

LVI.

TORNATA DEL 26 FEBBRAIO 1875

(1^a sullo schema in discussione.)

PRESIDENZA BIANCHERI.

SOMMARIO. *Congedi.* = *Presentazione della relazione sullo schema di legge per la leva militare del 1875.* = *Discussione dello schema di legge per l'approvazione di una convenzione addizionale col Belgio sulle cartoline postali — Obbiezioni del deputato Lacava, e spiegazioni del deputato Di Sambuy, relatore, e del ministro per gli affari esteri — Approvazione dell'articolo unico — Votazione a squittinio segreto sul disegno di legge suddetto, e sopra i bilanci di prima previsione per gli affari esteri, per la guerra, per le finanze e per l'interno.* = *Discussione generale intorno allo schema di legge per l'alienazione di alcune navi della regia marineria — Dichiarazione del ministro per la marineria — Discorsi in vario senso dei deputati Negrotto, Maldini e Marselli intorno al medesimo — Presentazione di un voto sospensivo del deputato Marselli, e di un voto motivato del deputato Merizzi per la ricerca delle cause che resero inservibili le navi di cui è proposta la vendita.* = *Risultamento delle seguite votazioni, e approvazione dei cinque disegni di legge sopra accennati.*

La seduta è aperta alle ore 1 45 pomeridiane.

(Il segretario Pissavini dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, che è approvato.)

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo per affari di famiglia: l'onorevole Incontri, di tre settimane; l'onorevole Cavalletto, di 10 giorni; l'onorevole Cannizzo, di un mese.

(Sono accordati.)

(Il deputato Salaris presta giuramento.)

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Morra a venire alla tribuna per presentare una relazione.

MORRA, *relatore.* Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge concernente la leva militare dei nati nel 1855. (V. *Stampato*, n° 44-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE CONCERNENTE LA CONVENZIONE COL BELGIO PER LE CARTOLINE POSTALI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul progetto di legge concernente la convenzione conclusa col Belgio per le cartoline postali.

Darò lettura dell'articolo di legge:

« *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla convenzione addizionale fra l'Italia ed il Belgio, relativa allo scambio di cartoline postali, firmata a Roma il 10 luglio 1874, e le cui ratificazioni furono ivi scambiate il... »

L'onorevole Lacava ha facoltà di parlare.

LACAVA. (*Della Commissione*) A chi legge l'articolo secondo della convenzione che è in discussione parrà a prima vista che non vi sarebbe una cartolina postale speciale fra noi ed il Belgio; l'articolo si esprime così: « Il ne sera pas donné cours aux cartes-correspondance qui ne seraient pas complètement affranchies ou qui ne satisfieraient pas aux conditions déterminées, soit par les lois et les rè-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 FEBBRAIO 1875

glements du pays d'origine, soit d'un commun accord, par les deux administrations, soit, en ce qui concerne la teneur de la correspondance, par les lois, et règlements du pays de destination.»

Essendo previsto il caso che vi possa essere una cartolina postale non completamente affrancata, significherebbe che si possa fare questo servizio anche con cartolina non speciale.

Desidererei perciò che quest'articolo fosse chiarito con una dichiarazione dell'onorevole ministro, sebbene io sia persuaso che vi debba essere una cartolina speciale fra noi ed il Belgio.

DI SAMBUY, *relatore*. Risponderò all'onorevole Lacava che realmente l'articolo da lui citato poteva lasciare un dubbio sulla sua interpretazione, e non parve abbastanza chiaro riguardo alla francatura delle cartoline da scambiarsi fra i due Stati. Fu debito della Giunta di udire all'uopo il ministro dei lavori pubblici, il quale rispose che quest'articolo della convenzione deve soltanto interpretarsi nel senso *estensivo*, cioè, che se una cartolina italiana sarà indirizzata al Belgio non possa avere libero il passaggio se non coll'aggiunta di un francobollo addizionale che raggiunga l'equivalente della tassa internazionale.

Si fece allora novella istanza all'onorevole ministro dei lavori pubblici osservandogli essere indispensabile di avere un'apposita cartolina internazionale, ed il ministro ammise che diffatti ci si doveva pensare. Aggiunse che la opportunità di creare fra poco una cartolina internazionale sorgeva naturalmente in seguito alla convenzione di Berna, mercè la quale si istituisce provvidamente la lega postale generale.

Ed appunto ieri l'onorevole presidente del Consiglio ha domandato l'urgenza pel progetto di legge col quale, o signori, vi si chiede di approvare la convenzione di Berna; fra breve sarà portato alla discussione del Parlamento, ed in quel momento sarà cura del Governo di creare questa unica cartolina internazionale che toglierà ogni dubbio sulla interpretazione dell'articolo citato dall'onorevole Lacava.

Ora, poichè ho la parola, aggiungerò che, se non si è espresso nella relazione che ebbi l'onore di presentare alla Camera un voto vivamente raccomandato da parecchi uffici, perchè dal Governo si limitasse a cinque centesimi il prezzo delle cartoline interne, si è perchè, a dir vero, in questo progetto di legge tale voto non aveva sede naturale.

Verrà tra poco alla Camera il bilancio dei lavori pubblici, sede naturalissima di simili proposte, per cui tutti i deputati che negli uffici hanno dimostrato questo desiderio, potranno chiederlo al ministro e

ottenerlo, come io spero, quando non vi sia ostacolo da parte del Governo.

Ed invero, parrebbe strano che, mentre con 15 centesimi una cartolina internazionale potrà dall'Italia andare nei più remoti paesi della lega postale, si avesse a pagare 10 centesimi la cartolina interna fra comune e comune, il che vieta persino di valersene nell'interno della città.

Ad ogni modo io raccomando alla Camera l'approvazione dell'articolo di legge che le è sottoposto, poichè dobbiamo rallegrarci di questo fatto che l'Italia e il Belgio entrino fin d'ora apertamente e prima ancora che non sia approvata la convenzione di Berna, nella via del progresso da quella convenzione seguita nei nuovi rapporti internazionali fra più di 20 Stati ora accettati e sanciti.

LACAVA. (*Della Commissione*) Ringrazio l'onorevole Sambuy della dilucidazione datami. Io desidero questo almeno, che quando andrà in vigore questa convenzione, si sappia chiaramente se si possa o no far uso anche di una cartolina interna, con aggiungerci un francobollo di dieci centesimi, equiparandola così alla cartolina internazionale.

VISCONTI-VENOSTA, *ministro per gli affari esteri*. Per rispondere all'onorevole Lacava non ho che a riferirmi a ciò che molto chiaramente e completamente ha detto l'onorevole deputato Di Sambuy. Nello stesso tempo mi farò premura di chiamare l'attenzione del mio collega il ministro dei lavori pubblici sulle osservazioni fatte dall'onorevole deputato Lacava.

Quando la convenzione attuale andrà in vigore, le cartoline postali internazionali saranno già a disposizione del pubblico.

PRESIDENTE. Dunque metto ai voti l'articolo unico di legge.

(È approvato.)

VOTAZIONE SOPRA CINQUE DISEGNI DI LEGGE.

PRESIDENTE. Ora si passerà alla votazione a scrutinio segreto su questo disegno di legge e su quelli relativi agli stati di prima previsione pel 1875 dei Ministeri, degli affari esteri, della guerra, delle finanze e dell'interno.

(Si procede all'appello nominale.)

Si lasciano le urne aperte a comodo dei deputati che non hanno ancora votato.

DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE SULL'ALIENAZIONE DI ALCUNE NAVI DELLA REGIA MARINERIA.

PRESIDENTE. Intanto si procederà nell'ordine del giorno, il quale reca la discussione del disegno di

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 FEBBRAIO 1875

legge sull'alienazione di alcune navi della regia marinaria.

Si dà lettura dello schema di legge.

PISSAVINI, segretario. (Legge)

« Art. 1. Saranno alienate le navi comprese nell'elenco seguente:

« Navi corazzate: *Re di Portogallo* — *Principe di Carignano* — *Audace*.

« Navi ad elica: *Re Galantuomo* — *Duca di Genova* — *Italia* — *Principe Umberto* — *Gaeta* — *San Giovanni* — *Carlo Alberto* — *Regina* — *Curatone* — *Montebello*.

« Navi a ruote: *Costituzione* — *Monzambano* — *Tripoli* — *Aquila* — *Peloro* — *Gulnara* — *Plebiscito* — *Ercole* — *Tukery* — *Roma*, rimorchiatore.

« Navi a vela: *San Michele* — *Euridice*.

« Art. 2. Le somme ricavate dalla vendita saranno versate al Tesoro dello Stato, come entrate eventuali. Al capitolo *Riproduzione del naviglio* del bilancio della marina del 1875 è assegnata una maggior somma di lire tre milioni. Il resto, fino alla concorrenza della somma prodotta dalla vendita, sarà iscritto nel medesimo capitolo del bilancio della marina del 1876. »

PRESIDENTE. L'onorevole ministro aderisce a che la discussione si apra sullo schema della Commissione?

DI SAINT BON, ministro per la marinaria. Io non ho difficoltà che la discussione si apra sul progetto della Commissione, mi riservo però a riproporre in emendamento tutte le parti del mio progetto che sono in più di quelle della Commissione.

Dirò due parole prima che si apra la discussione generale su questo progetto di legge.

In primo luogo io devo ringraziare la Camera di aver permesso che questa discussione venga fatta subito.

Come osservava benissimo ieri l'onorevole presidente del Consiglio, quando sarà sciolta quella questione preliminare, quando si avrà la risoluzione del problema gravissimo che è basato su questa legge, la discussione del bilancio sarà assai più semplice; e siccome questa discussione del bilancio viene immediatamente dopo, così mi pare che gli oppositori alla legge di alienazione non sarebbero giustificati, se invece di discutere la legge discutessero il piano organico, o la legge di contabilità, o le torpedini, o altre cose.

Ad ogni modo io dichiaro che quando seguissero quella via, io non mi crederei obbligato ad imitarli; per me la legge che per ora si discute è quella dell'alienazione delle navi.

Inoltre rivolgendomi ai due lati della Camera, debbo dichiarare che il Governo non considera que-

sto come legge politica, bensì come legge essenzialmente tecnica; io perciò spero che tutti i deputati si considerino in questa circostanza come assolutamente sciolti da qualunque vincolo di partito, e dopo sentita la discussione, dopo udite le parti, diano quel voto che la loro coscienza sarà loro per imporre. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Negrotto contro il progetto della Commissione.

NEGROTTA. Per l'affetto grandissimo che io nutro per la nostra marina, dalla cui costituzione possono in gran parte dipendere le sorti avvenire del nostro paese, sento il debito strettissimo di intrattenervi alcun poco su questa questione, la quale, dacchè è stata sollevata dall'onorevole ministro, ha vivamente interessato il paese, che vi annette, a ragione, una grande importanza.

Vi confesso però francamente che se da una parte non mi dissimulo in questa battaglia semi-navale la difficoltà di vincere i valorosi ed espertissimi capitani imbarcati sulla nave della Commissione, d'altra parte la forza che dà il profondo convincimento di avere ragione e il saper essi imbarcati su navi vecchie o sdruscite, e il sapere inoltre di avere dietro di me una riserva potente armata di fortissima corazzatura e di cannoni da cento tonnellate, sussidiata dalle torpedini, mi incoraggia a combattere virilmente.

Io debbo anzitutto far plauso all'onorevole mio amico Di Saint-Bon per aver saputo, appena chiamato al Governo, far manifesto al paese in quali condizioni versasse la marina militare, affinché la rappresentanza nazionale potesse, nel più breve termine, provvedere ai bisogni di questo importantissimo ramo d'amministrazione.

Collo schema di legge, che l'onorevole ministro della marina presentò alla Camera, si propone la vendita di trentatré navi, che in realtà non sarebbero che ventisei, perchè sette di queste furono già, con successivi decreti di altri ministri, radiate dai quadri della marina militare.

Le ragioni per cui l'onorevole ministro si è indotto a proporvi questa vendita, sono tecniche insieme e finanziarie. Le navi che egli vuole alienare o mancano assolutamente di velocità, o non sono armate di corazzatura sufficiente, o sono vecchie navi a ruota, o vecchie navi a vela.

Sbarazzare i nostri arsenali di queste navi inutili, risparmiare le spese di manutenzione, provvedere col prodotto della vendita al più sollecito rinnovamento del naviglio nazionale, questo è il concetto del ministro, e parmi davvero che esso non potrebbe essere migliore.

Ormai è cosa riconosciuta da tutte le nazioni che

la forza di una marina militare consiste nell'aver navi con potente corazzatura, di una grandissima velocità, ed armate di potentissimi cannoni.

Ora la Commissione, mentre in parte consente alla vendita di alcuni bastimenti inutili, non è interamente favorevole al progetto proponendo che si mantengano altri di questi bastimenti che pure il ministro della marina ha riconosciuto inservibili.

La trasformazione nei mezzi di guerra si è cominciata in tempi molto da noi lontani.

Io non ho d'uopo di ricordare ai miei onorevoli colleghi come i Romani annettessero una grandissima importanza alla velocità e forza del loro naviglio. All'epoca di quella lunghissima guerra che fu la Punica, quattro anni dopo che essa era incominciata, stimarono opportuno di trasformare il loro naviglio; e siccome in quel tempo non avevano che navi a tre remi, pensarono di armarsi di navi a cinque remi, e presa una galera ai Cartaginesi, si servirono di questa come di modello per fare in pochi mesi una squadra di cento *quinqueremi*, colla quale poterono poco di poi ottenere sul nemico la grande battaglia di Melazzo.

Nè questo bastò; perchè, incoraggiati dal primo successo, apparecchiaron cinque anni dopo un'altra squadra di 300 navi, colla quale, allestita nel miglior modo possibile, si ebbero un'altra grande vittoria sull'eterno loro nemico presso Economo.

La storia romana adunque, o signori, risponde con questo esempio molto bene al detto del valorosissimo ammiraglio Ferragut e a quanto ha affermato la Commissione nella sua relazione. Essa vi disse che poco importa che un bastimento non sia corazzato, e che ciò che deve essere corazzato è il cuore del comandante che lo dirige; ed io consento pienamente a questa affermazione della Commissione; ma non credo inopportuno ricordare che, siccome il coraggio si può trovare anche negli avversari, e lo si trova anzi generalmente, così, posta questa parità di condizioni morali, quello che sarà meglio armato, ed avrà un naviglio tanto potente per macchine da poter dare battaglia quando convenga, o da schivarla quando non convenga, avrà sull'altro un incomparabile vantaggio.

La trasformazione delle flotte militari si è venuta mano mano facendo da tutte le nazioni, e prime ne dettero l'esempio, per parlare solo dell'Italia, le flotte leggendarie di Venezia, di Genova e di Pisa.

