

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

LIX.

TORNATA DEL 2 MARZO 1875

(4. sullo schema in discussione.)

PRESIDENZA BIANCHERI.

SOMMARIO. *Istanze del deputato Comin intorno alla relazione sopra uno schema di legge riguardante le Corti di cassazione — Spiegazioni dei deputati Piroli e Pisanelli. — Seguito della discussione del disegno di legge per l'alienazione di alcune navi della regia mariniera — Emendamenti e voti relativi all'articolo 2 dei deputati Farini, Varè, Lovito, Di Rudinì e Depretis — Opinioni dei ministri per la mariniera e per le finanze, del relatore Robecchi, Salaris, D'Aste, Branca e Comin — Osservazioni del deputato Lovito — Nuove dichiarazioni del ministro per le finanze — Reiezione della proposta sospensiva del deputato Lovito e di quella dei deputati Varè e Di Rudinì — Approvazione dell'articolo 2 emendato dai deputati Depretis e Farini. — votazione a squittinio segreto ed approvazione dell'intero schema di legge. — Discussione dello stato di prima previsione del Ministero della mariniera pel 1875 — Raccomandazioni del deputato Negrotto — Spiegazioni del ministro per le finanze — Considerazioni e proposta di un voto motivato del deputato Fincati — Spiegazioni del ministro per la mariniera.*

La seduta è aperta alle ore 2 25 pomeridiane.

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

PISSAVINI, segretario. È giunta alla Camera la seguente petizione:

1077. La Giunta del municipio di Sestola, provincia di Modena, fa istanza per la conservazione in quel comune della sede della pretura.

PRESIDENTE. Per affari di famiglia, l'onorevole Della Somaglia chiede un congedo di 15 giorni; per ragioni di salute, l'onorevole Maierà ne domanda uno di 20 giorni.

(Sono accordati.)

L'onorevole Comin ha facoltà di parlare.

COMIN. Ho domandato la parola per ricordare una legge, dichiarata d'urgenza dalle due parti della Camera, nei primi giorni, mi pare, di febbraio. Siccome la legge era di massima importanza, perchè riguardava gli arretrati delle Corti di cassazione di Torino e di Napoli, così io mi era lusingato che la relazione si fosse compilata assai presto, e che la Camera avesse potuto essere soddisfatta nel suo de-

siderio, di vedere esaurito presto l'esame di questo progetto di legge.

Mi permetto tanto più di fare questo eccitamento alla sollecitudine, inquantochè si tratta di una legge la quale deve provvedere specialmente a cause penali, fra le quali vi sono 21 condannati a morte che aspettano la decisione del ricorso in Cassazione.

Pregherei quindi l'egregio relatore, dacchè ho l'onore di vederlo presente, di sollecitare per quanto egli di più può la presentazione del suo lavoro.

PIROLI. Posso assicurare la Camera che il relatore farà quanto dipende da lui onde la relazione sia presentata al più presto; ma è bene che si sappia che la Commissione, pur accettando la proposta ministeriale, ne ha allargata la base ed è entrata in una via, nella quale l'onorevole ministro di grazia e giustizia non crede di seguirla, dimodochè, per quanto la Commissione desideri sdebitarsi sollecitamente del suo mandato, non potrà farlo così presto quanto può desiderare l'onorevole Comin.

Del resto, ciò non può menomamente influire sulla spedizione delle cause capitali che l'onorevole Co-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

min afferma essere pendenti davanti alle Cassazioni. Queste cause debbono essere spedite a preferenza di tutte le altre, e non credo che le Corti di cassazione di Napoli e Torino vogliano riservarle alla Cassazione delle sezioni straordinarie e temporanee proposte dall'onorevole ministro.

COMIN. Ringrazio l'onorevole Piroli delle spiegazioni che ha voluto darmi. Veramente a me non compete di entrare nella quistione delle idee che hanno prevalso in questa Commissione. Certo, per voto mio, avrei desiderato che la Commissione si fosse attenuta alla semplicità di quel progetto, semplicità la quale mi aveva determinato a pregare la Camera non solo di accordare l'urgenza, ma anche di nominare una Commissione speciale. La Commissione speciale, per me, non sarebbe stata possibile qualora si fosse allargata la questione, ed il bilancio avesse dovuto sopportare una spesa.

Ad ogni modo io credo che la Commissione, o d'accordo col ministro o di un avviso contrario, ha il debito, giacchè la Camera ha dichiarato d'urgenza il progetto ed ha nominato, con procedimento speciale, una Commissione straordinaria perchè riferisca subito, ha il debito, io dico, di riferire al più presto possibile.

Quanto ai processi penali, io spero pure con l'onorevole Piroli che le Corti di cassazione si affrettino; ma mi consta che le condanne capitali che aspettano la decisione di un ricorso in Cassazione sono molte, e quanto ai processi, sono in numero di 30,000.

Voce al centro. 37,000.

COMIN. 37,000, mi suggerisca un egregio amico.

Dunque mi pare che la questione sia di tale importanza da meritare che la Commissione o d'accordo, ripeto, o contraria al ministro, porti qui le sue decisioni, e la Camera risolva.

PISANELLI. Come presidente della Commissione, mi preme di rilevare la novità del contegno dell'onorevole deputato Comin. È la prima volta, dacchè io sono in Parlamento, che accade che un deputato si permetta di censurare una Commissione intorno alle opinioni manifestate e intorno al metodo che essa tiene per spedire i suoi lavori.

È accaduto, e poteva accadere, che si sollecitasse il lavoro di una Commissione, ma sotto questo aspetto le sollecitazioni giungono molto inopportuna-mente, perchè la Commissione, dacchè si è riunita, ha più volte studiato il progetto, ha nominato il relatore. Quanto alle opinioni non poteva portarne altre che quella che ha essa ed i suoi membri. Io ho l'onore di dire all'onorevole Comin che tutti i membri della Commissione hanno portato un av-

viso concorde ed unanime, tanto è pretenzioso il giudicare, prima di ogni esame, sinistramente i lavori della Commissione. Attenda l'onorevole Comin, attendano i membri di questa Camera che la Commissione presenti il risultato dei suoi studi, ed allora sarà liberissimo il giudizio di tutti intorno ai concetti con cui la Commissione ha impresso ad esaminare questa questione; anzi allora solo sarà possibile cotesto giudizio.

Del resto, il ritardo della presentazione di questo progetto di legge non è causa dei lamenti che porge l'onorevole Comin, cioè del ritardo della discussione delle cause capitali. Esse non sono *in gran numero*, come dice l'onorevole Comin, ed è naturalissimo che, anche senza l'aggiunta delle Camere provvisorie, potesse questo numero d'affari spedirsi in brevissimo tempo. Il ritardo quindi dipende da tutt'altre cause, e la risoluzione di cotesti giudizi capitali non ha relazione con la speditezza più o meno affrettata del lavoro della Commissione.

Sia certo l'onorevole Comin, sia certa la Camera che la Commissione procederà con quella ponderazione che stima necessaria all'importanza di questa legge, e quando il suo lavoro sarà compiuto, allora invocherà su questo il giudizio della Camera, ed allora l'onorevole Comin avrà diritto di pronunciare anche un severo giudizio, se crederà di poterlo pronunziare.

COMIN. A me duole di dovere replicare all'onorevole Pisanelli.

Egli evidentemente non ha intese le parole che ho pronunziate, o le ha male applicate nella sua mente.

Io non mi sono affatto permesso, onorevole Pisanelli, di biasimare l'operato della Commissione; ho detto, rispondendo all'onorevole Piroli, il quale mi dava avviso della diversità d'indirizzo che la Commissione aveva preso, che io era incompetente a giudicare, e che non voleva entrare in questo esame, ma che avrei preferito, come voto mio, che la Commissione stessa avesse seguito la linea che la legge le dettava. E questo unicamente in un interesse pubblico e generale, perchè l'onorevole Pisanelli sa che io non ho nessun interesse privato a che la Commissione segua una via piuttosto che un'altra, perchè io non sono avvocato nè a Napoli, nè a Roma, nè a Firenze. La Commissione è liberissima di fare quello che crede: dico però che ho il diritto, ed ho il dovere anche un poco, quando sono convinto che il ritardo della decisione porta un nocumento grave all'andamento della giustizia, di chiamarla a sollecitare il suo lavoro.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE
PER L'ALIENAZIONE DI ALCUNE NAVI DELLA REGIA MARINA.

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

Nella seduta di ieri fu approvato l'articolo 1. Do lettura dell'articolo 2:

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

L'onorevole Farini ha facoltà di parlare.

FARINI. Prima di esporre alla Camera alcune osservazioni intorno all'articolo 2, io sento il debito di premettere una dichiarazione onde sgombrare dall'animo dei miei colleghi un sentimento che si potrebbe svegliare vedendo me, ignaro delle cose della marina, prendere la parola intorno a quest'argomento. La dichiarazione è questa. In due occasioni io credo spetti ai deputati il dovere di discorrere sopra un determinato argomento: o quando essi reputano potere esporre criteri atti a guidare i loro colleghi nella risoluzione di un quesito determinato, e questo, lo dichiaro senz'altro, non è il caso mio; o quando essi sentono nell'animo loro tali dubbiezze che, divise da altri, potrebbero non lasciare libero il voto intorno alla questione che è loro sottoposta.

Si è votato l'articolo 1. Con esso la maggioranza (maggioranza nella quale, mi preme dichiararlo, io pure avrei preso posto se fossi stato chiamato a votare), ragione fatta dei bisogni militari del paese, tenuto conto delle condizioni finanziarie, ha affermato essere più utile sbarazzarsi di una parte del naviglio.

È certo che, dando quel voto, i fautori e gli avversari dell'articolo 1 avevano davanti un problema preciso e determinato, e che il voto fu illuminato dall'ampia e dotta discussione avvenuta per due giorni in quest'Aula. Trentadue navi sono vendute, ne rimangono 41, ed è già annunziato dal ministro della marina che di queste 41, parecchie altre saranno fra breve alienate.

La parte negativa del problema è completamente risolta. Ora, coll'articolo 2 si tratta di risolvere la parte affermativa.

Io credo che per essere coerenti allo spirito della legge di contabilità, la legge attuale avrebbe tutta

potuto ridursi all'articolo 1, perchè evidentemente coll'articolo 2 noi comprendiamo in una stessa legge argomenti disparati; è su piccola scala il sistema di quegli *omnibus* che altra volta furono sottoposti alla Camera.

Si tratta adunque, coll'articolo 2, di sapere come impiegare il denaro che noi ricaveremo dalla vendita della parte del naviglio concessa coll'articolo 1.

Io ho ascoltato religiosamente, come mai forse non ascoltai discussione, quella avvenuta in questi giorni, e l'ho ascoltata senza preoccupazione nè di partito nè di persone; anzi, se nell'animo mio una preoccupazione avesse potuto prendere radice, sarebbe stata quella dell'affetto, della stima, della benevolenza verso quell'illustre comandante di marina, il quale oggi regge le cose della marina, e che nel 1866 tenne alta la bandiera della *Formidabile* nel porto di San Giorgio.

Io non parlo adunque per spirito di opposizione intorno al modo col quale si vuole erogare il danaro che noi ritrarremo dalla vendita.

Nè nel dottissimo discorso del ministro della marina, nè nei dotti discorsi degli altri oratori che parlarono sopra questo argomento, io non ho udito una parola intorno a ciò che è pur cosa importantissima.

Il ministro della marina ieri, sul finire della seduta, diceva che la lotta sull'articolo 1 non era che il contrasto latente tra il passato e l'avvenire.

Or bene, onorevole ministro, quale è il programma della marina dell'avvenire?

Abbiamo ridotta la marina a 41 navi, vogliamo noi che nell'avvenire il numero delle navi resti quale è ora ridotto, e col danaro che ritrarremo dalla vendita cercare solamente di mutare i tipi delle rimaste a surrogazione di quelle che dovranno essere vendute?

Vogliamo noi a poco, a poco, con nuovi tipi potenti, reintegrare il numero che oggi diminuiamo; od aumentare anche il numero attuale delle navi? Quali tipi reputiamo più adatti per la difesa del nostro paese?

In una parola, quante per numero, quali per quantità e qualità debbono essere le navi che dovranno costituire la marina italiana dell'avvenire?

Si tratta, per dirlo tutto in una parola, di una riduzione della marina, o piuttosto non si tratta di una trasformazione radicale della marina medesima? In quanto tempo, con quanta spesa giungeremo noi a questa trasformazione radicale?

Io spero che queste mie curiosità, formulate da uomo incompetente, non possano essere tenute in-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

discrete, nè dall'onorevole ministro della marina nè dai miei colleghi.

L'onorevole ministro, con eloquenti parole delle quali io lo ringrazio, sull'esordire del suo discorso affermava ancora una volta la competenza del Parlamento in ogni questione anche tecnica; ed io lo ringrazio, perchè in altra occasione ho avuto il compito di sostenere identica tesi davanti alla Camera.

Or bene, dovremo noi essere soltanto competenti nel distruggere, incompetenti nell'edificare?

Se così fosse, che altro sarebbe il Parlamento se non un istromento impotente a correggere il male, incapace di fare il bene, un inciampo, non un freno all'arbitrio dei ministri?

E la mia curiosità deve essere accolta volentieri dal ministro della marina. Certo nella sua mente il programma della marina è completamente disteso, ed egli non può avere difficoltà ad esporlo. Ed è anche certo che a lui il quale ritiene le sue idee, come di buon diritto, superiori ad ogni altra, deve premere che queste idee vengano sanzionate dal voto del Parlamento, affinché l'opera sua non possa essere distrutta da un suo successore.

Del resto, la mia domanda è conforme a una disposizione precisa della legge di contabilità, la quale nell'articolo 28, prescrivendo si debba, per ogni nuova spesa richiesta da una nuova opera, la quale superi 30,000 lire, presentare un progetto di legge speciale, vuole che il Parlamento non dia il danaro a discrezione dei ministri, ma se ne precisi il modo di erogazione.

