LVIII.

TORNATA DEL 1° MARZO 1875

(3ª sullo schema in discussione.)

PRESIDENZA BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il deputato Lacava presenta la relazione sullo stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel* 1875. = *Lettura di un disegno di legge del deputato Mascilli per l'aggregazione del mandamento di Boiano al circondario di Campobasso.* = *Seguito della discussione generale dello schema di legge per l'alienazione di alcune navi della regia marineria — Discorsi in vario senso dei deputati Merizzi, D'Aste, Depretis e De Luca Giuseppe — Risposte del ministro per la marineria agli opponenti al suo disegno — Chiusura della discussione generale — Risposte del relatore Robecchi ai vari oratori, in difesa dello schema della Giunta — Svolgimento di un voto motivato del deputato Sorrentino, pel rimando dello schema — Dichiarazioni del ministro — I deputati Marselli, Sorrentino e Merizzi ritirano la loro proposta — Emendamento del deputato Mancini all'articolo* 1 — *Osservazioni dei deputati De Amezaga, Varè e del ministro in favore dell'emendamento — È ammesso — Aggiunte dei deputati Crispi e Nervo — Spiegazioni del ministro — Reiezione della proposta del deputato Crispi, e approvazione dell'articolo* 1 *ministeriale.*

La seduta è aperta alle ore 1 50 pomeridiane.

(Il segretario Pissavini dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.)

MASSARI, *segretario.* È giunto alla Camera la petizione seguente:

1076. Il presidente del Consiglio provinciale di Napoli rassegna un voto emesso da quel consesso perchè per la strada di congiunzione tra la detta provincia e quella di Salerno sia data la preferenza alla linea in costruzione Gragnano-Agerola-Amalfi.

PRESIDENTE. Si dà comunicazione d'un elenco di omaggi.

PISSAVINI, *segretario.* (*Legge*)

Dal Ministero di grazia, giustizia e dei culti — Discorsi inaugurali dell'anno 1875 pronunciati dai procuratori generali presso le Corti di cassazione e di appello e dai procuratori del Re presso i vari tribunali, una copia;

Dal signor Diomede Marvasi, procuratore generale — Discorso letto all'adunanza generale della Corte di appello di Napoli il 4 gennaio 1875, copie 6;

Dal signor ingegnere Carlo Giuseppe Arnaldi — Considerazioni sul congiungimento delle ferrovie del Nord d'Italia alle ferrovie del Sud di Francia — Nuovo progetto ferroviario Alessandria-Cava-Ventimiglia, copie 2;

Dal signor Cisotti Giambattista — L'articolo 440 dell'attuale progetto di Codice penale del regno d'Italia, copie 20;

Dal signor Pellas Giuseppe, editore, Firenze — Pensieri sul progetto di Codice penale italiano del 1874 del professore Francesco Carrara, una copia;

Dal signor D. Cesare Bartalini — Ciò che domanda un elettore di provincia alla nuova Camera dei deputati, copie 10;

Dal prefetto presidente della provincia di Padova — Atti del Consiglio provinciale di Padova, sessioni straordinarie ed ordinaria anno 1874, copie 2;

Dal direttore del manicomio di Roma — Rendiconto statistico-clinico del manicomio di Santa Maria della Pietà di Roma per gli anni 1872-1873, copie 2;

Dal Ministero d'agricoltura, industria e commercio — Relazione-statistica intorno ai risultati del movimento della popolazione 1872, copie 300;

Dal deputato avvocato Paolo La Spada — Discorso pronunciato nella Camera dei deputati il 9 febbraio 1875 sulla discussione della spesa pel 1875 del Ministero della pubblica istruzione, copie 10.

PRESIDENTE. L'onorevole Guala domanda un congedo di 12 giorni, per motivi di salute.

L'onorevole Fossombroni ne chiede uno di 15 giorni, per affari domestici.

(Sono accordati.)

SORRENTINO. Tra le petizioni presentate, ce n'è una della provincia di Napoli registrata al n° 1076 che riguarda la costruzione delle nuove strade provinciali che si fanno per conto del Governo e delle provincie. Siccome nell'elenco di queste strade ce n'è una che riguarda il congiungimento della provincia di Salerno con quella di Napoli, che è importantissima, per la spesa che porta alle provincie rispettive così io domando che questa petizione, la quale in fondo non è che un voto del Consiglio provinciale, vada alla Commissione speciale per le strade provinciali, onde ne tenga conto.

(Le due istanze sono ammesse.)

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

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

LACAVA, *relatore.* A nome della Commissione generale del bilancio ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul bilancio di prima previsione pel 1875 del Ministero dei lavori pubblici. (Vedi *Stampato*, n° 10-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

LETTURA DI UN DISEGNO DI LEGGE.

PRESIDENTE. Gli uffici avendo ammesso alla lettura uno schema di legge, presentato dall'onorevole Mascilli, vi si procede.

PISSAVINI, *segretario.* (*Legge*)

« Il sottoscritto ha l'onore di presentare per la seconda volta alla Camera un progetto di legge che fu presentato nella precedente Sessione e preso in considerazione nella tornata del 15 maggio 1874.

« Questo progetto riguarda l'aggregazione del mandamento di Boiano al circondario di Campobasso, da tanto tempo reclamata da quelle popolazioni interessate, e favorevolmente deliberata dal Consiglio provinciale di Molise, ed ora reso indispensabile ed urgente per le mutate condizioni di quella provincia di Molise, e specialmente dopo la creazione della provincia di Benevento e la installazione del tribunale circondariale in Isernia.

« *Articolo unico.* Il mandamento di Boiano è aggregato al circondario di Campobasso. »

PRESIDENTE. Onorevole Mascilli, quando intende svolgere questo progetto di legge?

MASCILLI. Quando piacerà alla Camera.

PRESIDENTE. In tal caso bisognerà che sia presente l'onorevole ministro dell'interno onde porsi d'accordo intorno al giorno in cui debba aver luogo questo svolgimento. Si prenderanno intelligenze.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE SULL'ALIENAZIONE DI ALCUNE NAVI DELLA REGIA MARINA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale del disegno di legge sull'alienazione di alcune navi della regia marina.

La parola spetta all'onorevole Merizzi.

MERIZZI. Mi trovo innanzitutto in dovere di dichiarare che io non ho fatto proposta sospensiva. Coll'ordine del giorno che mi permisi di presentare al banco della Presidenza io dissi: veniamo alla discussione degli articoli di legge, ma nello stesso tempo votiamo un'inchiesta.

Io mi limiterò quindi ad esporre con brevissime parole il motivo per il quale credo utile la mia proposta.

Mi pare che l'inchiesta scaturisca naturalmente dalla condizione delle cose che si presentano alla nostra osservazione, e motiveranno il voto che daremo su questo progetto di legge, giacchè, o signori, non si tratta unicamente di alienare il terzo del nostro naviglio. Felici noi se potessimo lusingarci che la rimanente parte delle navi possa essere atta alla difesa dello Stato; ma se avessimo potuto cullarci in quest'illusione, le parole dell'onorevole ministro l'avrebbero interamente distrutta.

Infatti, come si espresse l'onorevole ministro della marina nella seduta del 20 settembre 1873 avanti al Consiglio di ammiragliato, sullo stato dei nostri navigli?

Queste sono le testuali parole che si leggono a pagina 10 della relazione ministeriale:

« D'altra parte io sono convinto, e non dubito

punto che la Commissione riconoscerà con me, che le navi che compongono il nostro naviglio, per la *massima* parte, sono *completamente* inutili per provvedere alla difesa dello Stato, e servono solo per usi secondari, per servizi in tempo di pace ed anche malamente per questi servizi. »

Quindi, allorchè noi avremo alienato una parte così cospicua del naviglio, sappiamo che non potremo fare a fidanza sulle navi che rimarranno, nel caso che il nostro paese avesse bisogno di difesa. Noi dovremo abbandonarci alla lusinga che lo stato di pace abbia a durare il tempo necessario perchè il nostro naviglio possa restaurarsi.

Ora io credo che in una condizione di cose così grave, ignota prima d'ora a noi stessi ed al paese, sia necessario di esaminare quali siano le cause dalle quali sia derivata.

Per verità, se la causa dovesse ascriversi unicamente all'esiguità del nostro bilancio, la mia proposta non avrebbe ragione d'essere. Pare che l'onorevole ministro della marina attribuisca infatti lo stato infelice del nostro naviglio alla tenuità delle somme che noi stanziamo per le spese di marina. Anzi l'onorevole signor ministro ha creduto di dovere scagionare da qualsiasi colpa i di lui predecessori. Osservo in proposito che, nè la relazione della Commissione, nè alcuno degli oratori, i quali hanno avuto la parola prima dell'onorevole ministro, hanno mosso il benchè menomo cenno d'accusa a coloro i quali hanno retto il Ministero avanti l'onorevole Di Saint-Bon.

E nemmeno l'ordine del giorno che io presento contiene la più lontana allusione ad un'accusa siffatta. Anzi dirò che, se io credessi che ad essi risalisse la responsabilità, il mio ordine del giorno non avrebbe avuto ragione di essere presentato.

Ma, è egli vero che fu l'esiguità del nostro bilancio che rese il nostro naviglio, nella massima parte, completamente inservibile? Tali sono le parole dell'onorevole ministro. È precisamente nel bilancio della marina dove la Camera non ha mai lesinato per un solo centesimo su quanto il ministro propose venisse stanziato. Qualunque proposta sia stata avanzata dai ministri della marina, dessa fu dalla Camera approvata. Nè basta ciò: ordinariamente la Commissione che riferiva sul bilancio della marina proponeva quegli aumenti che credeva necessari; la Camera li ha sempre votati.

Noi abbiamo erogato più di 60 milioni nei lavori della Spezia; noi abbiamo votato una somma egregia per le fortificazioni marittime di Venezia, e quando il paese si persuase che non bastavano la Spezia e Venezia, ma che per il ricovero della nostra flotta occorreva un punto intermedio a mezzogiorno, sulla strada che dal golfo di Spezia conduce a Venezia, allora la Camera, contro il voto del Ministero, decise che si dovesse porre mano anche alle opere di Taranto.

Tali precedenti dimostrano che se i predecessori dell'attuale ministro avessero conosciuto inservibile il materiale della marina, ed avessero quindi chiesto i mezzi per ripararlo e completarlo, non avrebbero trovato opposizione da nessuna parte della Camera. Se ciò non fecero egli è perchè essi ignoravano lo stato difettoso del naviglio, non avevano ragione di supporlo; desso emerse invece da vizi di costruzione che non si aveva ragione di credere fossero occorsi. E come il Ministero venne avanti alla Camera quando proponeva lo stanziamento delle spese per la marina?

Mi pare che il linguaggio che tenevano i ministri nel presentare i bilanci distrugga la credenza che solamente allo stanziamento di troppo tenui somme debba ascriversi lo stato lagrimevole del nostro naviglio.

Io ho esaminato gli ultimi bilanci. Trovo per esempio nel bilancio del 1870 delle frasi usate dal ministro, le quali danno a divedere che esso non credeva fosse la nostra marina, riguardo al materiale, di cui è costituita, in uno stato così deplorevole.

Infatti, trovo in quel bilancio, al capitolo 14, sugli armamenti navali, la proposta di aumento di circa 300,000 lire, e il ministro si esprime così riguardo allo stanziamento di questa spesa, che domandava per tale titolo:

« Questa squadra (quella del Mediterraneo) è una delle condizioni vitali per uno Stato come l'Italia, *il complemento necessario delle sue forze*, quasi come un segno caratteristico della sua autonomia e *una salvaguardia della sua indipendenza.* »

Ma, o signori, è egli possibile supporre che il ministro volesse tenere un linguaggio che esprimeva la persuasione essere quasi perfette le condizioni dei nostri armamenti navali se egli avesse avuto la coscienza che questi armamenti si trovavano in uno stato quasi mancante di vitalità? E quando fu presentato il preventivo per l'anno 1871 i ministri diedero essi a divedere che ritenessero necessari dei provvedimenti straordinari per la nostra marina? Il ministro della guerra trovò allora di domandare undici milioni e mezzo di più di quanto era stato stanziato per l'anno precedente, e motivò la proposta di aumento coll'annessione che era avvenuta di Roma. Ebbene, che cosa impediva allora al ministro della marina di fare esso pure una proposta di aumento nel proprio bilancio, se egli riteneva che

il nostro naviglio dovesse in gran parte essere ristaurato?

Le nostre condizioni finanziarie non erano prospere, ciò è vero, ma la necessità di pensare alla nostra conservazione ci avrebbe forzata la mano; si può in parte supplire ad un grande numero di soldati d'ordinanza ricorrendo, come tante volte ricorse la nazione, alle forze volontarie; non si improvvisa un naviglio, occorre predisporlo prima che il pericolo sovrasti.

Nel bilancio preventivo del 1873, è giusto ammetterlo, il ministro venne avanti colla dichiarazione che era necessario si stanziassero fondi considerevoli perchè si venisse ristaurando il naviglio nelle parti nelle quali andava deperendo. Esso limitò la propria domanda a 4 milioni; e disse sarebbe bene stato utile fosse stanziata una somma maggiore, ma limitarla, perchè così voleva il piano formulato dal Ministero per il quinquennio. Egli è evidente che anche a quell'epoca, quando si presentava il preventivo del 1873 (dunque in un tempo prossimo a quello nel quale l'onorevole Di Saint-Bon assunse il Ministero), il ministro non vide che il nostro materiale marittimo fosse nelle deplorevoli condizioni dappoi scoperte. Diversamente avrebbe detto alla Camera la verità, fosse pur dura, e proposto misure radicali.

Potrà forse asserirsi che questo stato di cose derivò dall'essere le navi state costruite in epoca remota o, per lo meno, dopo il 1860?

L'onorevole Commissione ci ha fornito un dato di fatto che noi dobbiamo ammettere; essa ci ha detto che la durata media delle navi, anche presso le altre nazioni, è di venti anni. Ora, voi dovete por mente al fenomeno che si verifica presso di noi, cioè che precisamente quelle navi, delle quali si domanda l'alienazione, non hanno un'esistenza più lunga di 10 o 12 anni; ve ne sono di quelle le quali hanno una vita ben più breve, vi sono cinque corazzate le quali furono messe in attività poco prima del 1872, anzi due di esse nel 1872; ebbene, un anno dopo (poichè l'onorevole Di Saint-Bon faceva la sua proposta il 10 settembre 1873, avanti al Consiglio di ammiragliato), il ministro era costretto a dire: queste navi sono inservibili, non possono prestare servizio di sorta.

Ora, se noi dovessimo ritenere che questo fatto sia normale, e che possa quindi riprodursi, quale lusinga potremo noi avere per le nuove costruzioni che si stanno ora facendo in vari cantieri, colla erogazione di somme vistose, e per l'allestimento di quelle fregate corazzate che noi dovremo sostituire alle navi che vendiamo?

Del resto, l'onorevole Commissione hà accennato essa medesima, nella propria relazione, che forse era necessario di indagare quali fossero le cause per le quali il nostro materiale marittimo era così deperito. Fu colpa della costruzione? disse la Commissione; non lo indagò, accennò per altro che per lo meno per il *Re di Portogallo* il difetto di costruzione era provato, e ciò lascia ritenere che la brevissima durata delle navi, non avente riscontro presso le altre nazioni, possa per lo meno in parte ascriversi a siffatta causa.

L'onorevole Maldini allorchè, pochi giorni or sono, difendeva il progetto della Commissione, diceva espressamente che, se la Commissione non avesse trovato necessario di venire ad una pronta relazione sul progetto di legge, avrebbe trovato opportuno di indagare quali fossero le cause per le quali molte navi erano divenute precocemente inservibili; se ciò fosse da ascriversi al difetto di costruzione od all'uso di un materiale che fosse inetto quando venne adoperato, oppure ad una difettosa conservazione delle navi dopo che desse erano state varate.

Ora, indagare queste cause, è ciò appunto l'oggetto dell'inchiesta che io credo necessaria, giacchè, o signori, noi non possiamo illuderci sulla portata che avrà il voto che daremo su questo progetto di legge.

L'onorevole Commissione ha con grande franchezza, con grande lealtà, detto precisamente, e a noi e ai nostri rappresentati, quale sarà il risultato prevedibile dell'alienazione delle navi; essa ci ha detto che il nostro voto era una cambiale a breve scadenza tratta sul bilancio attivo, e quindi sulla borsa già abbastanza smunta dei contribuenti; e quando l'onorevole generale Garibaldi ieri l'altro appoggiava il Ministero, diceva: alienate le navi sdruscite, ma fate molte e forti corazzate.

Noi sappiamo che rilevante sarà il dispendio che deriverà al bilancio dello Stato dalla necessità delle nuove costruzioni. I nostri contribuenti, i quali hanno sottostato a tanti sacrifizi, quando le necessità della patria lo richiesero, sottostaranno anche ai pesi nuovi i quali fossero stimati necessari a rinnovare il naviglio; ma perchè noi questi nuovi pesi possiamo imporli coscienziosamente, dobbiamo essere in grado di tranquillarli sulle cause che resero indispensabile nuovo ed impreveduto appello alle forze tributarie del paese.

Oggi non sappiamo, e ce lo dice la Commissione, come spiegare la dichiarazione di inservibilità di navi appena uscite dai cantieri; è necessario si sappia se o meno il nostro sistema di costruzioni, di appalti, di collaudi sia imputabile di questo stato di cose che tutti deploriamo.

Egli è per questi motivi che io insisto nella proposta d'inchiesta.

Nè si dica non essere sicuro se l'inchiesta produrrà qualche effetto, ed esservene stata altra la quale lasciò molte questioni dubbie. Io non so perchè la relazione della Commissione d'inchiesta precedente non sia mai venuta alle discussioni della Camera; io però credo che i dati allora raccolti forniranno elementi preziosi, e serviranno di base ai lavori della nuova Commissione; nè si creda che il di lei operato venga ad incagliare l'eseguimento della legge. Io non ritengo che la visita del materiale abbia a richiedere un gran tempo, o che possa derivarne ostacoli di sorta all'esecuzione della legge. Nè noi dovremo badare alle spese che per avventura si renderanno necessarie, perchè la Commissione esaurisca il suo incarico, che disse non saranno di grande entità.

In tutte le opere pubbliche si prescrive il collaudo a garanzia della lodevole esecuzione, nè si bada al dispendio a ciò necessario e del quale l'appaltatore tiene calcolo. E noi esiteremo davanti ad una qualche spesa, quando si tratta di esaminare in che maniera opere da noi votate, fatte eseguire e collaudate secondo tutte le regole dell'arte, si dimostrino poi difettose in modo da essere inservibili allo scopo per cui furono eseguite?

Per questi motivi io prego la Camera perchè voglia accogliere l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole D'Aste.

D'ASTE. Trattandosi di una questione grave, siccome è quella dell'alienazione di una grande parte del naviglio dello Stato, credo dovere mio di dire in proposito il debole mio parere.

Non parlerò di tipi o delle diverse qualità marine o guerresche dei bastimenti, perchè non ne vedo l'opportunità, non essendo il caso di scambiare tipi vecchi con dei nuovi, ma bensì di perdere quelli senza aquistare questi.

Sono anch'io, in massima, dell'avviso che convenga vendere le navi inservibili o richiedenti riparazioni di una spesa eccessiva; però gioverebbe l'applicare siffatta massima con moderazione e senza esagerazione.

Le proposte della nostra Commissione o della sua maggioranza mi sembrano abbastanza radicali; tuttavia sono disposto ad appoggiarle, ma non saprei mai aderire alla dannosa vendita delle cannoniere che possono essere ancora utili, nè molto meno delle tre corvette troppo necessarie al presente per far navigare gli ufficiali e per le stazioni. Esse non sono certo perfette, ma, come hanno servito bene finora, potrebbero ancora usarsi in attesa di tipi migliori. Queste corvette sono quelle che formarono e ci fecero conoscere dei distinti comandanti.

Non bisogna dimenticare il detto, che il meglio è nemico del bene; non potendo avere il *meglio*, conserviamo almeno il *bene*.

È inutile che io dichiari non essere animato da nessun spirito di opposizione, anzi desidero vivamente che l'illustre ministro della marina voglia seguitare a prestare i suoi molti talenti e la di lui energia a vantaggio dell'importante amministrazione che regge.

Io finirò con rivolgergli una calda preghiera, affinchè non voglia insistere di troppo, ed accetti le proposte della Commissione, le quali di poco possono variare i suoi progetti, abilitando invece a dare una maggiore protezione al commercio nazionale all'estero.

DEPRETIS. Io non aveva intenzione di prendere parte a questa discussione. Nella Commissione stanno uomini molto più esperti di me nelle cose della marina militare. Capirà la Camera che, non avendo fatto studi tecnici, non pratica delle cose marinaresche, non aveva la pretesa nè la voglia di prendere parte ad una discussione; mi sono indotto a parlare come l'onorevole mio amico Robecchi si è adattato a fare il relatore, cioè quasi costretto.

Io ho subito la stessa coercizione l'anno scorso, ed ho trovato la posizione abbastanza penosa, onde mi era determinato a starmene nell'estremo opposto, cioè a conservare il silenzio. Fu l'onorevole ministro che mi ha quasi costretto a parlare, poichè ha invocato, in appoggio al suo progetto, anche la mia testimonianza, e l'ha invocata in modo tale da lasciar travedere un'accusa di contraddizione, come se avessi in una circostanza appoggiato un sistema, che avessi poi contraddetto in un'altra.

Ed infatti, da qualche parola che ho visto su pei giornali, ho capito che la stessa interpretazione è stata data alle parole dell'onorevole ministro, anche fuori di questa Camera. Bisogna dunque che io parli, se non altro, per rettificare questi errori e per dissipare questi dubbi.