Si operarono in seguito le trasformazioni delle flotte all'epoca della guerra della repubblica francese e dell'impero.

Poi venne la scoperta del vapore, ed è ovvio il dire quale grande rivolgimento essa cagionasse nello stato delle marine militari, facendo abbando-

nare pressochè interamente le navi a vela. Finalmente vennero le corazzate, e poi i cannoni che dalla portata di otto tonnellate crebbero in breve fino alla portata di cento.

Ed ora come si potrà ancora sostenere la necessità di conservare navi non corazzate, munite di debolissime artiglierie come sono quelle che il ministro propone di alienare?

Indieci anni noi abbiamo veduto questo di strano: che da corazzature di dieci centimetri si è arrivati a corazzature di cinquanta e cinquantacinque centimetri; abbiamo veduto le navi, le quali avevano una velocità massima di dieci a dodici miglia all'ora, arrivare alla velocità di diciassette a diciotto miglia; abbiamo veduto infine artiglierie, il cui massimo peso era, come dissi, di otto tonnellate, raggiungere ora il peso di cento tonnellate.

Ora io mi domando: come è possibile che, di fronte a tutte queste innovazioni e trasformazioni, si possa seriamente dire di possedere una marina militare, quando essa non sia dotata di quella forza e di quei mezzi di offesa di cui dispongono gli altri Stati? Evidentemente, il giorno in cui manderete una squadra malamente corazzata anche contro un solo bastimento munito di tutta la potenza dei mezzi ultimamente inventati, questa squadra sarà inevitabilmente battuta, quantunque i comandanti abbiano il cuore corazzato come vorrebbe l'onorevole relatore della Commissione.

Nè si dica che le altre nazioni conservano questo materiale vecchio; imperocchè una nazione ricca si può dare il piacere di tenere bastimenti inutili nei suoi arsenali; ma non lo possiamo far noi che abbiamo talmente stremate le finanze da non potere per ora provvedere al più urgente dei nostri bisogni, quello della difesa dello Stato.

Un ricco signore che abbia da lungo tempo posseduto un cavallo, ed a cui abbia posto una grande affezione, può benissimo mantenerlo quando esso sia vecchio e non presti più alcun utile servizio, ma non farà così certamente un povero agricoltore il quale non abbia denari da gettar via.

Così l'Inghilterra, nazione ricchissima, ha potuto e può conservare molte delle sue vecchie navi, le quali d'altra parte le servono, quasi direi, come un ponte di comunicazione con le molteplici colonie che essa possiede in lontane regioni. È vero che la Commissione accede in parte all'idea del ministro, e soltanto vuole salvare dalla vendita 8 navi di quelle comprese nel progetto. Ma io credo che anche sotto questo punto di vista essa abbia torto.

Quali navi invero si dovrebbero conservare? Non le corazzate; sarebbero assolutamente inutili, e per la minima velocità della loro rotta, e per la debo-

lezza delle corazze che non potrebbero in nessun caso resistere all'urto nemico. Le due migliori, e cioè, la *Voragine* e la *Guerriera*, hanno 13 o 14 centimetri di corazzatura, le altre non ne hanno che 10, e chi ha qualche esperienza di cose marinesche sa che oramai questa corazzatura non può dirsi altro che derisoria.

Le navi in legno forse? Nemmeno: si dice di esse che potrebbero servire per le stazioni che abbiamo nell'America meridionale e settentrionale. Ma io confesso che anche da questo lato non vedo l'assoluta necessità di conservare simili navi, perchè ne rimangono ancora nei nostri arsenali più che a sufficienza per poter fare il servizio a cui si accenna. V'hanno ancora quattro corvette corazzate, tre vecchie, ed una nuova che si sta costruendo, le quali sono perfettamente acconce a questo scopo.

Si è citata l'autorità del compianto generale Bixio, a questo riguardo, dicendo che, egli competentissimo come era in simile materia, sosteneva che si dovessero avere delle navi ad elica per mandare in lontane regioni come stazionarie. Ma io sono il primo ad applaudire all'idea di quell'egregio uomo che era il generale Bixio. Osservo soltanto che la Commissione non ha completato il pensiero del compianto amico mio, giacchè egli ha ripetuto frequentemente che per far questo era mestieri accordare al bilancio della marina delle somme molto maggiori di quelle che il Parlamento e la Commissione attualmente accordano.

Ed infatti, che utilità vi è nel tenere dentro agli arsenali tre o quattro piccole navi di più, allo scopo di mandarle come stazionarie, quando non avete nemmeno il danaro per armare tutte le altre che pure il ministro propone di conservare? Nè soltanto manca l'utilità; ma vi sono al contrario veri e propri danni: il danno di non poter ricavare la somma per progredire nelle nuove costruzioni, ed in quelle costruzioni che sono già incominciate, e il danno di non evitare nuove spese di riparazione e di manutenzione. A questo proposito io debbo ricorrere alla relazione della Commissione.

Essa stabilisce il valore di acquisto delle navi corazzate che il ministro propone di vendere in lire 16,919,574; quello delle navi ad elica in lire 25,338,975; quello delle navi a ruote in lire 6,727,650; in totale lire 48,986,199, senza calcolare il valore delle due navi a vela che pur si vogliono alienare.

La vendita di tutte queste navi darebbe un ricavo di 6 milioni, ricavo che sarebbe diminuito d'assai qualora la Commissione ottenesse dalla Camera di conservare ancora una parte delle navi.

Infatti leggo nella stessa relazione della Com-

missione che per riparare le cannoniere *Faa di Bruno* e *Alfredo Cappellini* occorrerebbero ancora lire 112,280, e per la batteria *Voragine* 160,530 ed altrettanto per la *Guerriera*; onde una somma complessiva di lire 433,340. A questa somma bisogna aggiungere 885,000 lire per riparazioni alla corvetta *Magenta*, 647,352 per riparazioni alla corvetta *Principessa Clotilde* e lire 113,629 per l'*Etna*; corvette queste che la Commissione propone bensì di mantenere, ma in cui essa stessa riconosce necessarie riparazioni radicali del valore preaccennato, e che complessivamente raggiungono la cospicua somma di lire 1,645,981.

Ora vede la Camera che con questo sistema noi manterremo delle navi le quali saranno inutili per la guerra, e sopraccaricheranno il bilancio della marina per una somma di lire 2,079,321 occorrente per le riparazioni.

La Commissione, o signori, vi dice che ammonta a circa 50 milioni il valore totale primitivo delle navi che si venderebbero, e queste sono in numero di 33.

Ora, ritenuto che dalla vendita delle navi predette non si possa ricavare che un dieci per cento del loro valore primitivo, e ritenuto che la Commissione intenderebbe mantenere otto navi che sono approssimativamente il quarto di quelle che si vorrebbero vendere, dalla somma del valore primitivo delle navi alienabili bisogna dedurre pure un quarto, ed un quarto del pari dalla somma del presunto ricavo; il che ridurrebbe di 1,250,000 i 6 milioni che la Commissione ha calcolato che si potrebbero ricavare dalla vendita delle navi di cui è cenno nel progetto di legge.

Così la somma che si verrebbe a concedere al ministro per la marina non sarebbe già di sei milioni, ma bensì di 4,750,000 lire pella vendita delle navi; ed egli non otterrebbe il risparmio dei sei milioni sulla riparazione delle navi dalla Commissione previsto, ma bensì otterrebbe soltanto quello di lire 3,920,679, e così complessivamente tra il previsto della vendita e il previsto delle riparazioni una diminuzione totale della somma di lire 3,329,321.

Si vede quindi che la Commissione ha bensì proposto di stralciare dalla vendita otto navi, ma non ha calcolato l'economia che si sarebbe ottenuta colla cessazione delle riparazioni delle medesime e l'introito proveniente dalla vendita di esse.

Del resto, dal brano della relazione che mi permetto di leggere, si vede chiaramente la contraddizione in cui la Commissione è caduta. Essa dice:

« Però, ad onta di queste risorse disponibili, chi ha il peso e la responsabilità della amministrazione, chi segue con ansietà la trasformazione del mate-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 FEBBRAIO 1875

riale che le altre nazioni vanno compiendo, chi pone fede ed amore nello sviluppo della marina italiana, non può non preoccuparsi di un fatto. Ed è che le somme per le nuove costruzioni sono in bilancio inferiori a quelle per la semplice conservazione del naviglio, e che, anche ritenendo costante la cifra di 6,500,000 lire iscritte nel bilancio del 1875 per il primo scopo, somma forte per l'Italia, che non ha ancora potuto vincere il disavanzo, essa non rappresenta nemmeno quel ventesimo di valor capitale che sarebbe necessario spendere ogni anno onde mantenere la marina nel suo stato normale, senza aumento, ma anche senza diminuzione di forza, fatta ragione dei mutamenti che si vanno mano mano operando. »

D. po queste premesse la Commissione, la quale ben a ragione annette grande importanza allo sviluppo della marina, sembrami che, per essere logica, avrebbe dovuto proporre alla Camera un aumento sul bilancio in sostituzione dei 3,329,321 che io vi ho dimostrato saranno tolti al Ministero se le proposte che essa ha fatte venissero approvate.

Un'ultima considerazione, o signori, ed ho finito.

Nessuno può contestare che il sistema di difesa territoriale e la questione della marina con quella dell'esercito di terra siano strettamente legate insieme. Eppure che cosa si è fatto fin qui perchè vi fosse un nesso tra la difesa marittima e la difesa territoriale? Che io sappia, non si è fatto nulla o poco?

È stato detto e provato che non si possono dalle coste difendere le coste, ma che chi vuole difenderle efficacemente debbe al certo munirsi di un poderoso naviglio. E la cosa infatti è più che evidente e voglio sperare che l'onorevole mio amico Serpi non mi vorrà contraddire se dico: che, non fa bisogno di essere un uomo tecnico per comprendere che qualsiasi potente artiglieria collocata sulla costa dovrà sostenere una lotta impari con le navi di attacco, le quali sono punti quasi impercettibili, e bersagli difficilissimi a colpire; mentre i proiettili delle navi, se non colpiranno le batterie, colpiranno sempre con successo la piazza fortificata.

Non è dunque possibile difendere il paese con semplici batterie sulle coste. Io credo bensì che le batterie di costa possano rendere qualche utile servizio per meglio difendere una piazza forte e coadiuvare così una squadra combattente contro altra squadra nemica, ma credo in modo assoluto, e non è opinione soltanto mia, ma di tutti quanti hanno scritto sulla difesa delle coste, che non basteranno mai da sole ad una difesa efficace da parte di mare.

E la ragione è chiara. Credete voi, o signori, che il nemico quando voglia attaccarci per mare venga

a farlo proprio in quei punti della costa che fossero fortemente fortificati? Evidentemente no; esso sceglierà sempre i punti della costa che saranno meno difesi, ed è allora che il sistema della difesa fluttuante, sarà un potente mezzo di aiuto e di sostituzione per l'esercito di terra che dovrete invece tenere disponibile per tutti quei punti terrestri che sono più soggetti a uno sbarco.

Mediante un forte naviglio io credo che riusciremo a ben difendere le nostre coste, non solo, ma potremo anche alla fine avere la supremazia del Mediterraneo. Chè, se la nostra sola flotta non bastasse, non ci mancherebbero buone alleanze; e ci sarà appunto tanto più facile lo stringerle quanto più la nostra flotta, sebbene piccola, avrà mezzi potenti.

D'altronde, o signori, il nostro commercio deve esser protetto. Esso non sarà mai sicuro abbastanza finchè non si saprà all'estero che, in un dato caso, dove i nostri interessi fossero manomessi, dove la nostra bandiera fosse insultata, noi non saremmo in grado di mandar là una squadra per difenderli.

Quindi io vi faccio la più calda raccomandazione chè vogliate provvedere. Comprendo perfettamente, o signori, che nelle condizioni finanziarie in cui versa il paese bisogna limitarsi a dire, si faccia quel che si può. Ma non vi dimenticate quello che io vi dico, perocchè pesa su noi una grandissima responsabilità nel caso che ci si muovesse guerra. Non dimenticate quindi di rammentarvi della mariniera. Io, o signori, ve lo dico col più profondo convincimento: se voi provvederete, avrete ben meritato della patria.

MALDINI. Sorgo a parlare in favore del progetto della Commissione.

Nell'accingermi ad esporre talune considerazioni sopra questo progetto di legge, io mi atterro al consiglio pratico e saggio che ha dato poe' anzi alla Camera l'onorevole ministro della marina, e lascerò in pace i Romani antichi, le triremi ed i Cartaginesi...

NEGROTTA. Domando la parola per un fatto personale. (*Esclamazioni e risa a destra*)

MALDINI... dei quali ha parlato l'onorevole mio amico Negrotto. (*Si ride*)

Non parlerò se non dell'alienazione delle navi.

A questo progetto di legge si è data forse un'importanza maggiore di quella che comporta il titolo stesso della legge. L'alienazione è un'operazione normale e regolare nell'andamento dell'amministrazione marittima, contemplata dalla stessa legge di contabilità, come l'ha accennato nella sua relazione l'onorevole Robecchi. Dal 1861 al giorno d'oggi furono già radiate 52 navi sopra un naviglio

variabile da 60 ad 80 bastimenti. Ciò corrisponde a circa tre navi e mezza all'anno, giusto il ventesimo del valore del naviglio, come lo portano tutti i calcoli dell'amministrazione marittima, che fanno corrispondere al cinque per cento il deperimento annuo d'una nave per la sua riproduzione.

Nessuno si è occupato di tutte queste radiazioni, eccetto il Consiglio superiore di marina, il quale in ciascun anno, nei pareri che deve emettere sopra il bilancio che ci viene poi presentato, richiamava l'attenzione del Parlamento sopra il fatto di queste successive radiazioni, senza che contemporaneamente vi fossero i mezzi per poterle surrogare; ed accennava come potrebbe venire un tempo, non molto lontano, nel quale la marina si sarebbe trovata senza naviglio. Ma nessuna voce veramente è sorta per lagnarsi della radiazione piuttostochè dell'uno che dell'altro bastimento, per domandare che si conservasse l'una o l'altra nave. D'onde adunque questa preoccupazione che c'è ora nel paese? Egli è, o signori, perchè è nel convincimento di tutti noi che questa non è una misura normale e regolare, ma che è una proposta di legge che abbraccia misure straordinarie ed eccezionali. Ed è sotto questo punto di vista che credo opportuno di considerare la proposta ministeriale.

