presentazione di un organico del materiale e del personale della marina.

Vi è però una differenza tra i Bethmont italiani e i Bethmont francesi; il Bethmont in Francia chiedeva un organico mentre uno ne esisteva; gl'italiani invece lo chiedevano quando ancora non vi esisteva; lo chiedono adesso perchè non esiste ancora, sebbene da 23 anni lo si domandi e dalle Commissioni del bilancio e dal Parlamento.

Non ripeterò qui la storia degli ordini del

giorno proposti a questo scopo; non dirò delle molte Commissioni che dal 1849 fino all'anno scorso furono nominate per studiare gli organici della marina; mi farò solo a ripetere alla Camera l'elenco dei vari progetti di legge presentati da parecchi Ministeri sopra questo argomento.

Il ministro Cugia, nello stesso Ministero presieduto già dall'onorevole Minghetti, nel 1864 presentava un progetto di legge sul piano organico della marina; un altro piano organico era stato presentato nel 1862, e poi ritirato, negli ultimi giorni di vita del Ministero Rattazzi: nel 1866, unito al bilancio della marina, avete un vero piano organico formulato dal ministro di quell'epoca, il generale Angioletti; nel 1869 l'ammiraglio Riboty presentò un organico della marina; nel 1871 ne presentò un altro.

Ora tutti questi progetti dimostrano non solo i lunghi lavori che su tale argomento debbono esistere al Ministero, e quindi la facilità in cui ora si può trovare il ministro della marina per presentare il suo; ma dimostrano ancora come più non occorran lunghi studi per compilare un progetto di legge di organico e presentarlo alla Camera.

Da taluno si disse (sabato dal ministro della marina ed oggi dall'onorevole Perrone): *ma il piano organico pregiudica i progressi futuri dell'arte marittima*, o, per meglio dire, adottando un piano organico voi immobilizzate la marina, voi impedito che essa possa seguire i progressi dell'arte navale ed approfittarne.

L'onorevole ministro della marina nella stessa seduta di sabato lesse un brano di un discorso pronunziato dall'ammiraglio Rigault de Genouilly al Corpo legislativo di Francia.

Questo discorso fu pronunziato nella seduta del 18 luglio 1867, allorchè si discuteva al Corpo legislativo il credito straordinario per il 1867, nella somma di lire 38,287,000. In quella occasione l'illustre Dupuy de Lôme, che è inutile dire chi sia, poichè credo che tutti in questa Camera lo sappiano, diceva « come il piano organico del materiale, cioè il *programme* francese avesse stabilito il numero di 40 vascelli a vapore a grande velocità e come codeste navi avrebbero forse potuto rimpiazzarsi in un prossimo avvenire da bastimenti di nuovo modello che, nel pensiero della Commissione che preparò l'organico, comparivano di già all'orizzonte; poichè quella Commissione stabiliva in termini generali 40 navi di *alto bordo* destinate a far la parte degli antichi vascelli di linea. »

Ora Dupuy de Lôme non si spaventava che dieci

anni prima si fosse determinato il numero dei bastimenti con questo tipo così generico, *navi di alto bordo*.

In seguito egli diceva: « sopra le 40 navi stabilite dal programma ne abbiamo 28 di linea tutte a grande velocità, che comprendono 16 fregate corazzate e 12 vascelli non corazzati del tipo *Napoléon*. »

Dunque vediamo subito come il *programme* non abbia impedita la costruzione di navi corazzate sebbene esso avesse stabilito 40 vascelli non corazzati.