Forse gli onorevoli colleghi della Commissione avevano il debito di sviscerare totalmente questa questione; imperocchè essa doveva riflettere che le stava sotto agli occhi una legge sola, ma che nel suo complesso abbracciava due quesiti differenti, due quesiti che avrebbero potuto fare argomento di due leggi distinte. La Commissione ha sfiorato invece l'argomento, e lo accenna in una parte della relazione, ma poi si è accosciata alla forma del bilancio della marina, quale fu dopo il 1872, e non è andata al fondo della controversia.

Ma io chiederei agli onorevoli colleghi della Commissione: sfuggitaci questa occasione di determinare le opere nelle quali dovrà essere speso il denaro, che noi oggi concediamo, quando si presenterà dessa?

Io potevo, fino ad un certo punto, convenire col sistema introdotto dalla Commissione del bilancio nel 1872, quando la Camera aveva ottenuta dai ministri della marina la presentazione di un piano organico del materiale della marina. Per la Commissione del bilancio del 1872 il programma che io

chiedo al ministro era completo; si trattava allora soltanto delle somme da iscriversi nel bilancio, onde dare i mezzi per eseguire e mantenere il programma che la Camera stessa doveva avere approvato.

Oggi invece, se a noi sfugge quest'occasione, io non so vedere quando questo programma potrà essere esplicito dal ministro e dalla Camera accettato. Io però sono più moderato di quello che le mie parole potessero mostrare. Io non chieggo la presentazione di un organico; chieggo semplicemente che la Camera intenda dal ministro l'esposizione del programma del naviglio; che il ministro dica dove tende, ciò che vuole, ciò che costa l'esecuzione delle sue idee, e che, iscrivendo sui bilanci delle somme determinate, noi sappiamo a quale scopo s'iscrivono. E spero che sarà fortunata la mia domanda, la quale ho formolata in un emendamento all'articolo 2; fortunata perchè essa non è fuori di luogo.

Qui evidentemente stanno accanto, e forse si contrastano, due degl'interessi più importanti del paese: gli interessi della difesa e quelli della finanza.

Io, tenero come sono per gl'interessi della difesa, concederò forse più di quello che non siano disposti a concedere molti altri miei colleghi; ma tutti abbiamo diritto e dovere di conoscere sotto ogni aspetto dove ci si voglia condurre, imperocchè io non posso dimenticare che Napoleone I, vaticinando a Sant'Elena l'unità d'Italia, concludeva che, se la nazione fosse diventata una, *per esistere* essa avrebbe dovuto essere una potenza marittima. *(Bene!)*

DI SAINT-BON, ministro per la mariniera. La discussione che l'onorevole Farini ha svegliato a proposito di quest'articolo 2 della legge di alienazione mi sembra ritroverebbe il suo posto più opportunamente quando si discuterà il capitolo *Riproduzione del naviglio*, del bilancio della marina.

Se devo argomentare dalla relazione della Giunta, devo ritenere che sia intenzione della medesima di esporre in quella circostanza alla Camera considerazioni di qualche importanza. Io quindi ritengo che sarebbe assai meglio rimandare tutta questa discussione a quel tempo, dappoichè esiste nel bilancio ordinario della marina un capitolo che si riferisce a questa discussione.

Questa cosa è stata ammessa anche dalla Camera in altro tempo. Continuando in questa guisa, possono sorgere dei dubbi, i quali del resto potranno essere sciolti quando si tratterà dell'argomento speciale; ma nel momento attuale mi pare che la Camera non possa avere alcuna difficoltà

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

ad ammettere che quelle somme siano iscritte su quel capitolo, salvo a dare, nel momento in cui quel capitolo si discuterà, tutte quelle spiegazioni maggiori che saranno credute opportune.

Mi pare che non vi sia altro da aggiungere.

FARINI. Io pregherei l'onorevole presidente di dare lettura della mia proposta, e di porgerla all'onorevole ministro perchè egli possa vederne l'importanza.

PRESIDENTE. Sull'articolo 2 l'onorevole Farini propone il seguente emendamento :

« Le somme ricavate dalla vendita saranno versate al Tesoro dello Stato come entrate eventuali nel bilancio della marina pel 1875.

« Sarà iscritta nel capitolo intitolato : *Riproduzione del naviglio* la maggiore somma di 3 milioni di lire da erogarsi nelle costruzioni navali che saranno indicate nel capitolo stesso. .

« Sarà iscritta in modo analogo nel bilancio della marina pel 1876 la rimanente somma ricavata dalla vendita suddetta. »

FARINI. Io credo che l'onorevole ministro, rispondendomi or ora, non aveva un concetto esatto della mia proposta. Ridotta a parole semplici, la mia proposta è questa: che io non voglio che si conceda nè ora, nè quando verrà in discussione il bilancio, una somma per costruzioni navali indeterminate. Ciò avverrebbe se noi concedessimo il danaro sotto il semplice titolo di *riproduzione del naviglio*. Quanto a me, voglio che nel bilancio si indichi per quali determinate costruzioni si dà la somma, e voglio che questa prerogativa parlamentare sia affermata fin da oggi.

Non mi importa poi che la discussione sul programma della marina si debba fare oggi piuttosto che in occasione del bilancio; anzi, concedo all'onorevole ministro che questa questione si possa rimandare al bilancio della marina; ma voglio, ripeto, che fin d'oggi si affermi questa prerogativa del Parlamento, senza la quale, soggiungo, io che ho votato favorevolmente l'articolo 1, voterò contro la legge che ci è proposta.

PRESIDENTE. La Commissione vuole esprimere il proprio avviso?

ROBECCHI, relatore. Io non posso esprimere ora il parere della Commissione, perchè non l'ho ancora potuta interrogare. Del resto, quanto alla mozione fatta dall'onorevole Farini, essa era stata anche ventilata nel seno della Commissione, ma noi, come ha detto l'onorevole ministro della marina, abbiamo creduto che quest'argomento fosse intimamente connesso colla questione del bilancio.

In fondo, questo stanziamento di tre milioni sul bilancio del 1875 quale effetto produce? Non

produce altro effetto che quello di ingrossare la somma di lire 6,500,000, che è già stanziata nel bilancio della marina al capitolo *Riproduzione del naviglio*. Dunque tutta la questione si riferisce a quel capitolo.

E questo m'induce a dire alla Camera, che in seno alla Commissione era sorta la questione, se si dovesse fare precedere la discussione del bilancio della marina alla discussione sull'attuale progetto di legge. Parte della Commissione era di parere che si dovesse discutere prima l'attuale progetto di legge, un'altra parte invece era d'avviso che si dovesse discutere prima il bilancio, perchè là appunto si trattava del modo di inscrivere le somme, e del modo di dare ragione dell'impiego delle somme medesime; mentre la questione della alienazione, quanto a stanziamento di fondi, era subalterna, e doveva venire dopo. Ma il Ministero credette, per altre considerazioni, che la legge sull'alienazione dovesse precedere la legge del bilancio.

Ecco come noi ora ci troviamo in una specie di impaccio.

Devo poi anche dire, come relatore della Commissione, che nella Commissione stessa vi era anche una minoranza abbastanza ragguardevole, la quale non consentiva alla proposta della maggioranza di annettere tre milioni al capitolo per la riproduzione del naviglio; ma voleva che per la erogazione di questo fondo fosse presentato un progetto di legge speciale. Il che in fondo viene a collimare in parte colla proposta dell'onorevole Farini.

Quanto poi al dare un avviso concreto e definito sull'emendamento dell'onorevole Farini, io mi riservo d'interrogare gli onorevoli miei colleghi.

SALARIS. Io pregherò l'onorevole ministro della marina di accettare la proposta dell'onorevole Farini, e di spiegare i suoi concetti nella discussione dell'articolo 2 della presente legge. In verità, il riservarsi a farlo nella discussione del bilancio, non mi pare conveniente, nell'interesse stesso del ministro.

Io ho votato ieri l'articolo 1 per distruggere quello che il signor ministro affermava inservibile; ma ho detto a me stesso: il signor ministro, nel secondo articolo, non mancherà di fornire alla Camera tutti quegli schiarimenti che possono rassicurarla del modo e del quando egli riedificherà il naviglio.

Francamente, noi non possiamo dividere queste due cose: il distruggere dal riedificare; ora consentire oggi la distruzione, e rimandare ad un tempo incerto la discussione del come si dovrà riedificare, non crederei cosa seria in questione di tanta importanza.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

Nel dare il mio voto al primo articolo, non ho punto dubitato che il signor ministro avrebbe nella presente discussione manifestato i suoi intendimenti, avrebbe indicato il modo con cui egli pensava alla trasformazione della marina. Se egli tacesse, pretendendo il voto a questa legge, egli porrebbe molti deputati in una posizione un po' equivoca.

Nessuno, si persuada, ha potuto acconsentire alla vendita di molte navi puramente per il piacere di distruggere; ma tutti acconsentimmo alla proposta, solo con la speranza di vedere poco per volta risorgere una marina militare potente, quale si conviene all'Italia, e quale si richiede dal bisogno della nazionale difesa.

Or, come non discutere sopra questo articolo 2? come rimandare la discussione del principale concetto della legge alla discussione del bilancio? Rimandare la discussione della proposta Farini e volere che si voti questa legge è cosa che non s'intende facilmente. La logica allora esigerebbe che anche la votazione della legge si rimandasse dopo la discussione del bilancio. Sarebbe solo allora che, informati dei concetti dell'onorevole ministro, noi daremo il voto anche alla presente legge, come lo abbiamo già dato al primo articolo.

Ove però l'onorevole ministro non accetti la discussione sull'articolo 2, ed insista di riservarla alla discussione del bilancio, egli porrà in grave pericolo questa legge, la cui approvazione deve interessargli. Quindi io pregherei di volere accettare ora la discussione, e fornire gli schiarimenti che domanda l'onorevole Farini.

Non io solo, ma molti con me, anche da questa parte, amano seguire il ministro nella via del progresso per assicurare l'avvenire del paese, e in questo pensiero gli abbiamo consentito una larga alienazione di navi, e abbiamo concorso a togliergli tutto ciò che egli riteneva un imbarazzo, tutto ciò con cui egli dichiarava di farla finita; ma, isolano, penso che le isole non possono essere difese che da una marina potente, e non posso perciò non preoccuparmene, perchè non vorrei che il difetto di un naviglio potesse un giorno giustificare l'abbandono delle isole, la cui difesa è un dovere per il Governo e una necessità per la nazione.

Ho veduto che nel progetto della difesa nazionale, per la difesa delle isole si fa assegnamento su di un forte naviglio che possa a tempo sbarcare soldati e impedire uno sbarco ai nemici.

Ora, mi si dica francamente, con quale tranquillità potrò votare questa legge, se non sarò fatto certo del come e del quando si intenda riedificare ciò che come inutile ed inadatto con questa legge si distrugge?

Io ammetto il bisogno, la convenienza dell'alienazione di queste navi, e credo che siano inservibili; io ammetto ciò; ma non ammetto che un ministro possa essere venuto a chiedere l'alienazione di gran numero di navi senza avere prima pensato seriamente al modo e al quando restituire all'Italia un naviglio, di cui, per mille considerazioni, non può fare a meno. Egli avrà dovuto prendere gli accordi col ministro delle finanze, accordi che devono precedere la votazione di questa legge, non già devono susseguirne l'approvazione.

Credo che queste ragioni convinceranno l'onorevole ministro della convenienza di accettare la proposta Farini, e di fornire quegli schiarimenti che egli ha domandati, e che io, unendomi a lui, gli chiedo.

Io non faccio proposta, perchè, se dovessi farne una, questa sarebbe sospensiva; ma la ritengo inutile, facendo assegnamento che il ministro della marina non vorrà compromettere l'esito di una legge per la quale dimostrò il più vivo interesse.

MINISTRO PER LA MARINERIA. Sono dolente che abbia potuto parere, dalle mie parole, che io sia riluttante a dare qualunque sia schiarimento possibile al Parlamento. Il mio massimo e più vivo desiderio è quello anzi di illuminare la via in tutti i modi, ed il più che io possa; solo faceva osservare che non si tratta di rimandare questa discussione ad un tempo indeterminato, ma forse di qui a due ore, tutto al più a domani. La discussione del bilancio della marina è all'ordine del giorno; verrà subito, ed io sono pronto a dare tutti gli schiarimenti possibili. Ma a che pro fare una doppia discussione? Noi dovremmo discuterla nuovamente quando verrà il capitolo: *Riproduzione del naviglio*; perchè dunque far perder tempo alla Camera?

L'onorevole preopinante dice: voglio essere rassicurato prima di votare delle somme per fare nuove costruzioni. Ma tutto il complesso delle sue parole tende a dire che nuove costruzioni bisogna pur fare; e queste costruzioni non potranno già essere fatte contro il suo desiderio, fra questo momento e quello vicinissimo in cui discuteremo il capitolo della riproduzione del naviglio.

Per queste ragioni, che mi paiono evidenti, ed alle quali mi pare si accordi anche la Commissione del bilancio, io pregherei l'onorevole Farini a non voler insistere.

D'ASTE. Ho domandato la parola per appoggiare la proposta dell'onorevole ministro come la più conveniente; perchè non solo la Camera ha bisogno di sapere come si spenderanno i tre milioni, ma anche i sei e mezzo per quella parte che non è impegnata per legge; per cui è meglio aspettare a

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

fare una discussione sola, giacchè, come ha detto il ministro, si tratta da oggi a domani. Finita la discussione di questo articolo, passeremo a quella del bilancio; per cui pregherei anch'io l'onorevole Farini a non insistere in questa questione.

BRANCA. Io vorrei un'altra specie di schiarimento dall'onorevole ministro, ma che serve allo stesso scopo.