Ma, prima di farlo con libertà d'azione, come è stata sempre libera in questo recinto la parola, mi permetta la Camera una dichiarazione personale verso l'onorevole ministro. Dacchè sono in Parlamento, ho dovuto molto spesso trovarmi in disaccordo coi ministri che reggevano le cose della marina. La mia opposizione fu sull'andamento dell'amministrazione; non è stata mai personale. Sebbene non abbia più l'onore di appartenere al corpo della marina, ciò nondimeno non è scemato in me quell'affetto che ho nutrito sempre per un'istituzione alla quale mi trovo legato, e per tradizioni di famiglia, e per l'educazione ricevuta, e per gli studi di tutta la mia vita. Io certo sarei contento che le condizioni nelle quali si trova la marina ed il convincimento del pubblico verso questo ramo della pubblica amministrazione fossero tali da dare una smentita alla mia opposizione.

Ho sperato che questa mia posizione rispetto ai ministri della marina dovesse un giorno cessare; questo giorno fu quello nel quale l'onorevole Di Saint-Bon assunse il portafoglio della marina. Io mi sarei chiamato fortunato, se avessi potuto dargli il debole mio appoggio, per quanto accetto possa essere l'appoggio di un deputato che non domanda nulla per sè, ma adopera le sue forze per il bene pubblico, per vedere il progresso di un'amministrazione che egli ama per i motivi che ho espo-

sti poc'anzi. Poichè, creda l'onorevole ministro, noi possiamo essere in disaccordo sopra questa legge, possiamo essere in disaccordo sopra altre questioni, ma non per questo è in me scemata menomamente quella stima verso di lui che da molti anni (ed ei lo sa) gli professo.

Il sentimento di stima che ho verso l'onorevole Saint-Bon è stato anzi il motivo della mia condotta di riserva che ho tenuto in questo recinto dal tempo in cui egli si trova al Ministero. Io non voleva che in veruna maniera si potesse dire che metessi l'opera mia ad intralciare menomamente l'azione sua, che ho sperato dovesse essere un'opera di rinnovamento per la marina. E bisogna pur dire che la Camera anch'essa si è tenuta in una certa riserva verso l'onorevole ministro della marina, in quanto che non vi sono state mai discussioni che potessero avere inceppato la sua azione; non interpellanze, nè interrogazioni. Egli fu lasciato tranquillo per attuare il progresso ed il miglior andamento della marina. Non credo nemmeno che il ritardo avvenuto l'altro anno, nella presentazione della relazione sull'analogo progetto di legge, possa avere avuto qualsiasi influenza sull'azione dell'onorevole ministro.

Forse sopra questa questione vi saranno altri più interessati di me a prendere la parola, poichè io non faceva parte nemmeno della Commissione nello scorso anno, giacchè quando si discusse questo progetto di legge negli uffici, mi astenni perfino dallo andarvi.

Io credo che il ritardo della presentazione forse sarebbe avvenuto anche alla nostra Commissione, come dirò in seguito, qualora noi avessimo voluto procedere in un modo più completo di quello che abbiamo fatto, spronati dal desiderio di fare il più sollecitamente possibile.

Ho detto che questo progetto di legge dev'essere considerato come una misura eccezionale, ed io lo esaminerò sotto diversi punti di vista non solo, ma anche per le conseguenze che può avere questa proposta di legge nel nostro paese.

Lo considero come deve farsi in quest'Aula, dove ognuno di noi, qualunque sia la professione che abbiamo fuori di questo recinto, siede qui come legislatore, come uomo politico.

Nell'allegato A, alla pregevole relazione fatta dal nostro onorevole collega Robecchi, si scorge come si tratti di alienare il numero di 33 navi. Veramente 7 di queste furono aggiunte, ed erano già state radiate dal naviglio prima che l'onorevole Di Saint-Bon assumesse il portafoglio della marina. Quindi la proposta dell'onorevole ministro si riduce veramente alla alienazione di 26 navi sopra

77, che complessivamente rappresentano la forza nel nostro naviglio.

Io calcolo che la radiazione che l'onorevole ministro ci propone, rappresenta la radiazione di due anni; ma perchè si abbiano a radiare in due anni 26 navi, converrebbe avere una forza di 260 navi; come viceversa, sulla base delle 77 navi, che sono quelle che costituiscono il nostro naviglio, tenendo conto anche delle navi proposte per l'alienazione, le navi da radiarsi per questi due anni non potrebbero ammontare che a sette.

Ecco dimostrato come la misura attuale è una misura straordinaria.

Quali sono i criteri dai quali può essere stato guidato l'onorevole ministro della marina nel compilare l'elenco che noi troviamo all'allegato A della Commissione?

Qui vi sono navi le quali contano quattro anni di età: ve ne sono altre che ne contano 40 e perfino 47.

Alcune delle navi proposte per essere alienate, richiedono molte spese di riparazione, e quindi di manutenzione: altre richiedono poche spese per la loro semplice conservazione.

Avrei compreso un elenco il quale fosse stato basato, per esempio, sul criterio di alienare tutte le navi le quali hanno 25 oppure 20 anni di età, tutte quelle navi le quali, per il loro raddobbo, richiedono una spesa, la quale non possa essere compensata dalla successiva durata del bastimento. Questo sarebbe stato un criterio amministrativo, il quale avrebbe potuto guidare l'onorevole ministro nel formulare l'elenco delle navi da alienarsi.

In quest'elenco vi sono navi corazzate, navi ad elica che vennero varate nello scorso decennio, mentre nell'altro allegato B, che comprende le navi le quali rimangono nel quadro del naviglio, si conservano parecchie navi più vecchie ancora di quelle che si tratta ora di alienare. Io avrei compreso, per esempio, un elenco compilato sopra i tipi delle navi, e si fosse detto: tutte le navi che hanno il tale tipo dovranno essere alienate: sarebbe stato un criterio tecnico, ma un criterio dal quale si sarebbe dedotto un elenco diverso da quello che vi si propone oggi di approvare.

Avrei pure compreso un elenco che fosse partito dalle condizioni speciali delle navi; per esempio, che si fosse detto: tutte le navi le quali non sono più atte ai combattimenti in alto mare, saranno alienate; sarebbe stato un criterio militare, un criterio un po' troppo dannoso alle finanze dello Stato, ma sarebbe pur sempre stato un criterio preciso. Ma io non veggio neppure sotto questo punto di vista compilato l'elenco, in quanto che noi vi vediamo com-

prese alcune navi, le quali, se non potranno servire per le principali operazioni di guerra, possono però essere utilizzate per le operazioni secondarie, mentre conserviamo talune navi, le quali davvero non credo che potranno mai utilizzarsi, neppure in operazioni secondarie.

Nessun dubbio, o signori, che le navi le quali sono inservibili debbano essere alienate. Sopra questo punto di vista mi trovo in una posizione forse diversa da quella di tutti gli altri miei colleghi, inquantochè io non posso certamente essere accusato di avere voluto mai conservare navi le quali siano veramente inservibili. Io fui il proponente di quell'alinea all'articolo 13 della nostra legge di contabilità, che stabilisce l'alienazione delle navi inservibili. In tutte le mie relazioni sul bilancio della marina, ogniquale volta ebbi occasione di discorrere in quest'Aula sulle cose di marina, ho sempre insistito perchè le navi inservibili venissero radiate dal ruolo del naviglio. Ma non bastava radiarle; io suggeriva pure o di demolirle subito, o di alienarle, poichè navi radiate e poi mantenute negli arsenali, valeva lo stesso che non averle radiate.

Ma sono proprio inutili le navi che trovansi registrate in questo elenco? Sono esse affatto inservibili?

Per potere esaminare la questione sotto questo punto di vista, è necessario determinare gli scopi di una marina militare. Ed io non esamo lo scopo di una marina militare in astratto, ma lo esamo nel concreto, secondo le condizioni speciali del nostro paese.

Al bilancio per il 1875 va unito l'allegato che porta il numero 3, e che determina le navi in armamento che saranno tenute durante l'anno corrente. Da questo allegato si possono dedurre gli scopi della marina nostra in tempo di pace.

Eccoli, o signori. Si deve pensare all'istruzione degli ufficiali e degli equipaggi; ciò ha luogo mediante la squadra permanente, la quale è composta di navi corazzate, come lo sono quelle di tutte le marine le quali cercano di comporre la loro squadra di evoluzione con navi di ultimo tipo per i combattimenti in alto mare. Vi sono le navi destinate per le scuole, le quali sono navi di un tipo più o meno recente. Vi sono le navi stazionarie nei porti dello Stato, e queste sono tutte navi piccole, antiquate, ma necessarie a tenersi armate per quelle date località, per i bisogni degli stessi siti, in specie delle isole, come sarebbe a Cagliari, a Palermo, a Messina. Vi sono poi le navi destinate al servizio dei dipartimenti: queste sono piccole navi di poca forza, di tipo piuttosto antiquato anzichè recente.

Vi sono inoltre le navi destinate alle stazioni navali all'estero. Anche queste navi non sono certo del tipo più recente, non sono navi corazzate; tutt'altro: sono navi di varia specie. Tutte le nazioni marittime adoperano navi più o meno antiche a questo scopo, e le abbiamo adoperate fino ad ora anche noi e con vantaggio.

In totale, abbiamo 29 navi armate, e di queste, solamente sei corazzate. Tutte le altre sono navi di tipo svariato, secondo i bisogni e lo scopo per i quali vengono tenute armate.

Questa è la marina in tempo di pace.

Sorge una guerra? Si armano tutte le navi corazzate che è possibile armare, si uniscono alla squadra di evoluzione, che è già armata, ed alla quale si fa cambiare il titolo di squadra di *evoluzione* in squadra di *operazione*. Ecco il nucleo principale delle navi per il combattimento. Tutto il resto rimane al suo posto, eccetto le navi-scuola.

Vi sono poi altre operazioni. Vi sono i trasporti di truppe, le operazioni secondarie di guerra, la difesa ravvicinata delle coste, le operazioni combinate fra l'esercito e la marina, cosa molto importante, in ispecie per il nostro paese, attesa la sua forma così allungata. Per tutte queste operazioni si richiedono navi di un altro tipo, che non sia il tipo d'ultimo modello delle navi corazzate, le quali servono per i combattimenti in alto mare.

Dunque, in ambedue le ipotesi si adoperano navi corazzate e navi non corazzate di tutti i tipi. Ciò si è sempre fatto, ripeto, ciò si fa adesso, ed io credo che si farà anche in seguito.

Al progetto presentato dall'onorevole ministro della marina stanno uniti due allegati: l'uno è il parere del Consiglio superiore di marina, l'altro è il verbale di una Commissione composta di ammiragli, del direttore del materiale al Ministero della marina, e presieduta dall'onorevole ministro. A questa Commissione militare fu presentato il quesito, considerando lo scopo della marina sotto un solo punto di vista, il combattimento in alto mare. È evidente che, presentando il quesito in questa maniera, se io avessi fatto parte di quella Commissione, io, che in oggi sostengo le idee della Commissione parlamentare, non avrei potuto dare altra risposta all'infuori di quella che hanno data quelle egregie persone che formavano parte di quella Commissione, presieduta dall'onorevole ministro.

Il Consiglio superiore di marina, il quale è un corpo costituito per decreto reale, ed i cui membri seggono per due anni in quel Consesso, ha esaminata la questione sotto tutti gli aspetti. Non solo per l'unico scopo del combattimento in alto mare, ma per tutti gli altri scopi che ha la marina, tanto in

pace quanto in guerra; tanto dal lato amministrativo, quanto dal lato finanziario. Voi avrete certo letto il parere del Consiglio superiore, che è annesso al progetto ministeriale. La deliberazione presa dallo stesso si può riassumere in tre punti.

1° punto. Dice che i tipi dei suddetti bastimenti, cioè quelli che si trovano nell'elenco sul quale siamo chiamati ora a discutere, non sono altrimenti da conservarsi nel quadro della marina. Ma, come ben vedete, altro è parlare di tipi, ed altro è parlare delle navi che costituiscono il tipo stesso. Si può dire benissimo: cancellate dal quadro del naviglio il tipo, ma tenete però le navi finché non sieno deperite in modo che non si sappia più che cosa farne.

2° punto. Il Consiglio concorda che l'operazione finanziaria compresa nella legge, non possa correre disgiunta dall'altra di provvedere con altri mezzi al rinnovamento del materiale. È questa, o signori, una questione abbastanza importante dal lato finanziario.

3° punto. Che talune navi proposte per l'alienazione possano conservarsi, poichè trovansi in grado di potere ancora essere utilizzate.

Quindi se l'elenco annesso al progetto ministeriale rappresenta navi inservibili al combattimento in alto mare, non rappresenta certo navi che possano dirsi inservibili, perchè non atte a nessun servizio. La proposta adunque dell'onorevole ministro, anzichè quello di sbarazzare gli arsenali e le darsene di un materiale che non fa che ingombrare i medesimi, deve avere un altro scopo.

Qual è lo scopo della proposta dell'onorevole ministro? È facile comprenderlo: lo ha detto due anni or sono nel mese di dicembre del 1873, nella sua esposizione che ha preceduto la discussione del bilancio di quell'epoca: lo si trova nella relazione che precede il progetto di legge presentato nel dicembre del 1873. Lo scopo dell'onorevole ministro è quello di poter accrescere il bilancio della marina con qualche risorsa straordinaria. Quali sono queste risorse? Il ricavo dell'alienazione, che veramente non risulta bene dalle proposte del ministro; ma mi pare che risulti dalla deliberazione del Consiglio superiore di marina essere circa di 6 milioni; poichè si calcola di ricavare il 10 per cento sul valore del materiale da alienarsi. Poi il risparmio che l'onorevole ministro potrà fare sulla spesa di conservazione delle navi, che rimangono nel quadro del naviglio, al capitolo, *Costruzioni navali o riproduzione del naviglio*, come voglia chiamarsi.

Veramente, come l'accenna anche il rapporto della Commissione, occorrerà una misura legisla-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 FEBBRAIO 1875

tiva per autorizzare l'onorevole ministro a fare questo trasporto. Ad ogni modo, per l'esercizio corrente si potranno ricavare sei milioni d'aumento per le nuove costruzioni, tre dall'alienazione, e tre da questo risparmio nelle spese di conservazione del naviglio rimanente. Ma nel venturo esercizio forse la spesa ricavata dal risparmio di conservazione delle navi che stanno ancora nel nostro quadro del naviglio sarà un risparmio effettivo, ma il ricavo dall'alienazione non so se darà la somma di altri 3 milioni, poichè veramente il progetto ministeriale, e se vuolsi anche della Commissione, dice: *il rimanente della spesa*; è una parola molto elastica che può avere un significato finanziario anche più elastico.