Ma ci è poi anche un altro motivo che mi ha mosso a parlare, ed è per mettere nei suoi veri termini la questione.

L'onorevole ministro nel suo discorso riuscì ad esprimere in modo per tutti intelligibile i principii fondamentali che lo hanno ispirato nella sua proposta: di questi principii ha fatto l'applicazione al materiale del nostro navilio, poi ne dedusse inesorabilmente le conseguenze.

Egli disse: il tipo della nave governativa deve corrispondere ad alcune qualità essenziali: essa deve

essere autonoma, dev'essere veloce, dev'essere forte. Sviluppando il suo tema, finì per dire che le navi le quali non hanno queste tre qualità, come navi da guerra debbono considerarsi non valori della più infima specie; diventano ridicole.

Nei principii posti dal signor ministro io sono perfettamente d'accordo e con me, credo, tutti; ma è nell'applicazione e soprattutto nelle conseguenze dove io non posso convenire con lui. Il suo ragionamento, stringendolo in poche parole, mi pare dica così: il tipo della nave governativa deve riunire tre requisiti (quelli che io ho indicato); il nostro naviglio quale è attualmente non riunisce punto queste qualità, eccettuate soltanto alcune pochissime navi e solo in modo relativo, dunque tutte quelle altre navi che ne sono sfornite sono affatto inutili.

È sul punto di questa inutilità che cade il dissenso tra la maggioranza della Commissione e l'onorevole ministro, giacchè, se fossimo tutti quanti persuasi che alcuni di questi arnesi di guerra che chiamansi navi militari, fossero assolutamente inutili, non solo saremmo autorizzati a promuoverne l'alienazione o la demolizione, ma sarebbe nostra colpa il conservarle, giacchè la conservazione delle cose inutili costa, e diminuisce la somma delle spese utili.

Il ragionamento che l'onorevole ministro ha sviluppato, debbo dirlo, con molta maestria, lo ha poi corredato anche con la presentazione fattaci d'argomenti che chiamerò plastici; esso avvalorò i suoi argomenti con la presentazione fattaci di grossi proiettili, e trincierandosi dietro le sezioni d'una piastra di corazzatura. Egli pose ieri l'altro sotto i nostri occhi, questo emblema del progresso enorme che si fece in pochi anni nelle costruzioni navali. Ma mi spiace di doverlo dire all'onorevole ministro, e lo prego di prendere le mie parole in buona parte; il suo splendido ragionamento sarebbe stato non solo opportuno, ma necessario, se avesse trovato qualcuno nella Camera, il quale si opponesse al progetto di legge da lui presentato; ma per quanto io sappia, nessuno nella questione di principio gli si è mostrato opponente nè adesso, nè pel passato.

Dunque, a che si riduce la questione? Si riduce ad una questione di limiti. È un giudizio sull'utilità di una parte del materiale della marina. Ora, mi pare già un risultato importante quello che l'onorevole ministro ha ottenuto, vedendo ammessa per quattro quinti la sua proposta. Ma egli, per riuscire nel suo intento, per vincere ed anche stravincere avversari che proprio non esistevano, ha rivelato cose gravissime e che meritano tutta l'attenzione della Camera.

L'onorevole ministro, come madre pietosa, volle astergere il sangue dalla mano ferita del figlio. Se fosse stato un nume, si sarebbe potuto dire:

E la man si sanò, queta ogni doglia.

Ma la ferita è invece difficile a guarirsi, e il ministro dovrà adoperare una lunga cura.

Vediamo come ci descrive l'onorevole ministro lo stato morboso della nostra marina.

L'onorevole ministro divise il nostro naviglio in tre categorie; una prima categoria si compone di nove corazzate, due avvisi e due trasporti; sono tredici bastimenti. Non conto quelli che sono sul cantiere, perchè la loro costruzione è ancora poco avanzata. Sono dunque tredici navi; e queste non le dichiarò, nè poteva dichiararle del tipo perfetto, al quale dobbiamo aspirare, le dichiarò servibili, ed io, con una parola forse un po' più severa, le direi tollerabili, ma molto lontane da quel tipo che deve costituire, secondo l'onorevole ministro, la forza navale delle marine militari nei tempi odierni.

Una seconda categoria fu delle navi fuori tipo. Questa la chiamerò una categoria di navi accusate, destinate a subire un procedimento che finirà male per loro.

Finalmente c'è una terza categoria, ed è quella delle navi condannate, abbandonate al fisco, mentre le prime hanno solamente gli atti esecutivi in corso. La conclusione fu questa: alcuni anni fa il nostro materiale navale era stimato d'un valore di più che 150 milioni. L'unità milione, per servirmi di una espressione dell'onorevole ministro, la possiamo prendere fino ad un certo punto come misuratore della forza. Adesso a che ne siamo? Da 150 milioni siamo ridotti a 100. Poi abbiamo tante navi per altri 50 milioni circa che sono anche condannate a sparire fra breve.

Non si può negare, signori, che, conoscendo anche da semplice dilettante quali sono le basi le più elementari che debbono dirigere l'amministrazione della marina militare, il quadro è spaventevole.

Le regole elementari consistono in questo, che il materiale va di continuo riprodotto, ben inteso, migliorandolo, adottando tutte le trasformazioni e i perfezionamenti che la scienza suggerisce. Al vecchio e difettoso materiale che perisce si surroga un materiale giovane e perfetto dello stesso valore.

Come avviene dunque che un materiale, che alcuni anni fa valeva 150 milioni, ci troviamo alla vigilia di vederlo ridotto a 50?

Non bisogna illuderci, è una seria requisitoria contro tutte le amministrazioni precedenti: io non nomino nessuno, comprendo anche me, che sono stato in tempi disgraziatissimi ministro della marina. E aveva ragione l'onorevole Merizzi quando diceva

che questo progetto di legge doveva fare una certa impressione nel paese; ma la sensazione sarà, non nel senso da lui indicato, in un senso diverso. Noi abbiamo speso delle somme abbastanza importanti per il Ministero della guerra, e ne dobbiamo spendere ancora.

L'onorevole Farini, che mi accenna del capo, mi fa sovvenire che io sono fra coloro che avevano come lui forse abbondato nell'appoggiare il Ministero; adesso non dirò se me ne pento, questa è altra questione, appartiene al foro interno e faccio le mie riserve; ma però questi sacrifizi che sono naturalmente di gran lunga superiori a quelli fatti per la marina, hanno dato un risultato. L'onorevole ministro della guerra viene qui e ci può attestare che l'esercito si forma, migliora, il suo assetto ogni giorno più si consolida, gli ufficiali si istruiscono, sentono la forza della istituzione cui appartengono, sentono che la patria può contare su di loro, l'esercito ha le armi perfezionate di cui aveva bisogno, ha l'ordinamento che gli ultimi avvenimenti hanno fatto conoscere necessario; insomma non c'è nulla a dire.

Abbiamo fatto delle spese, e gravissime, per sviluppare le forze economiche del paese; centinaia e centinaia di milioni per strade ferrate, per strade ordinarie, per opere idrauliche, per porti; e fra queste spese ce ne sono molte che potevano farsi assai meglio, non riguardo alle opere, ma riguardo alle somme troppo grandi che per imprevidenza dell'amministrazione costarono. Ebbene, abbiamo commessi molti errori in passato e ne commetteremo presto degli altri; ma, infine le opere esistono, esse servono allo sviluppo economico del paese; i frutti del seminato si raccolgono.

Ma, in quanto alla marina, che cosa deve dire il paese? Deve dire: dalla costituzione del regno d'Italia in tutto questo tempo abbiamo raccolta una sventura; e adesso quasi dovrebbe dire che ne raccogliamo una seconda anche più grave: perchè ci si annunzia che il materiale della marina, cioè le armi con cui il marinaio combatte, è ridotto a piccola, a piccolissima cosa! Se il ministro della guerra venisse a darci un simile annunzio, se ci dicesse: di 300,000 uomini di prima linea non ce ne sono più che 100,000 che hanno fucili servibili, perchè il resto è affatto inutile, sarebbe una vera desolazione. Il quadro dipinto dall'onorevole ministro della marina dunque è veramente fosco.

È vero che il ministro ha perfettamente ragione, quando dice che solamente il vero è fecondo. Anzi io dico che non c'e che la verità che riesca a vincere le imprese più difficili. Però, il ministro, mentre ci dava notizia del male, ce ne ha molto, a mio avviso, attenuata la reale importanza. Il personale della marina, ce lo attesta l'onorevole ministro, e lo sappiamo tutti, è degno dell'alta missione cui è destinato: e siamo tutti convinti che, collo studio, coll'amore alla loro carriera e col loro patriottismo, i giovani ufficiali della marina italiana sono veramente benemeriti del paese. Se non che mancano di buone armi... Mancano davvero? Siamo noi in una condizione così deteriore quale ce l'ha dipinta l'onorevole ministro?

Ecco un primo dubbio. L'onorevole ministro ci ha delineata la nave governativa come deve essere, e ci ha indicato i tipi diversi di potentissime navi, quali l'*Inconstant*, l'*Inflexible*. Ma, di queste, quante ce ne sono nel mondo? Ce ne sono pochissime. Non ne ha che l'Inghilterra. E guardando le altre marine da guerra, siamo veramente noi in condizioni così infelici?

Evvi qui una questione teorica e una questione pratica.

La questione che dirò teorica si fonda sui bisogni della difesa, tenuto conto delle forze nemiche che possono attaccarci; la pratica, sui mezzi finanziari di cui possiamo disporre; è d'uopo esaminarle e risolverle tutte e due.

Io non posso diffondermi su questo argomento; dirò solo che tutti i Consessi, tutte le Commissioni che esaminarono e discussero qual è la forza navale di cui ha bisogno il paese, e come deve essere costituita, trovarono il bilancio della marina insufficiente al bisogno. Questo è il male più serio.

Il Consiglio superiore di marina replicatamente ha fatto conoscere che il bilancio della nostra marina non bastava a mantenere le forze navali che noi possediamo.

Le molte Commissioni che si sono succedute, quasi tutte si sono messe d'accordo sopra un *minimum* di spesa necessaria. Hanno detto che non si può fare una marina rispettabile senza un bilancio normale di 40 milioni.

La condizione della finanza ci costringeva ad accontentarci di una somma molto minore, la quale non era stanziata. E permettetemi, o signori, di farvi notare che, se c'è una istituzione al mondo, la quale abbia bisogno di una cura assidua e costante, di un'amministrazione severa e illuminata, di una volontà, in chi la regge, ferma e risoluta, quest'istituzione è la marina militare.

L'esperienza dimostra che, quando i Governi sono male ordinati, in tempo di rivoluzione, la prima istituzione che cade è la marina, ed è la marina l'ultima che risorge.

Io debbo fermarmi un momento su questo punto, che mi pare il più importante della questione.

Avevamo, come dissi, un materiale di un valore superiore ai 150 milioni. Quale era il bilancio necessario per mantenere questa forza sempre allo stesso livello, tenuto conto, ben inteso, delle successive trasformazioni che introduce nelle costruzioni navali il progresso della scienza?

Io piglierò dei coefficienti usati altrove per valutare quale deve essere la spesa normale pel bilancio della marina, dato un certo valore pel materiale. Sono quelli usati dal signor Dupuy de Lôme.

Egli ritiene che il bilancio della marina, una volta conosciuto il valore del materiale, possa stabilirsi sulle seguenti basi: uno e mezzo per cento per la manutenzione dei bastimenti, considerati in disarmo; cresce la spesa quando i bastimenti sono armati, ed allora si applica il coefficiente di un tanto per ogni uomo imbarcato, 600 o 700 lire. Poi viene la riproduzione del materiale. Siccome trattasi di un ente che vive un determinato numero di anni e poi muore, si valutava la spesa, se non erro, al 5 per cento sui tre quarti del valore, che sarebbe quello degli scafi e delle macchine, comprendendo il resto nelle spese delle riparazioni. Con questi coefficienti si determinava il bilancio annuale pel materiale.

Valutavasi poi il valore del personale nella proporzione di 10 tredicesimi della spesa pel materiale, ed a tutte queste somme si aggiungeva il 10 per cento per i servizi amministrativi.

Questi coefficienti, a mio giudizio, studiandoli così al lume del buon senso, mi pare che per l'Italia dovrebbero aumentare un pochino, perchè questi calcoli furono fatti alcuni anni fa, e d'allora in poi la materia e la mano d'opera sono rincarite; come pure dovrebbero aumentare per le condizioni speciali in cui si trovano i nostri cantieri, che sono troppi.

Io non so se vi si lavora ancora a San Bartolommeo, ma noi abbiamo un gran cantiere alla Spezia ed un altro a San Bartolommeo; a Napoli ce ne sono due, a Venezia uno; dunque cinque. Bisognerebbe diminuirli, e così si ridurrebbe anche la spesa, e credo si farebbe meglio. Dunque, sotto questo rapporto, un altro piccolo aumento. Poi le marine piccole per le spese generali, per servirmi di un termine industriale, devono spendere più delle grosse. Dunque, contando una somma, così all'ingrosso, il 5 per cento sul valore intiero del materiale, arriviamo ad un bilancio da 26 a 27 milioni.

Ora spiegherò meglio il mio concetto con un esempio.

L'onorevole ministro ha invocato l'opinione di una Commissione del bilancio che ha riferito nell'anno 1870, e di cui facevano parte gli onorevoli D'Amico, Torrigiani, Ricci, Robecchi, Maurogònato e La Porta.

Questa Commissione suggerì l'alienazione di parecchie navi, tra le quali la *Maria Adelaide*, il *Vittorio Emanuele*, la *Garibaldi* ed altre.

L'onorevole ministro, volendo forse far credere che gli uomini che appartenevano a quella Commissione andavano allora molto più innanzi di lui, fece notare che quella Commissione aveva suggerito di alienare diversi bastimenti, il *Vittorio Emanuele*, la *Maria Adelaide*, la *Garibaldi*, e perfino il *Conte Verde*, che il ministro vuole conservare.

Quanto al *Vittorio Emanuele*, alla *Maria Adelaide*, alla *Garibaldi* ed altri, l'onorevole ministro doveva aggiungere che a quell'epoca erano in pessimo stato, e, se egli li conserva, è perchè furono in seguito con gravi spese raddobbati.

Mi permetta poi la Camera di leggere la piccola parte di quella relazione che riguarda il *Conte Verde*:

« Troviamo nella lista della flotta una nave corazzata ancora nuova, per la quale dubitiamo che convenga la spesa necessaria per conservarla; vogliamo parlare del *Conte Verde*.

« Questo bastimento venne messo in cantiere come una fregata mista; quindi, durante la costruzione, fu trasformata per ricevere la corazza; esso non può completarsi che con un altro anno di lavoro, ed una spesa di un milione circa, ed allora la nostra flotta sarà accresciuta di una nave che avrà undici centimetri di corazza, cannoni di sei tonnellate, una velocità massima da otto a nove miglia, mentre oggi le nuove corazzate di linea debbono avere 25 ed anche 30 centimetri di corazza, portare cannoni di 25 tonnellate ed avere una velocità da tredici a quattordici miglia.

« Ora, noi dove andiamo? Non converrebbe meglio arrestarci nello spendere intorno al *Conte Verde*, ed invece disfarsene immediatamente? »

La Commissione emise questa opinione, diede, se così vi piace, questo suggerimento. Ebbene, che cosa avvenne? Avvennero due fatti abbastanza importanti, e che, a mio avviso, meritano tutta l'attenzione della Camera. Avvenne che i lavori del *Conte Verde*, anzichè essere sospesi, furono eseguiti, e, malgrado i suggerimenti della Commissione del bilancio, si spese il milione, ed avvenne inoltre che il bilancio del 1871, anzichè essere accresciuto, venne diminuito. Parmi fosse il momento in cui la curva dei piccoli stanziamenti toccava proprio il punto più basso.

Ora è facile comprendere che, se da una parte il bilancio non è sufficiente alla manutenzione e riproduzione del materiale, e dall'altra si fanno lavori

inutili, il danno cresce del doppio, e allo sfacelo non si può resistere. Da un lato il materiale deperisce, perchè non si fanno le riparazioni a tempo per mancanza di fondi stanziati nel bilancio, e dall'altro i pochi fondi sottratti all'ordinaria manutenzione si impiegano in lavori che la stessa Commissione del bilancio dichiara doversi abbandonare: con questo metodo è facile, dico, vedere che la conseguenza di un tale andamento di cose non può che essere funesto.

Da che dipende questo andamento nelle cose di marina?

Diciamo le cose come sono. Dipende principalmente dalla smodata e spesso mal diretta pressione della questione finanziaria.

Quando, non tenuto conto dei bisogni chiaramente dimostrati che possono stare perfettamente con un programma conservatore, si fanno delle economie non ponderate, a che si finisce poi? Si finisce col fare delle spese impreviste, e di gran lunga maggiori. Chi lascia deperire il materiale, perchè non lo ripara, e non lo ripristina a tempo, è come quel padrone di casa, il quale ricusa ostinatamente di fare qualunque riparazione, e lascia andare le cose alla peggio, finchè la casa diventi inabitabile. È a un dipresso questo che si fa da alcuni anni nella marina. Io non dirò di chi sia la colpa; certo non del Consiglio superiore di marina, giacchè io ho visto parecchie sue relazioni in cui replicatamente, chiaramente questi danni della marina sono messi in pienissima luce. Ma io credo che questa prepotenza finanziaria debba essere scongiurata in qualche modo.

L'illustre oratore che ho citato diceva: gli errori che si commettono possono essere riscattati colla bontà del sistema. E il sistema è un piano direttivo bene studiato, un ordinamento amministrativo semplice e fermo. Io credo che una delle cause principali che hanno condotto le cose allo stato in cui sono è la mancanza di principii direttivi nell'amministrazione. Chiamatelo piano organico, o come volete, ma una norma bisogna averla, e il ministro secondo quella deve dirigere le cose. Nè si tratta di una camiciuola di forza che produrrebbe la immobilità, la cristallizzazione delle forze amministrative: no, il lavoro amministrativo deve poter riprodurre il materiale, introducendovi tutte le modificazioni, tutti i miglioramenti suggeriti dalla scienza.

Questa mancanza adunque io credo che abbia grandemente nociuto. E che le cose non procedano sotto il rapporto amministrativo come sarebbe desiderabile, lo prova il modo con cui sono fatti i nostri bilanci. Diciamolo francamente: da qualche anno i nostri bilanci sono fatti in una forma sempre peggiore. C'è un conismo, una avarizia negli schiarimenti necessari, una riluttanza a mettere in evidenza tutti i particolari delle amministrazioni che veramente sorprende. Evvi un cattivo genio nella nostra burocrazia, per cui si lavora troppo in alcune parti, niente o male in talune altre.

E se io paragono il modo con cui sono compilati i bilanci in Francia, col modo col quale lo sono da noi, è una cosa da vergognarsi nel vedere i nostri. A questo male però si può riparare e si riparerà, quantunque non sia cosa facile, ma all'altro male è molto più difficile portare rimedio.

Ma poi un altro male, mi permetta l'onorevole ministro che glielo dica, è quello che noi veggiamo il materiale che sparisce, ma non vediamo il materiale che gli si vuole surrogare. Noi vediamo le armi che sono abbandonate al fisco, ma quelle che devono armare la nostra marina; noi non sappiamo ancora come sono e quando le vedremo comparire, almeno sul lontano orizzonte. Non sappiamo nulla di questo armamento del nuovo naviglio, e questo non può a meno, lo creda l'onorevole ministro, di ingenerare negli animi nostri una grande perplessità. Bisogna sapere quello che l'onorevole ministro vuol fare; non si può rinunziare ad una parte della forza militare che difende lo Stato, se non si vede quale sia la forza con cui si vuole surrogare. Non sarebbe nel nostro potere di rinunziare a questa facoltà, che è la parte più sacra del nostro mandato.

Se dovessimo acquietarci a fare atto di fede in questa sorta di questioni, dovremmo concludere col terribile verso di Dante messo in bocca a Pier delle Vigne:

Uomini fummo ed or siam fatti sterpi,

perchè sarebbe il suicidio, il vero suicidio dell'autorità e della competenza parlamentare.

Ora, se il male è conosciuto, esso non è forse così grave, anche nella parte delle armi, ossia del materiale, come ce lo dipinse l'onorevole ministro, ed io spero che l'onorevole De Luca, il quale con me sarebbe uno dei responsabili e dei colpevoli, vorrà in questa parte dimostrare che le condizioni del nostro materiale non sono poi così infime, tenuto conto dello stato di quello di tutte le altre potenze d'Europa.

Veniamo ora (ed avrò finito) a mettere in chiaro la causa del dissenso tra la maggioranza della Commissione e l'onorevole ministro.

L'onorevole ministro non deve ignorare, poichè l'ha annunziato egli stesso alla Camera, che io ho sempre professato questa massima Catoniana di *vendere il bue vecchio*, non *però il servo malato*.

Dunque non solo nel 1870 io ho sostenuto questa massima amministrativa in seno a quella Commis-

sione, ma l'ho dichiarato alla Camera anche in occasione della discussione di quel bilancio. L'ho difesa poi una terza volta nella Commissione, di cui feci parte, per l'organico della marina.

Anche là un numero discreto di bastimenti erano abbandonati al fisco. L'ho sostenuta nella relazione della Commissione, che esaminò l'anno scorso questa stessa legge, relazione che fu stampata ma non distribuita e che l'onorevole ministro ha potuto conoscere. Io sono sempre stato, e sono ancora di quest'opinione, ma dentro certi limiti. E questi limiti sono, a mio avviso, chiaramente determinati dai servizi affidati alla marina militare, servizi che sono indispensabili e cui deve impreteribilmente soddisfare.