Io trovo che nel secondo alinea dell'articolo 2 è scritto:

« Al capitolo, *Riproduzione del naviglio*, del bilancio della marina del 1875 è assegnata una maggior somma di lire tre milioni. » Di guisa che, prima che il bilancio sia discusso, noi già veniamo ad inscrivere una nuova cifra di spesa di 3 milioni. Ora, poniamo il caso che non si effettui la vendita delle navi durante quest'anno (non parlo del valore delle navi); poniamo, dico, il caso che nel 1875 non si realizzi un'entrata di 3 milioni corrispondente alla spesa che s'inscrive in bilancio, allora che cosa avverrà? Avverrà che avremo tre milioni oltre bilancio, secondo la frase dell'onorevole Minghetti che è sempre il mio obiettivo. Quindi avremmo una nuova spesa senza avere nuove entrate.

È per ciò che crederei opportuno di aspettare la discussione del bilancio, perchè il principio della alienazione delle navi è già stato votato ieri; e con questo articolo noi facciamo un vero stanziamento di fondi. Ora, senza anche anticipare la discussione del bilancio, io desidero uno schiarimento molto importante al proposito, se cioè in mancanza del prezzo delle navi, questa spesa dovrà pur sempre essere sopportata dal bilancio. La qual cosa, se mai si avverasse, ne seguirebbe, come si vedrà dalla Camera quando discuterà il bilancio della marina, che con molto materiale di meno avremo intanto una spesa maggiore nel complesso del bilancio.

Ma io lascio da parte questa questione, e mi riduco alla semplice questione dello stanziamento della spesa, di cui è parola nell'articolo 2, e mi rivolgo, non solo all'onorevole ministro della marina, ma eziandio all'onorevole Minghetti, per sapere come possiamo fare questa iscrizione anticipata, e qualora non potessimo, durante l'anno 1875, trarre 3 milioni dall'alienazione delle navi, con quali mezzi vi suppliremmo?

FARINI. Mi perdonino i miei colleghi, ma si è fatta una confusione fra la proposta mia e quella dell'onorevole Salaris.

Io non ho punto avuto in animo, nè ho proposto che la discussione sull'articolo 2 fosse rimandata al bilancio. Anzi ho accettato che il programma dell'onorevole ministro della marina si esplicasse nel bilancio; ma poichè la legge attuale ci obbliga

a determinare il titolo del capitolo del bilancio, io ho voluto che questo titolo fosse tale da non pregiudicare quelle risoluzioni che la Camera prenderà quando abbia udito il ministro della marina.

Voi avete nel bilancio ordinario della marina un capitolo di sei milioni e mezzo di spesa per la *riproduzione del naviglio*. Oggi, coll'articolo 2, voi aggiungete a questo capitolo altri tre milioni. Avrete dunque un capitolo generico, intitolato: *Riproduzione del naviglio*, di nove milioni e mezzo di spesa.

Ora, che cosa vi domando io? Che quando avrete udito il ministro della marina, il quale vi dirà in che navi voglia erogare questi nove milioni e mezzo, voi nel titolo del capitolo del bilancio affermate il tipo delle navi a costruirsi. Il mio emendamento, in poche parole, si riduce ad aggiungere alla proposta della Commissione, lasciata tale quale: « e per le costruzioni navali che saranno indicate nel capitolo stesso. »

Quindi, quando la Camera, trattandosi di quel capitolo, avrà udita l'esposizione del ministro della marina, designerà a quali costruzioni si debba attribuire la somma di nove milioni e mezzo.

In una parola, io chiedo quello che abbiamo sempre fatto allorchè ci sono state domandate delle nuove e maggiori spese. È quello che abbiamo fatto quando i ministri della marina precedenti ci hanno domandato, ora la costruzione di corazzate, ora la costruzione di navi ad elica, ora la costruzione di batterie corazzate. È quello che abbiamo fatto quando il ministro della guerra ci è venuto a domandare delle somme per fortificazioni, e noi abbiamo introdotto nella legge il luogo e l'opera determinata nella quale queste somme dovessero essere spese. È quello che va fatto, se si vuol tutelare l'ingerenza del Parlamento in tutto quel che è questione di spesa ed interesse vitale del paese.

COMIN. L'onorevole Farini ha precisamente delineato il suo pensiero, ma anche le parole dette dall'onorevole Salaris meritano, a mio avviso, la considerazione del ministro e della Camera.

Vi è nella Camera un certo numero di deputati, a cui, per esempio, appartengo io, i quali hanno votato l'articolo 1, e sono disposti a votare la legge, ma bisogna che il ministro li rassicuri sopra il modo con cui questi danari si spendono, e sopra le sue idee circa l'impiego dei fondi che egli ricaverà da queste vendite. Ma li rassicuri in modo preciso, perchè allora essi voteranno con più sicurezza. Se l'onorevole ministro ci lascia nel dubbio, io non so quale sarà poi il risultato definitivo della votazione dell'articolo 2 e della votazione complessiva della legge.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

Io quindi sarei quasi per fare la proposta che si sospendesse l'articolo 2, e che si discutesse il bilancio, perchè mi pare proprio che il bilancio avrebbe dovuto precedere questa discussione.

VARÈ. (*Della Commissione*) Io credo che tutti sono d'accordo che la discussione si faccia, vale a dire, che il Parlamento si pronunci se intende votare la spesa per la riproduzione del naviglio senza altro, oppure votarla in seguito a deliberazione *sul modo* in cui questa spesa debba essere erogata.

Ma credo che, avendo tutti questo medesimo scopo, potrebbero tutti accettare la dichiarazione del ministro, che dice: da qui a due ore, da qui tutto al più a 24 ore, questa discussione dovremo farla; vi domando nel bilancio la somma di 6 milioni e 500,000 lire per la riproduzione del naviglio; adesso abbiamo un'altra fonte, da cui speriamo ricavare 3 milioni; destiniamo anche il prodotto di questa fonte a quel medesimo oggetto. Sul modo di spendere tanto i 6 milioni e mezzo quanto i 3 milioni, discuteremo insieme.

È in questo senso che io mi sono permesso di presentare un ordine del giorno, affinché s'intenda bene che, discendendo alla votazione del secondo articolo di questa legge, tutte le questioni rimangono impregiudicate.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno presentato dall'onorevole Varè, suona come segue:

« La Camera, riservando alla discussione sul capitolo 23 del bilancio di prima previsione per il Ministero della marina tutte le questioni relative al modo d'impiegare le somme stanziare per la riproduzione del naviglio, passa alla votazione dell'articolo secondo della legge. »

Debbo poi annunciare alla Camera che altre proposte furono presentate.

Una è degli onorevoli Lovito e Del Giudice Giacomo, che è la seguente:

« La Camera sospende la votazione dell'articolo 2 fino alla discussione del bilancio della marina, e passa all'ordine del giorno. »

L'onorevole Di Rudinì ha poi presentato un altro articolo 2, sostitutivo a quello del ministro della marina, che è il seguente:

« Il Governo del Re è autorizzato ad iscrivere sul bilancio della marina in aggiunta al capitolo 23, *Riproduzione del naviglio*, una somma uguale a quella che sarà ricavata dall'alienazione delle navi, di cui all'articolo precedente. »

L'onorevole Depretis ha la parola.

DEPRETIS. Mi pare che si sono confuse insieme delle questioni diverse...

MALDINI. Molte anzi!

DEPRETIS. È vero, se ne sono confuse molte delle

questioni, talmente che la tesi si è accresciuta e complicata, e la chiarezza in conseguenza si è diminuita.

La Commissione del bilancio nei suoi ragionamenti intorno al capitolo della riproduzione del naviglio, fa una questione di legalità; essa osserva cioè su quel capitolo che le somme che vi sono iscritte, i lavori, le provviste che con quelle somme si devono fare, non si fanno in conformità della legge di contabilità dello Stato, legge che a tutti, al Ministero come alla Camera, interessa di mantenere incolume.

Coll'articolo 2 della legge che discutiamo, si verrebbe ad accrescere la somma stanziata in quel capitolo, e la formula con cui la maggioranza della Commissione ha concepito quest'articolo 2 pregiudica la questione. Se vi è un modo di salvarla questa questione, sta bene; si passi pure alla votazione dell'articolo 2; ma bisogna salvarla interamente.

Mi permetta la Camera brevissime osservazioni; sarò breve anche perchè mi manca la voce, non ho più munizioni per un lungo viaggio.

Vediamo un poco quali sieno le disposizioni della legge di contabilità.

L'articolo 137 del regolamento, che è l'incarnazione di quella legge, dice così: « Le entrate e le spese si distinguono in ordinarie e straordinarie. » (Prima parte dell'articolo 28 della legge.) « Sono entrate ordinarie quelle originate da cause permanenti. »

Fermiamoci qui un momento.

Io domando a tutti voi, o signori, se l'entrata che deve aumentare il bilancio attivo dello Stato per la vendita di una terza parte del naviglio nazionale da guerra, possiamo considerarla come un'entrata originata da cause permanenti. Ma guai a noi se così fosse! È impossibile una simile interpretazione. Adunque è una vera e propria entrata straordinaria.

La stessa conseguenza potrei desumere da quella disposizione nella quale si parla delle entrate eventuali dei diversi Ministeri, dove si parla appunto della vendita di oggetti fuori d'uso, di proventi che non sono applicabili ad altri capitoli, o che per la loro tenuità non richiedono l'istituzione di un speciale capitolo.

Nel caso concreto abbiamo una somma di sei milioni, e non possiamo parlare di tenuità della somma. Ce ne fossero molte di queste tenuità nel nostro bilancio dell'entrata!

Quanto alle altre disposizioni, riguardano evidentemente gli oggetti che cadono fuori d'uso, ma nell'uso, nell'andamento ordinario delle nostre am-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

ministrazioni. Un'altra interpretazione mi parrebbe perfino ridicola.

Adunque è una entrata, ma una entrata straordinaria; quanto al bilancio e al disavanzo, non ci guasta niente; in qualunque parte figuri la somma, il risultato finale non muta.

Veniamo alle spese: dice sempre lo stesso articolo: « sono spese ordinarie quelle che dipendono dal normale andamento dell'amministrazione. » E questa fu precisamente la questione trattata nella Commissione generale del bilancio.

Possiamo noi credere che l'adozione del progetto del Ministero, il quale consiste nel dedicare alla costruzione di un materiale nuovo che sostituisca l'antico, che deve essere alienato, e dal quale si è ricavato una piccola parte del suo valore per accrescere l'entrata dello Stato, possiamo noi, o signori, credere che questa spesa che comprende parecchi esercizi, e che in cinque anni ci darà tanto nuovo materiale, molto migliore dell'antico, per un valore di 60 milioni, sia una spesa ordinaria, che dipenda dal normale andamento dell'amministrazione?

Io me ne appello alla Camera. Può essa credere che questa sia una spesa che si possa iscrivere nel bilancio ordinario?

Io me ne appello, lo ripeto, a tutti voi; voi ricordate che la giurisprudenza che abbiamo stabilito è sempre osservata; voi ricordate le molte leggi precedenti, per cui tutte le grosse costruzioni navali fatte prima d'ora sono state sempre autorizzate con leggi speciali. Voi ricordate che per leggi speciali fu sempre autorizzata la spesa anche solo per la costruzione d'un ponte che costi 30,000 lire, e che sia caduto per causa d'una piena. Anche in questo caso noi abbiamo richiesto che, in omaggio alla legge di contabilità, il potere esecutivo presentasse un progetto di legge, ed in questo stesso anno ci furono presentati progetti di leggi analoghi, ed ora, in un caso così grave, trattandosi di una spesa così colossale, noi ammetteremo che questa sia una spesa ordinaria?

Evidentemente no.

Vorrei citare molte altre disposizioni, se mi bastasse la voce che mi manca. Mi limiterò ad una che riguarda la questione del naviglio. Ricorderò che nella legge di contabilità, è stabilito che per alienare le navi dello Stato ci vuole una legge, ovvero una disposizione precisa nella legge del bilancio che autorizzi l'alienazione. E voi vorreste considerare questa come una spesa ordinaria abituale dell'amministrazione, nel suo ordinario andamento?

Insomma, sarebbe proprio un ferire a morte il buon senso, violando la legge, e registrando negli atti parlamentari, il che mi spiacerebbe grande-

menta, un pessimo precedente. La legge di contabilità è principalissima guarentigia della ingerenza e della competenza parlamentare sul bilancio dello Stato, che vuol dire la più efficace difesa dei contribuenti.

Io quindi pregherei, per far cammino, di sospendere la discussione; tratteremo la cosa con un poco più di calma; non c'è nessun male, e voteremo legge e bilancio nello stesso tempo; ma se la si vuole discutere anche adesso, ebbene si discuta.

Io ebbi la disgrazia, come ho detto, di essere precedentemente relatore di questa legge, e proprio per far vedere come passarono le cose nell'anno passato, ho ancora qui la copia della mia relazione che mi fu mandata a casa quando ero malato, e che fu consegnata alla Presidenza il 5 di giugno. Ho qui la preposta di quella Commissione, stampata, che ognuno può vedere. Nella preposta, invece di scrivere 3 milioni in quest'anno, io ne scriveva 4 per una ragione assai semplice.

Io non appartengo agli uomini che difendono il passato, appartengo a coloro che guardano all'avvenire, e affrettano con tutte le forze il progresso in tutte le cose, soprattutto nella marina. Stanziando una somma maggiore, si viene ad affrettare il compimento delle nuove costruzioni; il che è essenzialissimo, mentre il ritardo è sempre un danno.

L'articolo era così concepito:

« È autorizzata la spesa di quattro milioni che verrà stanziata nel bilancio passivo della marina in apposito capitolo della parte straordinaria colla denominazione: *Costruzione di nuove corazzate.* »

Questa è una legge speciale e da considerarsi simile a quelle che si fecero in passato: è quello che la logica, che il buon senso ci consigliano di fare.