« Questi 12 vascelli (continuava Dupuy de Lôme), a misura della loro disparizione per vetustà, devono surrogarsi con navi del nuovo modello riconosciuto il più efficace. Codesta è opera del bilancio ordinario. »

Diffatti non può essere diversamente in una marina che procede regolarmente, poichè le spese di riproduzione del naviglio, anzichè farle andare, come dirò in seguito, in nuove costruzioni straordinarie, devono rimanere per riprodurre gradatamente le navi inservibili, secondo gli ultimi tipi più moderni, e mettere la marina in quelle condizioni che il ministro della marina francese indicava con le parole riportate nella seduta di sabato dall'onorevole ministro della marina nel senso suo, ma che io adesso reputo conveniente ripetere, poichè vengono in appoggio di coloro che intendono che il piano organico non pregiudica per nulla la questione dei progressi dell'arte navale. Ed infatti il ministro della marina francese Rigault de Genouilly diceva che il programma non è altro che il limite finanziario del bilancio per le nuove costruzioni, *senza pregiudicare il tipo delle navi*.

Del resto, io era sempre convinto che questi progressi nell'arte navale non possano servire di pregiudiziale contro la presentazione di un piano organico. Ed a questo proposito citerò anche all'onorevole Perrone l'autorità di un uomo che egli non contesterà, quella dell'onorevole Saint-Bon attuale ministro della marina il quale nel 1870 scriveva quanto sto ora per leggere alla Camera.

In un'opuscolo sopra l'opera di *Reed, Our Iron-Clad Ships*, l'onorevole Saint-Bon, dopo di avere riferiti alcuni brani di quest'opera, diceva:

« Nulla aggiungerò a queste autorevoli parole: esse mi paiono dimostrare oltre ogni dubbio: 1° che nella gara per il primato del cannone e della corazza qualunque sia per essere l'ultima parola, non sarà pronunciata ai nostri giorni; 2° che per lungo tempo ancora nell'avvenire troveremo in ogni

costruzione novella, dimensioni cresciute dei cannoni e delle corazze; 3° (e qui prego la Camera di prestarmi bene la sua attenzione), 3° che non è ragionevole astenersi d'usare i mezzi d'attacco e di difesa del nostro tempo, unicamente perchè si suppone vagamente, che in un avvenire più o meno remoto i posteri ne useranno degli altri. »

E mi basta questa citazione per dileguare qualunque timore sulla possibilità di formolare un organico.

L'onorevole D'Amico, associandosi anch'egli alla maggioranza della Commissione generale del bilancio, domanda egli pure un piano organico del materiale e del personale perchè, dice egli, i piani organici fanno inoltre conoscere il vero scopo al quale deve servire una marina da guerra. Nella relazione dell'onorevole Ricci, alla pagina 15, si legge ancora quanto segue:

« La vostra Commissione a proposito della marina mercantile teme, e lo dice con rammarico, che siasi di troppo ritardato ad occuparsi il Ministero di questa parte così importante del suo dicastero, mostrando avere per ora un altro obbiettivo che la guerra. »

Quest'asserzione della Commissione generale del bilancio è stata confermata, se la memoria mi serve, dall'onorevole ministro della marina nella seduta di sabato, il quale disse: è vero, io per ora non ho altro obbiettivo che la guerra. Ma l'onorevole D'Amico poc'anzi, parlando sul progetto di legge per l'alienazione del naviglio, dimostrò come per la guerra occorrono altre specie di navi di quelle che mi sembra siano in pensiero dell'onorevole ministro della marina. A me pare che il signor ministro per iscopo quasi unico della marina abbia la difesa ravvicinata delle coste. Egli si è poi mostrato contrario alle stazioni navali, come disse l'onorevole D'Amico, e come ricorderete voi tutti se avete presente ancora l'esposizione di sabato fatta dall'onorevole ministro della marina. Io credo che, qualora si voglia andare alle logiche conseguenze delle cose esposte dall'onorevole ministro della marina riguardo alle stazioni navali, bisognerebbe che il ministro degli affari esteri richiamasse immediatamente i consoli che noi abbiamo all'estero, o diversamente bisognerebbe che l'onorevole ministro della guerra mandasse in ogni residenza dei nostri consoli per lo meno un reggimento o un battaglione.

Dissi poc'anzi che l'onorevole ministro della marina si è attenuto, nel considerare lo scopo della marina, alla sola difesa ravvicinata delle coste, cioè a difendere le coste sulle coste, sistema che trovasi

in oggi abbandonato da tutti, che fu abbandonato dopo l'introduzione del vapore e dei cannoni Paixhans.