Ma dopo il 1876 in che condizioni saremo noi? Noi avremo ultimata l'alienazione delle navi e il ricavo che dalle medesime si potrà ottenere sarà stato già riscosso dalle finanze dello Stato, ed in certo modo versato nel bilancio della marina.

In quell'epoca talune delle navi, ora in costruzione, cominceranno a discendere dai cantieri, ed io non credo che il fondo limitato che rimane al ministro sul capitolo *Servizio del materiale*, e che serve per la conservazione e manutenzione del naviglio, sarà poi sufficiente per conservare quel naviglio che ancora ci rimane, con l'aggiunta delle nuove navi che andranno ad accrescere il quadro del naviglio, perchè ritardando la manutenzione, come la si ritarderà evidentemente per risparmiare su questo capitolo del materiale la maggior somma possibile, si verrà a far deperire maggiormente le navi.

Dunque si dovrà procedere ad una nuova alienazione di altra parte del naviglio, e francamente io non credo che dal lato amministrativo il sistema che oggi s'inaugura con questo progetto di legge sia il migliore possibile. Ad ogni modo io non lo vedo usato da alcuno. Ci furono alcune nazioni che vendettero alcune navi eccezionali, in momenti eccezionali, non come misura ordinaria.

Quando noi avremo alienate tutte quelle navi che si trovano nell'elenco annesso al progetto di legge dell'onorevole ministro, noi restiamo con 52 navi e 9 in costruzione. Di queste, 13 soltanto trovansi di tipo, il resto fu messo *fuori tipo*. Ciò risulta tanto dall'allegato aggiunto alla relazione della Commissione, quanto dall'Annuario ufficiale della marina.

Veramente questi tipi non furono mai stabiliti ancora, nè con disposizioni di legge, nè per decreto reale. Ma non importa.

Ho detto poc'anzi che dobbiamo annualmente mantenere 29 navi in armamento per i bisogni ordinari della marina in tempo di pace. Evidente-

mente con 52 navi è impossibile mantenerne in armamento 29. Nè ciò basta. (*Segni di attenzione*)

Nelle navi che rimangono, ve ne sono tre sole le quali possono essere addette alle stazioni navali all'estero e contemporaneamente servire alla migliore istruzione degli ufficiali e dell'equipaggio.

Io qui devo osservare come da alcuni anni a questa parte si era manifestata nella nostra marina, ed in ispecie nei giovani ufficiali, una tendenza particolare ai lunghi viaggi di navigazione. Questa tendenza che le altre marine debbono stimolare e farla sorgere con mezzi più o meno artificiali, presso di noi si era manifestata spontanea. Ora, in forza dell'attuale progetto di legge, rimanendo un numero così scarso di navi addette a questi lunghi viaggi e contemporaneamente all'istruzione degli ufficiali e dell'equipaggio, è certo che non si potranno più mantenere queste stazioni navali all'estero, e quindi sarà distrutta questa utile tendenza dei nostri giovani ufficiali.

Si è detto anche in questo recinto: come volete che navi di così poca importanza militare influiscano sulla protezione cui hanno diritto i nostri connazionali e il nostro commercio all'estero?

Io veggo realmente che tutte le altre marine adoperano per questo servizio, alcune navi molto più antiche di quelle che noi oggi vogliamo alienare.

Io credo che se si facesse una statistica di tutti i combattimenti navali successi alle navi nelle stazioni all'estero, noi avremmo una statistica negativa; si troverebbe forse che qualche bastimento avrà preso un atteggiamento ostile, forse si sarà tirato qualche colpo di cannone, ma non mai combattimenti; la statistica, ripeto, sarebbe negativa. È piuttosto il prestigio della bandiera che si rispetta all'estero; ed il timore di complicazioni ulteriori col paese al quale la detta nave appartiene, nella massima parte dei casi influisce perchè il bastimento si faccia rendere ragione, qualunque sia la sua forza militare.

Ora, con un numero così limitato di navi che resta nei ruoli del naviglio per questo servizio speciale, con i continui bisogni che si manifestano per la protezione dei nostri connazionali all'estero, e del nostro commercio marittimo, con tutte le questioni che sorgono nostro malgrado, senza che noi le provochiamo, ed a cui bisogna, si voglia o non si voglia pensarvi da uno Stato che ha connazionali da proteggere e commerci all'estero, io credo che il servizio delle nostre stazioni rimarrà scoperto. Questo fatto, sia dal lato marittimo, sia da quello commerciale, mi pare poco utile per il paese.

Io ho esaminato questo progetto di legge dal lato

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 FEBBRAIO 1875

amministrativo, e dal lato marittimo e commerciale; ora lo esaminerò dal lato militare.

Queste navi se venissero conservate nel quadro del naviglio, darebbero esse maggior forza alla nostra marina?

Signori! in tutti i tempi, la forza navale di uno Stato non viene determinata soltanto sulle navi veramente atte al combattimento in alto mare, ma invece sullo scopo complesso al quale deve adempiere la forza navale del paese. Ed è lo stesso come nell'esercito dove non si calcola solo l'esercito di prima linea, ma si calcolano anche gli altri accessori del medesimo, si calcolano le ambulanze, gli ospedali, gli equipaggi da ponte, ecc.

Ebbene, è anche così nella marina, ove non ci sono soltanto le navi atte ad un combattimento in alto mare, che stabiliscono la forza della marina, ma tutto il complesso delle varie navi di diverso tipo che corrispondono a quei servizi a cui è chiamata la forza marittima di uno Stato.

Le guerre esclusivamente marittime per verità non sono mai avvenute: c'è stata sempre una combinazione tra guerra terrestre e guerra marittima; nè credo che succederanno neppure per l'avvenire.

Quindi, se considero la posizione del nostro paese, la lunghezza delle sue coste, la circostanza delle isole così importanti, una delle quali è discretamente staccata dal continente ed in condizioni speciali, per motivi che non voglio accennare in quest'Aula, se io considero la condizione idrografica della nostra penisola, è certo che devo ripetere ciò che ho detto poc' anzi che, sotto il punto di vista militare il naviglio dello Stato deve comprendere non un solo tipo, ma una varietà di tipi di naviglio. E se considero l'attuale proposta di legge dal punto di vista militare, dico la verità, rimango impressionato da questa riduzione del nostro naviglio.

Un tempo, quando la Venezia non faceva parte del regno, si era abituati a fare paragoni tra le forze navali italiane e quelle di una nazione con la quale fortunatamente oggi siamo amici ed in ottime relazioni, voglio alludere all'Austria. Io, in quell'epoca, non approvava questo sistema di stabilire la forza di un paese in confronto a quella di un altro, poichè credo che un paese abbia bisogni propri, assoluti, che sono quelli che devono determinare le sue forze militari. Non ostante era un modo qualunque di poter portare un paragone per fissare le idee.

Or bene, se anche in oggi continuasse il sistema di questi paralleli tra l'Italia e l'Austria, potrei dirvi, o signori, che dopo l'alienazione noi resteremo con 52 navi, mentre l'Austria ne ha 47. Noi

abbiamo 14 corazzate, non contando quelle in costruzione; l'Austria ne ha 12. Il nostro naviglio avrà un valore di 100 milioni; quello dell'Austria di 94. Voi vedete, o signori, che noi siamo presso a poco nelle stesse condizioni di forza militare della marina austriaca.

E, parlando della forza militare, io non posso dimenticare altre due considerazioni. La prima si è quella che ha relazione con lo stato della nostra industria marittima. Io comprendo che quei paesi i quali hanno un grande sviluppo d'industria marittima possono accingersi ad operazioni del genere di quella che ci è proposta oggi, poichè hanno il mezzo di sollecitamente riparare e surrogare il materiale che viene alienato. Ma la nostra industria marittima si trova in condizioni tali da non potere raggiungere certamente questo scopo.

Un'altra considerazione poi è lo stato piuttosto limitato della nostra navigazione mercantile a vapore. Se noi avessimo grandi società di navigazione a vapore, se avessimo per esempio un *Lloyd* austriaco, in alcune circostanze di guerra si potrebbe trarre un gran partito da quelle navi; bene inteso non come navi da combattimento, ma per operazioni accessorie e secondarie di guerra; in ispecie per la combinazione delle operazioni tra l'esercito e la marina.

L'onorevole ministro della marina ha detto: non parlate di torpedini in questa discussione; ed io ho incominciato il mio discorso, dicendo che mi sarei attenuto al principio pratico da lui enunciato alla Camera. Ma, mi perdoni la Camera, io devo rompere questa consegna. Bisogna che dica qui due parole sulle torpedini.

Si dice: noi abbiamo in questa arma un nuovo sistema di difesa del nostro paese. Questo può essere vero; ad ogni modo ancora non è introdotto. Ma comunque sia, lo sviluppo delle forze navali del paese non lo si deduce soltanto dalle circostanze difensive del medesimo, ma anche dal lato dell'offesa. Ora certamente con le torpedini noi non abbiamo alcun mezzo di offesa verso una nazione colla quale fossimo in guerra. Egualmente il sistema difensivo non lo si deve solamente stabilire per la difesa localizzata delle coste, ma spingerlo un poco più innanzi, cioè a difendere tutti i nostri interessi marittimi ovunque sieno. Ed io credo che neppure in questo secondo caso le torpedini possano bastare.

Ho detto poc' anzi che non risulta veramente quale sarà per essere il ricavo che noi avremo da quest'alienazione; ma in un allegato al progetto di legge risulta che sarà di sei milioni. Mi pare anzi che tutti i calcoli siano sopra la base di questi sei mi-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 FEBBRAIO 1875

lioni. Saranno sei, cinque, quattro; per ora non possiamo precisarlo. Ma sarà possibile, dico io, ricavare dall'alienazione questa somma? A noi sono mancate le stime dei bastimenti; le abbiamo avute solo per due navi.

Questa è un'altra giustificazione per la Commissione dell'anno scorso, come l'ho indicato in principio del mio discorso, e sta la riflessione che io anche faceva, vale a dire che qualora noi, Commissione d'oggi, avessimo voluto procedere con tutta precisione, sarebbe stato necessario avere questi calcoli di stima. Ed io credo veramente, mi perdoni, onorevole ministro, che le stime avrebbero dovuto anzi precedere la presentazione del progetto di legge. Ad ogni modo, se queste stime due anni fa non si potevano fare, in due anni credo che c'era il tempo materiale per farle. Dissi che dal 1861 al giorno d'oggi furono radiate 52 navi. Alcune di queste dopo la radiazione vennero alienate. Quale somma si è ricavata dalla loro alienazione?

Io prendo due di quelle navi, che sull'elenco (allegato A) annesso alla relazione della Commissione furono aggiunte dall'onorevole ministro, e che le aveva trovate già radiate prima che entrasse al Ministero. Una di queste è il *Miseno*.

Il *Miseno* era calcolato per il valore nominale di 494,000 lire: fu messo all'asta per 28,800 lire; vi fu messo due volte, e non si trovarono acquirenti. Questo sarebbe il 5 1/2 per cento del valore nominale, anzichè il 10 per cento come calcola il ministro.

La fregata *Regina*, del valore nominale di lire 2,088,000, fu messa all'asta per 69,300 lire, e non si trovarono acquirenti.

Qui abbiamo meno ancora, cioè il 3 per cento sul valore nominale, e doveva naturalmente avvenire così, perchè le navi da guerra hanno un tal genere di costruzione, la loro disposizione interna è tale, le loro macchine sono di natura tale, che non si prestano al commercio. Non si può prendere una nave da guerra per farne una nave mercantile od un bastimento da trasporto di passeggeri. Queste navi per conseguenza si venderanno come materiale vecchio. E, francamente, se ci fosse qualche altra marina di guerra che ne facesse acquisto, salvo che non fosse la marina della Cina, sarebbe poco da rallegrarsene per il nostro paese, vedendo che gli altri avessero ad adoperare quello che noi abbiamo abbandonato. Io credo che questa alienazione non potrà farsi che ad un costruttore. Egli forse potrà trovare il suo tornaconto a prendere queste navi.

E qui vorrei fare una raccomandazione al signor ministro. Quando, nel 1868, si discusse in Parlamento un progetto di legge per acquisto d'artiglierie

per l'armamento delle navi corazzate che stavano allora in costruzione, io ho fatto una raccomandazione al ministro della marina d'allora, l'onorevole senatore Riboty, perchè trovasse argomento da questa legge per favorire l'industria marittima nazionale.

Dacchè per tale oggetto si stanziavano, parte direttamente, parte indirettamente, mi pare, 11 milioni, si poteva trovare un industriale il quale poi avesse il tornaconto di venire nel nostro paese dall'estero (se non vi era già nazionale) a stabilire la sua industria per fabbricare queste artiglierie di gran portata.

Il ministro della marina mi assicurò allora che egli pensava all'attuazione di tale proposta; ma in effetto poi non se ne è fatto nulla.

Faccio adesso un'altra raccomandazione all'onorevole Di Saint-Bon, la quale rappresenta il solo lato utile che vi può essere in questa alienazione: di favorire, cioè, con la medesima l'industria marittima del nostro paese, qualora ciò sia possibile.

Io ora voglio ammettere che l'onorevole ministro sia così fortunato da poter ricavare sei milioni da questa alienazione. Noi alieniamo un terzo del valore di tutto il materiale che esiste, poichè alieniamo 50 milioni di valore nominale, mentre tutto il materiale ammonta a 150 milioni. Per numero di navi alieniamo la metà del naviglio.

Oggi già l'onorevole Negrotto mi pare abbia incominciato a suonare la campana intorno alla spesa che occorre per surrogare questo materiale.

È naturale che, rimanendo senza marina, noi stessi saremo costretti di venire tra breve alla Camera a domandare mezzi straordinari per surrogare questo materiale che oggi alieniamo.

Mi spiace che non sia presente nell'Aula l'onorevole presidente del Consiglio, il quale è contemporaneamente ministro delle finanze. Naturalmente il collega dell'onorevole ministro della marina non può essere che favorevole a questo progetto di legge; però mi sembra che l'onorevole ministro delle finanze non abbia misurato tutte le conseguenze di questa proposta d'alienazione.

Io vorrei domandargli se egli sia disposto ad aprire le casse delle finanze per dare al ministro della marina i mezzi onde surrogare il materiale che ora si tratta di alienare, e che presto o tardi bisognerà sia surrogato.

Ma non è tutto. Nell'allegato B voi avete molte navi messe fuori tipo, e circa 12 di queste sono in condizioni tali che voi dovrete da qui ad uno o due anni alienarle. Ripeto: voi lo dovrete fare, vostro malgrado, perchè in tutto questo frattempo, con un materiale marittimo ridotto come quello che ci ri-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 FEBBRAIO 1875

mane, voi affaticate il materiale, perchè il materiale, come il personale, ha pure bisogno di riposo: riducendo le spese di conservazione di questo naviglio, sarete anche in obbligo di ritardare le riparazioni alle navi stesse, e tutto questo produrrà una causa di deperimento straordinario nel materiale.