Io non ho altro da aggiungere.

MINGHETTI, *presidente del Consiglio*. Io veramente non capisco come per fare cammino si proponga di sospendere la discussione.

Dirò poi che la questione sollevata dall'onorevole Depretis, se la riproduzione cioè del naviglio costituisca una spesa da mettersi fra le straordinarie o le ordinarie, mi pare che trovi nel bilancio la sua vera sede. Anticamente, come l'onorevole Depretis sa, la spesa per la riproduzione del naviglio era appunto compresa, come egli desidera, nella parte straordinaria; non è che da qualche anno...

PRESIDENTE. Da due o tre anni.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Il presidente che ne sa più di me in questa materia, dice che questa spesa da due o tre anni soltanto è stata trasportata fra le ordinarie. Ad ogni modo mi pare, come dissi, che questa questione trovi la sua sede nel bilancio; e sembra eziandio che la questione posta dall'onore-

vole Farini si colleghi al punto che oggi stiamo discutendo. Quest'articolo 2 non compromette veruna questione, le lascia tutte integre.

Non è così di quella posta dall'onorevole Branca, ma egli confonde il bilancio di cassa con quello di competenza.

Egli dice: come farete se voi non riscuotete i tre milioni in quest'anno? E non ricavate dalle navi che cinque, che quattro milioni e mezzo?

Alla sua obiezione rispondo che se noi non potessimo ritrarre dall'alienazione delle navi neppure tre milioni, sarei del suo avviso. Ma abbiamo preso la metà del valore di stima, siamo rimasti in tali limiti da non avere nessun dubbio che tre milioni si potranno avere. Prendere la metà di quanto è stato calcolato mi pare cosa molto prudente.

Resta la questione del modo di pagamento.

Supponiamo il caso che voi vendeste domani, ma che il compratore dicesse: io compro per sei milioni e vi pagherò a rate mensili di 500 mila lire, vale a dire che all'epoca in cui si fosse fatta la vendita sino alla fine del 1875 non entrassero tutti e tre i milioni; allora in questo caso vi sarebbe una deficienza di cassa; siccome però il credito verrebbe riscosso immediatamente dopo, così alla competenza vera non si fa cambiamento, non è che una questione di riscuotere prima o dopo.

Ma si dice: perchè ritardate? Non l'abbiamo fatto perchè il ministro della marina ha creduto che una somma di questo genere, la quale non deriva da entrate propriamente dette, ma dalla vendita di questo naviglio, debba essere erogata nell'anno 1875. Questo è per rispondere al desiderio di coloro che dicono: quando voi vendete tanto materiale, affrettatevi almeno alquanto a costruirne dell'altro.

Il ministro della marina lo conferma: poichè destinate a me questa parte, fate in modo che io possa immediatamente incominciare, o affrettare i lavori. Io credo che nell'anno riscuoterò i tre milioni, ma se anche non li riscuotessi, questa sarà questione di Tesoro, non sarà questione di competenza di bilancio.

Ieri si è molto parlato su questa materia, non capisco come oggi si venga in campo con delle idee che sono precisamente l'opposto.

Alcuni dissero che questa legge equivale ad una cambiale tirata sopra il ministro delle finanze.

In verità io capisco bene questo ragionamento nella bocca di coloro che ritenevano che si vendessero delle cose valide; ma non nella bocca di coloro che ritenevano di vendere delle cose che non avevano valore marittimo. Altro è dire: la nostra marina avrà bisogno un giorno di maggiori fondi; questa è una tesi generale, nella quale tutti siamo d'accordo.

Io stesso non avrei che a rileggere le parole che pronunciavi nella tornata del 25 novembre 1873, per far vedere come sin d'allora ammissi questo, e dissi che sventuratamente le condizioni delle nostre finanze non permettevano ciò; ma soggiunsi che, quando ci trovassimo in altre condizioni di finanza, il primo bilancio a cui dovevamo pensare era quello della marina. La vendita delle navi inservibili non muta punto la condizione; la muta per coloro che dicono: vendete una cosa che ha un valore guerresco, un valore marittimo; non per chi, come noi, crede che si tratti di cose che non hanno questo valore, che non producono alcuna utilità. Ciò non cambia nulla.

Il ministro di finanze quindi non ha nessuna cambiale da accettare, nè più nè meno di quello che ne avesse prima di quest'alienazione. La cosa a me pare chiara.

ROBECCHI, *relatore*. Bisogna farne delle altre.

MINISTRO PER LE FINANZE. L'onorevole Robecchi dice che è mestieri costruirne delle altre, perchè abbiamo bisogno di navi. Noi lo faremo quando avremo i mezzi, ma non in surrogazione di quelle; perchè le navi che noi vendiamo non rappresentano un valore, ma una perdita; la loro manutenzione ci recava danno anzichè produrci utile pratico. Possiamo ingannarci, ma questa è la nostra convinzione.

A tutti gli argomenti che furono addotti ieri relativamente al ministro per le finanze, è necessario ripetere che noi siamo nella stessa posizione in cui eravamo prima, con questo di più, che ci liberiamo di cose che producevano una spesa senza produrre alcun vantaggio; mandiamo al macello dei cavalli che mangiavano del fieno senza poter tirare il carro.

Ma si dice: voi dovete cambiarli con altri cavalli. Sì, rispondo io, quando potremo; non ora poichè nulla giova avere dei cavalli che staranno nella stalla a mangiare il fieno senza poter tirare il carro.

Ecco la nostra similitudine, giacchè se ne sono fatte tante in questa discussione.

Dunque il ministro delle finanze, su questo punto, non ha nulla a che fare; però esso è stato concorde col suo collega della marina nell'ammettere che nel tempo stesso in cui si faceva l'alienazione delle navi inutili, si dovesse destinarne il prodotto ed accelerare la costruzione di quelle che sono in cantiere. Ed è appunto per dare quest'assicurazione, che noi abbiamo proposto lo stanziamento dei 3 milioni.

Ripeto che la questione non è di bilancio, ma semplicemente di Tesoro.

Io ritengo che si potrà riscuotere la somma stanziata, ma in ogni caso potremo vendere le navi e la somma corrispondente riscuoterla nei mesi venturi; e intanto non sarebbe conveniente ritardare la co-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

struzione delle navi nuove, solo perchè ci fosse qualche differenza sulle rate scalari del prezzo, poichè il pericolo vi sarebbe solo se le navi costassero meno di 3 milioni. Ma in verità su questo punto debbo rimettermene al mio collega, il quale mi dice che costeranno circa 6 milioni. Prendendo il 50 per cento, mi importa di mettermi al coperto ed allontanare il pericolo di essere accusato di imprudenza. Ciò posto non posso accettare la proposta colla quale si dice: voi iscriverete solo quello che ritrarrete.

Il mio concetto fondamentale è quello di assicurare il ministro della marina che io farò di tutto per accelerare i suoi lavori.

Io capiva la gran guerra che si faceva ieri, perchè era una guerra di principii. Coloro i quali non scorgevano il bisogno di vendere queste navi vedevano con dolore che si cancellassero dal naviglio; coloro invece che credevano alla loro completa inutilità se ne rallegravano.

La grande questione delle costruzioni navali, quella stata indicata dagli onorevoli Farini e Depretis, troverà il suo luogo, come ha detto il mio collega della marina, forse fra due ore, forse domani nella discussione del bilancio della marina. Quando l'avrete udito, se non vorrete dargli 9 milioni, gliene darete 6, 4, 2, oppure glieli negherete affatto; ma la vera sede della questione è quella.

Dunque io prego tutti gli onorevoli oratori a lasciare che si vada avanti e che si voti l'articolo 2.

PRESIDENTE. L'onorevole Depretis ha presentato la seguente proposta, che sarebbe formolata in due articoli in sostituzione dell'articolo 2 della Commissione:

« Art. 2. Le somme ricavate dall'alienazione saranno iscritte nel bilancio dell'entrata, parte straordinaria, in apposito capitolo colla denominazione: *Ricavo dell'alienazione di navi.*

« Art. 3. È autorizzata la spesa di 4 milioni, che verrà stanziata nel bilancio passivo della marina pel 1875, in apposito capitolo della parte straordinaria colla denominazione: *Costruzioni di navi corazzate.* »

LOVITO. L'articolo 2, come si poteva prevedere, ha svegliato un doppio ordine di questioni: una questione tecnica, sollevata dall'onorevole Farini, il quale ha chiesto all'onorevole ministro della marina il tipo, la quantità, la qualità del naviglio di riproduzione; una questione di amministrazione, la quale dall'onorevole presidente del Consiglio è stata tenuta troppo sopra la legge di contabilità. Mi spiego.

Non è questione soltanto di sapere se le somme che si ricaveranno dal naviglio a vendersi si deb-

bano stabilire nel bilancio ordinario piuttosto che nel bilancio straordinario; no. È questione di sapere, non solo dal lato tecnico, il modo come verrà riprodotto il naviglio dall'onorevole ministro della marina. Di questo se ne occuperà a suo tempo la Camera. È ancora questione di sapere in che modo e fino a qual punto l'onorevole ministro potrà sostituire le forze che oggi si distruggono.

Per noi, che abbiamo votato contro l'articolo 1, che fummo pel partito della Commissione, i dubbi si vengono ad accrescere; e la necessità di votare contro la legge si afforza ancora di più.

Noi infatti credevamo che fosse concetto di buona amministrazione non distruggere tutte le forze navali nostre prima che una parte non si fosse venuta a ricostituire. Ma ora i nostri dubbi si infondono anche negli altri nostri colleghi che hanno votato l'articolo 1 nella speranza che, vendendosi 32 navi, fosse impossibile non venire ad aumentare il bilancio della marina. Importava dunque a molti deputati sapere quale fosse a questo riguardo il pensiero del Ministero.

L'onorevole presidente del Consiglio invece, dice: questo è indifferente; il pensiero del ministro lo saprete fra due ore, cioè quando avrete dato il voto a questo progetto di legge.

È ammirevole la semplicità del discorso dell'onorevole ministro delle finanze!

Ma ci sono molti i quali vogliono appunto sapere in che modo, e fino a che punto si riprodurrà il naviglio, prima di determinarsi a dare il voto favorevole a questo progetto di legge, in forza del quale, com'è passato nella tornata di ieri, si vendono otto navi di più di quelle che la Commissione proponeva. Una spiegazione a me pare che sia importante, dopo le dichiarazioni che ha fatte il ministro della marina, e specialmente dopo quelle più importanti del ministro delle finanze.

E qui io mi rivolgo a quelli degli onorevoli nostri colleghi i quali seggono da questo lato della Camera, e che hanno votato l'articolo primo colla speranza che si sarebbe poi aumentato il bilancio della marina. Su questo punto l'onorevole ministro delle finanze è stato abbastanza esplicito.

Egli disse che qui non ci ha nulla che vedere, che non è punto questa una cambiale che si trae sul ministro delle finanze; che naturalmente s'iscriverà nel bilancio quello che si ricaverà dalla vendita, sia molto, sia poco, ciò non importa.

Adagio! Importa moltissimo per coloro che, preoccupati della difesa dello Stato, hanno votato appunto la vendita delle 32 navi, per obbligare indirettamente il Governo a domandare una maggior somma nel bilancio.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

Per tutte queste ragioni, a me pare che occorra discutere prima il bilancio della marina, e poi venire alla votazione sulla presente legge.

PRESIDENTE. Onorevole Di Rudini, ha facoltà di parlare per svolgere la sua proposta.

DI RUDINI. Io, signori, ho dato ieri un voto di opposizione al Governo; ma, come dice il proverbio, *la volpe perde il pelo, ma non il vizio*, io comincerò per dire cosa che consuona con le parole dette dianzi dall'onorevole ministro della marina, quando vi domandava che fosse rimandata alla discussione del bilancio della marina la risoluzione dei due quesiti sollevati, uno dall'onorevole Farini, l'altro dall'onorevole Depretis; quesiti, cioè, se e in qual modo le somme destinate alla riproduzione del naviglio potessero iscriversi nella parte ordinaria o straordinaria del bilancio, e in qual modo queste somme, destinate alla riproduzione del naviglio, devono essere impiegate.

In verità, io non veggio l'utilità di ostinarsi a voler fare in questo punto la discussione; io vedo anzi che, se la vogliamo far presto, il migliore partito per noi è quello di sbarazzarci di questa legge, ed entrare subito nella discussione del bilancio.

Ma, dette queste parole, che probabilmente non piaceranno nè all'onorevole Minghetti, nè all'onorevole Di Saint-Bon, io vengo a spiegare il perchè della formola nuova proposta per l'articolo 2 di questa legge.

Il ministro delle finanze diceva: io capivo la lotta di ieri, perchè ieri si discuteva un gran principio, ieri si discuteva se noi ci dovevamo sbarazzare oppure no di queste navi inutili; io dico all'inverso, che non capivo la lotta di ieri e capisco quella d'oggi. Io non capivo la lotta di ieri, non la potevo capire, perchè è una questione tutta tecnica quella di ieri; chi diceva che sono navi buone quelle o queste, e chi cattive. Io mi trovavo dunque grandemente imbarazzato; era chiaro che le cattive dovevano alienarsi, le buone conservarsi, ma io non sapevo quale delle navi fosse buona, nè quale fosse cattiva, e non lo so nemmeno oggi, poichè ho sentito l'onorevole Di Saint-Bon, persona competentissima, dire: queste navi sono cattive, io le condanno; e ho inteso d'altra parte l'onorevole De Luca, egualmente competente, dire: queste navi sono buone, io le voglio salvare.

Quindi io diceva: questa lotta io non la intendo; è una lotta tutta tecnica, nella quale il Parlamento non può risolvere. Ma la questione d'oggi è d'una natura ben più alta; la questione d'oggi, è di sapere perchè noi abbiamo voluto alienare quelle navi. Le abbiamo volute alienare nell'intendimento di raccoglierci, di prepararci ad un avvenire lontano, ma di

prepararci con cautela, con discernimento, con prudenza, tenendo conto delle condizioni del bilancio; ovvero abbiamo in mente di riformare arditamente il nostro naviglio, provvedendo sollecitamente alle condizioni della nostra difesa?