È grave questo argomento della difesa delle coste. L'onorevole ministro delineò le condizioni militari del litorale italiano molto giustamente, e disse come erano facili i bombardamenti delle principali città marittime nostre; egli aggiunse come Genova si possa facilmente bombardare, così Livorno, e per il golfo di Napoli ripeté la stessa cosa.

Io davvero non intendo, come dopo aver detto che il golfo di Napoli sia facilmente bombardabile, e disgraziatamente lo è, non intendo, dico, per qual motivo si vogliono mantenere ancora in quel golfo due stabilimenti marittimi che vi esistono, cioè l'arsenale di Napoli e il cantiere di Castellammare, invece di costrurre l'arsenale a Taranto. Nè intendo una cosa più generale di questa, cioè come, dopo aver ritenuto facile il bombardamento delle nostre città marittime, l'onorevole ministro della marina intenda di provvedervi. Col sistema di quei bastimenti leggeri, di quei *lancia-torpedini* da lui annunciati, non giungo a comprendere come si possa veramente difendere il nostro litorale e premunirsi dalle grosse navi nemiche.

E qui debbo rammentare alla Camera che sono il relatore di un progetto di legge che forse non tarderà molto a venire in discussione in questo recinto, il progetto di legge cioè sulla difesa dello Stato. Ora, la difesa marittima d'Italia, come l'ha concepita la Giunta parlamentare, si basa essenzialmente sull'importanza della marina, non soltanto sulla difesa ravvicinata delle coste; ma con quel sistema in oggi adottato da tutte le nazioni marittime, cioè che *le coste si difendono in alto mare*. Ora, se l'onorevole ministro ha il concetto di sbarazzarsi, un po' alla volta, di tutto il materiale di battaglia, e di costrurre invece piccoli bastimenti, cioè i *lancia-torpedini*, non so in qual modo noi potremmo sostenere le proposte sulla difesa del regno che abbiamo già formulate. Osservo pure che l'onorevole ministro, in tale concetto, ha contro di sé non solo la Giunta parlamentare, ma benanco tutta la Commissione permanente della difesa dello Stato. Credo benanco che un'altra Commissione militare, nominata nell'estate di quest'anno e presieduta dal generale Menabrea, coll'incarico di studiare i mezzi di difesa delle coste in relazione alle proposte del generale Parodi (alle quali faceva allusione nella seduta di sabato l'onorevole ministro della marina), sia venuta nel concetto che la difesa marittima d'Italia debba farsi precipuamente in alto mare, non vicino alle coste; e credo che quella

Commissione abbia anzi stabilito un determinato numero di legni, atti a combattere in alto mare, circa 20 corazzate di linea.

L'onorevole Sandri ha annunciato prima degli altri oratori ad un aumento di spesa che si andrà ora verificando sul bilancio della marina. Mi spiace che non vi sia alla Camera il presidente del Consiglio, ministro delle finanze; ma ci vuol pazienza. Questo aumento di 12 milioni sul bilancio della marina risulterebbe dal trasportare sulla parte straordinaria del bilancio la somma di 6 milioni che si trovano sulla parte ordinaria, intesi alla riproduzione del naviglio. Questi trasporti servirebbero per nuove costruzioni in via straordinaria. Altri 3 milioni il ministro della marina li ritrae dalle spese ordinarie di conservazione, poichè, diminuendo il materiale per mezzo del progetto di legge sull'alienazione delle navi, si diminuisce naturalmente in pari tempo la spesa per conservazione del naviglio che rimane. E poi 3 milioni, per due anni, anticipati dal ministro delle finanze, e negli anni successivi forniti invece dal ministro della guerra.