E, giacchè parlo della relazione tra le navi armate ed il quadro del naviglio, mi si permetta di aprire una piccola parentesi.

Si dice essere utile tenere continuamente armato tutto il naviglio che si possiede: e questa opinione fu emessa non è molto tempo.

Or bene, io credo che non esista nazione marittima al mondo che possa mettere in pratica questo principio, il quale avrebbe poi lo svantaggio che, se in tempo di pace tenete continuamente armato tutto il naviglio, voi, al tempo di guerra, vi trovereste forse col naviglio che avrebbe bisogno di immediate riparazioni. Ed ecco che da un momento all'altro restate senza marina.

Ma aggiungo ancora che non c'è e non ci sarà Parlamento al mondo il quale acconsenta a fornire il contingente marittimo della leva annua che sarebbe necessario per mantenere tutte le navi armate, perchè questo personale verrebbe tolto dal commercio e dalla marina mercantile.

Ho detto che noi restiamo con la marina ridotta, e che l'anno venturo resteremo con una marina più ridotta ancora, giacchè nell'anno venturo non avremo nessuna delle nuove navi oggi in costruzione che sia o varata, e molto meno allestita, o, se per caso sarà varata, non certo si troverà allestita.

Il sistema della marina è, per così dire, un sistema a ruote, che tutte s'ingranano; ne levate via una, e la macchina si ferma, non va più. Io credo che sarebbe stato molto meglio che l'onorevole ministro delle finanze avesse trovato più opportuno di venire alla Camera ad annunziare che il disavanzo, invece di essere di 50 o 60 milioni, fosse maggiore di 6 milioni di quello che sia realmente, e che questi 6 milioni li avesse anticipati al ministro della marina, e che avesse lasciata a lui la cura di alienare queste navi gradatamente, regolarmente, senza esservi obbligato, forzato.

Io non intendo certo di appassionare la discussione sopra questo progetto di legge. Spero che la Camera, la quale mi ha ascoltato fin qui, si sarà accorta come io faccia studio di procedere con tutta calma, con tutta tranquillità. Ebbene, io mi rivolgo a coloro i quali più degli altri, ed in ispecie in questa nuova Legislatura, si preoccupano dello stato delle nostre finanze, e li prego a considerare

il progetto attuale di legge, non solo per il presente, ma per un prossimo avvenire, per tutte le conseguenze che esso potrà avere sulle finanze dello Stato.

In quest'Aula ci sono molti onorevoli nostri colleghi, i quali si occupano di studi economici, e fra gli altri l'onorevole presidente del Consiglio primeggia fra gli economisti. Voi sapete come io non sia un economista; mi rivolgo dunque a voi, e domando: è utile mettere da un istante all'altro sul mercato una merce in una quantità così grande? È questo il mezzo più facile per ricavare un maggior provento, alienando contemporaneamente 30 navi, anzichè andando a rilento, gradualmente?

Io ho detto che questa alienazione diventa obbligatoria, diventa forzata. E *obbligatoria* per l'onorevole ministro, inquantochè, votandogli una legge, egli è obbligato ad alienarle; è *forzata*, poichè egli ha bisogno di vendere bastimenti per avere le anticipazioni dal suo collega il ministro delle finanze.

Il vendere tante navi senza avere mezzi per surrogarle, ho detto che per me è una operazione che corrisponde alla riduzione della marina.

Io non credo che questa riduzione possa avere una influenza favorevole per il nostro paese all'estero. Noi siamo una nazione giovane, noi abbiamo bisogno di conservarci quel credito e quella influenza che le altre nazioni fino ad ora ci hanno accordato.

Con questo progetto di legge vedo un deprezzamento di tutto il nostro naviglio, poichè, eccetto un paio di navi, sembra che tutto il resto possa mettersi in vendita. Io non credo neppure che l'attuale progetto di legge possa avere una influenza favorevole sul morale della nostra marina.

Ho detto che c'è un deprezzamento in tutto il nostro naviglio, e da che cosa lo deduco?

Io ho seguito con molta attenzione tutto ciò che fu scritto sopra questo progetto di legge da due anni a questa parte: pure non mi parve di avere mai sentito fare l'osservazione che ora vado ad esporre alla Camera.

Se voi preudete in mano quei due allegati che fanno seguito alla relazione della Commissione, che cosa trovate? Voi trovate che sopra 33 navi che si tratta di alienare ce ne sono 31 costruite nei nostri arsenali, nei nostri cantieri dai nostri ingegneri; mentre tutte le navi che furono costruite all'estero tutte vengono conservate.

Davvero che, fatta questa considerazione, non c'è molto da rallegrarsi per il nostro paese.

Se la Commissione nostra avesse voluto andare, come si dice, a fondo della questione, forse avrebbe

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 FEBBRAIO 1875

dovuto esaminare tutto questo deprezzamento di materiale sotto tutti gli aspetti sotto cui si presenta. Vi possono essere navi mal costrutte, si può avere adoperato il materiale, che non fosse in buone condizioni, e ci potrebbe anche essere la circostanza che queste navi, dacchè vennero varate, siano state in seguito mal conservate. Ora, se la Commissione non avesse desiderato di far presto e di presentarvi in breve tempo la sua relazione, affinché questo progetto possa finalmente avere un esito qualunque, forse avrebbe dovuto approfondire queste tre questioni.

Nessun dubbio in me, lo dico senza reticenza di sorta, che l'onorevole ministro della marina nel proporre questo progetto di legge ha avuto l'idea di portare un rimedio alle condizioni della marina.

Ma, onorevole ministro, il farmaco salutare che dà la vita, se è somministrato in dose troppo forte, troppo violenta, può anche uccidere l'ammalato. (*Sensazione*) E che questa misura sia violenta, me lo indica l'esempio delle altre marine.

L'onorevole Negrotto diceva poco fa che egli ignora quante navi di tipo antiquato siano ancora conservate dall'Inghilterra. Glielo dirò io. Ho qui una statistica del dicembre 1873.

La Francia ha un materiale, comprese tutte le navi, anche le navi ridotte a caserma, a scuola, ecc., ha un materiale di 565 navi; fra queste vi sono 248 navi ad elica non corazzate, 46 navi a ruote, 79 navi a vela.

L'Inghilterra ha ancora 260 navi ad elica non corazzate, 68 navi a ruote, 92 navi a vela.

Gli Stati-Uniti d'America conservano 119 navi ad elica non corazzate e a ruote (qui la cifra è complessa), e 32 navi a vela.

La Russia ha 109 navi a ruote.

La Germania ha 39 navi non corazzate.

L'Austria ne ha 28; insomma tutte le nazioni conservano il materiale fino al suo deperimento, e quando è deperito in modo da non essere più servibile, allora lo si radia dai ruoli, e lo si demolisce, o lo si aliena.

L'idea che questa proposta fosse una questione esclusivamente tecnica, può avere distolto taluno dall'occuparsene, per cui si può avere da molti l'idea che queste navi, messe nell'elenco, sieno tutte inservibili. Ora io credo che sarebbe più facile considerare tecnica la questione se queste navi fossero veramente inutili, anzichè sotto le condizioni nelle quali si è presentato l'elenco da alienare, cioè navi che non corrispondono ad un dato concetto.

Io non voglio far torto a nessuno, ma credo che nessuno in quest'Aula voglia assumersi la responsabilità di dire: la tal nave è inutile. Sarebbe lo

stesso che si pretendesse che un architetto, condotto al di fuori di un fabbricato, sapesse dire tutto ciò che ha bisogno l'interno del fabbricato. Il modo per garantirsi, il modo perchè una questione di questa natura possa venire dinanzi alla Camera, ve l'ha indicato lo stesso onorevole ministro della marina.

Se voi prendete il suo progetto di legge, voi trovate nel medesimo, a pagina 14, un allegato, l'allegato *D*, il quale è il verbale della perizia fatta sopra un piccolo piroscifo. Ciò che si fa sopra il piccolo, si fa anche sopra il grande. Non è un individuo solo che giudica dell'inutilità di una nave, o del bisogno di radiazione o di riparazione; sono i regolamenti che prescrivono certe determinate Commissioni. Queste Commissioni fanno i loro rapporti, che vengono presentati al Comitato di dipartimento, ed il Comitato di dipartimento si compone di tutti i capi di servizio della marina residenti in quella data località. Poi il verbale viene al Ministero e lo si trasmette al Consiglio superiore di marina, il quale delibera sopra una relazione speciale.

Se voi leggete questo documento, qui allegato, e vedete che il piroscifo ha l'alberatura guasta e bisogna cambiarla: che ha la macchina in disordine e bisogna mutarla: che ha le caldaie logore e bisogna farne delle nuove: che lo scafo del bastimento è tutto vecchio e bisogna rifarlo; ma voi direte senz'altro: questo è un bastimento inutile.

Io non credo che una mente sola possa assumersi la responsabilità dinanzi al Parlamento di dire: il tal bastimento è affatto inutile.

Tanto nello scorso anno, quando questo progetto di legge venne presentato alla Camera, quanto nell'anno attuale, ha avuto la stessa accoglienza in seno agli uffici. Io comprendo che, siccome i mandati degli uffici non sono imperativi, così l'opinione loro vale sino ad un certo punto: ma è notevole, o signori, e la stessa relazione dell'onorevole Robecchi lo accenna, è notevole questo fatto, che due Legislature diverse (e voi sapete che pur troppo molti dei nostri colleghi, dell'un lato e dell'altro della Camera, non rientrarono più nell'Aula con le nuove elezioni), è notevole, dico, che due Legislature abbiano fatto la stessa accoglienza poco favorevole a questo progetto negli uffici. Dico poco favorevole, poichè nessuno aveva mai pensato di dire: conserviamo le navi vecchie; ma tutti si accordarono in questo, di non alienare quelle navi le quali ancora potessero a qualche cosa servire.

Ed invero, o signori, se io considero come si agisce nella vita privata, non vedo motivo per agire diversamente nella vita pubblica. Prima di vendere

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 FEBBRAIO 1875

un oggetto, nella vita privata, occorrono altre due condizioni:

- 1° Avere i mezzi per comperare l'oggetto nuovo;
- 2° Avere già fatto l'acquisto.

Quando si hanno fatte queste due operazioni, allora è il caso di vendere. Ma invece noi siamo andati all'inverso; qui noi gettiamo via il vecchio, ammesso che sia tutto vecchio, gettiamo via il vecchio senza avere il nuovo e senza nemmeno possedere i mezzi per procurarci il nuovo: è come diceva giorni fa l'onorevole ministro della guerra, a questi *chiarì di luna*, mi pare un po' difficile che si possano trovare i mezzi per surrogare quello che noi alieniamo.

Vengo ora alle proposte della Commissione.

La Commissione propone di conservare alcune navi che si possono dividere in tre categorie.

Nella prima sono alcune piccole corazzate per la difesa ravvicinata delle coste. Nella seconda vi sono navi ad elica che servono per la stazione all'estero. Nella terza avvi un trasporto che venne da poco tempo raddobbato.

La Commissione propone di conservare queste navi per due motivi, per motivo amministrativo e per motivo tecnico.

Il motivo amministrativo è questo, che ci risulta come queste navi non siano in uno stato di deperimento tale da doversi alienare.

In quanto alla questione tecnica, quantunque in seno della Commissione ci fossero egregi uomini tecnici, dessa non fu da noi stessi sollevata: per la questione tecnica ci siamo basati sulla deliberazione del Consiglio superiore di marina.

In tutte le epoche, o signori, vi fu sempre un materiale speciale per la difesa delle coste. Queste quattro navi che noi intendiamo di conservare furono fatte per l'attacco di Venezia. Non hanno servito perchè non erano pronte, e quand'anche fossero state pronte, non avrebbero avuto occasione di essere utilizzate per l'attacco di Venezia; ma essendo state fatte per l'attacco, oggi possono servire benissimo per la difesa.

Queste navi, lo stesso signor ministro ci dice che richieggono piccolissima spesa di conservazione, quindi a noi è sembrato che si potessero conservare.

Taluni obiettano che Venezia si può difendere con le torpedini. Ciò è verissimo; anzi, se avvi località nella quale le torpedini possano efficacemente riuscire allo scopo, questa località è appunto la laguna di Venezia. Ma credo che, affinché una linea di torpedini sia efficace, è necessario che essa sia anche difesa da batterie di terra, locchè appunto

si raggiunge adoperando meglio ancora queste batterie galleggianti.

Ora, che cosa può esservi di meglio di queste piccole navi le quali si possono portare facilmente da un punto all'altro per difendere questa linea di torpedini? Ma ciò non basta, o signori.

La piazza di Venezia, che è di una indiscutibile importanza, ha un lato piuttosto debole: il lato di terra. Certo, la parte di terra non si può difendere con le torpedini in mare, mentre si potrebbe benissimo difenderla con queste piccole navi anche perchè la depressione del terreno che esiste in quel punto che congiunge la terraferma con Venezia, si presta all'elevazione del tiro che può farsi dai cannoni di queste navi.

Ricorderò che la Commissione parlamentare per la difesa dello Stato, nello scorso anno aveva stabilito di fare un campo trincerato dalla parte di terraferma nelle vicinanze di Venezia e più specialmente a Mestre. Ora questa proposta venne eliminata dal progetto di legge che presentò l'onorevole ministro della guerra; e veramente io credo che non sia opportuno che vengano anche abbandonati i mezzi marittimi, giacchè li abbiamo a nostra disposizione, mentre si abbandonano le difese terrestri.

Vi ha un'altra circostanza. Le navi di cui si tratta la vendita sono di una costruzione così speciale, che l'acquirente non potrà evidentemente acquistarle che come ferro vecchio. Ora, il ricavo che si potrà ottenere da queste piccole navi è così limitato che credo che l'onorevole ministro per la marina non possa trovare alterato il suo piano amministrativo, qualora fosse accettata la nostra proposta di conservarle.

Si dice: queste navi non servono per i combattimenti in alto mare, hanno poca velocità, hanno una corazza limitata; ma è un fatto però che esse adempiono allo scopo per il quale furono costruite. Nessuno ha mai pensato che dovessero servire nei combattimenti in alto mare; nessuno ha mai pensato che queste navi dovessero avere una celerità straordinaria, non trattandosi se non di fornire loro la facoltà di muoversi da un sito all'altro senza bisogno di essere trasportate. Mi rammento anche che alcuni ingegneri ritenevano che questa velocità fosse superiore a quella necessaria per questo genere di navi.