Questa è la questione che per me si solleva quest'oggi; e se ieri ho votato contro il ministro della marina, ho votato per questo, perchè il ministro ha portato dinanzi a noi i proiettili dell'avvenire, perchè il ministro ci ha portato dinanzi quei mostruosi congegni coi quali ci ha detto che cosa dobbiamo fare.

Signori, io ritengo che la questione che si discute quest'oggi sia una cosa gravissima. Per me sta il decidere se noi dobbiamo (come diceva dianzi) intraprendere la ricostituzione della nostra marina, o se dobbiamo tener conto delle condizioni del nostro bilancio.

Per me, lo confesso con dolore, io credo che non sia ancora venuto il momento di pensare seriamente alla ricostituzione della nostra marina. Lo dico con dolore, perchè non c'è Italiano il quale possa non desiderare che l'Italia abbia una marina degna di lei; ma io temo che se noi ci affrettiamo a ricostituire la marina, se noi c'impegnamo fino da questo punto ad aumentare gli stanziamenti del bilancio della marina, noi incontreremo ben presto le colonne d'Ercole che furono segnate pel bilancio della guerra, ed io reputo, o signori, che nell'interesse del paese sia assai più conveniente di sorpassare le colonne di Ercole che furono segnate pel bilancio della guerra, anzi che fare nuovi stanziamenti sul bilancio della marina.

Con quest'intendimento io mi domando: che cosa vuol dire l'articolo 2 che ci è stato proposto?

Esso vuol dire che noi dobbiamo fin da questo momento inscrivere tre milioni nel bilancio della marina al capitolo 23 (se non erro), *Riproduzione del naviglio*. Or bene, a me pare che questo stanziamento sia precipitato. Io credo che, nelle condizioni delle nostre finanze, importi moltissimo di ritardare questo stanziamento fino al giorno in cui le navi saranno alienate. Il ministro delle finanze dirà, come disse testè: ma voi confondete una questione di Tesoro con una questione di bilancio. Voi riscuoterete quando che sia questa somma, poichè questo naviglio ha pure un valore, e poichè siete determinati a spendere il prodotto di questa somma, voi non potete esitare ad inscrivere sul bilancio della spesa la somma corrispondente.

Io penso che la questione sarebbe di Tesoro solo quando si fosse certi dell'alienazione, che si fosse certi del prodotto di quest'alienazione. Per me non so se e quando l'alienazione avrà luogo, io non so

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

quale dovrà essere il prodotto di questa alienazione.

Dico di più, io temo che lo stesso ministro della marina non lo sappia, poichè, se è vero ciò che sento a dire in quest'Aula, non esistono nemmeno le perizie di stima delle navi che si debbono alienare.

Ora, in questa condizione di cose, ripeto, a me sembra che qui non si tratti di una vera e pura questione di Tesoro, ma credo che si tratti di una cosa assai diversa. Del resto, ripeto che la più grande ripugnanza che io provo a votare l'articolo come ci è stato proposto, com'è stato formulato, nasce da ciò, che io veggio oggi l'amministrazione dello Stato corriva ad anticipare certe somme, e temo che essa possa essere corriva a proporci, sotto l'impero della necessità, altri e maggiori stanziamenti.

Questo è lo scopo dell'articolo sostitutivo che io mi son permesso di proporre.

Dirò un'ultima parola. Mi è stato doloroso di votare contro il ministro della marina. Mi è stato doloroso di votare contro di lui, perchè il mio voto contrario nasceva (parrà strano, ma ci sono certi processi psicologici assai difficili ad esaminare), il mio voto nasceva da un eccesso di fiducia. Io credevo e credo che, se c'è un uomo capace di ricostituire fortemente la marina in Italia, sia l'onorevole Saint-Bon. Ma ciò che io temo è questo, che egli sia venuto troppo tardi; anzi egli è venuto troppo tardi, ma per altra parte temo altresì che egli sia venuto troppo presto. (*Susurro a sinistra*)

Voce a sinistra. Che vuol dire?

Altra voce. È un calembour!

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. A me pareva di essere stato chiarissimo. Io non ho che a ripetere ciò che ho detto nel 1873. Io non intendo affatto di aumentare gli stanziamenti del bilancio della marina finchè le condizioni della nostra finanza non sieno migliori di quello che ora sono. Questa è una dichiarazione sulla quale siamo d'accordo. Però ho consentito al ministro della marina che quelle somme che si ritrarrebbero dalla vendita di questo naviglio... (*Interruzioni a sinistra*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio!

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Se vogliono, parleranno dopo; chiedano la parola.

Io consento col ministro della marina che le somme che saranno ricavate dalla vendita di questo naviglio vadano ad aumentare il capitolo delle costruzioni nuove, perchè questo non porta nessuna spesa maggiore al bilancio, e solo può portare una anticipazione di Tesoro.

Dunque fin qui mi pare che siamo d'accordo; la mia dichiarazione è esplicita.

Resta la questione della cifra. Dice l'onorevole Di Rudinì: voi la iscriverete quando avrete eseguita la vendita, e a misura che ne incasserete il corrispettivo.

Quali sono i pericoli? È il pericolo che si ritraggano soli 3 milioni invece di 6? Ma in verità per questa parte io mi affido intieramente al mio onorevole collega, il quale mi dice: se noi contiamo di ritrarre 6 milioni e ne stanziamo 3, ci teniamo in una giusta misura; ne verranno di più, ma i 3 milioni almeno saremo sicuri di averli.

Resta dunque solamente la questione della possibile anticipazione.

Ci si potrebbe sempre obiettare: voi avete già iscritta questa somma prima che la vendita si sia effettuata e ricavata la somma.

La ragione di ciò è di dare un mezzo al ministro della marina per potere accelerare la costruzione di quelle navi che egli ha nei suoi cantieri.

Conseguentemente la questione tra me e l'onorevole Di Rudinì è di proporzioni molto più modeste di quelle che egli crede.

Io ho detto, e ripeto, che, quando avremo i mezzi, il primo Ministero a cui dovremo pensare è quello della marina.

Quanto al secondo punto, è fuori di dubbio che il valore delle navi da alienarsi è abbastanza grande, perchè si possa ricavare tre milioni. La questione mi sembra quindi ridotta a proporzioni così minime che non saprei neppure darci importanza.

Tutta l'importanza consiste nella forma, di provvedere a che il ministro sia in grado di sapere su che cosa può contare per l'acceleramento della costruzione delle navi che ha in cantiere.

PRESIDENTE. Ora verremo ai voti.

Prego la Camera di avvertire come si dovrà procedere alla votazione in ordine alle varie proposte.

Per diritto di precedenza viene in primo luogo la proposta degli onorevoli Lovito e Del Giudice, che è la seguente:

« La Camera sospende la votazione dell'articolo 2 fino alla discussione del bilancio della marina, e passa all'ordine del giorno. »

Essendo questa una proposta sospensiva, deve avere la precedenza. Ove questa non fosse accettata, verrebbe la proposta dell'onorevole Varè, la quale è del tenore seguente:

« La Camera, riservando alla discussione sull'articolo 23 del bilancio di prima previsione pel Ministero della marina tutte le questioni relative al modo di impiegare le somme stanziare per la riproduzione del naviglio, passa alla votazione dell'articolo 2 della legge. »

Avverto che, ove la proposta dell'onorevole Lo-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

vito non fosse accettata, ed approvata invece quella dell'onorevole Varè, questa non farebbe che eliminare la proposta dell'onorevole Farini, ma lascierebbe però intatte le questioni sollevate dall'onorevole Depretis e dall'onorevole Di Rudinì intorno all'articolo 2 del progetto ministeriale. Ove poi la proposta dell'onorevole Varè non fosse approvata, rimangono le due proposte sostitutive all'articolo 2, quella dell'onorevole Di Rudinì, che è la più generica, e quella dell'onorevole Depretis. Tale sarà l'ordine della votazione in cui si procederà. Se non vi sono osservazioni in contrario, mi atterrò al medesimo.

MINISTRO PER LA MARINERIA. Dichiaro che io accetto l'ordine del giorno dell'onorevole Varè.

PRESIDENTE. Prima di tutto metto ai voti l'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Lovito e Del Giudice, che ho testè letto.

(Fatta prova e controprova, è respinto.)

Metto ora ai voti la risoluzione dell'onorevole Varè, rinnovando l'avvertenza che la medesima, ove sia approvata, non farà che eliminare la proposta dell'onorevole Farini, che è un articolo sostitutivo all'articolo 2, ed è la seguente:

« Le somme ricavate dalla vendita saranno versate nel Tesoro dello Stato, come entrate eventuali.

« Nel bilancio della marina pel 1875 sarà iscritta nel capitolo intitolato *Riproduzione del naviglio* la maggior somma di tre milioni di lire da erogarsi per le costruzioni navali che saranno indicate nel capitolo stesso.

« Sarà iscritta in modo analogo sul bilancio della marina pel 1876 la rimanente somma ricavata dalla vendita suddetta. »

L'onorevole Farini domanda che si discuta ora il modo di erogare questa somma.

FARINI. (*Interrompendo*) Io non domando punto che si discuta ora il modo di erogare questo denaro. L'ho detto e lo ripeto, domando soltanto che fin d'ora la Camera stabilisca che, dopo la discussione che verrà, come il ministro chiede, in occasione del bilancio, sul modo di spendere questo denaro, questa somma sia in modo determinato iscritta nel capitolo del bilancio, affinchè il paese sappia cosa noi vogliamo, affinchè ad occhi chiusi non ci avviamo per una strada che può essere pernicioso, che un successore dell'onorevole Di Saint-Bon può mutare.

MINISTRO PER LE FINANZE. Io comprendo benissimo il concetto dell'onorevole Farini; ma mi pare che, se l'ordine del giorno dell'onorevole Varè viene approvato, cade la proposta dell'onorevole Farini ed anche quella dell'onorevole Depretis. Giacchè, che

cosa dice l'onorevole Varè? Riservate alla discussione del bilancio tutte le questioni relative alla assegnazione di questa somma. A me sembra così, non faccio che un'osservazione.

PRESIDENTE. Ho piacere che l'onorevole presidente del Consiglio abbia fatto questa osservazione per far conoscere il suo modo di vedere, ma mi permetta di dichiarare che io non posso dividere la sua opinione.

La proposta dell'onorevole Varè è del tenore seguente: « La Camera, riservando alla discussione sull'articolo 23 del bilancio di prima previsione del Ministero della marina tutte le questioni relative al modo di impiegare le somme stanziare per la riproduzione del naviglio, passa alla votazione dell'articolo 2 della legge. »

Ora è chiaro che può benissimo eliminare la questione sollevata dall'onorevole Farini, ma non è punto risolta quella dell'onorevole Depretis, che è un po' diversa da quella promossa dall'onorevole Di Rudinì.

Tale è la mia opinione.

VARÈ. Se l'onorevole Farini desidera che il paese sappia quali norme generali si debbano seguire nello spendere le somme stanziare al capitolo 23 del bilancio per la riproduzione del naviglio, che vengano, cioè, determinati i tipi, le categorie, le qualità delle navi da costrurre, se egli è di questo intendimento, il mio è perfettamente d'accordo con lui.

Io insisterò quindi, se prenderò la parola sul capitolo 23 del bilancio, affinchè queste spiegazioni vengano e siano dal Parlamento discusse; ma io credo che, invece di fare questa discussione due volte, si dovrebbe farla una volta sola.

Io domando che la Camera s'impegni di fare la discussione voluta dall'onorevole Farini, e s'impegni di farla all'articolo 23 del bilancio della marina.

FARINI. L'onorevole Minghetti or ora ci diceva che la vera maniera di fare cammino è di allungare il passo, e non di tornare indietro. Or bene, la proposta dell'onorevole Varè ci ritornerà indietro!

Noi abbiamo davanti a noi una questione di sostanza e una questione di forma.

La questione di forma sta nel titolo del capitolo 23, cioè nell'oggetto pel quale saranno iscritte in bilancio le somme che noi concederemo per riproduzione del naviglio.

Io voglio che fin d'ora si stabilisca la forma speciale dell'iscrizione di questa somma.

Ora dunque io fo un cammino che non fa l'onorevole Varè, il cui ordine del giorno rimanda ogni questione alla discussione del bilancio, a quando cioè si stabilirà la quantità, il numero, la qualità e i tipi delle navi.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

Allora, soggiungo io, si ripresenterà la mia proposta di forma, insieme a quella di sostanza che l'onorevole Varè vuole rimandare impregiudicata al bilancio.

Ora, in nome di Dio, se dopo una discussione di tre ore noi dobbiamo lasciare tutto impregiudicato, come tutto rimane impregiudicato coll'ordine del giorno Varè, a che questa discussione? Io insisto quindi mantenendo la mia proposta.

PRESIDENTE. Permettano. La proposta dell'onorevole Varè non mira che ad eliminare la proposta dell'onorevole Farini, ed ove quella dell'onorevole Varè fosse accettata, soltanto la proposta dell'onorevole Farini si intende scartata, perchè l'onorevole Varè desidera che si riservi al bilancio il discutere circa il modo: ed ecco perchè essa viene ad avere stretta relazione colla proposta dell'onorevole Farini.

Invece l'onorevole Depretis fa una proposta sostitutiva all'articolo 2 del Ministero, cioè determina il modo come deve questa somma essere iscritta nel bilancio dell'entrata da una parte, come deve essere iscritta nel bilancio della marina dall'altra parte, il che è un concetto diverso da quello a cui mira la proposta dell'onorevole Varè.