Dirò dunque qualche parola per ispiegare il perchè io credo che siano ancora utili le otto navi che la Commissione vorrebbe salvate dalla proscrizione.

Cominciamo dalle cannoniere e dalle due batterie. Abbiamo l'autorità del Consiglio di marina, che è dello stesso parere.

A questo proposito, mi si permetta un'osservazione. A me è sembrato che questo parere l'onorevole ministro lo abbia trattato poco benignamente, e che abbia poi anche sostenuto che egli in certo modo avrebbe potuto farne senza.

BUCCHIA TOMMASO. Domando la parola.

DEPRETIS. Egli disse che il decreto organico del Consiglio superiore di marina lascia in sua facoltà di aggiungere, per questioni speciali, cinque membri: poteva dunque creare, a sua volontà, una maggioranza.

Egli ha ragione secondo la lettera di quel decreto organico, quale trovasi ridotto colle modificazioni poco ponderate che vi si fecero; non ha ragione secondo lo spirito del decreto organico che istituiva nel 1866 il Consiglio superiore di marina.

Quel decreto stabiliva che i membri ordinari, e fino a un certo punto inamovibili, del Consiglio superiore di marina dovevano essere 11, e che quelli straordinari, che il ministro poteva aggiungere per questioni speciali, non dovessero essere più di 5. Quel decreto adunque impediva al ministro di annullare l'autorità del Consiglio creando una maggioranza; se non che, nella riforma del decreto, si diminuì il numero dei membri componenti il Consiglio, e non si tenne conto dello spirito del decreto stesso, e si pretese di potervi aggiungere i cinque membri straordinari che era il numero massimo quando i membri ordinari erano molto più numerosi.

L'interpretazione data al decreto può stare nella lettera; non sta ed è assolutamente contraria allo spirito di quella istituzione, e ne pregiudica l'indipendenza e l'autorità.

Ma l'onorevole ministro, parlando delle cannoniere che si vogliono alienare, ha detto: si è fatta l'esperienza nel 1848 se potevano servire per la difesa di Venezia; gli Austriaci, impadronitisi di Venezia, le trovarono inutili e le disfecero. Ma io osservo che per la difesa dei canali dell'estuario nel 1859, gli Austriaci avevano delle piccole cannoniere in legno, che forse esistono ancora, giacchè le vidi nel 1866; e quindi parmi che tanto meglio potranno servire le nostre corazzate.

Quanto alle due batterie, io credo che possono servire alla difesa di certe località, giacchè esse come le cannoniere hanno il pregio di due eliche, e di poter girare intorno a se stesse. Del resto esse sono simili a quelle che possiedono le altre nazioni e che pure non le hanno alienate.

Per quanto io sappia, non credo che nessuna, fra le nazioni che possiedono navi corazzate, abbia proceduto, nella riforma del materiale, fino al punto di alienare alcune delle più antiche corazzate.

Noi abbiamo in queste piccole corazzate, per la difesa di certe località, una forza, dunque sono utili, e non credo si debba privarne il paese finchè non venga surrogata con altra forza.

Veniamo agli altri legni.

Anche per questi pare a me che non convenga acconsentire all'alienazione, perchè possono essere ancora utili, e per me necessari, affinchè la marina possa adempiere allo scopo per cui fu istituita, difendere cioè l'indipendenza politica del regno in tempo di guerra, e gli interessi economici in tempo di pace.

L'onorevole ministro si è molto diffuso nei particolari. Io seguirei una cattiva strada, se mi mettessi a combatterlo su quel terreno; tuttavia dirò qualche parola.

C'è il *Cambria*, quel benedetto *Cambria*, che è uno scialaquatore di combustibile in modo che guai se si muove! Costa un tesoro.

Ma questo *Cambria* che cosa è? È un carro vecchio, ma ancora robusto, perchè fu da non molto con grande spesa restaurato. Questo carro vecchio è uno dei pochi mezzi di trasporto che abbiamo. I nostri legni da trasporto sono pochissimi: io non so (l'onorevole Marselli me lo potrà dire), non so se sarebbero in caso di portare una brigata in completo assetto di guerra; io ne dubito. Ebbene, noi ne vendiamo già uno, che è il *Plebiscito*: ora vogliamo anche disfarci di questo vecchio carro, che è il *Cambria*, il quale è un trasporto dei più grossi che abbiamo: porta quanto l'*Europa*. (*Segni negativi del ministro della marina*)

L'onorevole ministro mi fa segno di no. Io ho qui una nota presa da un atto ufficiale, e ne dirò le cifre. Se le cifre sono sbagliate « la storia non è mia ma di Turpino. » (*Ilarità*)

L'*Europa*, per una breve navigazione, porta mille uomini e 80 cavalli; il *Cambria*, 1000 uomini e 80 cavalli. Se c'è sbaglio, non è mio: è uno dei documenti comunicati alla Commissione dal Ministero.

Dunque questo carro vecchio, ma ancora robusto, ha questo difetto: per trascinarlo, invece di due, bisogna attaccarci otto cavalli. Se noi avessimo un altro carro più moderno, egualmente solido e più leggiero, potremmo disfarsi di quello; ma finchè non ne abbiamo, conserviamo questo carro vecchio almeno provvisoriamente.

Passiamo alle tre corvette.

Queste, secondo la definizione del ministro, sono pesci che nuotano male, e nello stesso tempo uccelli che non sanno volare; sono anfibi di una natura particolare, sono una specie di animali di transizione, ed il signor ministro, non dirò che li odii, perchè non è nel suo animo di odiare nulla che abbia appartenuto od appartenga alla marina, ma insomma le crede le più inutili fra le inutili. Tuttavia io trovo qui delle cifre.

Quanto all'autonomia, vediamo quante miglia possono fare col carbone che possono mettere a bordo: la *Clotilde*, 1375; la *Magenta*, 1452; l'*Etna*, 1200. Vediamo altre navi conservate: il *Guiscardo*, 1324; l'*Ettore Fieramosca*, 1324; l'*Archimede*, 1224; *Vittor Pisani* e *Caracciolo* ancora meno, ma molto meno. Dunque una certa autonomia relativa quelle tre corvette l'hanno, e se non ci fosse la questione della spesa, mi pare che siano proprio migliori di quelle altre che il ministro vuole conservare.

Ma non portano che pochi viveri, e noi abbiamo da passare l'Oceano.

Ebbene, è una questione che può studiarsi, e cui si potrà rimediare. Dette corvette sono poi superiori alle altre, cioè al *Guiscardo* e al *Fieramosca*, perchè hanno ali più larghe e più robuste: hanno una velatura che loro permette di viaggiare anche costantemente alla vela, profittando di un motore che costa niente.

Io spero di vedere presto pubblicata, se già non lo fu, la relazione sul viaggio della *Garibaldi*, la quale credo che abbia quasi sempre navigato a vela; il carbone consumato sarà poco, e la spesa minima.

Certo, se avessimo qualche cosa che si avvicinasse al tipo indicato dall'onorevole ministro, non ci sarebbe più questione. Ma su quel tipo, se si trattasse proprio di arrivare al grado più perfetto, bisognerebbe fare un po' di conto della spesa, vedere cosa costa, e quanto tempo ci vuole ad averli. Dunque, le corvette sono, e per autonomia, e per velocità, e per forza, preferibili ad alcune navi conservate.

Ma c'è un'altra ragione che è quella sulla quale io credo di dovere principalmente fondarmi per mantenere fra le navi provvisoriamente conservate, queste tre corvette, ed è che non mi pare che si possano fare tutti i servizi che sono previsti, anche nell'attuale bilancio della marina, quando il materiale si riduca fino ad accettare la vendita di tutti i bastimenti contemplati nel progetto di legge ministeriale.

Io veggo che, in fin dei conti, una volta accettata questa legge, secondo il progetto ministeriale, ci restano ben poche navi, detratte le corazzate che certo non possono servire a crociere. Gli Stati che hanno delle corazzate in crociera sono pochissimi, credo che non ci sia che l'Inghilterra e la Francia; e ancora la Francia ne ha una sola. L'Inghilterra può averne quante vuole. Dunque quante navi ci restano? Venticinque in tutto e per tutto. Non tengo conto dei piccoli rimorchiatori. Quante navi devono stare in armamento, anche secondo il progetto di bilancio che dobbiamo esaminare? Credo pressochè una ventina; non conto i rimorchiatori, nè da una parte nè dall'altra; ora io credo che su 25 navi mantenerne anche 17 o 18 in armamento, non sia un sistema suggerito dalle buone regole d'amministrazione.

Una locomotiva non può fare che un determinato numero di chilometri, poi bisogna che vada in riparazione. Se si trascurano le riparazioni, il materiale deperisce prontamente. Le riparazioni fatte a tempo, sono quelle che fanno durare vita lunga al materiale; se non si fanno in tempo, il materiale finisce presto. D'altra parte io credo che le stazioni navali sieno piuttosto poche che troppe.

L'onorevole ministro crede che possano bastare i consoli a tutelare i nostri interessi commerciali. Io rispetto la sua convinzione; ma siccome nella mia vita abbastanza lunga, ho dovuto occuparmi un poco anche d'affari, io ho sempre trovato che i consoli che hanno vicina una nave da guerra, sono quelli che aiutano meglio gli interessi dei nostri nazionali all'estero.

Del resto ne abbiamo un esempio anche recentissimo. È successo un cambiamento di Governo a Montevideo, e vi fu una lotta per cui i partiti vennero alle armi: noi, come le altre potenze, abbiamo là, il nostro console, ma la bandiera non è mica bastata a tutelare gl'interessi del commercio: dovettero sbarcare gli equipaggi delle navi delle varie potenze, ed io ho veduto un dispaccio annunciato dai giornali, con cui il console inglese scriveva al

suo Governo a Londra che le forze inglesi, che erano in quelle acque bastavano a tutelare gli interessi dei loro connazionali. E noi abbiamo degli interessi enormi che si vanno sempre più sviluppando non solo alla Plata, nell'Atlantico, ma anche nel Pacifico; vi sono colà degli Italiani che hanno fatto delle fortune colossali; i nostri commerci cominciano ad attivarsi e prendono una certa importanza in altre parti. Ma nell'America meridionale si può dire esservi una nuova Liguria. Dunque un poco di forza ci vuole.

E poi, dico il vero, ho anche molta ripugnanza ad accettare, senza riserve, la massima dell'onorevole ministro, che l'istruzione e l'educazione del personale può ottenersi anche senza le lunghe navigazioni. Può essere, ma io credo che l'educazione e l'istruzione si ottenga più perfetta colle lunghe navigazioni. A me pare che, quando delle navi sono lungamente comandate dallo stesso comandante, armate dallo stesso equipaggio, fanno lunghe navigazioni attraverso agli oceani, stanno per anni lontani dalla madre-patria, combattendo la guerra continua degli elementi, mi pare, dico, che quando quelle navi e quegli uomini ritornano in patria, se partirono col valore morale di uno, ritornano col valore morale di uno e mezzo. (*Bene!*)

Non metto certo in dubbio che una buona educazione possa altrimenti darsi, ma molti uomini, che ho potuto sentire su questa materia competentissimi, ritengono le crociere per utilissime.

L'onorevole ministro deve poi capire che la Commissione, purchè si facciano tutti i servizi necessari, non ha poi nessun interesse di scegliere una piuttosto che un'altra nave. Vi è però un'autorità, cui si è anche appoggiata la Commissione nelle sue determinazioni, che sarà rispettata anche dall'onorevole ministro.

Per le navigazioni oceaniche, quale è il tipo proposto recentemente nell'ultimo piano organico di due anni fa?

L'ammiraglio Riboty proponeva delle navi del tipo della *Clotilde* e della *Vittor Pisani*. La Commissione dunque, la quale, quantunque contenga nel seno uomini tecnici, contiene pur anche dei profani, come sono io, doveva naturalmente fare la scelta che le pareva la più utile e la più autorevolmente raccomandata.

Io ho detto le ragioni per cui non potrei abbandonare il progetto della maggioranza della Commissione. Dichiaro però che sarei addoloratissimo se l'onorevole ministro non potesse acconsentirvi. Mi par proprio che sia una tale proposta da non meritare una sì dura resistenza. In fin dei conti queste navi sono condannate a sparire appena che ci sia un'altra forza che le surroghi.

Si dirà: ma se teniamo quelle due corvette dobbiamo fare delle riparazioni. Va bene, faremo delle riparazioni, ma dureranno sette anni, e anche dopo sette anni vi rimarrà qualche cosa da fare, e poi appena avrete un altro materiale che le surroghi, non venderete queste, ma roba vecchia da vendere ne avrete ancora una discreta quantità. Venderete dell'altro materiale per un valore anche maggiore.

Dunque, a che si riduce la questione? Si riduce ad una questione di ritardo, cioè ad una differenza non di capitale, ma d'interessi.

Francamente, creda l'onorevole ministro, la Commissione (io parlo a nome di tutta, essendone il presidente, e sicuro di non essere contraddetto), la Commissione tutta sarebbe dolentissima se l'onorevole ministro volesse persistere nella sua determinazione. (Bene! Bravo! *a sinistra*)

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole De Luca Giuseppe.

Varie voci. La chiusura! la chiusura!

Altre voci. Parli! parli!

DE LUCA GIUSEPPE. Le cose dette nel corso della discussione di questa legge, mi fanno credere che nell'animo di tutti voi siano sorte delle impressioni piuttosto sfavorevoli sullo stato di conservazione del nostro materiale navale, e sul suo valore militare.

Credo perciò conveniente dirvi poche parole per mostrarvi quale sia veramente, a parere mio, lo stato del nostro naviglio. Ed a tale scopo farò un paragone tra le nostre navi e quelle delle altre marine d'Europa.

Cominciamo dall'esaminare quali siano le navi, che abbiamo noi attualmente.

Non tenendo conto delle cannoniere, e delle due batterie corazzate, che si vorrebbero vendere, noi abbiamo 16 navi corazzate, 17 navi miste ad elica, 18 navi a ruote, e 18 trasporti.

Le nostre navi corazzate in generale, meno una, sono navi a batteria.

Esaminiamo ora le navi corazzate della marina inglese.

La marina inglese ha circa 57 navi corazzate. Di esse 41 sono a batteria, e non sono le navi corazzate più recentemente costrutte. Di queste 41 navi, 22 hanno corazza di 11 centimetri e mezzo, le altre 19 hanno corazza di 15 a 23 centimetri al galleggiamento.

Delle nostre 16 corazzate, 10 hanno corazza di 11 centimetri e mezzo a 12, e 6 al galleggiamento hanno corazze di 14 a 22 centimetri.

Come vedete, fatta astrazione del numero, le no-

stre navi corazzate a batteria, in quanto a spessore di corazza, si trovano presso a poco nelle condizioni delle navi inglesi.

Riguardo poi alla artiglieria le nostre navi hanno degli ottimi cannoni. Gl'Inglesi però hanno ancora 15 a 16 navi a torri, molto potenti, costrutte dal 1867 in poi, e tra esse alcune non sono ancora ultimate. Noi di tali navi non ne abbiamo che due sole, e si trovano in costruzione. E questo perchè? Perchè, dopo la giornata di Lissa, per vari anni non venne stanziata in bilancio alcuna somma pel rinnovamento del naviglio. Nel 1866 il nostro materiale navale si poteva riguardare di un costo primitivo di 200 milioni. Ammesso che una nave in media duri venti anni, dal 1867 in poi avremmo dovuto ricevere dieci milioni all'anno per nuove costruzioni. Ma nei primi cinque anni, da quell'epoca in poi, la marina ebbe *nulla* pel rinnovamento del naviglio, e nei bilanci furono stanziate solamente somme scarsissime per la semplice manutenzione. Ora, io credo che coloro i quali in quel periodo di tempo ebbero il dovere di curare la manutenzione del naviglio, meriterebbero piuttosto qualche elogio, anzichè le censure fatte dall'onorevole Merizzi. Ma io non gli do torto per questo, perchè egli ignora ancora molti fatti.

Dunque, io diceva che dal 1866 in poi la marina per vari anni non ha avuto fondi pel suo rinnovamento. Solo al 1871 si è cominciato ad avere qualche somma. Così è avvenuto che lo Stato, sul bilancio della marina, ha fatto un'economia di circa 70 milioni. Se quest'economia non si fosse fatta, oggi noi potremmo contare nel nostro naviglio sette od otto grosse navi dei tipi più recenti, e la nostra forza marittima sarebbe ben diversa da quello che è.

Facciamo ora un paragone del nostro materiale corazzato con quello della marina francese.

In quanto a navi di tipo recente, noi abbiamo due navi di prim'ordine in costruzione, e la Francia ha due guardacoste costrutte da poco tempo, con corazze di trenta centimetri. Queste navi francesi sono meno potenti delle nostre.

Tutte le altre navi corazzate della marina francese si trovano poi, in quanto a spessezza di corazza, nelle stesse condizioni nostre, nè più, nè meno.

In quanto ad artiglierie, certamente le artiglierie delle nostre navi sono alquanto migliori di quelle francesi. Così, se qualcuno volesse dire che il nostro materiale corazzato vale nulla, egli implicitamente direbbe che la marina francese non ha navi per battersi; ed io non credo che gli ammiragli francesi siano di questo parere.

Paragoniamo ora il nostro materiale corazzato con quello della marina russa.

Noi, come ho detto, abbiamo due navi di primo ordine in costruzione; la marina russa ha una nave simile, il *Pietro il Grande*, la quale è ultimata.

In quanto poi al resto delle navi corazzate, ci troviamo nelle stesse condizioni; forse noi abbiamo corazzature anche di maggiore spessezza.

Riguardo alle artiglierie, le nostre valgono quanto quelle della marina russa; e qui, ripeto, se le nostre navi corazzate valgono nulla, la marina da guerra russa ha cessato di esistere.

Lascio le corazzate, e parlo ora un poco di tutte le altre nostre navi ad elica, a ruote, e da trasporto. Queste navi nostre sono perfettamente eguali a quelle costrutte nella stessa epoca nei cantieri delle altre marine.

Gli Inglesi hanno un materiale immenso, ed hanno un numero fortissimo di navi miste ad elica; nientemeno che trecento, e tra queste trecento ve ne sono cento armate, e sparse in tutti i mari del mondo. Delle indicate 300 navi fanno parte una trentina di fregate in legno ad elica uguali perfettamente a quelle che noi vogliamo vendere; fanno parte ancora una trentina di vascelli pure in legno ad elica, che sono della stessa struttura delle fregate.

Dopo tutto questo che vi ho detto si dovrebbe venire nella conclusione che, se tutte le navi miste ad elica in legno valgono nulla, e se le nostre navi corazzate valgono pur nulla, allora tutta la potenza della marina inglese si ridurrebbe solamente a 14 o 15 navi corazzate, che essa ha, di recentissima costruzione. Ma con quelle navi non sarebbe possibile ciò che diceva il *Times* qualche mese fa. In quel giornale si diceva: « qualunque siano le complicazioni della politica in Europa, noi abbiamo un naviglio tale da fare rispettare le nostre coste, e difendere i nostri interessi in tutte le parti del mondo. »

Dopo avervi detto ciò, io spero che siate persuasi, come sono io, che quel materiale che noi abbiamo non deve essere tenuto in tanto poco conto come pare che si vorrebbe.

DE AMEZAGA. Domando la parola.

DE LUCA GIUSEPPE. Manchiamo di un certo numero di navi corazzate di primo ordine; ciò è vero, ma è questione di danaro. Io credo che il paese farebbe bene di occuparsi un poco della marina, e farebbe benissimo accordando al ministro della marina degli altri milioni anno per anno, altrimenti noi ci ridurremo assolutamente all'impotenza.

Fatta questa digressione sul nostro materiale navale, dirò qualche cosa sul progetto di legge che discutiamo.

Io vi prego di credere che non sono mosso affatto da spirito di opposizione; sono troppo vecchio, conosco troppo gli uomini e le cose per essere in questo momento animato da altro sentimento fuorchè da quello dell'interesse della marina e del nostro paese.

Vi è un principio sul quale possiamo essere tutti d'accordo, cioè che bisogna vendere le navi completamente deperite, e bisogna vendere ancora quelle navi che possono richiedere una grandissima spesa pel loro raddobbo, e tale da non essere in un equo rapporto coi servizi che dalle medesime si potrebbero ritrarre.

Esaminiamo un poco tutte le navi che si propone di alienare. Io non mi fermerò molto sulle quattro piccole navi corazzate, sulle tre corvette ad elica e sull'altra nave che la Commissione vorrebbe riservare, riferendomi a ciò che è stato detto dal Consiglio d'ammiragliato, ed a ciò che è stato detto dal relatore della Commissione. Soggiungerò solo qualche piccola considerazione.

Noi abbiamo in costruzione, e avremo ultimate fra poco tempo, due cannoniere in ferro non corazzate che si chiamano *La sentinella* e *Il Guardiano*, e che pare non si vogliano vendere. L'Inghilterra di queste navi ne ha costrutte, credo, 28 o 30.

Io le credo utilissime per la difesa delle nostre coste. Ora queste navi, *Sentinella* e *Guardiano*, non corazzate, che non vogliamo vendere, portano un grosso cannone, e pescano presso a poco due metri. Se non si è proposto di venderle, bisogna dire che si ritengano utili a qualche cosa. Conseguentemente, domando io, perchè non si possono conservare pure il *Faa di Bruno* e il *Cappellini?* Notate che qui non è il padre che implora la vita per i figli; quelle due navi non sono opera mia.