Ad ogni modo io veggo che in oggi una nazione che molte volte si prende ad esempio in fatto di cose militari, la Prussia, la quale ha un genere di coste che si avvicina moltissimo, per condizione idrografica, alle coste dell'Estuario veneto, applica

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 FEBBRAIO 1875

alla difesa delle sue coste cannoniere corazzate poco dissimili da queste e torpedini.

Noi conserviamo le tre corvette ad elica per non lasciare scoperte le stazioni navali all'estero; altrimenti bisogna mandare navi meno adatte o navi più vecchie, poichè, lo ripeto, in quest'elenco di navi da alienarsi ci sono parecchie navi più nuove di quello che non siano le navi che si conservano. A quest'idea della Commissione di conservare quelle tre corvette si può obiettare che desse hanno bisogno di riparazioni, e questa obiezione l'ha fatta anche l'onorevole Negrotto. Il valore di queste tre corvette ammonta a lire 6,320,000; le perizie fatte nei dipartimenti per le riparazioni portano la spesa di lire 1,428,000. Queste perizie furono rivedute dal Consiglio superiore di marina e portate a lire 1,645,000.

Io prendo quest'ultima cifra quantunque più sfavorevole per la mia tesi.

La spesa di riparazione equivale a meno di un quarto del valore del naviglio, mentre il ministro stesso ammette che queste navi, dopo riparate, avrebbero ancora la durata di sette anni. È dunque il ripararle un'utile operazione amministrativa.

Io non vi dirò come faccia l'Inghilterra nel sistema dei suoi raddoppi; ma vi sono ivi certe navi che si raddobbano anche quando la spesa corrisponde a più di un terzo del valore della nave.

Io sono d'accordo coll'onorevole ministro che queste navi non rappresentano l'ultimo tipo di quelle navi necessarie per le stazioni navali. Le navi per le navigazioni transoceaniche sono navi di un altro genere e che noi non abbiamo. Ora, quando anche si mettessero oggi in costruzione, per il loro allestimento occorrerebbero parecchi anni, e intanto con che cosa si fanno le stazioni navali?

Noi non abbiamo nulla per tale servizio, per questa protezione che è l'operazione nella quale la marina si rende veramente vantaggiosa.

Mi si permetta anche qui un esempio della vita privata.

Non tutti andiamo vestiti con oggetti dell'ultimo modello, non vestiamo all'ultima moda: per fare questo è necessario non solo essere ricchi, ma avere anche del danaro superfluo. Coloro che non hanno queste due condizioni fanno alle volte subire qualche raddobbo all'oggetto che essi adottano, tanto perchè serva anche se non è di moda.

Noi siamo in questo caso; non siamo ricchi e non abbiamo nulla di superfluo, ed è meglio che facciamo una operazione di raddobbo per conservare quello che oggi abbiamo, mentre, senza di questo, perdiamo tutto e non abbiamo il nuovo da surrogare al vecchio. In queste tre proposte sta tutta

la divergenza tra la Commissione e l'onorevole ministro della marina.

Io ho udito l'onorevole ministro aprire questa discussione con la dichiarazione che egli presenterebbe, come emendamenti del Ministero, l'aggiunta di quelle navi che la Commissione ha invece eliminate dall'articolo 1 della legge.

Io so di non avere influenza sull'animo dell'onorevole ministro: ma gli fo istanza, gli fo calda preghiera onde accetti l'emendamento della Commissione. Questo emendamento, che non intacca per nulla il suo sistema, noi l'abbiamo fatto per motivi speciali e particolari che io ho brevemente esposti e sono accennati nella relazione della Commissione. Metta queste navi fuori tipo; ma conservi questo materiale, il quale è necessario per lo scopo che ho esposto e fu meglio chiarito nella relazione dell'onorevole Robecchi.

Il paese ha fatto molti sacrifici per avere una marina, e io credo che sia giusto che in qualche modo esso possa sentire anche l'utile che può provenire ad una nazione dalla sua marina.

Dal 1861 al giorno d'oggi sapete, o signori, quanto si è speso per la marina? Si sono spesi 756 milioni. Ciò corrisponde, in media, a 50 milioni all'anno. Io credo che nessuno possa dire che il paese fu avaro di danaro verso la marina. Io non faccio certo confronti coi bilanci delle altre nazioni, come molte volte si usa fare, cioè dicendo: l'Inghilterra per la sua marina spende la tale quota in confronto alla lunghezza delle coste; l'Inghilterra spende la tale quota per la marina, confrontandola colla spesa generale di amministrazione, oppure con la rendita dello Stato. Io credo che questi confronti non si possano fare, poichè tutti i paesi hanno una specialità di condizioni. Per esempio, quando si confronta la spesa della marina inglese trattendola dalla lunghezza delle coste, si dimentica che l'Inghilterra, in primo luogo, è un'isola, ed in secondo luogo si dimentica la lunghezza delle coste di tutti i possedimenti inglesi. Dunque i confronti non debbono farsi se non che tra paesi che possono avere certe analogie nelle loro condizioni, e quando i bilanci sieno portati agli stessi termini di paragone.

Io quindi dirò due sole cifre per non prolungare di troppo il mio discorso. La Francia ha un valore del suo naviglio corrispondente a 600 milioni; spende pel suo bilancio, ridotto agli stessi termini di paragone del nostro, 107 milioni. In proporzione, col materiale che abbiamo senza fare l'alienazione, ossia col valore di 150 milioni, il nostro bilancio dovrebbe essere di 28,500,000 lire. Quest'anno il bilancio che si discuterà dopo questa legge ammonta a 37 milioni. Ora, dei 756 milioni che ho ac-

cennati prima come spesa per la marina in questi quindici anni noi ne abbiamo spesi 275 per il naviglio.

Fatta l'alienazione, restiamo con un materiale di 100 milioni, e l'anno venturo con meno ancora.

Io credo che questo stato di cose debba richiamare l'attenzione del Governo ed essere preso anche in seria considerazione dalla Camera. A me pare che qualche cosa ci sia da fare negli ordinarmenti navali, ed io credo che, qualora l'onorevole ministro l'avesse fatto, sono certo che avrebbe trovato nel bilancio stesso i mezzi per rifornire il naviglio.

Nella marina io considero tre elementi principali: il naviglio, il personale navigante, gli armamenti navali. Tutto il resto io credo che sia accessorio. Ora, parmi che nella nostra marina l'accessorio abbia presa la parte del principale. Mi si dirà: ma perchè voi, che siete stato relatore del bilancio della marina per vari anni, che lo siete anche adesso, non venite a proporre delle riforme e delle economie? In primo luogo, me ne appello a tutti i miei colleghi della Commissione del bilancio, io ho cercato sempre di proporre nel bilancio tutte le possibili economie; ho fatto anche di più, le ho votate sugli altri bilanci quando furono proposte. Osservo poi che non spetta alla Commissione del bilancio sostituirsi al potere esecutivo; è il potere esecutivo quello che deve fare le riforme, non siamo noi che dobbiamo venire alla Camera a proporle.

L'onorevole presidente del Consiglio dei ministri diceva che le riforme non s'improvvisano, che bisogna andare cauti, e farle lentamente. Fino ad un certo punto sono d'accordo coll'onorevole Minghetti, trattandosi di riforme amministrative, le quali regolino tutto l'andamento e l'amministrazione di un paese. Ma cambia d'aspetto la cosa quando si tratta di riforme di un'amministrazione militare. Ed io credo che non si potrebbe neppure dirsi improvvisata una riforma che adesso il ministro della marina venisse a proporci od avesse potuto compiersi da lui con decreto reale.

Adunque io mi riassumo.

Signori! A questo metodo d'amministrazione che oggi io vedo inaugurarsi per l'andamento delle cose della marina, non posso associarmi, nè se considero la proposta di legge dal lato amministrativo, nè da quello finanziario, nè da quello economico, nè da quello commerciale, nè dal tecnico, nè dal militare, nè dal marittimo.

Io non posso senza una certa titubanza vedere discutere un progetto di legge, il quale, per me, corrisponde ad una effettiva riduzione delle nostre forze navali. Ed io non so veramente perchè l'ono-

revole ministro della marina, anzichè venire con questo progetto di legge, non abbia desiderato il titolo più glorioso di riformatore della marina italiana.

Io non posso accettare questo progetto di legge, quando sono sicuro che per molti anni non ci saranno i mezzi per surrogare le navi che si vogliono oggi alienare.

Ora voi mi domanderete: e quale sarà il vostro voto?

Dall'insieme del mio discorso, e dal riassunto che ho fatto or ora, voi vedete bene come io non approvi il principio informatore di questo progetto. Io, lo dichiaro schiettamente, avrei preferito che si conservassero queste navi finchè possono durare, oppure si conservassero almeno finchè lo determina quel grande principio di amministrazione marittima che è rimasto ancora inconcusso, cioè che, dopo il raddobbo, la successiva durata della nave compensi la spesa del medesimo. Io avrei desiderato riforme, anzichè alienazioni.

È difficile oggi al Parlamento venire a dire: conservate questa nave piuttosto che quest'altra. A noi, francamente, mancano i mezzi per poter ciò fare. Non potevamo farlo nella Commissione, se non per quei motivi speciali che vennero dimostrati, ed avendo in nostro appoggio la deliberazione del Consiglio superiore della marina.

Io quindi voterò l'articolo 1, quale è proposto dalla Commissione, e prego di nuovo il signor ministro a volerlo accettare. (*Il ministro fa segni negativi*)

Egli mi fa segno di no. Allora non mi rimane altro che terminare il mio discorso con un voto; ed è che, qualora il progetto debba passare come l'ha proposto l'onorevole ministro, non abbiano mai a verificarsi le previsioni che io sono venuto esponendo in questo recinto, credendo di far opera di buon cittadino nell'interesse del mio paese. (*Bravo!*)

MARSELLI. Debbo dichiarare anzitutto che mi sono iscritto per parlare a favore del progetto ministeriale, perchè accetto le basi del progetto, perchè accetto i concetti a cui s'informa, ma anch'io debbo fare le mie riserve, e, se avessi potuto, mi sarei iscritto in merito.

Riguardo alle raccomandazioni che il ministro ha fatto, io ne terrò conto. In una questione cosiffatta desidero una grande libertà di parola, desidero di manovrare senza impacci.

Ogni oratore prende la questione da un certo suo punto di vista, e i limiti da dare allo svolgimento di questa non si possono precisare da alcuno che non sia l'oratore medesimo.

Il ministro, che è uomo che non si arresta in-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 FEBBRAIO 1875

nanzi a nessun ostacolo, vorrà consentirmi che io proceda pure arditamente, e allarghi la questione, imperocchè mi pare che in tal modo potremo entrare nel vivo di essa.

La questione sottoposta al nostro esame è veramente radicale, è una di quelle dalle quali dipende l'avvenire della nostra marina, e però l'avvenire della patria nostra.

Con questo progetto di legge non si tratta soltanto di vendere alcune navi vecchie, si tratta eziandio di dare lo sfratto ai vecchi tipi e di entrare in una via nuova.

E oggi diventa vecchio quello che ieri era giovine. Se gli antichi popoli, dalla fantasia personificatrice, avessero potuto assistere ad uno spettacolo simile, avrebbero forse immaginato il loro Glauco come un giovine al quale diventa bianca la barba prima che il sole tramonti.

Le navi a vapore e ad elica si sostituiscono al vascello d'alto bordo, al gran veliero dai cento cannoni; poi la corazzata getta nell'ombra le navi non corazzate, e corazzate più potenti gettano in seconda linea le corazzate meno potenti.

L'età della galera, me lo perdoni l'onorevole Maldini se anch'io fo una piccolissima punta nel campo dell'antichità, l'epoca della galera fu lunga ed i progressi suoi furono lenti e pochi. L'età del vascello veliero fu pure lunga e relativamente tranquilla. L'età del vapore è quella nella quale le trasformazioni cominciano a diventare assai rapide. Diventano rapidissime dal giorno in cui Napoleone III ordina la costruzione di alcune batterie corazzate galleggianti da servire al bombardamento del forte Kinburn. Infine diventano veramente vertiginose dal tempo della guerra d'America, cioè quando comincia la lotta tra la corazza ed il cannone. È un progresso così vertiginoso che spaventa; ma guai alle nazioni che non hanno il coraggio di entrare in questa via. È una vera lotta per l'esistenza, nella quale sono perditrici quelle nazioni che non hanno organi robusti, cioè finanze floride e uomini d'ingegno e di ardimento. Ma anche quelle nazioni che non hanno finanze floride devono, nel miglior modo, entrare in questa nuova via; altrimenti sono condannate a perire.

Preoccupato della gravità di questa questione, io mi sono indotto a chiedere la parola, sebbene riconosca di non essere punto competente in tutto ciò che riguarda la parte tecnica delle costruzioni marinaresche. Ma io non credo che la Camera debba sentenziare su di ciò; la Camera giudica le questioni di principio, le questioni d'indirizzo, le questioni economiche, amministrative, e lo fa colla scorta dei dati tecnici, fornitile dagli uomini spe-

ciali. Ho anche chiesta la parola perchè mi è parso utile e, permettetemi, bello che un uomo appartenente all'esercito, facendosi l'eco dei sentimenti che l'esercito nutre, venga dinanzi alla Camera e dica a questa e al paese: pensa alla marina e non solamente all'esercito, perchè questo senza di quella non potrà compiere l'opera sua; se la valle del Po è difficile a potere difendere, il rimanente d'Italia è difficilissimo a proteggere senza l'aiuto della marina; entrambi siamo figli della stessa madre, che ci ha commesso di difenderla dallo straniero.

Ma per trattare una simile questione vi vuole, come io diceva, libertà, senza preoccuparsi di svelare quelli che alcuni credono segreti delle cose militari, e che non sono segreti per nessuno. Vero segreto per riuscire non istà nel tacere; ma nel fare e nel fare bene.

Il ministro della marina, nel suo discorso alla Spezia, che non chiamerò splendido per non dare un appellativo comune ad un discorso non comune, diceva che la marina è la Cenerentola, è la reietta della famiglia italiana.

Egli, marinaio franco, che ha l'abitudine di dire schiettamente tutto l'animo suo, ha forse esagerato il paragone. Io mi sarei contentato di dire che la marina è piuttosto l'Ofelia. Amleto, tutto preoccupato da altre cure, lascia struggere la povera Ofelia, la lascia in abbandono. Non oserei dire che è stata reietta, perchè il paese vi ha pure speso bei danari.

Quali sono le cause dell'abbandono in cui è tenuta la marina? Permettete, o signori, che io le tocchi di volo. È sì difficile che una questione simile venga dinanzi alla Camera, che io ora vo' afferrarla per i capelli.