Così l'onorevole Di Rudini ha un concetto staccato da quello dell'onorevole Farini, e che non può punto vincersi dalle difficoltà sollevate dall'onorevole Varè.

Ripeto dunque ancora: metterò ai voti la proposta dell'onorevole Varè con questa dichiarazione che, qualora la medesima venisse dalla Camera approvata, soltanto la proposta dell'onorevole Farini è messa in disparte, e rimangono le altre due; ove invece la proposta dell'onorevole Varè non fosse dalla Camera approvata, rimarrà la proposta Farini che sarà messa ai voti secondo la priorità che le compete.

Rileggo la proposta dell'onorevole Varè. (*Vedi sopra*)

Pongo ai voti questa proposta.

(Fatta doppia prova e doppia controprova, la proposta Varè è respinta.)

Rimangono da votarsi altre proposte.

Prego la Camera di fare ben osservazione.

Do lettura dell'articolo 2 del disegno della Giunta, accettato dal ministro:

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

sarà iscritto nel medesimo capitolo del bilancio della marina del 1876. »

A parer mio, tra le diverse proposte, deve avere la precedenza quella dell'onorevole Di Rudini, che è in sostituzione dell'articolo 2.

Essa è in questi termini:

« Il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere nel bilancio della marina, in aggiunta al capitolo 23, *Riproduzione del naviglio*, una somma eguale a quella che sarà ricavata dall'alienazione delle navi di cui all'articolo precedente. »

Pare a me che questa proposta dell'onorevole Di Rudini sia la più larga, e che quindi debba avere la precedenza.

Ove questa non fosse ammessa, verrebbe la proposta dell'onorevole Farini, che mantiene la somma.

Viene poi quella dell'onorevole Depretis che è la più larga dopo quella dell'onorevole Di Rudini, in questi termini:

« Art. 2. Le somme ricavate dall'alienazione saranno iscritte nel bilancio dell'entrata nella parte straordinaria in apposito capitolo con la denominazione: *Ricavo di alienazione di navi*.

« Art. 3. È autorizzata la spesa di 4 milioni che verrà stanziata nel bilancio della marina pel 1875, con apposito capitolo nella parte straordinaria, colla denominazione: *Costruzione di navi corazzate*. »

Finalmente viene quella dell'onorevole Farini, la quale si distacca meno dall'articolo della Commissione, che è la seguente:

« Art. 2. Le somme ricavate dalla vendita saranno versate al Tesoro dello Stato come entrate eventuali.

« Nel bilancio della marina pel 1875 sarà iscritta nel capitolo intitolato *Riproduzione del naviglio* la maggior somma di 3 milioni di lire da erogarsi per le costruzioni navali che saranno indicate nel capitolo stesso.

« Sarà iscritta in modo analogo sul bilancio della marina pel 1876 la rimanente somma ricavata dalla vendita suddetta. »

Il ministro, come ho detto, ha dichiarato che mantiene l'articolo 2 della Commissione, al quale aderisce.

Ora si procederà con quest'ordine: sarà posto ai voti per primo l'articolo sostitutivo dell'onorevole Di Rudini; ove questo non venga approvato, saranno messi ai voti quelli proposti dall'onorevole Depretis; ed in fine, se anche questi venissero respinti, sarà messo a partito quello dell'onorevole Farini.

DEPRETIS. Siccome è stata fatta qualche osserva-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

zione sulla somma da me proposta, intendo di ridurre a 3 milioni, e, per maggiore semplificazione, non ho neppure difficoltà di riunire i due articoli in uno solo.

PRESIDENTE. Rileggo adunque l'articolo 2 sostitutivo proposto dall'onorevole Di Rudini. (*Vedi sopra*)

Lo metto ai voti.

(È respinto.)

Ora viene la proposta dell'onorevole Depretis così concepita:

« Le somme ricavate dall'alienazione saranno iscritte nel bilancio dell'entrata, parte straordinaria, con apposito capitolo colla denominazione: *Ricavo per l'alienazione di navi.* »

« È autorizzata la spesa di 3 milioni, che verrà stanziata nel bilancio passivo della marina del 1875, in apposito capitolo nella parte straordinaria, colla denominazione: *Costruzione di navi corazzate.* »

CAPONE. Domando la divisione.

PRESIDENTE. Onorevole Capone, mi pare che il concetto è lo stesso.

FARINI. Io ritiro la mia proposta, e mi associo a quella dell'onorevole Depretis mediante questo emendamento, che siano, cioè, cancellate le parole: « per la costruzione di navi corazzate, » e vi sia sostituita la frase: « per le costruzioni navali, che saranno indicate nel capitolo medesimo. » Sostituisco, cioè, come emendamento alla proposta Depretis, la parte sostanziale della mia proposta.

PRESIDENTE. L'onorevole Depretis accetta questo emendamento?

DEPRETIS. Lo accetto.

PRESIDENTE. Rileggo la proposta dell'onorevole Depretis emendata, d'accordo con lui, dall'onorevole Farini:

« Le somme ricavate dall'alienazione saranno iscritte nel bilancio dell'entrata, parte straordinaria, in apposito capitolo, colla denominazione: *Ricavo per l'alienazione di navi.* »

« È autorizzata la spesa di tre milioni, che verrà stanziata nel bilancio passivo del Ministero della marina pel 1875 in apposito capitolo della parte straordinaria per le costruzioni navali che saranno indicate nel capitolo stesso. »

CAPONE. Domando sempre la divisione, perchè io sono contrario alla somma determinata di tre milioni, e vorrei che, se si ricava di più, si spendesse di più.

PRESIDENTE. Essendo chiesta la divisione, si procederà alla votazione separatamente.

Metto ai voti la prima parte dell'articolo, che rileggo:

« Le somme ricavate dall'alienazione saranno iscritte nel bilancio dell'entrata, parte straordinaria, in apposito capitolo, colla denominazione: *Ricavo per l'alienazione di navi.* »

Chi approva questa prima parte della proposta dell'onorevole Depretis, si compiaccia di alzarsi.

(È approvata.)

Leggo ora la seconda parte:

« È autorizzata la spesa di tre milioni, che verrà stanziata nel bilancio passivo del Ministero della marina pel 1875 in apposito capitolo della parte straordinaria per le costruzioni navali che saranno indicate nel capitolo stesso. »

Metto ai voti questa seconda parte.

(La Camera approva.)

Ora metto ai voti l'articolo 2 complessivo.

(La Camera approva.)

Se la Camera lo stima, si passerà ora alla votazione per scrutinio segreto su questo progetto di legge.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli deputati di non presentarsi a deporre il loro voto che man mano che saranno chiamati, onde non ingenerare confusione.

(*Si procede all'appello nominale.*)

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti 261

Maggioranza 131

Voti favorevoli 151

Voti contrari 110

(La Camera approva.)

Invito gli onorevoli deputati a riprendere i loro posti.

DISCUSSIONE DELLO STATO DI PRIMA PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DELLA MARINA PEL 1875.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del bilancio di prima previsione pel 1875 del Ministero della marina.

L'onorevole Negrotto ha facoltà di parlare.

NEGROTTA. Non è per fare un lungo discorso che io ho chiesto la parola sulla discussione generale del bilancio della marina. Riservandomi a chiederla sopra qualche capitolo, mi limito ora a fare una calda raccomandazione al ministro della marina, e più ancora a quello delle finanze, perocchè trattasi di un pubblico servizio sul quale si potrebbe ottenere una bella economia di circa 280,000 lire, oltre

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

di che il servizio stesso potrebbe essere molto meglio fatto.

Ai capitoli 30, 31, 32, 33, *Marina mercantile*, figura una somma di 757,812 lire. Ai capitoli 21, 22, 23, 24 del bilancio dell'interno figura un'altra somma 498,030 lire, e questa per la *Sanità marittima*.

Ognuno sa come sia desiderio ardentissimo delle classi marittime che si faccia il passaggio della sanità marittima dall'amministrazione dell'interno a quella della marina. E la cosa facilmente si capisce, quando si ritenga che il servizio stesso, che è fatto dal corpo della sanità marittima, potrebbe essere agevolmente eseguito dalle capitanerie di porto le quali hanno già un personale abbastanza numeroso e che potrebbe essere anche aumentato d'alcun poco, quando in parte si licenziasse il personale addetto alla sanità marittima, e ciò, come dissi, con una abbastanza importante economia.

Io sottoporro alla Camera poche cifre, le quali ho tolte appunto da questo bilancio. Al capitolo 30 del bilancio della marina vediamo iscritta una somma di 648,800 lire per il *personale capitanerie*; al capitolo 31, *Manutenzione fabbricati*, lire 16,000; al capitolo 32, *Fitto di locali*, lire 12,000, e finalmente al capitolo 33, *Spese varie della marina mercantile*, vediamo iscritte 81,012 lire.

Si scorgono d'altra parte al capitolo 21 del bilancio dell'interno, *Personale della sanità marittima*, 328,180 lire; al capitolo 22, *Spese diverse*, 116,650 lire; al capitolo 23, *Manutenzione fabbricati*, 49,200 lire, e finalmente al capitolo 24, *Fitto di locali*, lire 4000.

Faccio notare alla Camera che, se si fondessero assieme questi due servizi, a seconda dei calcoli che ho fatti, per la diminuzione del personale della sanità marittima, la quale passerebbe alle capitanerie di porto, noi potremmo ottenere sulla somma complessiva del personale, *capitanerie e sanità*, che ascende a 976,980 lire, una economia di lire 220,000.

Per la manutenzione dei fabbricati si hanno allocate, tra i due predetti bilanci, lire 65,000, ed io su queste proporrei l'economia di lire 20,000; e debbo osservare che questa diminuzione di 20,000 lire è anche appoggiata a questo fatto, che le *capitanerie di porto e sanità* potrebbero servirsi di quei locali di cui ora usa il solo ufficio di sanità marittima, e che sono quasi tutti di proprietà dello Stato.

Per il *fitto dei locali* si spendono 16,000 lire complessivamente per le due amministrazioni, ed io credo che si potrebbe perfettamente, per le stesse ragioni che ho dette testè, risparmiare circa 6000 lire.

Finalmente, per le spese di *servizi vari*, che ammonterebbero tra quelle dell'una e dell'altra

amministrazione a lire 129,012, io opino che si potrebbero economizzare lire 30,000. La ragione di tale risparmio si desume dal fatto che evidentemente le capitanerie di porto e la sanità marittima hanno ora spese doppie di cancelleria e di illuminazione dei rispettivi uffici, oltre di che è loro necessario un materiale proprio, come sarebbero le imbarcazioni, che, oltre alla spesa di primo acquisto, costano pure per la loro manutenzione.

Quindi a me sembra, che sulla spesa complessiva di lire 1,255,842, delle quali 757,812 figurano sul bilancio per la marina, e lire 498,030 su quello dell'interno, facilmente si potrebbe ottenere, come testè vi dissi, un'economia di lire 276,000, e fors'anche di più, se venisse passato il servizio della sanità marittima alle capitanerie di porto, e ciò senza economizzare sui lazzaretti, nè sul corpo medico addetto alla sanità marittima.

Signori, al giorno d'oggi, in cui tutti parlano di economia, e che talune volte se ne domandano, non so davvero con quanto vantaggio per la cosa pubblica, parmi che l'economia della quale vi parlo, e che non reca danno, ma anzi utile ad un pubblico servizio, dovrebbe essere da tutti bene accolta. E lo ripeto, che con ciò si otterrebbe qualche cosa di più che un'economia; si avrebbe un servizio molto meglio fatto, perchè affidato ad un corpo militare sempre più disciplinato d'ogni altro, e che sarebbe più spedito e di molto semplificato.

Allorquando un bastimento arriva, gli uffici di sanità devono immediatamente ricevere dal suo capitano il costituito, ed il capitano, se è ammesso in libera pratica, deve andare alla capitaneria di porto, nelle 24 ore, per compirvi tutte quelle altre formalità dai regolamenti prescritte. Or bene, coll'unione dei due uffici da me consigliata, si otterrebbe un risparmio di tempo e di noie ai naviganti. Lo stesso dicasi per le navi in partenza. D'altronde, questo sistema fece già buona prova nella Venezia e nella Toscana.

Signori, io credo che questa mia raccomandazione possa essere bene accolta dall'onorevole ministro delle finanze. Quindi, riassumendomi, mi limito a rivolgergli questa preghiera, che, poichè egli è contemporaneamente ministro per le finanze e presidente del Consiglio, voglia veder modo nel Consiglio dei ministri di mettere d'accordo i suoi due colleghi dell'interno e della marina onde procurare quest'economia che io reputo di 276,000 lire, e che potrebbe anche essere maggiore, nel prossimo bilancio del 1876, facendo sì che la sanità marittima sia passata al Ministero della marina.

MINISTRO PER LE FINANZE. Io posso assicurare l'onorevole Negrotto che l'argomento di cui egli fa

parola ha formato oggetto di lunghe e minute analisi da parte mia, e dei miei due colleghi dell'interno e della marina.

Anche a me pareva e pare che si debba in quel servizio ottenere un'economia, non tutta quella che dice l'onorevole Negrotto, ma un risparmio sensibile, e nello stesso tempo migliorare il servizio; non posso però negargli che le risposte e contro risposte che ho ricevute dai due miei colleghi mi hanno persuaso che la questione ha ancora bisogno di essere studiata; d'altronde io credo che non si possa ciò fare in un bilancio, ma che occorrerebbe una legge speciale.

Era veramente mia intenzione di proporre un disegno di legge in questa materia, ma la discussione tra i miei due colleghi non fu condotta a termine ancora; e poi osservo che abbiamo già presentato tanti progetti di legge, che mi sarà lecito di aspettare di vederne risolto almeno una parte prima di venire a portare alla Camera ancora il fardello di nuove riforme.