Diceva dunque: perchè non si possono serbare quelle due cannoniere? In che differiscono dalla *Sentinella* e dal *Guardiano?* Differiscono in questo, che hanno una forma alquanto diversa, e sono corazzate, lo che non è un inconveniente. Ma pescano ugualmente due metri, ed hanno pure due eliche. Ed hanno ancora un'altra proprietà. Io credo che su ciascuna di quelle cannoniere si potrebbe collocare facilmente un cannone fortissimo da 35 tonnellate. Armate in tale modo, la *Faa di Bruno* e la *Cappellini*, potrebbero essere molto utili. D'altronde queste navi sono in ferro e non richiedono quasi niuna spesa per la loro manutenzione; basta ogni anno spendere pochissimo per dipingerle e per calafatarne i ponti. Mi sembra perciò che sarebbe conveniente di conservarle.

Abbiamo le due batterie *Voragine* e *Guerriera*. Io sono persuaso che potrebbero sempre utilizzarsi in qualche modo. Vedo che la marina inglese e la marina francese conservano ancora le antiche batterie che servirono a bombardare Kinbourn; perchè non faremo noi lo stesso?

Si dice che gli Inglesi sono ricchi; che essi si possono far passare il capriccio di conservare queste navi: quasi quasi come se gli arsenali inglesi fossero dei musei!

Ma io vedo d'altra parte che gli Inglesi spendono il loro denaro con molta accortezza. Ho saputo adesso che essi avevano un trasporto con macchine di antico sistema. Ora stanno trasformando queste in macchine *compound*, e stanno allungando lo scafo della nave, lavoro che si esegue dall'industria privata.

Ho citato questo esempio per fare intendere come gli Inglesi mettano a profitto il loro vecchio materiale e non siano facili a prodigare il loro danaro.

La Commissione, oltre delle quattro piccole corazzate, propone di conservare tre corvette ad elica. Io convengo che, se si dovranno costruire altre nuove navi pel servizio delle stazioni, queste navi potranno avere tante prerogative; e sta bene; ma per noi è conveniente di utilizzare quello che abbiamo. Si dice che la *Magenta* non è adatta per le stazioni. Ma quando questa nave, con tanto onore della nostra marina, ha fatto un giro di circumnavigazione, non possiamo sostenere che non sia adatta alle stazioni. È lo stesso per la *Clotilde*, la quale è stata due volte al Giappone, e sulle coste orientali dell'Asia. Ugualmente l'*Etna* può anche servire per le stazioni. Infatti, tanto a Montevideo quanto a Palermo abbiamo di stazione due navi uguali all'*Etna*.

Si parla di viveri, e si afferma che queste nostre corvette portano un ristretto numero di giorni di viveri. Ma a ciò si può rimediare facilmente.

Supponiamo che alla *Clotilde*, la quale porta 75 giorni di viveri, se ne vogliano dare altri 15, essi si possono situare in un modo provvisorio in qualche sito della nave, e questi viveri saranno certamente i primi ad essere consumati.

La questione dei viveri è cosa di poco momento.

Non dirò altro sulle navi che la Commissione, seguendo il parere del Consiglio d'ammiragliato, vorrebbe conservare. Non dirò cosa alcuna pel *Cambria*, perchè mi pare che il ministro della marina abbia in certo modo consentito che il *Cambria* venga conservato.

Vado a parlare ora delle altre navi, ed è bene che ne parli, perchè forse da quello che dirò l'onorevole Merizzi si persuaderà che, nell'andamento del servizio della marina, non ci è stata negligenza nel modo col quale sono state eseguite le costruzioni navali.

Egli ha avuto delle buone ragioni per fare delle osservazioni e presentare il suo ordine del giorno, perchè ha studiato la relazione della Commissione, ha veduto che si sono domandate delle fortissime somme per l'accomodo delle fregate, ed ha notato pure che con molto garbo si è manifestata una certa sorpresa perchè si vogliono vendere le cennate fregate costrutte solamente da dodici a quindici anni.

Riguardo a queste navi, io non so associarmi all'idea che si debbano vendere, poichè, per quanto si dica che sono un materiale inutile dal lato militare, io credo che queste navi ad elica qualche utilità pratica l'abbiano sempre.

Noto di più: se noi fossimo sicuri di non avere bisogno della marina per otto o nove anni, io vi direi: vendete tutte quelle navi che sono iscritte nel progetto di legge non solo, ma anche quelle altre che vi piacerà di alienare; ma chi ci può garantire l'avvenire?

A me sembra che di queste fregate potremmo valerci, come fanno gl'Inglesi, per l'istruzione degli equipaggi. L'Inghilterra ha un forte naviglio. Delle sue navi corazzate tiene armata una terza parte circa; il rimanente trovasi negli arsenali in buone condizioni, sempre pronto per essere adoperato in circostanze di guerra. Gli equipaggi trovano ad esercitarsi su tutte le navi che stanno nelle stazioni e sulle squadre corazzate in armamento.

Ma, oltre a ciò, l'Inghilterra tiene costantemente armata una divisione di cinque o sei fregate in legno, perfettamente eguali a quelle che noi vogliamo alienare. Questa divisione nell'ultima estate ha toccato i porti di Sicilia e di Sardegna.

Ora a me sembra che noi potremmo risparmiare le corazzate, utilizzando qualche fregata mista per esercizio dei nostri marinai e dei nostri ufficiali.

Una sola cosa credo che si potrebbe opporre alla proposta di conservare le nostre fregate ad elica, e sarebbe questa, cioè, se per l'accomodo di esse fosse necessaria una spesa troppo forte.

In quanto a ciò, devo osservare che non è possibile formarsi una idea dell'ammontare di tale spesa, con gli elementi che ha potuto l'onorevole Robecchi raccogliere nella sua bellissima relazione.

Ecco che cosa abbiamo: per la riparazione del *Principe Umberto* l'amministrazione della marina domanda lire 741 mila, l'ammiragliato trova necessaria la somma di lire 1,346,000, quasi il doppio. Veramente fra queste due cifre, tanto differenti, non c'è da formarsi un'idea esatta della somma necessaria all'accomodo di questa fregata.

Vi è di più. Nello scorso anno io ebbi l'onore di far parte della Commissione che doveva riferire su questo stesso progetto di legge, e lessi i vari documenti richiesti. Allora vidi che, pel raddobbo della fregata *Gaeta*, dal dipartimento di Napoli furono rimesse due perizie, alla distanza di 30 o 40 giorni l'una dall'altra, la prima di lire 426,000, la seconda di lire 1,051,000! (*Ilarità*) E finalmente per questa fregata è stata domandata la somma di lire 1,116,000.

In mezzo a tutte queste cifre non è facile determinare quella che più si approssima al vero.

Potrei darvi un mio parere, ma io qui sono deputato, parlo a deputati, e poi voi non avreste alcuna ragione per credere ciecamente alle mie parole. Però, in questo caso speciale, vale a dire per conoscere la somma occorrente al raddobbo delle fregate, è facile uscire d'imbarazzo, ed ecco come.

La marina, nel corso del 1873 e del 1874, ha raddobbato la *Maria Adelaide* ed ha fatto benissimo. Questa fregata è uguale a quelle che si vorrebbero vendere, e quando venne riparata aveva la stessa età di queste. È chiaro quindi, che per l'accomodo delle fregate delle quali parliamo, occorre spendere tanto quanto è stato necessario per la *Maria Adelaide*. E poichè per questa nave non si è potuto spendere più di 700 ad 800 mila lire, compreso il costo delle caldaie, così, pel raddobbo delle fregate che si vogliono vendere, si può ritenere sufficiente la somma di lire 750 mila per ognuna.

Resta ora a vedere se sia conveniente lo spendere tale somma. Io sono di questo parere.

Le fregate, in media, costarono, 12 o 15 anni fa, tre milioni e mezzo; ma attualmente materiali e mano d'opera tutto è più caro. Se si volesse oggi costrurre una di quelle navi, occorrerebbe la somma di 3,800,000 lire. Ora 750 mila lire per raddobbarle, paragonate alla cifra del costo, sono circa il 20 per cento, ossia il quinto. Ma voi sapete che le navi in legno, dodici o tredici anni dopo la loro primitiva costruzione, hanno bisogno di un forte raddobbo per durare altri sette od otto anni; e sapete pure, che anche quando questa spesa per il raddobbo va fino ad un terzo del costo primitivo della nave, si è sempre trovato conveniente di farla. Qui noi, invece di trovarci di fronte ad una spesa del terzo, dovremmo erogare circa il quinto. In conseguenza c'è tutto il tornaconto di conservare e far riparare le fregate che si vorrebbero vendere.

Utilizzando in tempo di pace le cennate navi per la istruzione degli equipaggi, esse in tempo di guerra potrebbero essere adoperate ad altri usi. Bisogna pur prevedere il caso che in tempo di guerra siamo obbligati a portare un corpo di esercito da un punto ad un altro del nostro littorale. In quelle circostanze non ci sono navi che bastino, e le fregate ad elica potrebbero con molto vantag-

gio essere adoperate pel trasporto di cavalli, munizioni ed artiglierie.

Passiamo avanti.

Vedo tra le navi da vendersi l'*Ercole*. È un piroscafo a ruote costrutto da molto tempo, ma a forza di continui raddobbi sta in buono stato. È da notare che quando fu presentata la prima volta la legge per l'alienazione delle navi, l'*Ercole* si trovava in riparazione, e questa fu proseguita, ed ebbe termine verso la metà dell'anno passato. Inoltre la cennata nave ha caldaie quasi nuove, e non ha bisogno in questo momento di alcun raddobbo; essa, come sta, potrebbe servire per altri quattro o cinque anni con una spesa di manutenzione annuale di circa il 2 per cento del costo primitivo, e forse meno. Considerato l'*Ercole* dal lato della sua forza militare, esso è come il *Fieramosca*, che abbiamo a Montevideo, ed uguale ancora al *Guiscardo* ed all'*Archimede*. Per le ragioni esposte, a me sembra che si potrebbe conservare.

Lo stesso posso dire del *Tripoli*. Esso trovasi pure in buono stato, e potrebbe durare almeno altri tre o quattro anni.

Si vorrebbe alienare anche il *Plebiscito*.

È mio parere che sarebbe più utile il conservarlo. È un trasporto in ferro, e per la sua manutenzione navale c'è da spendere pochissimo. Mi si potrebbe osservare che tale piroscafo consuma molto carbone.

Ma noi dovremo adoperare tale nave specialmente in tempo di guerra, e le guerre oggi non sono molto lunghe. E se in tale circostanza avremo una eccedenza di consumo di carbone, essa sarà largamente compensata dall'economia della spesa pel noleggio di un piroscafo di commercio.

Noi abbiamo pagato delle ingenti somme per noleggi, durante i tempi nei quali abbiamo avuto la guerra.

Da tutto quanto vi ho esposto si deduce che la Commissione vorrebbe togliere 8 navi dal numero di quelle da vendersi, ed io vorrei far conservare ancora almeno tre fregate, l'*Ercole*, il *Tripoli* ed il *Plebiscito*. In tutto sarebbero 14. Però io non fo proposta in questo momento. Desidero prima vedere che cosa pensi la Commissione di tale mia idea, e quale accoglimento potrebbe essa trovare nella Camera.

Però, se la mia proposta non sarà accettata, io mi troverò sempre contento di averla fatta, e ciò per due ragioni: la prima è che deve riguardarsi sempre come un buon risultato il non vedere accolto un buon consiglio, quando è dato onestamente; è il caso di dire: *forsan olim meminisse juvabit*. L'altra ragione è questa.

La discussione di questa legge sarà letta da tutti in Italia, ed anche all'estero.

Ripeto, che nel giudicare della legge che discutiamo, non sono stato affatto mosso da spirito di opposizione. Dico ciò, perchè ricordo con dolore certi ingiusti sospetti, che nell'anno passato si fecero strada qui nella Camera, a carico della Commissione, che doveva riferire sopra questo progetto di legge. Si suppose quasi che la Commissione volesse tirare in lungo le cose per non fare venire in discussione la legge nel corso della passata Sessione. Disgraziatamente fu proprio così. Ma nè l'onorevole Depretis, nè alcun altro poteva prevedere, che una di lui indisposizione avesse potuto durare 3 o 4 mesi.

Io non dovrei dire altro, ma trovo conveniente di farvi riflettere dove andiamo con le cose della marina. Noi in questo momento abbiamo 74 navi, vale dire, 21 corazzate, comprese quelle che si vorrebbero vendere; 17 navi ad elica, 18 a ruote e 18 trasporti. Approvandosi la legge, delle cennate navi resteranno sole 49.

Vediamo ora quello che avverrà in seguito, e per fissare un poco le nostre idee trasportiamoci col pensiero al 1879. Approvando la legge, restano 49 navi; ma nel quadriennio prossimo dovranno radiarsene molte altre che per vetustà non saranno più atte ad alcun servizio.

Io credo che saranno altre 16 navi. Così al 1879 delle 74 navi che ora abbiamo resteranno sole 33. Però noi abbiamo attualmente 7 navi in costruzione, ed esse per quell'epoca saranno ultimate. Così al 1879 ci troveremo con sole 40 navi di ogni specie e grandezza, compresi i rimorchiatori e le altre piccole navi pel servizio degli arsenali, ed avremo inoltre la *Sentinella* ed il *Guardiano* ed un certo numero di lancia-torpedini. Così noi che al 1866 avevamo 94 navi, oggi ne abbiamo 74, domani ne avremo 49, e di qui a quattro anni ne avremo sole 40. Veramente mi sembra che avremo un materiale navale assai ristretto.

Io credo indispensabile di richiamare l'attenzione della Camera sull'avvenire della nostra marina. Pare che occorra assolutamente trovare dei milioni da aggiungere al suo bilancio. A me sembra che forse su qualche altro bilancio si potrebbero fare delle riduzioni da utilizzarsi pel servizio della marina. Questa però potrebbe pure economizzare qualche somma, con qualche riforma utile, vale a dire potrebbe spendere i 35 milioni del suo bilancio in un modo anche più profittevole.

Qui soggiungo immediatamente che se c'è amministrazione che spenda il denaro dello Stato con esattezza e probità, è precisamente quella della ma-

rina. Ma qualche riforma, particolarmente nel personale, potrebbe far risparmiare qualche milione, che potrebbe spendersi molto utilmente pel rinnovamento del naviglio.

Io sono persuaso che se il ministro della marina vorrà mettere all'attuazione di questa idea un poco del suo ingegno, il problema sarà bene risolto. Quando la marina avrà dimostrato alla Camera ed al paese, che dai suoi 35 milioni attuali essa ritrae il massimo frutto possibile, allora sarà facile l'ottenere un aumento al suo bilancio.

Parliamoci chiaro. O darete, in un modo qualunque, degli altri milioni alla marina, oppure, vi dico con franchezza, sarà meglio spendere nulla per essa. I 35 milioni del suo attuale bilancio potrete spenderli più utilmente per l'esercito. (*Bravo! Bene!*)

DI SAINT-BON, *ministro per la marineria*. Non posso lasciare la Camera lungo tempo sotto l'impressione del discorso dell'onorevole De Luca. Sabato ho dovuto dolorosamente esporre alla Camera molte cose che certamente non le piacquero. Ho dovuto scendere in minuti particolari ed in spiegazioni di principii che pareva non si convenissero ad un'Aula parlamentare. Oggi però mi sento ben lieto di averlo fatto, perchè altrimenti i discorsi dell'onorevole De Luca avrebbero potuto deviare molti animi fuori della retta strada.

Io vi ho fatto vedere l'altro ieri che noi possiamo distinguere il nostro materiale marittimo in due classi: navi non corazzate, navi corazzate.

Vi ho dimostrato che le navi non corazzate sono fatte per il Mediterraneo, e vi ho accennato che gli antichi ammiragli intendevano che, come erano fatte nel Mediterraneo, così non dovevano uscirne fuori.

Io so che si possono fare delle corvette per essere impiegate fuori del Mediterraneo quali le voleva l'ammiraglio Riboty, citato dall'onorevole Depretis, quando nel piano organico segnava quella categoria, quel tipo di navi, ma ho anche chiarito che le nostre navi non sono atte, che le nostre navi non furono costruite a questo scopo. E questo basta; tornerò su questo argomento più tardi.

Relativamente al materiale corazzato, invece di parlare a parte di corazze, a parte di cannoni, cosa che non dà nessun concetto alla mente, ho seguìto un sistema molto più semplice, ho dato il risultato comparativo dell'offesa contro la difesa delle nostre navi contro quelle inglesi. Un immenso lavoro fu fatto per giungere ad avere tutti questi risultati, e fu calcolato con somma accuratezza da ufficiali, di cui lo stesso onorevole De Luca non declinerebbe la competenza.

Egli invece vi dice: le nostre corazzate sono come le inglesi, come quelle degli altri.

Signori, tutti avrete sentito parlare del Reed.

Reed fu per lunghi anni il costruttore in capo della marina britannica, e poi lasciò quel posto per un puntiglio che ebbe con qualcheduno. Per lui al giorno d'oggi l'Inghilterra gode nel ramo delle costruzioni navali la posizione più brillante e più elevata. È un nome scientifico, una celebrità assoluta, molti di voi lo conoscono senza dubbio. Egli pubblica periodicamente un libro intitolato *Naval science*, e nel fascicolo del luglio 1872, in un resoconto sulle varie marine, leggo queste parole: « Luglio 1872. L'Italia non è stata servita che molto male nelle costruzioni navali, ed occupa una posizione peggiore nella scala di quello che la sua spesa le darebbe il diritto di sperare. »

Signori, queste parole del Reed sono un'ingiustizia, io ne sono convinto. Non è vero che la nostra posizione sia inferiore a quella che dovremmo avere per i danari che abbiamo spesi. Appunto perchè non si è speso, ci troviamo in questo stato. Ma questo, se non altro, vi dimostra che il costruttore Reed, il quale se ne intende, non trovava che il nostro materiale corazzato fosse eguale a quello dell'Inghilterra, a quello delle altre nazioni.

Del resto, signori, da tutto il complesso del discorso dell'onorevole De Luca avrete potuto benissimo sentire che al disotto di questa semplice questione amministrativa in apparenza si nasconde una lotta, la lotta del passato contro l'avvenire. (*Bravo! Bene!*)

Io vorrei ora pregare l'onorevole Depretis di ritenere che nel mio ragionamento di ieri non ebbi la fortuna di essere completamente inteso da lui. Il quadro che ho fatto delle nostre navi certamente è fosco. Ma che vuole, se è conforme al vero? L'onorevole Depretis mi diceva: anche l'Inghilterra ha un solo *Inflexible*. Non è molto; ma io non ho mai sostenuto che tutti i nostri legni fossero all'infimo grado, nè che si potesse pretendere che tutti fossero tanti *Inflexible*. Li ho comparati, ho fatto vedere qual è il numero dei nostri, che è inferiore a quelli della Francia, dell'Inghilterra e delle altre potenze.

Mi dispiace di avere eccitato la suscettibilità dell'onorevole Depretis a proposito delle mie citazioni relative al *Conte Verde*, ma il *Conte Verde* che l'onorevole Depretis consigliava di non conservare più, perchè occorreva spendere un milione per avere una cattiva corazzata, si trova appunto nello stesso caso in cui si trovano quelle corvette per cui occorre spendere assai, un milione e mezzo circa, per avere dei cattivi bastimenti. E che questi bastimenti siano cattivi, non occorrono lunghi di-

scorsi per dimostrarlo; vi citerò un fatto e giudicherete. Ve ne ho già citati ieri, ve ne citerò oggi un altro.

Nel suo ritorno dalla sua navigazione nell'estremo Oriente, la *Principessa Clotilde*, il 6 giugno 1871, approdava ad Aden e si recava a Suez. Ora, avendo da percorrere 1350 miglia, voi avete sentito dall'onorevole De Luca che è più che sufficiente il carbone che hanno per percorrere un gran numero di miglia. Ora, vi erano 1350 miglia da Aden a Suez. Che avvenne? La *Clotilde* nell'atto di partire, prevedendo che non poteva far tutta questa navigazione col suo carbone, e che non poteva farlo altrimenti in vista di circostanze speciali, imbarcò nelle sue batterie, alla rinfusa, guastandone l'ordinamento, altre 50 tonnellate di carbone, e si mise in viaggio. Giunta a metà del mar Rosso, vide che andava a restare senza carbone, e dovette mettersi alla vela. Ma, mettersi alla vela nel mar Rosso, dove le secche son mal definite, e con un bastimento che sta male a vela, non era opportuno. Finì per decidere di andare a Jeddah ad imbarcare una provvista di carbone. Là si rifornì di 150 tonnellate di carbone, e si diresse per andare a Suez. Quando giunse nello stretto di Jubal vide di nuovo che il carbone le andava a mancare, e perciò dovette dar fondo due volte, in posizione piena di pericoli, e non giunse a Suez che con le carboniere vuote, dopo avere impiegato in quella traversata 17 giorni.

I vapori, o signori, della compagnia Rubattino, fanno questo viaggio in 6 giorni regolarmente, come un orologio, e voi mandate quelli che lo fanno in 17 giorni, con rischio di perdersi da tutte le parti? Li mandate a proteggere quelli che lo fanno in 6 giorni ridendo? (*Ilarità*)

L'onorevole Depretis vi dice che io non devo odiare nulla di quello che è mare; certo che odio quello che può far cadere il ridicolo sul corpo che amo, e così sono queste corvette, lo dico altamente.

Mi si è rimproverato di avere dette contro del Consiglio di marina delle parole un po' vive.

Non ho rilette le bozze stenografiche, a me però non pare di averle dette. Ad ogni modo riassumerò quello che dissi ieri.