Non mi fermo sopra qualche dimenticanza che vi può essere in questo calcolo, sembrandomi che l'onorevole ministro della marina abbia dimenticato, nel farlo, niente meno che tutte le spese di riproduzione durante questo intervallo di cinque anni. Dal momento che egli attribuisce le spese di riproduzione del naviglio a straordinarie costruzioni, evidentemente non riproduce più il naviglio già esistente.

Inoltre ha dimenticato le spese di conservazione delle navi nuove, di quelle che si saranno già costruite durante questo periodo di tempo, e le quali, venendo in aumento del materiale quale oggi egli lo calcola, fatta deduzione dei 25 bastimenti che si vogliono alienare, portano, mi pare, un aumento nelle spese di manutenzione. Di più, attuandosi il concetto dell'onorevole ministro, quello cioè di tenere continuamente armati durante la pace tutti quei bastimenti che servono durante la guerra, egli è certo che si verificherà un maggior consumo di materiale e che quindi le spese di conservazione dovranno salire molto più di quel che forse egli abbia calcolato allo scopo di prelevarne i 3 milioni. Certo è ad ogni modo che il deperimento delle navi sarà più sollecito. Però, io non mi fermo sopra di queste cifre, mi fermo solamente ai 3 milioni che l'onorevole Ricotti ha disposti già fin d'ora a beneficio della marina.

Si fa presto ed è anche molto facile disporre di cose che non si hanno, poichè l'onorevole Ricotti

non sa ancora se la Camera voglia dare i 20 milioni di spese straordinarie, mentre ritengo che questi 3 milioni saranno prelevati sopra i 20 milioni di spese straordinarie, e che egli non cercherà certamente mai di diminuire i 165 milioni del bilancio ordinario della guerra.

Ora mi sembra che almeno bisognava attendere che il Parlamento avesse prima votato questa somma innanzi di disporne una parte. Ma, io domando inoltre, l'onorevole Ricotti ne ha di troppo per il suo bilancio e per tutte le spese che possono essere necessarie per l'amministrazione della guerra, da darne anche al suo collega il ministro della marina? Mi sembra poi in ogni caso che codesto sia un nuovo modo di amministrazione che s'inaugura oggi, quello di passarsi i milioni tra un ministro e l'altro, senza che noi ne sappiamo nulla!

Io, d'accordo con vari miei colleghi, che seggono in questo recinto, e che si occupano delle cose della marina, non penso che si debba togliere nulla all'esercito per darlo alla marina. Noi crediamo che la questione militare in Italia sia una sola, la quale comprende le forze di terra e di mare, e che sia necessario di provvedere contemporaneamente, e nel migliore modo, tanto alle forze di terra, quanto a quelle di mare, compatibilmente alla questione finanziaria.

Ad ogni modo io ringrazio l'onorevole ministro della guerra di avere egli, a tempo debito, pensato al bilancio della marina, e di aver fatto dono al suo collega della marina di una parte dei 20 milioni preventivati per spese straordinarie della guerra.

L'onorevole D'Amico ha esposto anche parecchie considerazioni sul progetto di legge concernente l'alienazione di una parte del naviglio dello Stato. Io non entro in questa via, poichè credo che noi avremo campo sufficiente per esaminare quel progetto prima negli uffici, poi in quest'Aula. Però debbo fare due considerazioni in proposito: l'una è che tutti siamo perfettamente d'accordo nella necessità di liberarci del materiale inutile.

Ora, sopra il significato di questa parola *inutile* sta la divergenza tra noi e l'onorevole ministro.

L'onorevole D'Amico ed io intendiamo per *inutile* quel materiale che non è più in caso di servire a nessuno degli scopi per i quali si mantengono le marine militari. In allora credo anch'io indispensabile liberarsi di codesti bastimenti, che non fanno altro che ingombrare le darsene e gli arsenali.

L'altra considerazione riguarda quella povera corvetta che si chiama *Principessa Clotilde*, il cui nome è venuto in questa discussione tanto nell'e-

sposizione dell'onorevole ministro della marina, quanto oggi nel discorso dell'onorevole D'Amico.