Quali sono le ragioni per le quali la marina non è stata prediletta come avrebbe meritato la marina di un regno come quello d'Italia? Le cause sono varie. Non accennerò a quelle alquanto remote; stendiamo un velo sopra quelle giornate infauste così alla marina come all'esercito; o, meglio, ricordiamole, ma solamente per riparare agli errori commessi e per consolarci che il valore italiano non ismenti se stesso. (*Bene!*)

Ma, tra le cause prossime, pongo i fatti del 1870 e le strettezze delle finanze.

Debbo anche far cenno di quella causa remota, ma persistente, di quella certa sorda voce, secondo la quale l'Italia non avrebbe una marina italiana? Questo fatto, necessaria conseguenza del modo col quale la marina si è costituita e si dovè costituire nel 1860, questo fatto è andato felicemente disappearingo; sì che l'onorevole ministro della marina gode di molta popolarità anche fra gli ufficiali ita-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 FEBBRAIO 1875

liani nati nel mezzogiorno. Ralleghiamoci tutti di questo fatto. Egli deve compiere l'olocausto di tutto ciò che è vecchio, vecchie navi e vecchi cuori, sull'altare del patriottismo e del progresso. (*Bene!*)

Fra le cause dell'abbandono in cui la marina è tenuta tuttavia, io poneva gli avvenimenti del 1870, imperocchè in quei fatti noi abbiamo veduto l'esercito risolvere le questioni, la marina eclissarsi. Le masse sono colpite dai fatti salienti, e non ragionano molto pel sottile.

Diffatti nel 1870 i marinai della squadra francese raccolsero i loro allori combattendo a terra, nè poteva accadere diversamente. La marina francese non potè dare una battaglia, perchè non aveva contro di sè una marina che potesse starle a pari; non potè proteggere uno sbarco reso impossibile dal rapido svolgersi degli avvenimenti. Sarebbe stata follia fare uno sbarco sulle coste nordiche della Germania, mentre i Tedeschi vincevano alla frontiera, marciavano sulla Mosella prima e su Parigi poi. La marina francese adunque, non potendo combattere una battaglia navale contro una potenza non propriamente marittima, e non potendo proteggere uno sbarco, si eclissò. Ora nessuno di questi fatti può accadere nel caso nostro. E per vedere quello che a noi può accadere, è mestieri rapportarci alle nazioni confinanti.

Questo punto di vista, che sembrerà alquanto lontano dalla questione che ci occupa, per me è il punto che mi serve per guardare da vicino la questione; imperocchè da questo caso pratico dei nostri rapporti con le potenze confinanti, io trarrò la qualità delle navi che a noi sono necessarie.

Prima di lanciare la mia nave in queste acque, provo il bisogno di inalberare le festevoli bandiere della pace, e di mandare un saluto affettuoso alle nazioni confinanti con la nostra patria.

Sì, o signori, noi Italiani non abbiamo che una sola politica: essere padroni a casa nostra; non abbiamo che un solo pensiero: svolgere la nostra ricchezza, costituire il nostro Stato; noi dunque non abbiamo idea di far guerra offensiva a nessuna potenza. I nostri vicini se sanno, ed ogni giorno di più ci danno prova della loro amicizia. Con l'impero austro-ungarico sono cessati i vecchi rancori; se togliamo un partito, che, come diceva benissimo Napoleone, nulla impara e nulla dimentica.

Se guardiamo dall'altra parte, cioè verso l'ovest, noi abbiamo anche ragione di rallegrarci, imperocchè gli uomini intelligenti hanno compreso che per essere la Francia amica d'Italia, non deve fare che una cosa, cioè, non ingerirsi dei fatti nostri, non fare una politica clericale.

Ma, d'altra parte, non vedete com'è grigio e nu-

voloso il cielo d'Europa? Una guerra, se non è probabile, è possibile; e per conseguenza è mestieri studiare instancabilmente il nostro problema militare.

Noi siamo preoccupati molto delle nostre condizioni economico-amministrative, ed è bene; ma non poniamo interamente in oblio il problema militare! Ora, se io mi volgo verso l'impero austro-ungarico, trovo che non avvi per l'Italia alcuna ragione di timore. Imperocchè l'Austria possiede, calcolando anche le navi mercantili del *Lloyd*, uno spostamento di 49,852 tonnellate, col quale può trasportare una grossa divisione in pieno assetto di guerra.

Ma all'Austria converrebbe di fare uno sbarco sulle nostre coste, cioè di gettare un così piccolo corpo sulle nostre coste?

Lo manderebbe a sicura perdita. Non le conviene, non ne ha bisogno.

La linea d'operazione che passa per il Friuli attraversa un terreno aperto. La frontiera, come sapete, è di qua delle Alpi: il terreno è agevole ai movimenti delle grandi masse; mentre la linea di operazione che attraversa il Tirolo minaccia le comunicazioni di un esercito italiano, collocato nel Veneto, colla Lombardia e col Piemonte.

Io, per conseguenza, sotto l'aspetto marittimo, mi preoccupo poco di uno sbarco da parte dell'Austria, e non mi preoccupo nemmeno della possibilità di una battaglia navale, perchè ritengo che i fatti del 1866 possono accadere una sola volta; almeno lo auguro al mio paese. Ma rivolgendoci dalla parte della Francia la questione si fa seria per quello che ho a dire, se avrete la pazienza di ascoltarci.

La Francia possiede un naviglio da trasporto il quale ha un dislocamento di 281,168 tonnellate, col quale potrebbe trasportare due corpi di esercito in pieno assetto di guerra.

Trattasi di 60 mila uomini: la questione si fa seria, tanto più che questo sbarco per la Francia è una necessità, e che esso può collegarsi con movimenti di altre colonne che attraverserebbero le Alpi.

Non voglio diffondermi, perchè non vorrei allargare di troppo la questione, ma è necessario richiamare la vostra attenzione su di un punto capitale.

Se togliamo la lunga e tortuosa valle della Dora Baltea che può dar luogo ad una dimostrazione, non ad una seria operazione; perchè il corpo che procederebbe per essa non potrebbe coordinare i suoi movimenti, con quelli precedenti per le altre valli, del resto dal Cenisio sino al colle di Cadibona, la Francia potrebbe, con un primo sforzo, fare en-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 FEBBRAIO 1875

trare in azione 10 corpi, cioè una forza pari a quella del nostro esercito di prima linea.

Ma in questo computo io comprendo i corpi di armata, che, secondo me, dovrebbero operare da Oneglia, Albenga e Savona pei colli di Nava, di San Bernardo e di Cadibona, per sboccare da Ceva su Mondovì, o per la valle della Bormida su Acqui.

Questi corpi però non possono sfilare in lunga colonna per la linea della Cornice; è necessario che due di essi si presentino alle rade di Alassio e di Vado, ma soprattutto di quest'ultimo punto.

Ora, se noi non impediamo lo sbarco, avremo aperto la porta di quelle malaugurate possibilità, ultima delle quali è il perdere il vantaggio che ci offre la configurazione geografica della nostra frontiera, cioè di poterci trovare con forze maggiori contro l'avversario. Sì, o signori, dobbiamo impedire prima lo sbarco dei due corpi, e poi il collegamento delle colonne. Così noi saremo in grado di lottare contro una potenza più forte di noi. Noi possiamo lottare contro la Francia (*Commenti*), a casa nostra.

Ora, in qual modo si può impedire uno sbarco? Per la guerra marittima vale la massima da Napoleone enunciata per la guerra terrestre. Non vi è bisogno del resto di citare Napoleone per sapere che il vero modo di difendersi sta nell'attaccare, che una vera difensiva sta nell'offensiva.

Quando noi sapremo che dal porto di Tolone muove un convoglio composto di navi che trasportano due corpi d'esercito, protetti dalla squadra, quando noi avremo ricevuto questa notizia, ed in 22 ore e mezza si viene da Tolone a Vado, noi non dobbiamo dire alla nostra flotta: accovacciati dietro la diga della Spezia, quando sarà costruita; noi non possiamo dirle: accovacciati sotto queste o quelle fortificazioni, se pure col tempo esisteranno; noi dobbiamo dirle: prendi il largo e combatti; ma combatti, come? (poichè ho udito dire combatti). Combatti contro la squadra, cioè, va a dare una battaglia navale! Dopo che sarà votato il progetto di alienazione e prima che il *Dandolo* ed il *Duilio* saranno compiuti, noi dovremo combattere una battaglia navale con 9 corazzate contro 27 (tolgo quelle francesi che rimarrebbero nell'Atlantico), noi dobbiamo combattere con un bilancio di 37 milioni contro uno di 158 milioni.

È un problema impossibile; ma intanto bisogna combattere, e come? Bisogna attaccare il convoglio in marcia; e per farlo ci vogliono presto navi come il *Duilio*, come il *Dandolo*, cioè navi potenti, navi fornite di spesse corazze con artiglieria di grandissima potenza, navi che non abbiano d'uopo di contare le avversarie; oppure, se vogliamo entrare nella

via di un avvenire più lontano, ci vogliono navi velocissime, anche senza corazzatura dell'artiglieria.

Con queste navi noi possiamo gettare lo sbaraglio in mezzo al convoglio, perchè un convoglio non è protetto da una squadra come i pulcini dalla chioccia; un convoglio occupa una estensione grandissima, e non è impossibile anche ad una flotta, che abbia piccola quantità di potenti navi, il ficcarsi colà dove la protezione è minore.

Certamente, di queste navi che attaccano il convoglio, qualcheduna accoglierà un ospite nei suoi compartimenti stagni, altra andrà a fondo, sia pure; ma riusciranno a gettare lo sbaraglio in questo convoglio. S'impedirà lo sbarco, combattendo in alto mare.

Ecco dunque un primo desiderato della nostra marina, cioè, navi potenti per corazze e per artiglierie; oppure, se si vuole entrare, come dicevo, sulla via d'un avvenire più lontano, navi che conquistino nel campo della velocità quello che perdono nella corazzatura. Ma questa operazione non riesce, il convoglio nemico si avvicina alla costa. Allora si entra nella seconda fase, nella fase cioè della difesa immediata delle coste; e di quali navi si abbisogna?

Per la difesa delle coste esiste una nave speciale detta guardacoste; sono navi di minore pescaggio che quelle dette corazzate di alto bordo o d'alto mare, sebbene questa parola *alto*, riferita alle corazzate, abbia un valore molto relativo.

Ma il guardacoste per l'Italia non mi pare che sia la nave meglio acconcia a difendere efficacemente la costa, perchè il regno di questo guardacoste, detto altrimenti Cosacco del mare e che noi potremmo anche chiamare il Bersagliere, quando veramente si muove con agilità, è quello dove appunto avvi basso fondo. Ora noi abbiamo in molti punti della costa italiana tale una profondità di acqua che una nave corazzata può avvicinarsi di molto; ed allora il guardacoste è inefficace, è a *Dio spiacente e non ai nemici suoi*.

Oltre di ciò, il guardacoste costa già parecchi milioni. Un guardacoste come il *Rupert* costa 5 milioni. Voi avete una corazzata, ma senza che vi possa portare tutto l'effetto utile delle corazzate di alto mare per la guerra di squadra; nè l'effetto delle torpedini, dei lancia-torpedini, degli affusti galleggianti, delle batterie di costa in terra o con sacchi di sabbia, per la difesa delle coste.

Le coste italiane, per me, si difendono con i modi anzidetti, ed anche con un buon servizio di semafori, con campi d'osservazione, e col coordinamento di servizi fra l'esercito e la marina.

Noi possiamo adunque direttamente dalle navi

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 FEBBRAIO 1875

potenti alle torpedini, al battello lancia-torpedini, e vi passiamo sopra la testa del guardacoste. Avvi altra ragione in favore di così fatta opinione.

Noi abbiamo coste estesissime e non possiamo fortificare tutti i punti importanti di esse. Io anzi desidero che le nostre grandi città marittime o sieno fortificate davvero o punto. E siccome a fortificarle davvero fa mestieri avere tesori inglesi, così è meglio non fortificarle punto.

Intanto se è possibile avvalersi di questi nuovi mezzi che ci offre la marina, cioè delle torpedini e dei lancia-torpedini, noi possiamo dire che questo nuovo metodo è venuto opportunamente al nostro proposito, e che bisogna adoperarsi a tutt'uomo perchè la marina possa avere navi potenti da battaglia, sieno pure poche, e possa abbondare di quei mezzi che si chiamano ausiliari, e che certamente lo sono, ma che non ostante ciò sono a noi indispensabili. Paragono le navi potenti di prima linea alla fanteria, arma da urto e da moto; paragono, come dicevo or dianzi, se guardo alla facoltà di manovrare con facilità e alla spicciolata dove i fondi sono bassi, i guardacoste ai bersaglieri, le torpedini e lancia-torpedini alle mine. Certamente il corpo dei minatori è un ausiliario, ma vi sono alcune situazioni nelle quali quest'ausiliario diventa di un'importanza capitale. E l'Italia si trova in questa situazione; essa possiede una grande estensione di coste; non ha i mezzi di fortificarle; deve quindi necessariamente avere abbondevoli mezzi ausiliari; anche perchè costano poco. Da questo esame vediamo uscire delineato il programma dell'avvenire della nostra marina, e che io vorrei divenisse subito un fatto compiuto.

Oltre di ciò avvi un terzo genere di navi, cioè gli incrociatori, a cui darei l'appellativo di velocipedi marini. È la cavalleria dell'armata. Con gli avvisi, con le vedette appartenenti alla medesima categoria fanno l'ufficio di cavalleria, servono per proteggere il commercio efficacemente, perchè lo proteggono coll'artiglieria, e colla velocità dei loro movimenti; possono schivare il combattimento quando si vedono in pericolo di essere sopraffatti da numero maggiore di navi.

Noi dobbiamo aver presente che oggidì anche i Giapponesi cercano di avere una marina, e che una nostra nave la quale si trovi in quei lontani mari si può trovare anche di fronte a corazzate giapponesi, e quindi, se non è munita di buone caldaie e se non è veloce, può essere dal numero sopraffatta. Non è prudente al certo affidare la protezione della nostra bandiera ad una nave che possa essere facilmente colata a fondo.

Per queste considerazioni accetto i concetti che informano il progetto di legge.

Adunque noi dobbiamo adoperarci a far sì che la marina entri in una nuova via, cioè che essa diventi degna dell'Italia.

Ma come farlo? Ci vogliono i quattrini. L'unico mezzo efficace sarebbe questo: aumentare il bilancio della marina. Possiamo noi venire a questo partito? È questa la conclusione del mio dire.

Lo dirò francamente, no. Peno a dirlo; un cuore d'italiano e di soldato male si rassegna a dover pronunziare questo no; ma pure l'uomo di Stato deve comprendere che in questo momento il paese è dominato da un'idea suprema, cioè dall'idea di raggiungere il pareggio, di raggiungerlo ad ogni costo.