Il Consiglio di marina, che è un corpo importantissimo, un corpo degno d'ogni riguardo, è composto di vari membri, di molte specialità, e questo avviene perchè molte sono le specialità sulle quali può avvenire che il Consiglio di marina sia interrogato. Nelle circostanze ordinarie del servizio, basta come è costituito; nei casi gravi, invece, è provveduto dal regolamento perchè si possa accrescere il numero dei membri, aggiungendovi degli elementi tecnici, in numero sufficiente per dargli un'autorevolezza indiscutibile.

Ora, nel caso dell'alienazione delle navi, io, prima di riunire questo Consiglio, aveva riunito una Commissione che era la più autorevole che si potesse riunire in marina; di questa faceva parte il presidente del Consiglio di marina. Avuto il parere di questa Commissione, mi parve una cosa inutile di andare ad aggiungere di nuovo questi signori al Consiglio di cui avrebbero mutata essenzialmente l'opinione; per conseguenza mi astenni da questo e lasciai il Consiglio nello stato in cui era. Per questo secondo la lettera è evidente che l'opinione del Consiglio di marina è quella che fu sotto quel nome raccolta dalla vostra Giunta, ma in realtà secondo lo spirito no. Secondo lo spirito s'intende che, per avere questo voto, bisognerebbe a questi membri del Consiglio attuale unire quegli altri che vi avrei potuto aggiungere. Di più abbiamo il relatore di quel Consiglio, il quale dimostra che era dello stesso parere della grande maggioranza del Consiglio medesimo.

Due oratori poi fecero qualche allusione spiacente a qualche piccolo urto che sembra sarebbe avvenuto con la Giunta incaricata di riferire; pare che la Giunta avrebbe trovato qualche cosa da rimproverare nel mio contegno. Anche a questo riguardo, giacchè due volte, dall'onorevole Marselli e dall'onorevole Alvisi, mi è stato fatto quest'appunto, bisogna che risponda qualche parola.

La Giunta parlamentare mi chiamò nel suo seno quando già era fatta la relazione ed erano state prese le determinazioni, mi chiamò, dico, nel suo seno per chiedermi se volevo accettare queste determinazioni. Ed io risposi di no. Dal momento che la relazione già fatta mi dava la speranza che fra pochi giorni la discussione avrebbe potuto aprirsi alla Camera, evidentemente non potevo procurare di tirarla in lungo con ripetere presso la Commissione delle discussioni che avrei potuto fare più opportunamente qui in Parlamento.

Cercherò ora di riassumere tutta la questione nel modo in cui io la vedo.

Il nostro materiale non è, come diceva l'onorevole Merizzi, inservibile, non è in cattivo stato; le amministrazioni passate con molta cura l'hanno sempre mantenuto in buono stato. È invecchiato perchè il progresso ha camminato velocemente; questo è successo al nostro naviglio, non che sia guasto. Noi, per esempio, abbiamo nella nota una corazzata la quale domandiamo di alienare. Nel corso ordinario delle cose con un milione si rimetterebbe in piedi, ma quel milione non conviene di spenderlo, non per lo stato della nave, ma perchè la nave è invecchiata,

perchè il progresso ha camminato, perchè la scienza ha fatto dei passi rapidi.

Di più il nostro materiale, che per i progressi della scienza è invecchiato, è esuberante, perchè, togliendone via tutto quello che vi ho proposto di alienare, il personale che rimane non è sufficiente per armarlo; mancano centotrenta ufficiali per armare la parte che rimane. Dunque il materiale è invecchiato sotto il punto di vista tecnico, il materiale è esuberante alle nostre forze in ufficiali.

Contemporaneamente da questo risulta che noi abbiamo bisogno di fare del materiale nuovo; e per fare del materiale nuovo ci vogliono dei quattrini. Questi quattrini nel momento attuale non mi si vogliono dare; io non dispero di averli in avvenire. È impossibile che un ministro della marina rinunci a vedere una volta aumentato il suo bilancio. Io al contrario spero che di qui ad un paio d'anni, quando il pareggio si sarà ottenuto, come ho fede che si otterrà, in allora il bilancio della marina potrà essere aumentato. Ma intanto, per aumentarlo di quel poco che è possibile transitoriamente, io dico: noi abbiamo da una parte un materiale inutile e che costa; vendiamolo, ed invece di spendere per mantenere un materiale inutile, costoso, applichiamo il prodotto di quella vendita al bilancio della marina prima che venga il pareggio.

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.)

(È appoggiata.)

LAZZARO. Domando la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare contro la chiusura.

LAZZARO. Io credo che se c'è discussione la quale non debba ora chiudersi sia questa, perchè, colle migliori intenzioni di votare o per la Commissione o per il Ministero, non si può negare che parecchi sono ancora perplessi.

Si tratta di una questione grave. L'ammettere ora la chiusura sapete a che menerebbe? Ad un gran numero di astensioni, perchè la discussione non è stata ancora abbastanza larga.

Egli è quindi nell'interesse della discussione stessa che io pregherei la Camera a non approvare ancora la chiusura.

PRESIDENTE. Credo che la Camera vorrà riservare la parola al relatore.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Con questa riserva, metto ai voti la chiusura della discussione.

(Dopo prova e controprova, è ammessa.)

Vari sono gli ordini del giorno che vennero presentati. L'uno è dell'onorevole Marselli, l'altro dell'onorevole Merizzi; questi vennero già sviluppati. Poi vi è quello proposto testè dall'onorevole Sorrentino, che è in questi termini:

« La Camera, riservandosi di accrescere il capitolo del bilancio che riguarda la riproduzione del naviglio, rimanda la discussione del presente progetto di legge dopo quella del bilancio. »

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

La facoltà di parlare spetterebbe ora all'onorevole relatore, ma lo pregherei a lasciare che l'onorevole Sorrentino svolga il suo ordine del giorno; così la Commissione potrebbe vedere se debba o no accettarlo. Però, se l'onorevole Robecchi desidera di parlare subito, io non ho difficoltà.

ROBECCHI, *relatore.* Io sono a disposizione della Camera; decida l'onorevole presidente.

Voci. Parli! parli!

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

ROBECCHI, *relatore.* Mi permetta la Camera, cominciando, che io mi rallegri che questa discussione abbia dato luogo a tanti importanti discorsi, ed abbia dato occasione di fare echeggiare in quest'aula la voce così simpatica dell'onorevole generale Garibaldi, la quale ha fatto vibrare il cuore di tutti coloro, e non sono pochi in questa Camera, che l'hanno sentita altra volta sui campi di battaglia.

Permettete al relatore che egli si lusinghi almeno di una cosa, cioè che, al modo così elevato con cui questa questione è stata trattata, non sia estraneo il modo imparziale e conciliante con cui la questione stessa è stata posta e sviluppata nella relazione della Commissione.

Io spero che la Camera non si aspetterà da me un discorso tecnico, e molto meno che io mi addentri a discorrere a fondo intorno alle cose della marina.

Se si trattasse della difesa di terra, forse ancora qualche cosa potrei dire, poichè i quesiti che ad essa si riferiscono io li ho sempre prediletti, e li ho dovuti molte volte studiare e valutare in pratica sul terreno nelle nostre guerre nazionali, cominciando dal 1848 in poi.

Ma nelle cose della marina io sono e mi dichiaro affatto inesperto; anzi debbo domandare venia alla Camera, se io ho avuto l'audacia di accettare l'ufficio di relatore su questo disegno di legge. È stata la cortese violenza del voto degli onorevoli miei colleghi della Commissione, ed un sentimento di disciplina e di dovere che per fortuna non mi ha mai abbandonato nella vita, che mi hanno indotto a sobbarcarmi a questa croce. Per togliermi di

dosso la quale, altra via non mi rimaneva aperta che studiare a fondo i documenti che ci erano somministrati, assumere tutte le informazioni possibili, e specialmente trattare la questione soprattutto dal lato amministrativo e finanziario, lasciando ad altri la parte tecnica.

Però, anche considerando così la cosa, anche ammesso che il mio sia una specie di atto di abnegazione, in servizio della cosa pubblica, fatto per mandare a riva la nave dell'onorevole ministro della marina, io sono il primo ad ammettere che la mia posizione è tutt'altro che invidiabile, e quasi sarei tentato di esclamare col poeta nostro prediletto, che

... se da questa dolorosa valle
Sano a Gesù riporterò le spalle
Oh che fortuna!

La Camera tollererà quindi che io le parli il linguaggio dell'amministratore, come l'onorevole ministro della marina ieri parlò il linguaggio dell'uomo tecnico.

Prima di entrare nell'argomento, mi permetta la Camera una breve digressione.

Il discorso così notevole fatto ieri l'altro dall'onorevole ministro della marina ha certamente prodotto un'ottima impressione sugli animi degli onorevoli miei colleghi, come l'ha prodotta anche sull'animo mio. Ma d'altra parte mi è sembrato, mi permetta che glielo dica l'onorevole ministro della marina, che egli in qualche parte del suo discorso abbia oltrepassato lo scopo, abbia provato troppo.

Egli, per combattere la Commissione, ha cominciato col demolire non solo le navi, ma anche fino ad un certo punto il Consiglio superiore di marina, il quale è un corpo organico, che vive per leggi organiche, che è il consulente naturale di ogni ministro presente e futuro, e l'opinione del quale deve essere ricercata nelle questioni le più importanti che si connettono colla marina. Egli ha contrapposto il parere del Consiglio della marina al parere di un'altra riunione composta di persone rispettabilissime, di capi della nostra marina; ed in fondo lo ha sacrificato a quest'ultimo.

Ma i problemi che si erano posti a questi due corpi non erano affatto simili, o per meglio dire i due corpi li hanno risolti secondo la loro propria natura. Al Consiglio degli ammiragli fu chiesto quale era la qualità specifica, lo stato delle navi che si volevano alienare, e di molte altre. Ora il Consiglio degli ammiragli, interrogato in questo modo, ha risposto che esse erano o pessime, o mediocri, o buone, secondo la condizione in cui ciascuna nave si trovava. Ma il Consiglio superiore di marina non doveva soltanto rispondere a questa questione intorno alla qualità intrinseca delle navi, ma doveva anche preoccuparsi della questione amministrativa, vale a dire del modo con cui sarebbero fatti i servizi marittimi a cui le navi sono destinate.

Ecco quindi come un corpo fu chiamato a decidere sopra una questione sola, e l'altro sopra due questioni. Quindi a me pare che non vi è alcuna contraddizione tra il responso dato dal Consiglio degli ammiragli e quello dato dal Consiglio della marina. Ciascheduno ha riferito secondo la sua speciale competenza e le attribuzioni sue proprie.

Il signor ministro poi nel suo discorso è stato molto severo contro tutto quello che è stato fatto in questi anni, ed ha condannato anche una buona parte del nostro materiale.

Con ciò egli si è procurata una facile vittoria, sotto il punto di vista tecnico; poichè chi non sarebbe disposto ad ammettere con lui che un materiale buono e recente sia assai migliore che non un materiale mediocre ed antico? Ma il ministro della marina, ponendo queste premesse, si è ben guardato dal trarne le conseguenze. Le conseguenze del suo dire, a mio parere, non potrebbero che indurre la Camera ad appigliarsi ad uno di questi due partiti: o per il momento sopprimere il bilancio della marina, vendere il resto di quello che abbiamo, sospendere le leve marittime, e rimetterci, quanto alla difesa delle coste, sia all'esercito di terra, sia alle torpedini ed altri ordigni di questa natura. Oppure stanziare 50 o 60 milioni per rifare due terzi almeno del materiale che compone la nostra marina. Ora di questo parere non so se possa essere l'onorevole ministro delle finanze.

Queste osservazioni preliminari, signori, mi conducono al nodo della questione.

Due considerazioni si affacciavano alla Commissione quando essa si pose allo studio di questo disegno di legge. Una era d'indole finanziaria, e l'altra che chiamerò d'indole politica e amministrativa.

Quanto al lato finanziario, pareva a noi che la legge presente dovesse constare di due parti distinte. Una nella quale si proponesse la vendita del materiale inservibile della marina; l'altra parte con cui si indicassero i mezzi di supplire al materiale che così andava a sparire.

Ora, considerata la questione sotto questo punto di vista, la legge che ci è proposta parve a noi a prima giunta incompleta, poichè essa è molto efficace nel lato negativo, ma è poco efficace nel lato positivo; è più atta a distruggere che non a riedificare. Per essere completa, doveva quindi, a nostro parere, essere accompagnata da un'altra legge con

cui si domandasse lo stanziamento di parecchie decine di milioni per indennizzare, per rifornire la marina da guerra del materiale che cessava di appartenerle.

E in vero, o signori, se vorrete gettare uno sguardo sugli allegati uniti alla relazione presentata dalla Commissione, vi persuaderete quanto grande sia la diminuzione che viene a sopportare la nostra marina in forza di questa legge. Quanto al numero, le navi che si vendono sono circa la metà, o poco meno, dell'ammontare complessivo del naviglio.

Ma, diffalcando anche le sette navi che furono già radiate dal ruolo, e considerando solo le altre 26, queste portano 303 cannoni, hanno più di 8200 cavalli-vapore di forza motrice nominale, assai inferiore alla effettiva, e un costo originario di circa 50 milioni. Ora, questo diffalco, proporzionandolo alla forza complessiva del naviglio, sta nella ragione del 35 per cento quanto al numero, del 32 per cento circa quanto alla forza motrice, e del 47 per cento quanto alle artiglierie (bene inteso considerando le artiglierie nel numero e non nella portata e nel calibro), e del 33 per cento quanto al costo.

Vede dunque la Camera che un buon terzo e più della nostra marina va a sparire. Ora, da ciò nasce spontanea l'obbiezione, e la domanda: come mai, con un provento di 4 o 5 milioni (che tanti e non più io credo si potranno ritrarre dalla vendita), come mai, con questo provento, si potrà sopperire ad un materiale di tanta importanza; ad un materiale che valeva originariamente almeno 50 milioni?

Nè vale il dire che questo materiale è usato ed è deperito. Signori, è deteriorato per l'uso e per il consumo, come tutte le cose fungibili deperiscono. Ma sta sempre che la diminuzione della forza è effettiva, dal momento che altro materiale non è stato surrogato, e dal momento che la nostra marina non ha ancora raggiunto il massimo grado del suo sviluppo normale.

È precisamente, a me pare, il caso di un battaglione, il quale fosse munito di un fucile di vecchio modello. Sta bene togliere il vecchio fucile; ma il battaglione rimarrebbe totalmente disarmato, se il vecchio fucile non fosse sostituito da un fucile di nuovo modello. Quindi se non si vuole, a nostro parere, che l'alienazione di queste navi si traduca in un impoverimento e in una diminuzione costante delle nostre forze di mare, è necessità imprescindibile che alle navi che sono tolte di mezzo sieno sostituite altre navi, che, secondo l'epoca attuale, e giusta i nuovi sistemi, rappresentino precisamente quel valore, quella forza, quell'attività, quel costo che avevano le navi che si vendono all'epoca in cui furono costruite. Omettendo ciò si farebbe un passo indietro invece di un passo avanti.

Considerando la questione sotto questo punto di vista, il provvedimento governativo viene ad apparire in tutta la sua interezza, e ne scaturiscono conseguenze che pare non sieno state prevedute. Una volta ammesso questo antecedente, ed effettuata la vendita delle navi, non trascinerà esso per conseguenza ineluttabile una maggiore spesa che non è prevista nè calcolata? Non equivarrà questo fatto, come è detto nella relazione, ad una cambiale tratta a breve scadenza, e per una somma ignota, ma che fin d'ora si può prevedere ingente, sul bilancio attivo delle finanze?

Questo è il dubbio legittimo che si è presentato alla Commissione, la quale aveva il dovere assoluto di esporlo alla Camera. E se questo esiste, non sarebbe meglio allora abbracciare la questione sotto tutti i suoi lati? Vederla nella sua vera interezza, stabilire il fabbisogno, e poi pensare ai mezzi di provvedere?

Noi crediamo che questa linea sarebbe più corretta e regolare, e più conforme alle leggi amministrative e di contabilità che ci reggono. Poichè noi non siamo punto amici di questo sistema, che alle volte si è infiltrato nelle nostre consuetudini amministrative, di impegnare le spese in un modo indiretto.

Le spese bisogna guardarle in faccia all'atto pratico, nella completa efficacia che debbono avere. Ora, o signori, questo è il risultato pratico del nostro esame. Noi abbiamo posto la Camera sull'avviso circa questo punto della questione, ed abbiamo creduto di mettere il dito sulla parte manchevole di questo progetto di legge; la Camera nella sua saviezza apprezzerà.

Ora sarò costretto anche io, come hanno fatto altri oratori avanti di me, di venire alle questioni di dettaglio. Mi dispiace di dover annoiare la Camera, ma è questo l'ingrato ufficio del relatore, il quale venendo a parlare dopo gli altri, bisogna che ripeta per forza alcune cose che sono già state accennate dagli altri.

Comincio dalle grosse corazzate, le quali sono il *Re di Portogallo*, ed il *Principe di Carignano*. Una prima osservazione è quella relativa alla breve durata di queste navi.

Esse furono varate nel 1863, allestite pel 1864, ed ora, anche a detta delle persone le più competenti, sono in uno stato così deteriorato che non vale la pena di fare attorno ad esse alcuna spesa per riattarle.

Ora, il dilemma che sorge da questa situazione

è chiaro: o il tipo è stato infelice, o vi fu qualche difetto di costruzione.

In generale, in tutta questa legge si osserva un fatto che non chiamerò strano, ma che è almeno singolare, vale a dire che si vendano delle navi recenti, mentre si mantengono nella marina delle navi molto più vecchie. Vorrebbe forse dire questo che ora si fabbrica meno bene di quello che si costruisse in addietro? Dove sono allora tutti questi progressi nell'architettura navale descritti l'altro giorno dall'onorevole ministro della marina? O forse che le arti marittime nostre sono decadute?

Quanto poi alle corazzate, pur troppo sembra che esse abbiano una vita molto breve, poichè non solo queste corazzate sono condannate, ma dai documenti che sono uniti al progetto di legge, appare che anche la *Varese* dovrà essere presto messa in disparte. La *Messina* è detto nei documenti medesimi, che per essere raddobbata richiederà una spesa almeno di 1,300,000 lire.

E quanto al *Conte Verde*, tutti sanno in quali condizioni lamentevoli esso si trova. Questo ci fa impensierire sul serio, poichè da una parte ci fa prevedere poco bene anche per le corazzate che abbiamo ora sui cantieri, e dall'altra parte bisogna pure riflettere che le corazzate costano sei, otto, dieci e più milioni. Ora se la loro vita media non andasse al di là dei 10 anni, come risulta appunto da questo fatto, che io vado allegando, per certo nessuna fortuna, anche assai più cospicua della nostra, basterebbe alla spesa.

In ogni modo mettiamo in disparte queste grosse navi, e veniamo a parlare delle piccole cannoniere e delle piccole batterie corazzate. Queste navi non si vendono già perchè sieno in un cattivo stato, non si vendono perchè richieggano una forte spesa di manutenzione, ma si vendono pel loro tipo poco adatto. Ora questo pone la Commissione, che deve decidere, in gravissimo imbarazzo, poichè in tutti questi anni ci fu detto per l'appunto l'opposto. Infatti, osservi la Camera.

Le batterie corazzate furono varate nel 1866 e allestite nel 1869; le cannoniere furono varate nel 1869 e allestite nel 1872 e 1873. Anzi l'*Audace* fu varata nel 1871. Sono dunque navi affatto nuove. Anzi alcune di esse non sono ancora, per così dire, completamente allestite. Sono navi che furono costruite coi fondi che si sono messi in bilancio e che ci furono chiesti precisamente in questi ultimi anni.

Ora, d'improvviso, ci si viene a dire che queste navi non sono più atte a servire, che devono sparire dal naviglio, che sono navi condannate. Ma, signori, a chi dobbiamo noi credere: ai ministri che in questi ultimi anni ci vengono a chiedere i fondi per continuare, per spingere avanti la costruzione di queste navi; oppure al ministro che asserisce ora che queste navi non sono buone a nulla e devono essere condannate?

La Camera avrebbe ragione di dire: signori tecnici, vi è disaccordo fra voi; cominciate dal mettervi d'accordo.

Quello che risultò alla Commissione in seguito ad un'analisi abbastanza minuta di questa questione si è che in realtà queste navi non sono fatte nè per correre nè per stare al largo. Sono navi speciali destinate ad uno scopo affatto particolare, quale è quello, per esempio, della difesa dei canali e dei bassifondi della laguna e del golfo di Venezia, dove è lo sbocco dei nostri grandi fiumi, e dove si trovano le acque basse, che non permettono di manovrare alle grosse corazzate, che hanno una grande immersione. Sono navi che, a detta del ministro stesso, richiedono pochissima spesa di manutenzione, sia perchè sono quasi nuove, sia perchè due di esse sono a scafo di ferro; vendendole si ricaverebbe assai poco, non abbiamo altre navi di questo genere da sostituire, poichè la marina non ne possiede altre, e sui cantieri non ve ne sono in costruzione di questo tipo. Sono navi che pescano assai poco, come ha già detto l'onorevole De Luca, poichè le cannoniere non pescano che due metri e le batterie non pescano che quattro metri. Hanno anche dei congegni speciali che le rendono atte a certe particolari manovre, poichè hanno la doppia elica, e quindi possono anche girare sul posto.

Da tutto questo si deduce che, a nostro credere, è opportuno per ora di mantenerle sul quadro del naviglio.

Si dice che sono state fatte per l'attacco della Venezia. Ma, signori, sarebbe molto più esatto il dire che furono fatte per la difesa della Venezia, poichè, come io vi ho detto poco fa, le batterie corazzate furono allestite solamente nel 1869, vale a dire tre anni dopo che la Venezia è stata unita al regno d'Italia, e le cannoniere corazzate furono varate nel 1869 vale a dire tre anni dopo che la Venezia è stata riunita all'Italia e allestite nel 1872 e 1873.