Anch'io fui allarmato nello scorgere come nell'elenco unito al progetto di legge sull'alienazione del naviglio sia compresa la *Principessa Clotilde*, e mi sono allarmato non solo per la data recente di costruzione di quella nave, ma per un altro motivo che devo esporre con quella nuda verità tanto desiderata dall'onorevole ministro della marina.

Io gli pongo un dilemma:

Onorevole ministro della marina, la *Principessa Clotilde* è bastimento veramente inutile? Ed in allora, come va che oggi la *Clotilde* è in armamento e si trova a Cartagena nel momento di un bombardamento che non si sa mai in quale condizione possa mettere una squadra che vi assiste? O è utile la *Principessa Clotilde* a prestare tale servizio, ed allora come va che si trova nell'elenco unito al progetto di legge sull'alienazione del naviglio?

Alla fine dei conti le navi, come tutti i beni demaniali, sono beni della nazione, dei quali il Governo deve avere cura grandissima e renderne conto alla Camera.

Dunque, io ripeto, mi sono allarmato della *Principessa Clotilde*, per il fatto solo che questa nave si trova ora in una condizione abbastanza difficile dinanzi a Cartagena, locchè mi dimostra che non tutte le navi iscritte nell'elenco di alienazione, sono proprio navi *inservibili*.

L'onorevole ministro, nel chiudere la sua esposizione di sabato, si mostrò contrario all'ordine del giorno proposto dalla Commissione. Io non so se i discorsi tenuti oggi, e quelli che si potranno tenere in seguito, saranno atti a rimuoverlo da questa sua risoluzione. Però io mi permetto d'osservargli che, voglia o non voglia, le parole da lui dette in questo recinto, riguardo alle condizioni finanziarie del bilancio della marina, devono avere avuto l'assentimento del ministro delle finanze; quindi non c'è dubbio che per cinque anni l'onorevole ministro avrà a sua disposizione 60 milioni. Egli ha inoltre presentato un progetto di legge sull'arsenale della Spezia che implica la somma di 5 milioni, e nella sua esposizione ha accennato pure a molti concetti sull'ordinamento del personale. Ora, con questi 60 milioni, l'onorevole ministro della marina ha intenzione, certamente, di costruire delle navi, mi immagino.

I cinque milioni per la Spezia servono per mettere in ordine quello stabilimento dietro un qualche concetto. E tutto questo insieme non è un piano organico che egli ha fatto quasi senza volerlo, ed in breve? Adunque venga egli a presentarcelo un po'

più chiaramente e con maggiori dettagli, ed ecco il piano organico bell'e fatto. Almeno sapremo come andranno impiegati questi 60 milioni, sapremo a che scopo serviranno i cinque milioni per l'arsenale della Spezia, almeno potremo concludere qualche cosa riguardo al personale. Ecco, ripeto, un piano organico del personale, del materiale, degli ordinarmenti navali. Vede l'onorevole ministro quanto presto si fa a compilare un piano organico.

Ed io credo che la necessità di un piano organico si presenti indispensabile anche per un altro ordine di considerazioni. Quando nell'esposizione finanziaria l'onorevole Minghetti disse che per l'esercito si era stabilita la somma di 165 milioni nella parte ordinaria e di 20 milioni nella parte straordinaria, mi è sembrato che nessuno si sia allarmato per codeste cifre. E per qual ragione? Perchè la Camera aveva già votato un ordinamento dell'esercito nel quale ne aveva messe le basi fondamentali, e quindi comprese che le somme indicate erano una conseguenza di quella legge.

Invece nella marina, dove tutto è ignoto, che cosa è avvenuto? È avvenuto che noi abbiamo udito alcuni anni or sono proporre di noleggiare una parte della flotta al commercio; abbiamo veduto i ministri della marina consumare il capitale, come ha detto in altra circostanza l'onorevole Depretis, e andare così innanzi non so in qual maniera.

Adesso abbiamo un progetto di alienazione di navi, che evidentemente non è altro che una misura straordinaria per trovar danaro da qualche parte ed in qualunque modo.