Ed il pareggio è difatti non solamente una forza politica economica, ma eziandio militare. Noi non possiamo ammettere alcuna riduzione nei bilanci della guerra e della marina, perchè sono veramente piccoli rispetto allo scopo che debbono conseguire; ma non possiamo d'altra parte votare un aumento del bilancio della marina, perchè, come diceva, vi è un altro supremo interesse da soddisfare. Del resto Annibale non è alle porte. Noi non ci troviamo nella situazione in cui ci trovavamo prima del 1866 e prima del 1870, quando avevamo gli Austriaci nel Veneto ed i Francesi a Roma. Allora io avrei detto: aumentiamo pure il bilancio, perchè la nostra indipendenza, la nostra unità debbono essere il primo nostro pensiero. Ma in questo momento io non ho il coraggio di fare una simile proposta.

Ora dunque, se noi dobbiamo per necessità entrare in una via nuova, se per entrare in questa via nuova ci vogliono quattrini, e se questi non li possiamo ottenere coll'aumento del bilancio, che resta, o signori? Resta a risolvere il problema della meccanica: ottenere il massimo effetto col minimo sforzo.

Il bilancio della marina deve dare, piccolo com'è, un maggior prodotto; e come? Lasciando ancora il ministro della marina in una condizione che si potrebbe paragonare a quella d'un uomo condannato a far sì che diventi un mensale, tirandolo di qua e di là?

Io credo che egli abbia ragionato così: ho un piccolo bilancio, ed un numeroso naviglio. Questo è composto in parte di navi buone, in parte di navi vecchie, assolutamente inservibili, in parte di navi non inservibili, ma non di odierno tipo. Facciamo un taglio; liberiamoci di buona parte di queste due ultime categorie; e coll'economia della spesa di ordinaria manutenzione e di raddobbo, e col prodotto

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 FEBBRAIO 1875

della vendita, potrò avere maggiori fondi coi quali spingere la costruzione delle navi nuove, una delle quali vale più di molte navi mediocri, poichè nell'arte navale odierna la qualità ha un valore speciale.

La quantità è sempre buona, come voi bene intendete, è sempre meglio avere dieci navi che averne cinque; ma, dovendo fare un sacrificio, preferisco farlo nel numero, anzi che nella qualità. Nell'esercito invece abbiamo assoluto bisogno della quantità, perchè nella guerra attuale dominano i fuochi a grandine, e per conseguenza ci vuole il numero per ottenerli e per riparare le perdite. E però per l'esercito dobbiamo perseverare a camminare per la via in cui siamo entrati. Noi abbiamo bisogno come ho detto dinanzi, e non l'ho detto a caso, nè per divagare, noi abbiamo bisogno di poter concentrare nella valle del Po almeno tanti soldati, quanti ne può portare, col primo sforzo, ciascuna delle nazioni confinanti, con le quali possibilmente potremo venire a lotta.

In breve, nell'esercito più soldati sufficientemente istruiti valgono meglio di un Baiardo, mentre nella marina il *Duilio* varrà meglio di molte navi mediocri. Tutto questo, o signori, sarà vero; ma le considerazioni contenute nel rapporto della Commissione sono anch'esse vere, hanno un fondamento positivo, così che è mestieri preoccuparsi seriamente di esse. Per conto mio resto fermo nel concetto fondamentale, posto benissimo in rilievo dall'onorevole relatore della Commissione, cioè la necessità di proteggere il nostro commercio lontano, la necessità di avere una scuola di lunga navigazione. Ed ammetto che si farà un vuoto in questo periodo di passaggio, di transizione.

Avendo accennato a tale vuoto, voglio determinare il valore di questa parola. Non importa che noi rimaniamo con un numero di navi minori, quando una parte di queste navi ha un valore negativo! Ciò che impensierisce gli è che non si possa provvedere a tutti i nostri servizi indispensabili eziandio in tempo di pace.

Per fare la discussione intorno alle navi da conservare, noi dobbiamo restringerla all'esame di quelle che la Commissione propone di conservare. Abbandoniamo al loro destino tutte le rimanenti che il ministro vuol vendere, che la Commissione gli vuol dare, e che i Consigli tecnici hanno anche votato perchè sieno alienate. Non discutiamo intorno a queste navi, perchè tutti sono d'accordo che si debbano alienare; restringiamo la discussione intorno alle sette navi. Non parlo neanche dell'*Pottava*, cioè del *Cambria*, raddobbato da poco tempo.

Perchè il signor ministro vuol vendere il *Cambria*? Lo conservi: abbiamo così poche navi da trasporto. Questa nave non deve andare all'estero, non deve combattere; e in tanta deficienza di navi da trasporto, mi pare debba andare conservata e non essere fatta segno alla guerra che egli vuol muovere al tipo.

Dunque pongo da banda il *Cambria*; rimangono sette navi. Intorno a queste bisogna che la discussione si concentri.

Ora, certamente, vendendo tutte queste navi, fra le quali ve ne sono tre ad elica, a noi rimangono soltanto tre navi per difendere il nostro lontano commercio, che sono la *Caracciolo*, la *Garibaldi*, la *Vittor Pisani*.

Sono insufficienti.

La relazione ha citato il nome dell'onorevole Bixio, e l'ha fatto molto opportunamente. Egli certamente avrebbe preso parte a questa discussione se nobili affetti e grandi aspirazioni non l'avessero spinto a viaggiare in quei lontani mari, nei quali ha trovato una morte immatura.

Ma il suo esempio deve essere seguito; il nostro commercio si deve sviluppare nell'Indo-China e la nostra marina deve proteggerlo. E certamente queste tre navi che rimangono la *Caracciolo*, la *Garibaldi*, la *Vittor Pisani* non bastano a provvedere a ciò.

Or bene, noi dobbiamo considerare da una parte che con questa eccezione, che la Commissione fa, veniamo a dare un colpo tale al progetto del ministro da renderlo zoppo, e dall'altro che non facendone alcuna, cadiamo negli inconvenienti dalla relazione sviluppati.

Diffatti, accettando il progetto della Commissione, si menoma grandemente l'aiuto che vogliamo dare al ministro. Il costo totale delle corazzate *Cappellini*, *Faa di Bruno*, *Voragine* e *Guerriera* è di 4,578,580 lire, e il costo delle navi *Magenta*, *Clotilde* e *Etna* è di 5,736,000 lire. Traggo queste cifre dall'Annuario della marina. Dunque in totale abbiamo 10,314,580 lire. Se la vendita ci deve dare, come dicesi, il dieci per cento del totale, ecco che noi veniamo a togliere al ministro un milione e più. Se aggiungiamo a questo le spese di raddobbo per le tre navi *Magenta*, *Clotilde*, *Etna*, che sono calcolate ad un milione e mezzo, noi abbiamo due milioni e mezzo di meno. Dunque, se il ministro si ripromette sei milioni dalla vendita e la Commissione dice che ne avrà quattro, togliendo due e mezzo, egli viene ad avere nel primo caso tre milioni e mezzo, e nel secondo uno e mezzo, se i calcoli non fallano.

Con questa eccezione non è più possibile conse-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 FEBBRAIO 1875

guire lo scopo che io diceva essere necessario conseguire, cioè che questo piccolo bilancio renda un maggior prodotto.

Ora, qual modo bisogna tenere per venire ad una conciliazione? Io vorrei proporre uno. Quelle quattro fra cannoniere e batterie corazzate, in verità, potremmo rassegnarci ad abbandonarle. È vero che queste possono servire a qualche cosa, e lo ha egregiamente dimostrato l'onorevole Maldini; anzi, nel seno della Commissione si chiedeva l'intervento del ministro della guerra per domandargli se queste navi potevano essere acconce alla difesa dell'estuario veneto dalla parte di terra, e se il ministro non credesse conveniente di avere dalla parte di terra piuttosto queste navi, anziché delle batterie. Io risposi che certamente un cannone protetto da corazza è preferibile ad uno che non lo sia, e diceva che la corazza essendo di dodici centimetri, erano necessari i pezzi da 16 di ghisa, rigati e cerchiati, per forarla; pezzi cioè che un esercito non porta appena si affaccia davanti ad una piazza. Onde certamente queste cannoniere corazzate sono utili per la difesa dell'estuario veneto, dalla parte di terra. Non lo nego, ma non dimentico che noi dobbiamo aiutare il ministro della marina a risolvere col suo bilancio il problema della meccanica. Dicesi che nulla o poco si otterrà dalla vendita di quel ferro vecchio.

Ma qui scorgo una contraddizione; se si tratta di conservare le 4 corazzate, si dice che sono in ottimo stato e le corazze sono perfette; se si tratta di venderle, allora si dice che è ferro vecchio.

Ora, considerando che se noi ammettiamo l'eccezione proposta dalla Commissione, il ministro non otterrà lo scopo supremo di dare nel più breve tempo sviluppo ai lavori in corso, ho detto: mutiamo la proposta, mutiamo l'eccezione più radicale.

Dichiaro francamente, che oggi parlo in modo alquanto diverso da quello con cui parlai nell'ufficio; ma, signori, diciamocelo francamente tutti: molte volte una questione si studia profondamente solo dopo che si ha il mandato di commissario. Io non credo di dovere essere vincolato da questa o quella parola lanciata in altra riunione.

Ora debbo dire che le preoccupazioni della Commissione sono divise da una buona parte della Camera, e che noi dobbiamo fare qualche cosa per acquietarle. Se ad una conciliazione si ha da venire, non deve essere la Commissione a cedere tutto; io credo che l'ostinarsi in simile questione non sia segno di forza.

Ora qual è questa conciliazione? Io vi ho ruminato attorno lungamente, ed infine mi son detto: l'onorevole ministro della marina ci farà l'onore di

farci sapere per qual ragione egli conserva delle navi più cattive di quelle che vende. (*Bisbiglio*) Questo è un punto essenzialissimo della questione.

Ora, se effettivamente queste navi sono più cattive di quelle che si propongono per la vendita, come si scorge dalla relazione medesima, nella quale sono citati il *Governolo*, l'*Archimede*, il *Guiscardo*, l'*Ettore Fieramosca*, credo che sia il caso di fermarsi un momento e di sospendere la discussione.

La Commissione si raduni un'altra volta coll'intervento del ministro, ed egli sia più cedevole verso di noi, di noi che, come s'accorge dal mio discorso, non ci lasciamo punto governare da mandati imperativi; ed allora si potrebbe discutere, non alla presenza della Camera, ma dietro le quinte (*Bisbiglio*), se non sia il caso di vendere piuttosto queste navi che sono peggiori, e conservare, non dirò quelle quattro corazzate, poichè esse servono ad uno scopo troppo peculiare, e non hanno le volute proprietà così dette di *girabilità* e di *abitabilità*, ma almeno due delle tre navi ad elica, necessarie a proteggere il lontano commercio. Sul quale fatto della protezione spero che l'onorevole ministro degli affari esteri ci farà conoscere la sua opinione.

Le navi conservate avrebbero mestieri di un raddobbo, ma che non dovrebbe essere sì radicale da farle durare ancora dai sette agli otto anni. Basterebbe che servissero sino al momento in cui sarà finito il *Cristoforo Colombo* ed un'altra nave da crociera, che l'onorevole ministro dovrebbe promettere porre subito in cantiere.

Questa è la mia proposta, sulla quale attendo l'opinione dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Marselli, desidera riposare?

MARSELLI. Domando di finire.

PRESIDENTE. Si potrebbe intanto procedere allo spoglio della votazione.

(*Seguono pochi minuti di riposo.*)

Ha facoltà di parlare il deputato Marselli per terminare il suo discorso.

MARSELLI. Io ho proposto un ordine del giorno, il quale viene come conclusione delle parole che ho detto intorno a questa discussione.

A mio credere, lo dico francamente, l'onorevole ministro per la marina vale le navi che si vogliono conservare, onde se io fossi messo con le spalle al muro, per scegliere fra le navi e l'onorevole ministro, io non esiterei un istante ad inclinare per quest'ultimo, il quale va infondendo nella marina un nuovo spirito, e la solleva col parlarne alto al paese. Questo da una parte; dall'altra accetto le considerazioni fatte dalla Commissione. Una di-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 FEBBRAIO 1875

scussione col ministro, in seno alla Commissione, avrebbe potuto dileguare molti dubbi, che travagliano persino l'animo di chi appartiene alla Commissione, ed aprire la via ad un accordo pienissimo. Non essendo stato possibile farla, i dubbi sono rimasti, la conciliazione si è fatta più difficile. Avendo io fatta una proposta nuova e diversa, presento pure il seguente ordine del giorno :

« La Camera sospende la discussione, e rimanda il progetto alla Commissione, perchè s'intenda col ministro riguardo alle navi da alienare. »

PRESIDENTE. L'onorevole Merizzi ha presentato un voto motivato del seguente tenore:

« La Camera, passando alla discussione degli articoli di legge proposti dal progetto ministeriale, delibera :

« 1° È istituita una Commissione parlamentare col mandato di esaminare quali cause abbiano rese inservibili le navi delle quali viene decisa l'alienazione ;

« 2° Tale Commissione presenterà alla Camera il risultato delle proprie indagini ed eventuali proposte entro novembre 1875. »

RISULTAMENTO DELLE VOTAZIONI.

PRESIDENTE. Ora si procede allo spoglio delle votazioni che ebbero luogo sugli schemi di legge.

(Segue lo spoglio.)

Comunico alla Camera il risultamento :

1° Convenzione addizionale col Belgio sulle cartoline postali :

Presenti e votanti	272
Maggioranza	137
Voti favorevoli	235
Voti contrari	37

(La Camera approva.)

2° Bilancio di prima previsione pel 1875 del Ministero degli affari esteri:

Presenti e votanti	272
Maggioranza	137
Voti favorevoli	223
Voti contrari	49

(La Camera approva.)

3° Bilancio del Ministero dell'interno pel 1875:

Presenti e votanti	272
Maggioranza	137
Voti favorevoli	214
Voti contrari	58

(La Camera approva.)

4° Bilancio del Ministero della guerra pel 1875:

Presenti e votanti	272
Maggioranza	137
Voti favorevoli	222
Voti contrari	50

(La Camera approva.)

5° Bilancio del Ministero delle finanze pel 1875:

Presenti e votanti	272
Maggioranza	137
Voti favorevoli	217
Voti contrari	55

(La Camera approva.)

Domani alle 2 seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani :

1° Seguito della discussione del progetto di legge sull'alienazione di alcune navi della regia marina.

2° Discussione dello stato di prima previsione pel 1875 del Ministero della marina.