Dunque è assai più logico dire che l'amministrazione ha creduto che queste navi fossero opportune non solo all'attacco ma alla difesa dell'estuario veneto. Naturalmente se fossero a farsi di nuovo io convengo coll'onorevole ministro della marina, che potrebbero essere diverse, poichè noi qui non facciamo alcuna questione di tipo, ed io per il primo in ciò sarei affatto incompetente. Se fossero a farsi di nuovo, dico, potrebbe utilmente essere modificata

la loro struttura, e la loro forma potrebbe variare. Ma dal momento che esistono, e che ci costano quasi sei milioni (poichè le batterie costano circa due milioni l'una, e le cannoniere circa 600 mila lire ognuna), e non abbiamo altre da sostituire, non è opportuno per ora tenerle? Il dilemma è questo: è meglio avere queste navi, o non averne alcuna? Abbiamo speso per esse in questi ultimi anni quasi sei milioni. Dobbiamo ora venderle per cento o duecento mila lire, e rimanere colle mani vuote? E sarebbe questo un far bene agli affari d'Italia?

È pure necessario pensare a difendere la Venezia. Ricordatevi quello che avvenne al tempo dell'assedio di Venezia: gli Austriaci poterono prendere Venezia dal lato di terra, ma non da quello di mare, poichè alcune poche navi armate bastarono a difendere i canali per cui si poteva penetrare nella laguna. E d'altronde noi abbiamo di fronte Pola. Se non volete queste navi, comperatene, con grave sacrificio, delle più perfette. Ma qualche cosa bisogna pure avere. Signori, a vendere siamo sempre a tempo; ma una volta la vendita effettuata, il fatto è compiuto, ed è irrimediabile. Non rimane che sostituire altro materiale. Ma a questo sovente la finanza pone il *veto*.

Ora veniamo alle corvette.

La questione delle corvette si connette con un'altra di assai maggiore importanza, con quella della nostra rappresentanza all'estero, e della tutela dei nostri commerci marittimi. E qui io debbo fare appello agli antecedenti della Camera.

Questa questione non è la prima volta che si tratta in Parlamento; più e più volte si discusse intorno a questo soggetto, sia nelle relazioni annuali del bilancio della marina e di quello degli esteri, sia quando vennero in discussione alla Camera i trattati di navigazione e commercio, sia anche in seguito a speciali interpellanze.

Or bene, la Camera si è sempre in questa materia pronunciata in un senso solo, vale a dire in quello di procacciare il massimo sviluppo dei nostri interessi all'estero, e quindi della conseguente tutela di essi.

Infatti, o signori, l'Italia è nazione essenzialmente marinara; gran parte del suo avvenire economico risiede in una maggiore espansione della sua attività sui mari, nel suo commercio marittimo, nelle sue colonie. Tutta la sua storia è lì per dimostrarlo. Ciò dipende anche in parte dalla sua struttura fisica, e dalla sua configurazione geografica, che sono immutabili. Gli Italiani sono tratti quasi irresistibilmente verso le lontane regioni.

Noi abbiamo all'estero quasi un milione di Italiani i quali lavorano per procacciarsi agiatezza ed influenza, le quali poi ridondano a vantaggio della madre patria.

L'emigrazione in Italia, prendo anche la cifra minore, si fa salire a circa 40 mila individui all'anno, di cui molti si avviano verso le regioni di oltre mare.

Il commercio marittimo italiano internazionale nei porti del regno con bandiera italiana fu nel 1873 di 24 mila bastimenti della portata di più di tre milioni di tonnellate.

Il valore di questo commercio marittimo con bandiera nazionale nel medesimo anno fu di circa 700 milioni. La gente di mare iscritta nei ruoli ammonta a circa 200 mila persone.

In quanto alla navigazione noi siamo ancora assai deficienti, con nostro grave scapito, nella marina mercantile a vapore; la quale richiede grandi capitali e ricchezza, e ciò deve porre sull'avvisato il ministro della marina se mai credesse in tempo di guerra di trarre grandi risorse dal nostro naviglio a vapore; pagherebbe immensamente e ne troverebbe assai poco. Ma la nostra marina a vela ci fa onore, ed a detta dello stesso *Veritas* di Parigi è la quarta del mondo, poichè non è inferiore se non alla marina americana, inglese e norvegiana.

Questi dati, o signori, dimostrano quale elemento di vita sia per noi il mare, e quanta parte del nostro avvenire economico stia nei nostri traffichi marittimi.

Il ministro degli esteri con saggio divisamento, ed assecondato anche dalla Commissione del bilancio, in parte assecondò questo movimento, e in parte anche lo precorse, poichè è còmpito di un Governo, in un paese libero, non solo di porre il suggello ai fatti compiuti, ma anche di precedere e di stimolare lo svolgimento dei destini anche economici del paese.

Solamente a mia memoria, dopo il 1866, furono fondati all'estero una quantità grandissima di Consolati. Mi basterà di citare quelli di Shangai, di Hong-Kong, di Rangoon, di Yokohama, di Melbourne, di Bombay, di Porto-Saïd, di Suez, di Valparaiso, del Callao, di San Francisco ed altri che ora non rammento.

Ora, o signori, da ciò che ne segue? Ne segue la necessità che la marina da guerra debba anch'essa per la sua parte seguire questo movimento. La marina da guerra è la naturale guardiana e tutrice sui mari dei nostri interessi. Il nazionale che lavora all'estero non ha minor diritto di essere assistito e protetto di quello che lo abbia il nazionale che lavora all'interno.

Questo è il grande principio della politica inglese

in forza del quale l'Inghilterra è divenuta nazione eminentemente colonizzatrice.

Un console (è cosa già stata detta, ma permettetemi che la ripeta anch'io, avendola dovuta constatare in pratica per dovere d'ufficio quando era relatore del bilancio degli esteri) un console all'estero il quale non veda che assai di rado la bandiera nazionale, credetemelo, non si sente molto forte, e non può fare grandi cose.

La marina da guerra quindi, a nostro credere, deve collegare la sua azione con quella del Ministero degli esteri, e con quella del Ministero del commercio.

Ora, o signori, noi non abbiamo all'estero che due stazioni navali, quella al Levante e quella al Plata, oltre una nave che periodicamente si invia nei mari dell'Indo-Cina; ma la stazione del Levante quasi non si può dire una stazione navale perchè basta un piccolo piroscafo a coprirla, e nella stazione al Plata, sapete voi, o signori, da quale nave in questo momento è rappresentata l'Italia?

Dall'*Ettore Fieramosca*, vale a dire da una nave che ha 30 anni di vita, che ha dovuto subire non so quante riparazioni, e che certo, essendo una corvetta a ruote, non può essere paragonata nè come tipo, nè come valore marino ad una delle corvette ad elica che sono di un tipo assai più recente. Queste stazioni navali non bastano. La Commissione del bilancio tutti gli anni, sia quella del bilancio della marina, come quella del bilancio degli esteri, chiede che l'Italia sia rappresentata in un modo più efficace all'estero, che si trasformi in una stazione navale permanente la stazione provvisoria dell'Indo-Cina, e che altre stazioni navali si creino sulle coste americane del Pacifico ed anche in altri luoghi. Di tutta la nostra flotta, o signori, ora l'Italia non ha all'estero che due navi di qualche importanza, l'*Ettore Fieramosca* di cui ho parlato poc'anzi che è al Plata, e la *Vittor Pisani* che è nei mari dell'Indo-Cina.

Domando io se, anche stando nei limiti del nostro bilancio della marina che si avvicina ai 40 milioni, questa rappresentanza dell'Italia all'estero è adeguata e sufficiente? Mi basterebbe, per appoggiare quest'idea che io vado sviluppando davanti alla Camera, mi basterebbe, dirò, citare un fatto solo. Noi avevamo già da molti anni addietro, forse da più di 20 anni fa, avevamo dei dissidi colla repubblica dell'Uruguay. Molti cittadini italiani avevano dei crediti verso quella repubblica, crediti che non avevano mai potuto far valere, e di cui non erano mai stati soddisfatti. Diritti di quella stessa natura, poichè derivavano da servizi prestati a quella repubblica durante la guerra prima del 1848, diritti della stessa natura, dico, avevano anche cittadini inglesi e francesi. Or bene, questi ultimi da forse 20 anni furono soddisfatti delle loro ragioni, poichè la loro petizione era stata appoggiata da squadre inglesi e francesi.

Pensate in quale posizione umiliante si trovano i cittadini italiani verso cui si usava un trattamento così disuguale, e come la nostra autorità e il nostro prestigio in quei luoghi ne soffrissero. Un'interpellanza è stata fatta sino da quando era ministro degli esteri l'onorevole generale Menabrea; egli allegò l'insufficienza di forza, e l'impotenza in cui si trovava l'Italia di ricorrere a mezzi più risoluti; disse che una occasione opportuna sarebbe stata quella di attendere il ritorno della *Magenta* dal viaggio di circumnavigazione; allora si darebbe ordine alla nave medesima di sostare a Montevideo, e congiungendosi alla nave stazionaria in quei luoghi, il Governo italiano avrebbe forse forze sufficienti da poter appoggiare i suoi reclami, ed esercitare la necessaria pressione sul Governo locale.

A questi espedienti doveva ricorrere una nazione come l'Italia! Questa combinazione poi, non rammento per quale circostanza, andò fallita, e non fu che l'anno scorso, stante l'abilità e la persistenza del nostro onorevole ministro degli esteri, Visconti-Venosta, che i nostri nazionali poterono in qualche parte ottenere ragione pei loro diritti.

Ora, o signori, veniamo all'applicazione delle massime esposte.

La nostra flotta ad elica, che è quella appunto destinata alla lunga navigazione, è composta di 18 navi; 5 vengono conservate, 13 sono ora vendute; e di queste 13, 4 sono navi vecchie, anteriori al 1860, e le altre nove sono navi che non furono fabbricate che dopo la costituzione del regno d'Italia, vale a dire sono navi che datano dal 1862, 1863 e 1864; la *Principessa Clotilde* fu varata nel 1864, ed allestita nel 1865.

Sono dunque bastimenti di recente data, che sono giunti alla metà della durata approssimativa di una nave in legno, che subirono parecchie riparazioni, e che poco tempo fa erano ancora, in parte, in armamento. Alcune di esse, come la *Magenta* e la *Principessa Clotilde*, sono navi care agli Italiani per proficue navigazioni e per importanti episodi della nostra storia navale, di cui il ministro degli esteri fu sollecito a trarre profitto per stringere relazioni politiche e commerciali con paesi coi quali prima non ne avevamo alcuna. Nella relazione queste fregate e corvette ad elica sono chiamate stupende, e di ciò si è meravigliato il ministro della marina. Ma la parola *stupende* è relativa all'epoca in cui furono costrutte; ed infatti erano bellissime

navi, ed il meglio di quanto si sapesse fare a quell'epoca. Ora sono invecchiate alquanto, e la stessa sorte, e forse assai più presto, toccherà alle corazzate; l'epiteto non regge più, e la Commissione ne è così convinta, che acconsente alla vendita della maggior parte di esse.

Ora, messe in disparte queste 13 navi, cosa rimane di tutto questo naviglio all'Italia? Non rimangono che 5 navi ad elica. Due sono fregate, la *Maria Adelaide* ed il *Vittorio Emanuele*, ma queste fregate hanno un armamento troppo costoso perchè possano essere destinate alle lunghe navigazioni ed alle stazioni navali. Restano le tre corvette, *Garibaldi*, *Caracciolo*, *Vittor Pisani*.

La *Garibaldi* è una fregata che fu da ultimo trasformata in corvetta, quindi il suo armamento è più dispendioso; è appena ritornata da un lungo viaggio, ed avrà bisogno di riparazioni. Restano la *Caracciolo* e la *Vittor Pisani*. La *Caracciolo* ha avuto da ultimo una destinazione speciale, poichè serve a Napoli come scuola dei torpedinieri. La *Vittor Pisani* è nei mari dell'Indo-Cina. Ma quando essa e l'*Ettore Fieramosca* saranno di ritorno, da quali altre navi saranno sostituite?

Non credo che l'onorevole ministro della marina voglia o possa fare un assegnamento durevole per questi servizi sopra le altre corvette a ruote che sono state mantenute provvisoriamente nel quadro del naviglio, le quali sono: l'*Ettore Fieramosca*, l'*Archimede*, il *Governolo* ed il *Guiscardo*.

Il *Governolo* data dal 1849, è nave condannata come la *Costituzione* ed ha le caldaie inservibili.

L'*Ettore Fieramosca* e l'*Archimede* sono navi che datano dal 1844; hanno 30 anni di vita, ossia 10 anni di vita di più della durata media di una nave in legno, la quale è di 20 anni.

Il *Guiscardo* è una nave già condannata dal Consiglio d'ammiragliato fino dal 1870, e non fu che in seguito a spese fortissime che fu rimessa in stato di poter servire.

Nessuno potrà persuadermi che queste navi sieno migliori delle fregete e corvette miste che si vogliono alienare, che, oltre essere di un tipo più adatto a navigare, contano la metà tempo di vita. Queste navi non durarono fin qui che a furia di spese e di riparazioni, in guisa che il loro costo può dirsi raddoppiato. Riparate le fregate e corvette miste e dureranno assai più.

Ora vediamo quali sono le nuove costruzioni che si hanno in cantiere destinate a surrogare le navi che vengono a sparire, e applicate ad una medesima destinazione, vale a dire idonee a lunghi viaggi.

La Commissione, stando alle informazioni che ha assunte, crede che non vi sia che una sola nave che potrebbe essere destinata a questo scopo, cioè il *Cristoforo Colombo*, la quale sta sul cantiere a Venezia. Fu ideata dall'ammiraglio Riboty come corvetta mista, e trasformata quindi in avviso. Su questa nave è soppressa la vela, ha una macchina potentissima, porta una grande scorta di combustibile, di guisa che ha almeno una delle qualità delle navi oceaniche, la rapidità. Ma a detta dell'onorevole ministro stesso, e secondo le notizie che la Commissione ha raccolto, non potrà essere varata se non fra un anno, ed avrà bisogno ancora di un altro anno e mezzo per essere allestita, in guisa che questa nave non sarà pronta e non potrà essere adoperata che fra tre anni circa.

Altri due avvisi sono in costruzione, uno a Livorno, l'altro a Genova. Ma questi sono veri avvisi da flotta, di cui la squadra non può privarsi, che sarebbero sciupati nelle lunghe navigazioni, alle quali d'altronde non sono adatti per la poca scorta di combustibile che portano. Sono costrutti, pare, in vista di uno scopo speciale, poichè portano l'installazione per lanciare le torpedini.

Ora davanti a questa situazione di cose, signori, io credo che sia abbastanza giustificata la proposta della Commissione di mantenere per ora iscritte sui quadri del naviglio tre delle corvette che si vorrebbero alienare, onde i servizi marittimi, che a noi tanto preme non solo che siano mantenuti, ma ampliati, non restino in sofferenza.

Non è una questione di tipo che noi facciamo, è una questione di servizi marittimi. Qual è la nave che può essere sostituita a queste? A questo quesito non fu ancora risposto. Ecco la domanda che noi facciamo all'onorevole ministro della marina.

Se egli può dare una risposta soddisfacente a questa interrogazione, noi potremo ancora fino ad un certo punto modificare la nostra opinione, poichè, come diceva poco fa, noi non facciamo assolutamente questione di tipo, noi facciamo questione di servizio. Ma nello stato attuale delle nostre informazioni, e rimanendo in questa cerchia di fatti, noi non possiamo decampare dalla nostra proposta. E molto meno poi potrebbe decampare il relatore, poichè ognuno ha i propri antecedenti e nessuno può svestirsi dei suoi panni.

Signori, io ebbi molte volte occasione di sostenere nella Camera le teorie che ora ho esposte intorno ai nostri commerci internazionali, ed intorno alla protezione che agli interessi che noi abbiamo oltre mare, si deve accordare.

Come ho detto fino da principio, io non sono tecnico, e non avrei quindi alcuna ragione di far parte della Commissione, se non vi stessi almeno

come rappresentante dei grandi principii della navigazione e del commercio.

Vi sarebbe la questione del *Cambria*, ma questa questione somiglia molto a quella delle piccole corazzate. In questi ultimissimi anni per raddobbare il *Cambria*...

MINISTRO PER LA MARINERIA. Nel 1867.

ROBECCHI, *relatore*. Il *Cambria* restò sul cantiere di San Bartolomeo alla Spezia quattro o cinque anni...

MINISTRO PER LA MARINERIA. Due anni.

ROBECCHI, *relatore*. Tutti quelli che andavano alla Spezia, vedevano sempre il *Cambria* sul cantiere: me ne appello ad essi.

Furono spese da ultimo somme ragguardevolissime per restaurare il *Cambria*. Ora noi chiediamo alla amministrazione: perchè avete impiegate queste somme di molte centinaia di migliaia di lire attorno ad una nave, che il giorno dopo è giudicata inutile e inservibile? La conseguenza sarebbe una sola: i denari furono sciupati. Per noi, che sia capo della amministrazione l'onorevole Di Saint-Bon, od altro ministro, sotto questo rapporto è la stessa cosa. Verso la Camera chi risponde è l'ente collettivo Governo. Anche qui vi è la contraddizione che ho notata in principio. I Ministeri passati giudicarono questo piroscafo atto a servire, e spesero somme cospicue per raddobbarlo. Ora, invece di trar profitto di questa spesa, la nave si vuole che sia venduta, e non se ne ritrarrà per certo il 5 per cento del suo costo originario. E ciò nel momento in cui l'Italia di queste navi onerarie grandemente difetta. Per certo non è questo il sistema di amministrazione più idoneo ad infondere nella Camera coraggio per votare spese pel bilancio della marina.

Ora mi permetta la Camera che, uscendo da questi dettagli, io allarghi un po' la questione e svolga qualche considerazione d'indole generale.

I progressi della scienza, applicati all'arte di combattere, ed al perfezionamento degli strumenti di difesa e di offesa, hanno fatto in questi ultimi anni progressi meravigliosi. L'avvicendarsi delle innovazioni e delle scoperte è così rapido, che possiamo dire quasi di essere continuamente in un periodo di transizione, quasi a cavallo di parecchi sistemi. Di qui derivano due conseguenze: la prima è che il limite di demarcazione tra il nuovo ed il vecchio non è così esatto ed assoluto, che in pratica, volendo riformare, non si possa e non si debba, secondo le circostanze, inclinare piuttosto da una parte che da un'altra. La seconda considerazione è, che ciascuno, pur tendendo al meglio, deve cercare di trarre il miglior partito e profitto da quello che ha.

Ed infatti le altre nazioni ce ne danno l'esempio. Guardate la squadra americana che è nel Mediterraneo; essa è in parte composta appunto di legni come i nostri, alcuni dei quali furono tagliati, allungati, ed a cui fu appiccicata la corazza che prima non avevano. Il *Franklin*, che pochi anni fa era la nave ammiraglia della squadra americana, e credo che lo sia tuttora, è una nave per nulla migliore di alcune delle fregate ad elica che noi vogliamo vendere.

Eppure gli Americani tengono questo materiale, ne usano, ne traggono profitto.

L'onorevole De Amezaga diceva, a questo riguardo, che gli altri suppliscono col numero alla qualità.

Ma intanto, perchè l'Italia non potrà avere una squadra all'estero, essendo essa pure una potenza ragguardevole? Perchè dovrà essere rappresentata all'estero solo da qualche piroscafo o da qualche nave isolata? E poi molte unità mediocri non fanno un'unità buona.

E giacchè mi è accaduto di citare l'onorevole De Amezaga, il cui brillante discorso ho applaudito l'altro giorno, mi permetta che io gli dica che avrei molte cose a soggiungere circa la teoria cui egli ha accennato di volo sulla precedenza da darsi alle forze materiali.

Egli stesso prova contro la sua teoria, poichè, quando egli tenne quella bella condotta davanti a Cartagena, che tutti gl'Italiani hanno ammirato, quale nave comandava egli? L'*Authion*, uno degli infimi piroscafi della nostra marina. Eppure egli non ha badato alla nave che montava; egli è andato, e ha fatto il suo dovere, a rischio e pericolo. (*Bene!*)

E poi, o signori, alla stessa Italia non potremmo noi applicare pur troppo il motto: *chi perde vince!* il che dimostra che la forza morale entra almeno per i due terzi nella riuscita dei destini umani? Anche nelle cose militari, i nostri fasti più cospicui e gloriosi non sono per certo quelli in cui eravamo più forti del nemico. Questo è avvenuto da noi pur troppo, che in generale quando siamo stati superiori al nemico abbiamo perduto, e quando eravamo inferiori molte volte abbiamo vinto!

Ma ritorniamo alla questione del materiale. Vedete nell'esercito: prendiamo, per esempio, la fucileria. La cartuccia di carta è stata vinta dalla cartuccia metallica. L'ago, signori, questa grande innovazione che pareva dovesse andare alla posterità, ora è stato battuto dal sistema della percussione. La Prussia mette in disparte il suo fucile Dreyse,

col quale essa ha vinto nel 1866 e nel 1870. Il nostro ministro della guerra ha adottato per l'esercito italiano il fucile Wetterly. Ma chi lo garantisce che da qui a qualche anno non venga fuori un altro fucile, il fucile dell'avvenire, un fucile a ripetizione, per esempio, il quale non sia assai migliore di quello appena testè adottato!