Tutti i ministri della marina, predecessori dell'onorevole De Saint-Bon, tutti hanno dovuto accettare delle riduzioni sul bilancio della marina. La Camera non sa se quello che vota sia di più, sia di meno di quello che occorre. E per qual motivo? Perchè non si è mai stabilita una base per la marina militare. Non si è mai detto: l'Italia deve avere tante navi, perchè allora si saprebbe a che cosa debba ammontare il bilancio della marina. Senza stabilire quest'organico del materiale è impossibile di far quello del personale, è impossibile inscrivere con esattezza le cifre necessarie in bilancio. Io me ne appello a tutti i miei colleghi, i quali hanno fatto parte delle varie Commissioni sugli organici della marina: è impossibile fare l'organico del personale senza aver quello del materiale, a meno che non si creda che il personale della marina non serva per i bastimenti, ma che le navi servano per mantenere un personale. Da tutto ciò l'incertezza nelle spese della marina, e quindi lo stato suo odierno.

L'onorevole D'Amico ha dimostrato, in modo

chiaro e stringente, quanto in oggi riesca più necessari del passato la presentazione dell'organico.

Dall'esposizione dell'onorevole ministro della marina, infatti, ho potuto scorgere facilmente come profonda sia la sua convinzione sull'utilità di quel nuovo genere di navi da lui accennato nella seduta di sabato. Io non mi metto ora a discutere sopra questo genere di bastimenti; quanto a me, credo però che ad ogni modo la torpedine non sia e non possa essere, se non un'arma, non un tipo di nave da stabilire una vera trasformazione nel materiale delle marine militari, come l'hanno stabilita le navi corazzate.

Il sistema dell'onorevole ministro forse può essere buono, come può anche essere cattivo. Ma in quest'ultimo caso, dove sarà condotto il paese? Quale somma avrà sprecata in queste navi qualora non riuscissero?

Nè vale, onorevole ministro, quanto ella ha detto nella sua esposizione riguardo ad una specie quasi di profezia fatta nel 1863 riguardo alle navi corazzate. Mi perdoni, ma io rammento molto bene quell'opuscolo suo. In allora le navi corazzate avevano già fatte le loro prove, e non era molto difficile (senza togliere nessun merito a quel suo scritto), non era difficile, dico, prevedere la trasformazione alla quale andava incontro il materiale delle varie marine del mondo. Noi avevamo già sui cantieri sette od otto navi corazzate. Se non m'inganno, lo stesso onorevole De Saint-Bon era stato in quell'anno o nell'anno precedente in Inghilterra per acquistare l'*Affondatore*. (Segni di diniego del ministro della marina) Non importa, l'*Affondatore* era stato già ordinato in Inghilterra prima del 1863. Ad ogni modo avevamo due fregate corazzate in America ordinate dal conte di Cavour; avevamo la *Terribile* e la *Formidabile* nei cantieri della Seyne; avevamo le quattro corazzate così dette fraucesi sui cantieri di quella nazione, in base alla legge del 1862, di cui era relatore l'ammiraglio Vacca, che comprendeva la somma di 36 milioni che si domandava per le nuove costruzioni corazzate. Inoltre era stata ordinata la trasformazione del *Principe di Carignano*, del *Conte Verde*, della *Messina*. Erano in cantiere alla foce la *Roma* e la *Venezia*.

Dunque allora nel 1863, quando l'onorevole De Saint-Bon scriveva il suo opuscolo, la questione si presentava sotto un aspetto ben diverso da quello in cui ci si presenta oggi. Aveva avuto anche luogo in America la lotta tra il *Monitor* ed il *Merrimac*. La profezia non era altro che la logica deduzione di fatti verificatisi, e quindi anche gli uomini, come sono io, meno disposti a credere ai profeti, pote-

vano acconciarsi alle conclusioni di quell'opuscolo. Ma quello che oggi si annunzia non ha fondamento nei fatti. Andiamo incontro all'ignoto. L'avvenire forse darà ragione all'onorevole ministro; ma s'egli s'inganna, veda in quale condizione porrà il paese.