Per conseguenza, io non potrei prendere impegno di presentare nel bilancio del 1876 questa variazione; si ricordi l'onorevole Negrotto, che il bilancio del 1876 io lo devo presentare fra tredici giorni, ed in tale intervallo non mi sarebbe possibile aver risolto questo problema, che credo inoltre col bilancio solo non potrebbe risolversi.

Ciò ho voluto dire perchè egli sappia che la questione per noi non è nuova, ma che ha fatto oggetto di molti studi.

NEGROTTI. Comprenderà l'onorevole ministro della finanza, che dal momento che io mi sono limitato a fargli una raccomandazione, posso dichiararmi soddisfatto della risposta che mi ha data; però io non posso non insistere nella mia domanda, che procuri cioè l'onorevole ministro della finanza di presentare al più presto il progetto di legge al quale ho accennato; perocchè io credo che anche che non fosse subito discusso, lo potrà però sempre essere prima che venga in discussione davanti alla Camera il bilancio del 1876, che certamente credo non è tanto prossima. Vi sarà allora tempo a modificare i relativi capitoli dei bilanci dell'interno e della marina nel caso, che prima della loro presentazione, ancora in Consiglio dei ministri non fosse stata risolta la questione.

Quindi, io pregherei l'onorevole ministro delle finanze, mentre in parte mi dichiaro soddisfatto, a volere, nel più breve termine possibile, presentare il relativo schema di legge, che, lo ripeto, recherà utile alle finanze dello Stato, come sarà di giovamento alle classi marittime.

FINCATI. Nello studio del bilancio della marina, la

cosa che maggiormente colpisce è la grande sproporzione tra la somma totale della spesa e lo scarso numero di buone navi armate o che possono armarsi in breve periodo di tempo.

L'Inghilterra spende circa il sestuplo di noi, ma produce una forza navale che oltrepassa il decuplo. La Francia spende il triplo, ma produce circa il sestuplo. Quantunque il sistema francese abbia alcuni difetti comuni col nostro, pure questi sono meno sensibili, perchè si esercitano in un campo immensamente più grande. Il Governo austro-ungarico, per una forza navale militare che, se non supera la nostra, non le è certo inferiore, spende dieci milioni meno di noi.

Questa considerazione, più che al modo e alla diligenza con cui è compilato il bilancio, invita a meditare sul modo e sui sistemi coi quali viene prodotta la nostra forza navale militare.

Imperocchè, o lo scarso nostro naviglio esige imperiosamente la somma totale portata in bilancio, e non potremo avere un'armata navale sufficiente se non a titolo rovinoso, o vi è modo d'averla, a quanto sembra, a miglior mercato, e d'uopo è provvedere.

La necessità della conservazione obbliga le nazioni a gravissimi sacrifici, per provvedere colla forza alla loro difesa. In terra si difendono cogli eserciti, in mare colle *armate navali*.

La ragione adunque dell'esistenza di quel complesso di ordinamenti, di persone e di mezzi che noi chiamiamo *marina da guerra*, è unicamente l'*armata navale*, la *flotta armata*, in altri termini, le *navi*, i *navigatori* e le loro armi.

Gli arsenali, gli operai, le direzioni, le amministrazioni e lo stesso Ministero della marina altro non sono nè possono essere fuorchè i mezzi coi quali producesi l'*armata navale*.

L'ottenere adunque un massimo prodotto in questa con un minimo dispendio in quelli, costituisce il problema la cui soluzione ricerca il bilancio.

La quantità cognita adunque di questo problema è evidentemente l'*armata navale*, la quale, se è scopo dei mezzi impiegati a produrle, non è poi, nè può essere altro, a sua volta, se non *lo stromento sufficiente ed efficace di un sistema politico, diplomatico e militare, fissato nei Consigli della Corona*.

La sua forza va stabilita dietro considerazioni e criteri che non tutti devono varcare la soglia del Gabinetto; ma se questi possono essere un segreto, quella forza, qualunque sia il modo di valutarla, deve essere nota ed è l'unica base per la compilazione del bilancio, cioè per la soluzione del nostro problema.

E dissi la sola, imperocchè: data la forza dell'*armata navale*, la sua produzione, la sua conserva-

zione, la sua riproduzione, il modo di usarne, in una parola la sua economia, dipenderanno dallo stato in cui trovansi in una determinata epoca le scienze, le arti industriali, economiche e morali della nazione; mentre i pregiudizi, le abitudini e gli interessi personali o locali devono assolutamente venire posposti.

Allorquando le cose della marina vogliansi considerare da questo aspetto, se non il solo, certo il più giusto, dal quale devono venire considerate in questa sede, si non è punto mestieri, per giudicarne, di essere navigatori o altrimenti versati nelle arti marinaresche, e non si può spiegare come si voglia da taluno che non possano venire trattate se non da gente marinaresca, addossando a questa una enorme responsabilità e privando la discussione dei lumi di uomini valorosissimi che hanno poi il vantaggio di non vedere queste cose attraverso al prisma che forma l'aria ambiente ove vivono gli uomini speciali.

Bisogna propriamente che ognuno si persuada che, per occuparsi di questi importantissimi affari, non è necessario sapere se le navi debbano precisamente avere il timone dinanzi ovvero di retro.

La costituzione della marina, quale ci apparisce oggidì nel suo complicato insieme, è il frutto della germinazione e della superfetazione. Nacque e crebbe in Francia due secoli or sono, ed è tanto stranamente dissimile da quella delle antiche marine italiane, da non permettere con queste paragone di sorta.

Per necessità, o per capriccio, esse andarono imitando lentamente i sistemi della francese, sino a che, alla fine del secolo scorso ed al cominciare del presente, vennero interamente modellate su quella. Tali si trovarono nel 1815, tali rimasero di poi, perchè l'abitudine e gli interessi creati da quei sistemi cospirarono, coi regolamenti e collo stuolo dei funzionari, alla loro conservazione, e tale trovatisi ancora oggidì la nostra marina reale, e perchè figlia di quelle, e perchè non cessò di copiare l'originale.

Noi abbiamo tanto copiato e tanto imitato dalla marina francese che ora ci è impossibile trattare degli ordinamenti della nostra senza risalire a quella, e dobbiamo rintracciare in essa le cagioni delle cose.

Il cardinale di Richelieu, nella sua qualità di *soprintendente della navigazione*, incominciò colà la grande trasformazione della marina del medio evo e la costituzione della moderna. Luigi XIV fissò la forza navale militare della Francia a cento vascelli da guerra, e su questa base Colbert compilò quelle sue famose ordinanze, le quali formarono quel vasto e complicato sistema amministrativo,

militare e professionale in perfetta armonia collo stato della scienza e della civiltà di quell'epoca che malauguratamente vige ancora nella nostra, tanto da quella dissimile.

Diffatti: allora la condizione infantile e semi-barbara delle arti meccaniche, al cui servizio la scienza non aveva ancora pôrto mezzi superiori a quelli dell'antichità, la leva, il tornio e il piano inclinato, rendera impossibile ogni grande industria a chi non poteva disporre della forza meccanica di migliaia di braccia umane. Perciò il Governo solo poteva produrre grandi lavori; di qui la necessità degli arsenali e dei bagni marittimi.

Lo stato permanente di ostilità e di gelosia tra la Francia, l'Inghilterra, l'Olanda e la Spagna; il possesso spesso contrastato di colonie transoceaniche, lo spirito di conquista che predominava, l'ambita superiorità nei mari d'Europa, la lentezza e la incertezza della navigazione a vela, il solo e angusto passaggio di Gibilterra dall'Oceano al Mediterraneo, obbligarono la Francia a fondare e mantenere vasti stabilimenti sulle coste della Manica, dell'Oceano e del Mediterraneo.

D'altro canto: la difficoltà delle comunicazioni per terra, l'incertezza degli arrivi per mare, e la sempre temuta carestia di naturali prodotti obbligavano a grandi acquisti ed a colossali approvvigionamenti.

Queste e non altre furono le cagioni che determinarono e giustificarono la fondazione e la esistenza rovinosissima di cinque arsenali per una sola marina.

Il tesoro poi di approvvigionamenti in quelli accumulati, la presenza dei forzati, la niuna sicurezza urbana, le frequenti sommosse, le guerre civili, l'enorme disaccordo tra le autorità militari di terra e di mare, la facilità delle sorprese, ecc., ecc., costrinsero a munirli di serie e dispendiosissime fortificazioni e di numeroso presidio. Ben più, mentre gli arsenali producevano le navi per la guerra esterna, queste dovevano bene spesso trascurare la guerra esterna per correre alla difesa degli arsenali. Circolo vizioso sul quale dovremo ritornare in altre discussioni.

Per le condizioni urbane dei nostri giorni possono vedersi stabilimenti privati d'importanza eguale e superiore a quella di arsenali dello Stato, benissimo custoditi da un portinaio e da un filo elettrico.

I marinai non formavano, come oggi, un corpo militare perfettamente istruito, e disciplinato e *permanente*; si pigliavano qua e là lungo le coste per armarne le navi dello Stato, e si licenziavano al disarmare di quelle, come usasi ancora oggidì in In-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

ghilterra. Le navi ricopravano negli arsenali e venivano custodite dalla truppa di fanteria marina, solo corpo militare che formava il presidio di questi e di quelle.

Non esistevano, come oggi, ingegneri navali; le costruzioni erano in mano di semplici carpentieri illetterati, che lavoravano per tradizione o per felice istinto, ma incapaci di progettare o di conteggiare. Egualmente illetterati o poco meno erano gli ufficiali che montavano le navi guidate da rozzi piloti, ma gli uni e gli altri incapaci di amministrare.

La mancanza d'industria privata e le false idee allora prevalenti in fatto di economia e di pubblica amministrazione obbligarono lo Stato a farsi produttore e fornitore persino della tela e di chiodi e doveva sorgere necessariamente l'ordinamento di Colbert, il quale trovava il suo posto a canto al sistema coloniale, all'iscrizione marittima, al protezionismo, alle manifatture dello Stato, al Codice nero, alle corporazioni, al monopolio, alle dragonate e simili.

Questa condizione di cose rese allora necessaria la costituzione d'uno stuolo formidabile e diverso di agenti per dirigere, per custodire, per sorvegliare, per conteggiare e per controllare quella specie di Stato nello Stato, e che fornì la base di quell'intricato ordinamento e di quegli intralciati e voluminosi regolamenti che soffocano ancora oggidì la marina francese e quelle che la imitarono.

La marina poteva allora e forse doveva essere un microcosmo capace di bastare a se stesso; perciò aveva i suoi uomini, i suoi boschi, le sue miniere, le sue fabbriche di navi, di armi, di tele, di chiodi, di botti, di prodotti chimici, di ancore, di corde, di attrezzi d'ogni sorta e d'altro. Ma ancora è d'uopo rammentare che il suo ministro era in pari tempo ministro delle finanze, dell'industria e del commercio, che era Colbert, e che correva il secolo XVII.

Da quell'epoca trascorsero duecento anni, alcune parti di quel sistema vennero per vero mutate alquanto nella loro applicazione, ma la sua ossatura e lo spirito rimasero intatti, e gli arsenali *quali li abbiamo tuttavia* sono rovinosi stromenti d'una condizione economica industriale e civile che ha cessato di esistere.

La speculazione, l'industria e le attività generali possono oggi e devono sostituirsi all'azione abituaria e rovinosa dello Stato. Oggi, con moltissime altre: il *Re Guglielmo*, e la *Germania*, navi che valgono una flotta, sono opera dell'industria privata. I cannoni Grupp, gli Armstrong, le più grandi e potenti macchine a vapore, i fucili Wetterly, i Re-

mington, sono opere dell'industria privata colle ancore, colle catene, colle funi metalliche e con tutto ciò che è buono, in progresso e a buon mercato.

Ai tempi di Colbert, ed essendo il ministro della marina tutt'uno con quello del commercio, il servizio della marina mercantile potè essere unito con quello della marina da guerra. Questo connubio io stimo inutile a questa e dannoso alla mercantile; appartiene anch'esso ad altra condizione sociale, allorchando cioè anche le navi mercantili dovevano essere tutte più o meno armate, e che i marinai di quelle da guerra non erano nè militari nè permanenti; allorchando le navi mercantili, da quelle poco dissimili, mutavansi improvvisamente in navi da guerra e in armate navali a servizio del principe o dei suoi alleati.

È opinione dei Francesi che questo connubio abbia rovinata la loro marina mercantile, sacrificata sempre agli interessi e talvolta ai capricci di quella da guerra, finchè durò quel sistema, al quale si aggiunse l'istituzione delle *navi da trasporto*, mentre le compagnie di navigazione si rovinavano con sforzi impotenti.

Per verità i nostri ministri ebbero sempre a cuore gli interessi della marina mercantile; con tutto ciò io credo fermamente che sarebbe più vantaggioso per tutti l'unire la sua gestione a quella dell'industria e del commercio.

Credo che in quei tempi non fosse facile inventare qualche cosa di meglio, ma credo fermamente che oggi non si saprebbero immaginare sistemi più rovinosi di quelli iniziati dal grande ministro di Luigi XIV.

Sono tutti vecchi errori che è tempo di fare scomparire; è tutto un sistema che è d'uopo riformare, e più tarderemo, e più il compito nostro riuscirà difficile ed aspro.

Io non do molta importanza alle citazioni, nè confido molto nelle così dette autorità; però, per soddisfazione di coloro che sono di contrario avviso, e per fare un'eccezione in favore di un gran nome, rammenterò ciò che Bonaparte scriveva al Direttorio esecutivo il 1° di messidoro dell'anno VII:

« La République n'aura jamais de marine, tant qu'on ne refera toutes les lois maritimes... Si l'on continue à laisser subsister la même organisation maritime, mieux vaut-il fermer nos ports; c'est y jeter notre argent. »

Quell'uomo meraviglioso pose mano più tardi ad introdurvi radicali riforme, ma il Governo della Restaurazione ripose tutto allo stato primiero.