E in tutti questi ultimi anni, di cosa eravamo noi armati? Eravamo armati del fucile ridotto, mentre tutte le altre nazioni avevano già il fucile di nuovo modello; e con questo fucile ridotto avremmo pure dovuto fare la guerra, se la guerra fosse scoppiata in questo intervallo. E ancora al giorno d'oggi l'approvigionamento di fucili di nuovo modello nel nostro esercito è assai scarso; parte della truppa è ancora armata col vecchio fusile ridotto, e con questo dovrebbe combattere se l'occasione si presentasse, cosa assai più grave, mi permetta la Camera di dirlo, che non l'avere tre o quattro corazzate più o meno; poichè, signori, una battaglia navale non è quella che decide mai delle sorti d'una nazione, ma una battaglia di terra perduta può sconvolgere tutta l'esistenza di uno Stato. Ne sia prova la Francia, la quale, mentre aveva la sua squadra corazzata intatta nel Baltico, era battuta a Wörth e a Gravelotte, perdendo così la sua frontiera dell'Est, e scoprendo la via al cuore dello Stato.

Quanto alle artiglierie il cannone di bronzo è stato vinto dal cannone d'acciaio, e questo dal cannone di ghisa cerchiato d'acciaio, senza contare gli infiniti sistemi di chiusura, e di caricamento.

Per ciò che si attiene alla marina l'onorevole ministro vi espose quanto rapido sia il succedersi delle invenzioni, quale sia la lotta fra l'offesa e la difesa, fra le corazze e l'artiglieria. Questa lotta è arrivata ad un tal punto, che quasi ha toccato i limiti dell'impossibile e della esagerazione, e già la reazione è cominciata. Io non mi attenterò ad entrare in questo campo, incompetente come sono.

Ma la Camera sa che vi è una scuola recentissima a cui appartengono persone peritissime nella materia, che taccia appunto di esagerazione, sia le corazze che superano i 60 centimetri di spessore, sia le smisurate artiglierie che hanno bisogno di complicatissimi congegni per essere mosse, un minimo guasto dei quali, in tempo di guerra, rende tutta la macchina inservibile. Cannoni di più di cento tonnellate di peso, che lanciano un proiettile di una tonnellata ad una distanza a cui non arriva l'occhio umano, che, a detta della scuola medesima, superano affatto il limite del congruo uso e del possibile, secondo le forze umane, specialmente se applicati a corpi mobili e natanti.

Machiavelli, il grande maestro dell'arte militare, come della scienza politica, c'insegna che la dote principale del materiale da guerra è quella di essere semplice e maneggevole. Vecchio assioma, ma che giova tener presente davanti all'indirizzo che in certe parti ha preso l'armamento moderno.

Eppoi, signori, noi in tutto questo lavoriamo un poco nell'ignoto. Poichè queste navi, questi colossi di ferro che si aggirano nelle acque a spavento delle turbe, non hanno ancora ricevuto il suggello, la controprova, la consacrazione di una vera battaglia navale. Questa, credo, potrebbe far modificare l'opinione di parecchi.

Checchè ne sia di tutto questo, egli è certo che il materiale al giorno d'oggi, nell'armamento moderno, ha acquistato una grandissima importanza, sia sotto il punto di vista tecnico, sia come costo ed economicamente parlando. Da qui ne derivano due conseguenze: la prima, che noi dobbiamo procedere con piede assai cauto nelle questioni del materiale, poichè le nazioni ricche possono darsi il lusso di commettere degli errori, noi non lo possiamo, perchè non avremmo i mezzi di ripararli.

La seconda conseguenza è che il materiale non deve rimanere molto tempo sui cantieri, come succede pur troppo di frequente in Italia, forse per la ragione che se ne mette troppe in costruzione alla volta. Succede spesso da noi che la nave esca dal cantiere quando il suo tipo è già antiquato, e quando il legname ha già sofferto, in guisa che bisogna, poco dopo, ricominciare a ripararla.

Signori, la questione considerata sotto il punto di vista della spesa si complica colla questione finanziaria, la quale, da qualunque lato noi ci volgiamo, scende sempre inesorabilmente in campo. Essa è come una lente, attraverso la quale ogni oggetto va veduto e considerato.

Le questioni militari sono le più complesse di tutte, poichè esse non si possono definire se non si risolvono prima molti altri problemi politici e finanziari.

Anche nelle cose militari la finanza ha la prevalenza, poichè, lasciatemelo ripetere, un armamento che non fosse proporzionato al vero stato economico e finanziario del paese, non sarebbe una forza vera, ma una forza apparente.

Oggidì tutto è noto: nessuno si illude sulla vera situazione e sulla vera potenza di uno Stato. La statistica è inesorabile nelle sue deduzioni; e, accanto alla tabella delle armi, pone la tabella del debito pubblico e del *deficit*. Il *deficit* è il vero nemico attuale dell'Italia, che noi dobbiamo con ogni sforzo vincere e debellare; ne va della nostra esistenza, del nostro avvenire, del nostro onore. Questo è il nostro còmpito attuale, è la caratteri-

stica del momento politico, nel quale ci troviamo. Ogni altra questione è ora secondaria e subalterna a questa.

L'equilibrio finanziario è come un punto fisso, verso il quale, come verso una *meta sudante*, si sono affaticate le passate Legislature, e che deve essere imprescindibilmente raggiunto dalla Legislatura attuale.

Signori, ritornando alla marina, permettetemi una considerazione che io aveva dimenticato. Badiamo al materiale, ma badiamo molto anche al personale ed alle forze morali.

Il personale della marina, o signori, come già ben diceva l'onorevole Depretis, è eccellente, ma alle volte si manifesta in esso un certo malessere, un'inquietudine come di chi sente di non essere tenuto in quel conto che merita, una specie di depressione di spirito, frutto in parte degli avvenimenti, e in parte dipendente da una imperfetta fusione degli elementi che lo compongono.

Queste tendenze si devono in ogni modo combattere e scacciare.

E sapete quale sia la via per raggiungere questo scopo? È quella di lanciare la marina, più di quello che non facciamo ora, nel campo dell'azione. E per campo d'azione non intendo già la guerra guerreggiata, poichè non abbiamo per fortuna una guerra a nostra disposizione ogni giorno. Per campo d'azione intendo la guerra cogli elementi, le lunghe navigazioni, gli arditi viaggi, le scoperte, gli studi. Manterremo almeno in questo modo e ingrandiremo la fama ed il vanto di arditi ed esperti navigatori, che ci hanno tramandato i nostri padri. Anche questo è qualche cosa. Da intrepido marinaio a prode combattente non vi è che un passo.

Abbiamo anche la massima cura nelle cose della marina di non andare per salti, e di non interrompere la continuità, su cui si fonda la tradizione.

Nella marina abbiamo bisogno di formare quella che chiamerò la tradizione dell'unità, che nell'esercito è oramai completa, e che a se sola è un grande elemento di forza, di compattezza, di avvenire. Nessuna grande istituzione vive senza tradizioni.

Signori, nel terminare il mio discorso, permettetemi che io ribadisca una verità che ho già altre volte esposta in questa Camera, e che è in me come un'idea fissa.

Le basi degli ordinamenti umani, anche nelle cose della guerra, sono in parte immutabili e costanti, poichè la natura umana è sempre la stessa. Ma variano i metodi ed i processi.

Una volta nella forza si trovava la ricchezza. Ora è una necessità dell'epoca che per essere forti e potenti bisogna cominciare dall'essere ricchi; vale a dire che il problema economico vince, precede e si antepone a molti dei problemi finanziari e politici: il problema economico, il quale si risolve nella formula sacramentale: studio, lavoro e produzione.

Mi conceda la Camera che io le rammenti che questo fu l'ultimo voto e l'ultimo concetto di quell'illustre patriota, che fu il generale Bixio, a cui quasi per istinto ricorre il pensiero in questa discussione, di cui noi cerchiamo invano la parola perchè ci illumini e ci ammaestri, e alla cui memoria mi piace di rendere in questa circostanza un pubblico omaggio. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Onorevole Sorrentino, ha facoltà di parlare per svolgere il suo ordine del giorno, di cui ho dato lettura, presentato prima che si chiudesse la discussione.

SORRENTINO. Capisco che giungo in cattivo punto a prendere la parola. Mai ho desiderato tanto di parlare a lungo quanto quest'oggi.

Però io sono costretto a limitarmi a fare una semplice dichiarazione.

Nella Commissione era il solo che costituisse la minoranza; allora non era presente l'onorevole Alvisi. Più tardi ho saputo, e con mio gran piacere, che si è accostato alla mia opinione anche l'onorevole Alvisi.

Trovarsi nella minoranza della Commissione significava essere ministeriale, poichè io accettava, come accetto ancora, il concetto del ministro, cioè di smettere tutto.

Io arrivo però a questa conclusione per una via forse alquanto diversa da quella per cui c'è arrivato il ministro. Io intendo quindi, anzi credo proprio mio dovere di dichiarare questo mio voto, perchè non sia franteso.

Nel primo discorso che il nostro ministro della marina ha fatto nella Camera quando è venuto nell'anno scorso a discutere della questione del bilancio, egli ci ha esposto il suo programma.

Le necessità di quel tempo, come che non sieno diverse da quelle d'oggi, erano queste: bisognava provvedere di non essere sorpresi, in caso di guerra, dal lato di mare, cioè bisognava avere qualche *armatura* che potesse lottare colle migliori forze navali dei tempi presenti. Ora, diceva il ministro, nelle condizioni del nostro naviglio attuale io non ne trovo una sola delle navi che possa tener fronte alle navi straniere di ultima costruzione, ai tipi ultimi e moderni.

Ora, in questa questione non vale avere una flotta di trecento navi, come l'ha l'Inghilterra, e schierarla in battaglia, perchè col maggior numero si possa sopraffare il numero minore; no. Oggi una flotta

numerosa può essere colata a fondo da una, due, tre navi che abbiano una forte corazza ed una potente artiglieria. La ragione è semplicissima. Una nave che abbia il doppio, il triplo di spessore delle nostre corazzate ed un cannone che sia più potente dei nostri, questa nave rimpetto a voi è invulnerabile, mentre vulnera tutte le vostre corazzate che volete conservare.

Essendovi delle navi straniere di questa forza e portata e noi non avendone alcuna, è inutile preoccuparsi per conservare un navilio insufficiente alla lotta.

Il signor ministro come ha formato il suo concetto di difesa? Egli ha detto: noi siamo in grandi strettezze finanziarie: ci è però venuto in soccorso una scoperta nuova, la torpedine ed il porta-torpedine; ma, per la difesa, io non posso non ammettere che, oltre alla torpedine ed al porta-torpedine, io abbia a fare, quando mi accada, delle navi corazzate di ultimo modello, che sieno al livello ed anche superiori alle straniere. Ora, io dico che in queste necessità in cui è l'Italia, cioè di doversi difendere dal lato di mare, perchè tiene un lungo litorale, perchè ha un'estensione di coste che la espone agli attacchi di una flotta nemica, ed in qualunque punto, se noi ci troviamo nella condizione di non potere opporre flotta a flotta, forza a forza, ed invece le nostre navi sono costrette o ad essere distrutte, oppure ad essere rinchiuse in qualche porto militare, noi lasciamo libero il mare al nostro nemico, senza nemmeno sapere da qual parte ci aggredisca per opporgli resistenza dalla parte di terra. Aggiungo che quando la nostra marina militare, in caso di guerra, è ridotta allo stato d'impotenza che vi ho descritto, il nemico può adoperare tutti i suoi legni da guerra e mercantili per operare gli sbarchi, perchè non ha paura di essere offeso da noi; mentre se avessimo anche un piccolo numero di navi potenti, tutto questo non potrebbe avvenire.

Nonostante ciò che ha detto l'onorevole De Luca, e gli altri preopinanti, in quest'Aula, in quanto alla forza delle nostre attuali corazzate, nè egli nè altri ha potuto dire ed affermare con coscienza sicura che ci sia tra le nostre navi una sola delle corazzate la quale valga a tener fronte alle corazzate inglesi ed a quelle tedesche dell'ultimo modello.

Invece cosa abbiamo? Abbiamo una forza difensiva di second'ordine; ma se a questa forza difensiva di second'ordine, simile a quelle 40 corazzate inglesi di cui parlava l'onorevole De Luca, vi si oppone uno o due legni corazzati di maggiore forza e potenza, cosa faranno questi 40 legni a fronte delle due o tre corazzate che sono invulnerabili?

Ecco dunque perchè io, non vedendo nella nostra marina nessun elemento per potere combattere e tener testa al nemico, ho detto: bisogna fare qualunque sacrificio per raggiungere questo scopo, e provvedere queste navi che io credo indispensabili alla difesa nostra.

Ma siccome ci si impone, come necessità assoluta, di non varcare certi limiti del bilancio, a questo punto dirò: tra l'avere un'arma buona per difendermi, barattando le cattive, ed il non averne nessuna, preferisco il primo partito.

Ora però la cosa mi pare alquanto mutata. Veggo che tutti desiderano avere una marina militare che possa combattere e difendere le nostre coste; veggo che tutti sono convinti che le navi che abbiamo, sebbene possano servire per la protezione del commercio e per una difesa secondaria, non valgono a far la guerra di mare con chi ne possiede delle migliori; profitto di questa buona disposizione e dico: accresciamo il capitolo del bilancio della marina per la riproduzione del naviglio, e così avremo contentati tutti accettando la proposta della Commissione di vendere il meno che si può. A questo fine ho proposto l'ordine del giorno di rimandare la votazione di questa legge a dopo il bilancio, perchè spero che la Camera voglia aggiungere cinque o sei milioni all'anno per nuove costruzioni. Nè è difficile il trovarli questi milioni.

Per me dico che l'urgenza della flotta essendo superiore a quella dell'aumento degli stipendi degli impiegati, io non avrei difficoltà d'invitare il Ministero a ritirare quella legge e versare i 7 milioni nel bilancio della marina. Se questo non garba, vi sono cento altri modi per trovare a fare economie nei diversi bilanci.

Che se non vuol farsi addirittura nulla per cotesta benedetta nostra marina, io conchiudo col De Luca che è meglio smetterla e così faremo un'economia di 30 milioni all'anno.

Insisto quindi sul mio ordine del giorno, e prego che sia posto ai voti.

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. È inutile che chiedano la chiusura, è un'ora che la discussione è chiusa.

Verremo ora ai voti sulle varie proposte che furono presentate.

La prima è questa dell'onorevole Marselli:

« La Camera sospende la discussione e rimanda il progetto alla Commissione affinchè si intenda col Ministero a riguardo delle navi da alienare. »

Onorevole Marselli, mantiene questa sua proposta?

MARSELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Dichiari se la ritira o la mantiene.

MARSELLI. La ritiro, ma desidero dare delle spiegazioni.

PRESIDENTE. Ella sa che la discussione è chiusa...

MARSELLI. Domando la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Faccia la sua dichiarazione.

MARSELLI. Desideroso di secondare il ministro della marina nell'attuazione del suo sistema; ma d'altra parte preoccupato della necessità di vedere tutelato il lontano commercio, io mi studiai di trovare un termine di conciliazione e proposi di acconsentire alla alienazione delle quattro tra cannoniere e batterie corazzate (*Alfredo Cappellini*, *Faa di Bruno*, *Guerriera*, *Voragine*) siccome quelle le quali hanno uno scopo molto secondario, molto ristretto ed al quale si può altrimenti provvedere, di conservare almeno due delle tre navi ad elica *Principessa Clotilde*, *Magenta*, *Etna*, e di esaminare se non fosse più conveniente alienare invece qualcuna delle vecchissime navi a ruote.

Non mica per poco rispetto alla pubblicità della libera discussione, ma unicamente perchè parevami che di simili questioni molto particolari e minute fosse acconcio occuparsi in seno della Commissione e presentare alla Camera un risultato, unicamente per tale ragione feci una proposta sospensiva, e considero ancora tale proposta come pratica, imperocchè la questione è grave e non ancora matura.

Ma, per non ritardare l'andamento dei lavori parlamentari, la ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Merizzi mantiene la sua proposta?

MERIZZI. La mantengo.

PRESIDENTE. La proposta dell'onorevole Merizzi è divisa in due parti. Essa è in questi termini:

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

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

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

Siccome l'onorevole Merizzi propone di passare alla discussione degli articoli, e potrebbe accadere che questa seconda parte della sua proposta fosse respinta, bisogna che s'intenda che la Camera non rifiuta però di passare alla discussione degli articoli.

L'onorevole Sorrentino mantiene la sua proposta?

SORRENTINO. La mantengo.

PRESIDENTE. L'onorevole Sorrentino fa una proposta sospensiva, in questi termini:

« La Camera, riservandosi di accrescere il capitolo del bilancio che riguarda la riproduzione del naviglio, rimanda la votazione del presente progetto di legge dopo quella del bilancio. »

MINISTRO PER LA MARINERIA. Rimangono due ordini del giorno, quello dell'onorevole Merizzi e l'altro dell'onorevole Sorrentino.

Io veramente sperava che un qualche ordine del giorno sarebbe stato presentato, il quale desse l'opportunità di dichiarare esplicitamente quello che io vorrei sapere: perchè sta bene che questa non è questione politica, ma è questione personale. Io ho bisogno di sapere se ho la fiducia o se non l'ho; perchè, se non l'ho, io me ne vado subito. (*Ilarità*) Io sperava che uno degli ordini del giorno presentati avrebbe dato il mezzo di sciogliere questo quesito. Ora questo non avvenne.

Uno di questi ordini del giorno è sospensivo, e domanda di rimandare a due o tre giorni la soluzione di un quesito che abbiamo già discusso lungamente, e di cui mi pare che la soluzione sia matura.

Io pregherei vivamente l'onorevole Sorrentino, il quale ha parlato in senso favorevole, a voler ritirare il suo ordine del giorno, poichè altrimenti si tornerebbe da capo a rinnovare tutta la discussione in occasione del bilancio.

In quanto all'ordine del giorno dell'onorevole Merizzi, mi sembra che, per molte ragioni che ho esposto, non possa essere opportuno, e fra le altre perchè esiste già una pubblicazione voluminosa di una inchiesta parlamentare sulle cose della marina, e quella inchiesta data appunto dal tempo dopo il quale non abbiamo più costruito nulla; per conseguenza il pubblico e il Parlamento sono abbastanza istruiti sull'argomento.

Ad ogni modo, quest'ordine del giorno, il quale tende a supporre che un qualche biasimo debba riservarsi all'amministrazione passata, e che debbo perciò respingere, mi porge quell'occasione che cerco, di ottenere una dichiarazione per parte della Camera di fiducia o di sfiducia, se debbo stare a questo posto o no.

Ora, chi accetta l'ordine del giorno dell'onorevole Merizzi mi dice: andate via; chi lo rifiuta, mi dice: rimanete. (*Ilarità*)

PRESIDENTE. Onorevole Sorrentino, ritira o mantiene la sua proposta?

SORRENTINO. Debbo fare una dichiarazione...

PRESIDENTE. Ma dica se ritira o mantiene.

SORRENTINO. Ma se non mi lascia spiegare!

Io voleva dimostrare all'onorevole ministro che

era più ministeriale di lui, inquantochè non voleva vendere solamente le navi per ricavarne tre o quattro milioni ipotetici, ma voleva dargli il mezzo per ottenere cinque, sei, anche dieci milioni, i quali...

MINGHETTI, *ministro per le finanze*. Adagio; adagio.

SORRENTINO. L'onorevole Minghetti mi dice: *adagio*. Ma di questo passo andremo innanzi tisicamente fino alla tomba, senza poter dire mai un giorno: siamo stati vivi.

Del resto, giacchè l'onorevole ministro respinge il mio ordine del giorno, peggio per lui; io lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Merizzi mantiene la sua proposta?

MERIZZI. Nello sviluppo del mio ordine del giorno dichiarai che non intendeva di esprimere sfiducia nè contro l'attuale ministro riguardo al progetto, del quale domandava si passasse alla votazione degli articoli, nè per coloro che lo hanno preceduto nel Ministero della marina.

Io domandava che si facesse un'inchiesta, perchè io trovava che lo stato deplorevole del nostro materiale marittimo non era giustificato da cause che ci fossero note.

Ora, siccome l'onorevole ministro ha espresso di riguardare quest'ordine del giorno come un voto di sfiducia, sfiducia che in questa questione nessuno nutre e nessuno vuole quindi esprimergli, così io lo ritiro.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre proposte, si passerà alla discussione degli articoli.

Rammento alla Camera che l'onorevole ministro ha aderito che la discussione si faccia sul progetto della Commissione, riservandosi il diritto di presentare, come emendamenti, quelle proposte che sono contenute nel progetto ministeriale e che la Commissione ha soppresse.

Leggo l'articolo 1 del progetto della Commissione.

« 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, Curtatone Montebello.*

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

« Navi a vela: *San Michele, Euridice.* »

Risulta da questo articolo che la Commissione propone che non siano alienate le seguenti navi:

Fra le corazzate: l'*Alfredo Cappellini*, il *Faa di Bruno*, la *Guerriera*, la *Voragine.*

Fra le navi ad elica: la *Magenta*, la *Principessa Clotilde*, l'*Etna.*

Fra le navi a ruote: il *Cambria.*

L'onorevole ministro ha dichiarato di riprendere il suo articolo. Ora a me pare che per l'ordine della votazione si dovrà procedere per divisione, sicchè la Camera sarà chiamata a decidere nave per nave...

Voci dal banco della Commissione. No! no! Per gruppi!

PRESIDENTE. Siccome ci sono delle eccezioni per gruppi, non si può procedere complessivamente. Può darsi che per qualche nave la Commissione vada d'accordo col ministro, ma qualche deputato intenda votare contro...

Voci. La divisione è di diritto.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda la parola...

MANCINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MANCINI. Io propongo sull'articolo 1 un emendamento assai semplice, ma che forse potrà tranquillare la coscienza di alcuni tra noi chiamati a votare su questo progetto di legge.