Prego quindi la Camera di pensare seriamente al suo voto quando si dovrà deliberare sull'ordine del giorno proposto dalla Commissione.

Per quanto a me spetta, credo oggi indispensabile la presentazione d'un organico del materiale e del personale della marina, come questione di vita o di morte per l'avvenire del nostro paese sotto il punto di vista della sua difesa marittima e dei suoi interessi commerciali.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Depretis.

DEPRETIS. (*Della Commissione*) Debbo far presente alla Camera che parecchi oratori che si sono ultimamente succeduti han parlato tutti nello stesso senso; io dovrei aggiungermi a loro spigolando altri argomenti. Ora mi pare che nell'interesse della discussione dovrebbe udirsi alcuno che parlasse in senso opposto.

L'onorevole ministro potrebbe rispondere...

PRESIDENTE. O il relatore.

DEPRETIS... a coloro che hanno combattuto le sue idee.

PRESIDENTE. Non ci sono altri oratori iscritti per alternare la discussione.

DEPRETIS. Inoltre mi permetterei di fare presente alla Camera un'altra circostanza.

Mi trovo oggi in uno stato d'animo assai penoso. Un'inafausta notizia m'ha profondamente commosso. Un uomo al quale io era da molti anni affezionato e che sparse larghi benefizi nella mia provincia, mancò ieri sera di vita. (*Movimento*) Quindi, se la Camera vuole dispensarmi dal parlare quest'oggi, ad un'ora così avanzata, l'avrò come un vero favore.

Una voce. A domani!

PERRONE. Desidererei domandare una spiegazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PERRONE. Io che non sono marino, domanderei la vera e giusta definizione di organico della marina; almeno come la intende la Commissione.

Nel libro dell'onorevole Maldini trovo una definizione, l'onorevole D'Amico dà a quelle parole un altro significato, una terza interpretazione la trovo nella relazione dell'onorevole Riboty letta dall'onorevole Maldini; per cui non so più la portata dell'ordine del giorno della Commissione. Quindi io spererei che, prima di venire ai voti, la Commissione vorrà indicare precisamente cosa essa intende di vo-

lere nel dimandare un organico col suo ordine del giorno.

Mi ha fatto poi molto piacere di vedere come l'onorevole D'Amico nel suo bellissimo discorso, quale egli è solito a fare, abbia trovato che l'onorevole ministro della marina ha avuto tutte idee bellissime e giustissime nella sua esposizione di ieri l'altro, e mi ha fatto tanto più piacere in quanto che, non essendo io marinaio, non ho potuto in così breve tempo formarmi una convinzione sulla bontà delle idee espresse dall'onorevole ministro, quantunque esse mi abbiano molto soddisfatto.

Ma vedendo come l'onorevole D'Amico, egregio ufficiale di marina, le abbia trovate tutte giuste, ciò mi toglie ogni esitazione e mi rassicura grandemente per l'avvenire della nostra marina.

È vero che vi ha pure trovato non poche mende, ma solo nell'applicazione; quindi spero che allorquando verranno in discussione le leggi presentate dall'onorevole ministro, l'onorevole D'Amico saprà trovar modo di diminuire ciò che in esse vi è di esagerato. Approvando egli tutti i principii su cui l'onorevole ministro basa il suo programma, dovrà essere facile d'intenderci; se nonchè mi parve che l'onorevole D'Amico troppo si sia spaventato della applicazione di un'idea giusta in sé del ministro della marina sulla legge dell'alienazione delle navi. L'onorevole D'Amico asserisce il ministro non voler più avere una flotta d'alto mare, e mi ha spaventato facendo questa asserzione; ma dopo mi sono ricreduto quando ho pensato che nel bilancio che discutiamo c'è una certa somma per la riproduzione del naviglio e che il Ministero non ha detto di voler sospendere la costruzione delle due fregate di alto bordo e fortemente corazzate che si costruiscono una alla Spezia e l'altra a Castellammare; per cui per il momento non pare sia intenzione del ministro sopprimere le grosse navi, tanto più che egli insistette per provare la necessità di tenere armate anche in tempo di pace le navi corazzate, per impartire ai marinai l'istruzione delle manovre dei grossi pezzi i di cui affusti sono così complicati; ciò che mi dà luogo di credere non essere nemmeno intenzione del Ministero affidarsi unicamente alle navi porta-torpedini, tanto più che non credo che queste verranno armate di cannoni da 50 o 60 tonnellate. Il timore dunque di vedere il ministro abolire la flotta mi pare un poco esagerato.