Esso ora vedesi formolato così:

« *Saranno alienate* le navi comprese in questo elenco, ecc. »

Ora a me sembra che questa sia una formula pericolosa e poco consueta nelle leggi, che debbono soltanto concedere facoltà, non già imporre l'obbligazione coattiva al potere esecutivo di procedere ad atti di alienazione di proprietà dello Stato.

Propongo invece, in modificazione, che si dica:

« Il Governo è autorizzato ad alienare, ecc. »

Ed in poche parole spiego le ragioni dell'emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole Mancini, il ministro aderisce.

MANCINI. Mi permetta di spiegare lo scopo ed il senso della mia proposta.

Io bramo che la condizione del ministro, il quale vorrà procedere all'alienazione, divenga migliore in faccia a coloro che possano desiderare di fare acquisto delle navi; bramo che egli sia libero di alienarle o non alienarle, secondo le condizioni che gli si offrano; laddove la formula proposta da lui, e mantenuta dalla Commissione, in verità, lo costringerebbe forzatamente all'alienazione. Egli non potrebbe che uniformarsi alla legge sulla contabilità, sperimentando dapprima gli incanti; ma quando questi andassero deserti, il che mi pare assai probabile, avuto riguardo alla qualità delle cose da alienarsi, egli dovrebbe necessariamente procedere,

alle migliori condizioni realizzabili, ad una vendita a trattative private.

E siccome la legge non gli impone verun limite di somma, mentre lo costringe all'alienazione, il signor ministro si troverebbe in una singolare e poco piacevole condizione.

Per lo contrario, signori, quando il Parlamento si limiti ad una semplice autorizzazione, io penso che una parte di responsabilità rimarrà sempre al potere esecutivo; imperocchè, parliamoci chiaro, qui siamo tutti d'accordo nell'adozione di un principio, quello che venne espresso dall'onorevole generale Garibaldi in questa generica formola: « Vendete i legni inutili, e costruite delle grandi corazzate. » Io credo che, messa ai voti, cosiffatta formola non troverebbe un solo dei membri di questa Assemblea dissenziente, perchè è regola suggerita dal buon senso, che ciò che è inutile non continui ad essere una spesa ed un aggravio oneroso per lo Stato.

Ma dove cominciano il dissenso, la controversia tra l'onorevole ministro e la Commissione? Dove comincia l'esitazione di molti fra noi, la quale in questi giorni si è quasi convertita, permettetemi la parola, in un'angoscia patriottica, nel timore di spogliare il nostro paese di una parte considerevole del naviglio dello Stato, senza mezzi e speranze di rimpiazzarlo?

La questione è soltanto nell'applicazione di quel principio ad una parte del nostro materiale, è quella di sapere quale delle navi possa qualificarsi utile, e quale inutile!

Ora io vi confesso che nella difformità del giudicio, che espressero i corpi consultivi della marina incaricati dell'esame, e nel dissenso tra il ministro e la Commissione, la mia coscienza è incerta e titubante, e non so dare il mio voto con la certezza che il medesimo risponda al bene del paese, e non produca al medesimo un danno funesto.

Quando invece ci limiteremo a permettere al ministro competente l'atto al quale egli chiede di essere autorizzato, noi nulla ancora definitivamente disponiamo, ma vogliamo che egli stesso assuma ulteriormente la responsabilità di un atto così grave ed importante e delle sue conseguenze.

Il Parlamento non può nè deve al più votare che la semplice autorizzazione di un provvedimento di tanta gravità. Se, ottenuta l'autorizzazione, il ministro vorrà eseguirlo, risponda egli delle condizioni alle quali si determinerà a fare l'alienazione, poichè anche quese condizioni dovranno avere il loro peso nella bilancia del suo giudizio intorno all'utilità e convenienza della vendita.

Se egli non trovi accettevoli le condizioni che gli si offriranno per l'alienazione, il concetto della utilità relativa di queste navi ritornerà a presentarsi allo spirito suo, ed egli dovrà ancora una volta riesaminare e decidere.

Non aggiungo di più, riservandomi la piena libertà del voto. Separata la quistione di principio da quella di applicazione, non mi pare di scorgere, come dissi, sostanziale differenza tra le opinioni manifestate dall'onorevole generale Garibaldi, dall'onorevole Depretis e da altri membri di questa Camera.

Per ora adunque io mi restringo a proporre, che sia emendata la locuzione dell'articolo 1 del progetto, sostituendosi alle parole imperative, *saranno alienate le seguenti navi*, la formola facoltativa seguente: « Il Governo è autorizzato ad alienare le navi, ecc. »

PRESIDENTE. L'onorevole Crispi presenta questa proposta di emendamento:

« La vendita sarà fatta nello Stato a cittadini italiani, o società italiane. »

Il deputato De Amezaga ha facoltà di parlare sull'articolo 1.

DE AMEZAGA. Non abuserò della pazienza della Camera; mi studierò d'essere brevissimo.

Le riparazioni che occorrerebbero per porre in condizioni di navigabilità (non dico già in condizioni di forza militare) le due corvette *Magenta* e *Clotilde*, richiederebbero un milione e mezzo. Riparate, queste navi sarebbero soltanto atte ad affrontare il mare, non a combattere, non a proteggere il commercio, e non durerebbero che otto anni.

Ormai venne fatta l'orazione funebre del nostro materiale navale inutile; io non lo rimpiango, come non lo rimpiangono i miei compagni d'armi della marina; ma dinanzi all'esitanza che parmi scorgere, dinanzi alla solennità del voto che sta per dare la Camera, sento l'obbligo di discaricare la mia responsabilità. Debbo alla mia coscienza di far riflettere che si dibatte oggi l'avvenire di una istituzione vitale per il paese (*Mormorio*). Sì, o signori, si trovano oggi in giuoco le sorti della marina italiana. Non c'è via di mezzo: o accettare l'indirizzo che accenna ad una meta, sebbene lontana; oppure porsi una benda sugli occhi e cullarsi d'illusioni. Ad un concetto vasto, elevato, avrei amato vedere contrapporre un concetto largo, vasto.

Amo la lotta delle idee grandi, perchè è dal loro cozzo che scaturisce la scintilla del vero. (*Rumori*)

Ma, ad un'idea grande, che si è opposto? O signori, permettetemelo di dirlo, si è opposta una questione di stracci. (*Rumori*)

Se non ho usato una parola parlamentare, la ritiro.

PRESIDENTE. Parli! parli!

DE AMEZAGA. Sento da alcuni dire: le navi che volete vendere sono utili, e serviranno. Io rispondo: coloro i quali sono chiamati a comandarle affermano che sono completamente inutili.

Prego dopo ciò la Camera di volere considerare per bene le conseguenze del voto che essa sta per dare.

VARÈ. Ho domandato la parola quando parlava l'onorevole Mancini, e l'ho domandata sulla sua proposta.

Egli proponeva di sostituire alle parole che si trovano nel progetto ministeriale e che sono riprodotte nel progetto della Commissione: *saranno alienate le navi*, le parole: *il Governo è autorizzato ad alienare.*

Volevo osservare che questa proposta è giusta, e si trova in coerenza col sistema nostro legale, che fu inaugurato dall'articolo 13 della legge sulla contabilità generale il quale dice:

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

Volevo poi accennare ad una parte della motivazione dell'onorevole Mancini, ove egli ha detto: « lasciamo tutta la responsabilità al ministro della scelta. »

Qui mi trovo in disaccordo con lui.

Io credo che bisogni adoperare la formula proposta da lui e adoperata nella legge di contabilità; ma, in quanto a responsabilità, opino che il ministro autorizzato, sarebbe necessariamente salvo dalla futura responsabilità.

Il Parlamento, dopo udita l'opinione del ministro, dopo avere esaminate le opinioni dei corpi tecnici state allegate al progetto di legge, il Parlamento può sciogliersi dalle questioni puramente tecniche, ma deve accettare tutta l'importanza e tutta la responsabilità morale dell'atto amministrativo. Egli dà l'autorizzazione non già per le navi inutili in genere, ma la dà *nave per nave*; vale a dire il Parlamento assume la responsabilità politica e morale di ciò; che la marina italiana possa essere privata di tutte queste navi prima che sieno sostituite con altre navi le quali fungano i medesimi servizi. Questo, secondo me, è il significato delle parole: io do l'autorizzazione. Al ministro la responsabilità del servirsene, ma al Parlamento la responsabilità dell'averla data. E se fosse nell'opinione di qualcheduno che, dopo l'alienazione di queste navi, i servizi fossero compromessi, la responsabilità di avere data l'autorizzazione, nessuno potrebbe torla di dosso al Parlamento.

Un'altra osservazione voleva fare, ed è che con questo progetto di legge, autorizzando l'alienazione di tante navi quante sono nell'elenco, il Parlamento viene a fare un atto finanziario, inquantochè l'articolo 1 corrisponde necessariamente all'articolo 2, ordina lo stanziamento in bilancio di una determinata somma. E questo stanziamento ordinato per somma fissa non potrebbe stare se non nell'ipotesi che l'alienazione delle navi avvenisse.

Io ho voluto fare queste osservazioni sulla proposta dell'onorevole Mancini senza entrare nella discussione sull'articolo 1 che non sarebbe che una ripetizione della discussione generale che si è fatta su tutta la legge. Spero che la discussione generale non venga ripetuta e che in ogni caso il Parlamento resti in quell'ordine calmo di idee amministrative in cui da una parte e dall'altra la discussione generale è stata fatta, senza che si venga a subire quasi delle minaccie, rispetto a persone che potranno montare o non montare quei bastimenti che fossero conservati.

Io spero che tutti i bastimenti che fossero conservati nella marina italiana troverebbero un ufficiale italiano che li montasse. (*Benissimo!*)

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Più gridano e più si perde tempo.

Mi pare che non sia il caso di rientrare nella discussione generale; oramai le questioni da risolvere sono quelle di amministrazione.

L'una è la proposta, di cui già diedi lettura, dell'onorevole Crispi; l'altra proposta è quella presentata al banco della Presidenza dall'onorevole Nervo, del seguente tenore:

« Aggiunta all'articolo 1 dopo la designazione delle navi.

« Questa alienazione dovrà aver luogo a pubblici incanti, previi avvisi pubblicati durante quattro mesi su fogli nazionali ed esteri.

« Le offerte per l'acquisto delle navi dovranno essere poste sotto piego suggellato, e presentate al momento stesso dell'apertura degli incanti unitamente al certificato di deposito della cauzione da prestarsi per adirvi. »

Domando se la proposta Crispi è appoggiata.

(È appoggiata.)

L'onorevole Crispi ha facoltà di svolgere la sua proposta.

CRISPI. Dirò poche parole.

Giammai mi sono trovato esitante nel mio voto quanto questa volta.

Il ministro della marina gode le simpatie della Camera e meritamente le gode. Audace marino, dotto nella sua materia, egli vi ha parlato sulle necessità della marina stessa, e tutti lo avete ascoltato con profonda attenzione.

Del resto egli vi ha presentato la questione in un modo che noi i primi non sappiamo come uscire dal dilemma nel quale ci ha posti.

Egli vi ha detto che la lotta che oggi si fa è del passato coll'avvenire.

Pronunziando queste parole parrebbe che egli si fosse diretto veramente ai banchi sui quali noi sediamo, a noi, che naturalmente non possiamo andare col passato. Ma le voci sorte in mezzo a noi non furono mai nel senso che noi non vogliamo che si migliori la marina; dai nostri banchi non sorse che un grido di allarme. Noi temiamo che l'operazione che va a farsi non possa produrre i risultati che l'onorevole ministro crede di poter ottenere.

Ad ogni modo la Camera, all'ora in cui siamo, non può, nè deve rientrare nell'ampia discussione generale. La mia opinione fu manifestata altra volta su questa questione; mi sono limitato quindi ad un emendamento il quale non può che essere accettato da voi.

Ho sentiti gli oratori contrari e favorevoli al Ministero, e li ho sentiti con molta attenzione: in mezzo però agli avversari del progetto ministeriale ho trovato di coloro i quali, essendo tecnici, e conoscendo il materiale marittimo, credono che una parte di questo materiale possa ancora servire.

Or bene, nell'animo mio sono sorti dei timori: io mi sono detto: è possibile che una gran parte di questo materiale possa essere comperato da altre potenze inferiori a noi, ma che cercano di lottare con noi e rivaleggiare colla nostra marina. Sarebbe strano, signori, che noi, oggi disfacendoci di navi che alcuni uomini tecnici credono utili, potessimo domani vedercele sotto un'altra bandiera ritornare in Italia per combattere la nostra flotta. (*Movimenti diversi*) Or bene, o signori, qual è il rimedio per prevenire un tanto danno? Poichè vi siete persuasi che la vendita di queste navi debba essere fatta, cerchiamo almeno che restino nel regno, che restino alla nostra marina (*Rumori*), e non le comprino coloro che possono farne un altro uso. Per le navi a vela nessuno potrà oppormi che l'uso da farne possa essere anche a vantaggio del nostro commercio; per le navi corazzate, ebbene, o signori, si possono fare dei mutamenti tali da renderli anche esse utili al paese.

In tutti i casi il pensiero principale è questo: evitare che cadano in mani che oggi o domani possano esserci nemiche.

Il contrasto che potrebbe esser fatto alla mia proposta io non credo che può essere molto serio; lo ripeto, è possibile che molte di queste navi giusta il parere degli uomini pratici siano ancora servibili; il ministro non lo crede e ve ne chiede l'alienazione; qual danno ne verrebbe se queste navi restassero nello Stato? La finanza ne avrebbe sempre quel danaro che cerca, ma l'Italia non perderebbe delle navi che un giorno, ripeto, potrebbero essere rivolte contro di noi.

Il mio scopo non è di opposizione al Ministero, il Ministero non ha nulla da potersi lagnare, ma naturalmente la preferenza ai nazionali è dovuta anche per ogni riguardo.

MINISTRO PER LA MARINERIA. La modificazione proposta dall'onorevole Mancini mi pare completamente accettabile, e l'accetto senz'altro.

In quanto alla proposta dell'onorevole Crispi non posso dire altrettanto; è remotissima la probabilità di poter vendere a Governi esteri quelle corazzate di cui ci vogliamo disfare; ma quando ciò avvenisse io, ben lungi dal vederlo con l'occhio dell'onorevole Crispi, lo considererei come una fortuna, perchè ci darebbe il mezzo di utilizzare anche meglio quel materiale, e non avrei certamente il timore che ritornassero ad attaccarci in casa nostra. È il caso dei fucili vecchi che gli Inglesi vendono con tanta abbondanza agli Indiani senza timore che ne facciano uso contro all'Inghilterra.

In quanto alla parte della sua modificazione che si riferisce al desiderio che si venda in Italia, non già per timore che quelle armi tornino dall'estero, ma unicamente per senso pratico, io penso che sarebbe accettabile un ordine del giorno il quale raccomandasse al ministro di dare la preferenza agli Italiani a parità di condizioni.

PRESIDENTE. Onorevole Nervo, ella aveva presentato una proposta la quale pare abbia rapporto a talune prescrizioni della legge sulla contabilità generale dello Stato. Io la pregherei a ritirarla, come estranea.

NERVO. Io vorrei pregare l'onorevole ministro a darmi uno schiarimento, e dopo vedrò se la debbo ritirare o no, perchè credo che essa sia di un interesse abbastanza grave.

PRESIDENTE. In tal caso debbo interrogare la Camera se appoggia la sua proposta.

NERVO. Io prego l'onorevole ministro a volermi dire quali norme intenda seguire per questa vendita, cioè se ai pubblici incanti, oppure a partito privato.

MINISTRO PER LA MARINERIA. La legge sulla contabilità prescrive il modo secondo il quale questa vendita deve aver luogo.

NERVO. È precisamente perchè rilevo una lacuna nella legge sulla contabilità dello Stato che io desidero questo schiarimento.

La legge prescrive che le navi saranno alienate in virtù di una legge speciale. Ora qui facciamo una

legge speciale la quale non indica i modi di questa alienazione.

Ecco il motivo della mia proposta.

PRESIDENTE. Allora non insiste nella sua proposta.

NERVO. Se l'onorevole ministro non mi favorisce lo schiarimento che desidero, allora insisto.

MINISTRO PER LA MARINERIA. Lo schiarimento è semplice.

La legge di contabilità provvede chiaramente chiede che per fare l'alienazione delle navi ci sia una legge speciale, questo sta bene; ma in quanto alle forme dell'alienazione, la legge di contabilità provvede onninamente, e non mi pare vi sia bisogno di mutarla per un caso speciale.

PRESIDENTE. Onorevole Nervo, la cosa è evidente.

L'emendamento che l'onorevole Mancini ha proposto all'articolo 1, che varierebbe le parole: « Saranno alienate le navi comprese nell'elenco seguente » con queste altre: « Il Governo è autorizzato ad alienare le navi seguenti, » è accettato dal Ministero e dalla Commissione.

L'onorevole Crispi ha ritirato il suo primo emendamento aggiuntivo all'articolo 1, e propone quest'altra risoluzione:

« La Camera invita il ministro della marina a preferire, a parità di condizioni, i cittadini e le società italiane nella vendita delle navi indicate dalla legge. »

MINISTRO PER LA MARINERIA. Il Ministero accetta.

PRESIDENTE. Metterò dunque ai voti questa proposta.

PATERNOSTRO PAOLO. Domanderei una spiegazione all'onorevole Crispi.

Con quell'ordine del giorno è chiaro che si dà al Ministero la facoltà esclusiva di vendere a trattative private...

Voci a sinistra. No! no!

PATERNOSTRO PAOLO. Scusate. Come volete che all'asta pubblica sia preferito...

NICOTERA. Se va deserta.

MINISTRO PER LA MARINERIA. Quando è andata deserta l'asta pubblica, si ricorre alle trattative private, ed è quello il caso preveduto dall'onorevole Crispi.

PATERNOSTRO PAOLO. Sta bene; ma come impedireste ad un italiano di comprare per altri? Del resto faccia la Camera.

PRESIDENTE. Rileggo la risoluzione presentata dall'onorevole Crispi.

« La Camera invita il ministro della marina di preferire, a parità di condizioni, i cittadini e le società italiane nella vendita delle navi indicate nella presente legge. »

Chi è d'avviso d'approvare questa proposta, è pregato d'alzarsi.

(Dopo prova e controprova, è respinta.)

Ora verremo alla votazione dell'articolo 1.

Come la Camera ha inteso, corre una discrepanza tra la Commissione ed il Ministero, in questo senso, che la Commissione aderisce all'alienazione della maggior parte delle navi proposte dal ministro, però fa eccezione per diverse navi divise in diversi gruppi.

L'onorevole De Luca avrebbe desiderato di estendere quest'eccezione al di là dei termini della Commissione.

Se egli ha delle proposte da fare, le presenti; altrimenti si potrà votare per gruppi sulla proposta della Commissione.

DE LUCA GIUSEPPE. Io non ho alcuna proposta da fare.

PRESIDENTE. Il Ministero proporrebbe che fossero alienate le seguenti navi: *Re di Portogallo, Principe di Carignano, Audace, Alfredo Cappellini, Faa di Bruno, Guerriera, Voragine.*

La Commissione aderisce alla vendita del *Re di Portogallo, Principe di Carignano,* e dell'*Audace;* non aderisce però alla vendita dell'*Alfredo Cappellini, Faa di Bruno, Guerriera* e *Voragine.*

Però l'onorevole ministro propone come emendamento l'alienazione di tutte queste navi.

Ora interpellerò la Camera. Coloro che sono di avviso, aderendo alla proposta ministeriale, di autorizzare la vendita delle seguenti navi corazzate: *Re di Portogallo, Principe di Carignano, Audace, Alfredo Cappellini, Faa di Bruno, Guerriera, Voragine,* sono pregati di alzarsi.

(Dopo prova e controprova, la proposta ministeriale è ammessa.)

Ora verremo all'altro gruppo, navi a elica.

La Commissione aderisce alla vendita delle navi proposte dal Ministero, meno la *Magenta,* la *Principessa Clotilde* e l'*Etna.*

Siccome l'onorevole ministro persiste nella sua proposta, si farà la votazione per gruppo, come si è fatto per le navi corazzate.

Quelli che approvano anche l'alienazione delle navi escluse dalla Commissione, voteranno in favore, quelli che la disapprovano, voteranno contro.

Metto ai voti la proposta dell'onorevole ministro, cioè che sia pure autorizzata l'alienazione delle navi *Magenta, Principessa Clotilde* e *Etna.*

(La Camera approva.)

Finalmente, per le navi a ruote, la Commissione propone che sia autorizzata l'alienazione di tutte le navi domandate dal Ministero, meno il *Cambria.*

Onorevole ministro, mantiene la sua proposta?

MINISTRO PER LA MARINERIA. La mantengo.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dichiara che mantiene la sua proposta per l'alienazione della nave a ruote da trasporto *Cambria*, che la Commissione propone che non sia alienata.

Metto ai voti la proposta del Ministero. Chi approva l'alienazione anche della nave a ruote *Cambria*, si alzi.

(La Camera approva.)

Ora metto ai voti l'articolo 1 nel suo complesso.

(Dopo prova e controprova è ammesso.)

Ora passeremo all'articolo secondo.

Voci. A domani!

PRESIDENTE. No, finiamo... perchè non oggi?

Molte voci. Domani! domani!

PRESIDENTE. Interpellerò la Camera se intende continuare o rinviare a domani...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Per amore del cielo, continuiamo! (*Movimenti diversi*)

FARINI. Fo riflettere alla Camera che la questione sopra l'articolo secondo è per me altrettanto, anzi più grave, di quella dell'articolo primo.

PRESIDENTE. Domani dunque seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 7.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del progetto di legge sull'abolizione di alcune navi della regia marina:

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