Veramente io non credeva che la discussione dovesse aggirarsi non sopra il bilancio che abbiamo sotto gli occhi, ma sul progetto di legge per l'alienazione di alcune navi da guerra, progetto distribuito solo questa mattina, e che la principale argo-

mentazione della necessità di un organico per la marina si basasse nemmeno sul principio che informa quel progetto, che pochi hanno potuto leggere, ma solamente sulla sua pretesa esagerazione.

Mi sembra che per un progetto di tale importanza, presentato da un così distinto ufficiale qual è l'ammiraglio Saint-Bon, debbasi dare il tempo di meditarlo ed aspettare più tardi per discutere se si deve o no comprendervi la *Clotilde*, la *Terribile* o che so io.

L'onorevole Maldini poi vuol dare lo stesso valore al programma per un organico e ad un organico votato per legge.

Il programma dell'organico francese lo considera come legge perchè porta la firma dell'Imperatore. Ma fra una legge che porta la firma di un sovrano di un Governo dispotico o personale, ed una legge di un Governo costituzionale, passa una gran differenza.

In un Governo dispotico un programma può cambiarsi in un quarto d'ora. Il ministro ne presenta un altro alla firma...

MALDINI. Son sedici anni che dura quel programma.

PERRONE... e il sovrano firma e la cosa è cambiata.

Invece in un Governo parlamentare per cambiare una legge bisogna presentarne un'altra, la quale bisogna che subisca tutte le vicende delle leggi in questa forma di Governo. Più la legge è importante e più il tempo sarà lungo. Infatti ritornando ad un'opera di applicazione e di pratica, l'onorevole Negrotto vi diceva che sono dieci anni che Ministero e Camera d'accordo hanno promesso quest'organico della marina, e non si è mai visto, per cui potrebbero passare altri dieci anni senza poterlo avere: almeno per questa Sessione, non posso comprendere come sarebbe possibile riuscire a discutere e a votare un organico nelle due Camere.

Si è detto che la marina germanica ha un organico. Io non voglio contraddire alcuno, ma mi sembra che non fu sentito bene l'estratto del rapporto presentato dal principe di Bismarck, in cui si dice che non è veramente una legge, ma bensì un piano, un vero programma, e si aggiunge: « les fixations exactes et définitives ne peuvent être données que dans les budgets annuels. »

Per ora il bilancio della marina è, salvo ben poche variazioni, quello già presentato dall'onorevole Riboty, per cui, colle somme in esso iscritte, il ministro non farà che ciò che il suo predecessore aveva intenzione di fare.

Ma io non dubito che l'anno venturo, quando verrà a proporre aumenti sul bilancio, il ministro avrà un programma, ma un programma che non sarà legge, perchè il programma può essere modificato, se le circostanze lo esigono; invece una legge non può sempre essere modificata a tempo.

PRESIDENTE. La discussione è rinviata a domani.

La seduta è levata alle ore 5 e 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Interrogazione del deputato Merizzi al ministro dell'interno sulla privativa degli annunzi giudiziari nella provincia di Sondrio;

2° Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1874 del Ministero della marina;

3° Discussione del bilancio di prima previsione pel 1874 del Ministero di agricoltura e commercio;

4° Discussione del progetto di legge per l'abolizione della tassa del palatice nella provincia di Mantova.