Non è inopportuno che io aggiunga qui, come alcuni miei amici mi abbiano espresso il timore che

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

l'Italia manchi di sufficienti capitali, di grandi stabilimenti privati e di altri indispensabili mezzi industriali su cui poggiano i miei concetti.

Affermo che l'Italia non manca di tutto ciò; tutt'altro, e per mostrarlo, più che il computo dei medesimi, stimo molto più convincente dire in qual modo semplicissimo abbia veduto io stesso compiersi da privati imprenditori alcune delle nostre migliori corazzate.

I tempi volgevano alla guerra, il bisogno era urgente e dieci navi corazzate vennero dal nostro Governo commissionate in Francia, in Inghilterra, in America. Parlerò di quelle di Francia e fra queste di una.

Uno speculatore parigino assunse la costruzione e la fornitura di questa corazzata sui piani dei nostri costruttori navali, per la somma di quattro milioni e mezzo pagabili in rate, ma la prima di esse alla firma del contratto.

Munito di questa, ammontante a 800,000 lire, e con una commissione così importante nel suo portafoglio, il nostro imprenditore, al quale tutti i fornitori e fabbricanti d'Europa andavano a gara per offrirgli i prodotti parziali delle loro industrie, appigionò in riva ad un fiume navigabile un tratto di terreno coltivato a verziere, lo chiuse con uno steccato di vecchie assi e vi eresse alcune baracche in legno.

Comandò sui vari mercati gli oggetti ed i materiali di cui aveva mestieri, e di mano in mano che gli andavano giungendo, con poche fucine portabili, con una locomobile, con poche macchine-utensili pigliate a nolo e con alcune dozzine di valenti operai diretti da un eccellente e ben pagato ingegnere navale, venne edificando la nave e intascando le rate di pagamento.

Finita e consegnata l'opera, lo steccato e le baracche disparvero e la spiaggia ritornò verziere. Gli operai e gli utensili andarono a fabbricare navi mercantili, macchine agrarie, materiale da strade ferrate, pubblici e privati edifici ed altre simili cose, mentre l'imprenditore ritiravasi con un bel guadagno, senza avere tratto un soldo dalla sua borsa.

Con quello stesso contratto, quanto si fece in Francia può farsi sulle spiagge di Toscana, di Sicilia, di Napoli, della Liguria e dell'Adriatico, con immenso vantaggio della nostra industria alla quale è indispensabile un gran cliente come è il Governo.

Alla produzione di quella nave il nostro erario contribuì con 4 milioni e mezzo di lire e col mantenimento di un assistente ai lavori e di un ufficiale superiore che sorvegliava, in pari tempo, la costruzione di altre cinque corazzate, che riuscirono, indubbiamente, le migliori di quell'epoca e che, dopo

dieci anni, sono ancora quelle che maggiormente conservano i pregi primitivi; niuna di esse è compresa nel progetto di alienazione.

Qual somma avrebbero costato se, costrutte nei nostri arsenali, si dovessero caricare, come è indispensabile, di tutte le enormi spese di fabbricati, di officine, di scali in muratura, di macchine fisse, d'operai permanenti, di deposito, di amministrazione, di custodia, di direzione e di tante altre relative ad un arsenale militare dello Stato?

È bene inteso che non tengo conto della piccola aggiunta che suol farsi al prezzo, calcolata con un coefficiente illusorio; parlo d'un computo rigoroso di tutte le spese e del frutto dei capitali impiegati negli arsenali ed in conseguenza degli arsenali stessi.

Il solo pensiero mi confonde, e dico che le navi in essi costrutte sono foderate di oro. Io sono di opinione che così noi non potremo mai avere una forza navale militare proporzionata ai nostri interessi marittimi, se non approfondendo tesori distratti da interessi ancora maggiori.

Ho premesso come assioma fondamentale che l'armata navale deve essere un mezzo e non uno scopo, ma che essa sola serve di base di misura e di limite a tutto il sistema della marina militare dello Stato.

Ora domando io: esiste un piano politico e militare relativo alle nostre condizioni marittime, discusso ed approvato nel Consiglio della Corona? Io credo di sì, e stimo che in gran parte debba rimanere un segreto di Gabinetto, ma credo altresì indispensabile che ci si dica quale sia la forza media che in seguito a quello noi dobbiamo avere sul mare o pronta ad entrarvi successivamente durante un certo periodo di tempo; senza di che a me, un bilancio razionale sembra impossibile.

Diffatti: in mancanza di questo dato fondamentale e regolatore il calcolo e il riparto delle spese non può farsi se non in modo puramente subbiettivo.

Per esempio: alle più vive istanze, alle più stringenti sollecitazioni del ministro della marina, il suo collega delle finanze accorda un *maximum* annuale di circa trentasei milioni da spendere, coi quali deve acconciarsi. Procedendo al riparto di quei milioni forza è dividerli fra i vari *servizi costituiti* ed ereditati da ministro a ministro senza beneficio d'inventario e quel che ne rimane, sempre pochissimo, viene applicato alle costruzioni ed agli armamenti navali, vale a dire per l'unico scopo razionale del bilancio.

Il ministro protesta che non può costruire nè armare, che la marina si perde e chiede altro danaro;

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

la finanza non ne può dare, entrambi hanno ragione, ma l'*armata navale* diventa una illusione che costa trentasei milioni all'anno per mantenere modi e sistemi che hanno cessato di essere necessari.

È però una bella somma di danaro e se la *forza navale* utile, cioè, l'*armata navale* fosse prestabilita e considerata veramente come uno strumento, come un'arma; quando si fosse liberi dal tradizionalismo e dalle molteplici pressioni morali non sarebbe difficile trovare il modo d'averla a buon mercato, e con trentasei milioni all'anno, colle forze e coi mezzi di cui dispongono oggi le principali piazze d'Italia, si può avere sul mare una forza abbastanza rispettabile, che non avrebbe bisogno di tanti rifugi e di tanta protezione di fortezze e di batterie di costa.

Od io m'inganno e dovrò deplorare soltanto qualche anno di studio perduto, ma se io sono nel vero è d'uopo mutare coraggiosamente, sebbene con prudenza e misura, la nostra costituzione marittima nel senso dei concetti che sono venuto svolgendo, i quali del resto non sono altro fuorchè un compendio di massime sviluppate ampiamente in questo o nell'altro ramo del Parlamento da valorosi oratori, ogni qualvolta ebbero a discutersi leggi relative alla marina.

Dissi già che lo stato presente delle cose è frutto della germinazione e della superfetazione; ciò è quanto dire che egli è dovuto alla irresistibile tendenza che tutti i corpi organati hanno a conservarsi, a dilatarsi, a moltiplicarsi, al loro parassitismo ed alla eredità.

Io spero adunque che nelle mie parole nessuno avrà trovato la più lontana intenzione di biasimare gli uomini delle passate amministrazioni della marina, e molto meno quelli della presente.

Conchiuderò ripetendo, che questo importantissimo argomento, per quanto sia marittimo, non esce dalla competenza di tutti noi; nulla perciò potrà scemare la nostra responsabilità nel provvedere a questo ramo di pubblico servizio, e la speranza di poterla scaricare sull'amministrazione è vana.

Nulla possiamo ormai fare intorno al bilancio del 1875 che è già in corso, ma riguardo al futuro avrò l'onore di presentare un ordine del giorno che spero potrà venire accettato dal ministro della marina, e meritare il suffragio dei miei colleghi.

Con questo ordine del giorno che vi leggerò, non intendo di fare l'applicazione di tutte le idee che sono venute svolgendo, ma almeno delle principali.

Primieramente chiedo quale debba essere la nostra forza navale in tempi ordinari, affine di avere una base per calcolare le somme che si debbono accordare al Ministero della marina.

La seconda parte del mio ordine del giorno prov-

vederà all'altra mia considerazione, anche importantissima, di venire in aiuto all'industria nazionale privata, scemando la produzione rovinosa della manifattura dello Stato.

Colla terza parte del mio ordine del giorno verrò in aiuto dell'onorevole ministro della marina, il quale come i suoi predecessori lotta continuamente contro il suo collega delle finanze per ottenere quattrini che non gli si possono accordare, ad onta delle migliori volontà.

Spero di avere provveduto a queste tre necessità col mio ordine del giorno, che è il seguente:

« La Camera invita il Ministero,

« 1° A presentare nella prossima Sessione parlamentare un progetto di legge che stabilisca quale debba essere la nostra forza navale militare in tempo ordinario;

« 2° Ad affidare all'industria privata tutti i lavori e le forniture relative alla marina da guerra, ai quali può sopperire, sgravando di altrettanto gli arsenali militari;

« 3° A sospendere tutti i grandi lavori in muratura e movimenti di terreno non ancora incominciati;

« 4° Ad applicare tutte le economie provenienti da queste disposizioni in aumento agli stanziamenti attuali dei capitoli del bilancio, *Costruzioni ed armamenti*, e passa alla discussione dei capitoli del bilancio. »

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole ministro per la marina.

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Vuole rimandare a domani, onorevole ministro?

MINISTRO PER LA MARINERIA. Risponderò brevemente. Poichè non c'è nessun altro iscritto; mi pare che sia meglio terminare oggi questa discussione.

Voci. Sì! sì!

MINISTRO PER LA MARINERIA. Come la Camera ha udito, l'onorevole Fincati ha delle idee ancora più radicali delle mie. Io ho proposto alla Camera l'alienazione di alcune navi che io e la gran maggioranza degli ufficiali di marina ritenevamo vecchie ed inutili oramai; l'onorevole Fincati vi propone l'alienazione, per così dire, degli arsenali e dei vari corpi che costituiscono la marina militare. Nella dotta esposizione che fece l'onorevole preopinante io credo che egli abbia benissimo dimostrato che la perfezione la più completa (la quale, d'altra parte, non è umana) non regni nei nostri arsenali e nei corpi della nostra marina. Ma tutto questo difetto di perfezione non si applica solo alle cose nostre, ma si applica anche a quelle di tutti gli altri paesi,

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

Tuttavia io sono lontano dal potere ritenere la sua conclusione come perfettamente esatta.

In primo luogo, se ho inteso bene, egli parte da una supposizione che ritengo fallace.

L'onorevole preopinante crede che la nostra marina, in proporzione, spende più di alcune altre, e segnatamente dell'Austria.

Da calcoli esatissimi che ebbi cura di fare, e che non ho qui, ricordo con precisione che la proporzione di danaro speso per ogni tonnellata di materiale galleggiante, è minore in Italia che in qualunque paese del mondo, minore anche di quello che spende l'Austria, sebbene l'Austria si trovi economica più delle altre. Per conseguenza, la base, dalla quale l'onorevole Fincati è partito, non mi pare che sia completamente esatta.

Egli, con l'intento di dimostrare la non opportunità di mantenere i grandiosi arsenali che pure manteniamo, vi raccontò la storia d'una fregata corazzata, o di parecchie fregate corazzate costrutte in Francia sopra di una spiaggia qualunque.

Ebbene, questo fatto, signori, noi lo vediamo rinnovarsi anche tutti i giorni in Italia sulla spiaggia di Sestri; senza nessuna specie di fabbricati interni, si costruiscono navi di tutte le portate, ed anche navi di ferro.

Ma devo fare osservare che, negli arsenali marittimi, la parte che è delegata alle costruzioni navali si può ritenere che sia la minima. Nell'arsenale di Spezia, che costò 55 milioni, la parte destinata a fare degli scali, dei cantieri, costò 1,250,000 lire appena: tutto il rimanente dell'arsenale è destinato ai lavori d'armamento, ai lavori di conservazione; è destinato ai bacini, di cui non si può fare a meno; è destinato ai magazzini dove i materiali devono essere custoditi, secondo la legge di contabilità; è destinato al servizio militare del quale non si potrebbe fare a meno.

Del rimanente noi vediamo che anche il commercio segue la stessa via. Abbiamo veduto, per esempio, nelle vicinanze di Tolone stabilirsi una compagnia detta *Forges et Chantiers*, la quale cominciò con gli steccati, come accennava l'onorevole Fincati; ma gradatamente quegli steccati si trasformarono in muro, si trasformarono in edifici maestosi.

Al presente lo stabilimento della società *Forges et Chantiers* è un vero arsenale di grandissima proporzione; non ha i bacini, perchè il Governo francese permette che faccia uso del vicino arsenale di Tolone. Ma tuttavia una società francese di commercio che prima aveva seguita la via tracciata, indicata, suggerita dall'onorevole Fincati, ammaestrata dall'esperienza, ha dovuto poi trasformare i

suoï cantieri in un arsenale. Questo tenderebbe a dimostrare che in effetto quella via si riconosce non completamente pratica.

Devo osservare inoltre che gli arsenali con le costruzioni annesse hanno dei vantaggi che non devono essere trascurati. Vi sono delle popolazioni d'operai le quali sono immensamente giovevoli allo Stato, e che non devono esserne distratte.

Per esempio, a Venezia vi è un grandissimo corpo di maestranze negli arsenali. Ora supponiamo che il lavoro degli arsenali cessasse. A Venezia non esiste nessun cantiere privato, nessuna officina di costruzione in cui tutti quegli operai possano essere occupati; ne viene per conseguenza che l'arsenale è opportuno per un motivo d'ordine pubblico, oltre al vantaggio che il commercio e l'industria generale ricava da tutti questi operai.

Ma è principalmente per questione d'ordine pubblico che conviene ritenervi, e questi arsenali, del resto, offrono un grande vantaggio, fanno, per così dire, l'ufficio di serbatoio, fanno l'ufficio del volante in una macchina, la quale è un magazzino di forze, quando non c'è troppa resistenza, e poi le sviluppa al momento in cui la resistenza viene. Così, per esempio, in un arsenale come la Spezia, giunge una squadra; se non ci fossero dei lavori di costruzione bisognerebbe ricorrere sulla piazza per trovare immediatamente un grandissimo numero d'operai, che non si troverebbero, perchè la squadra che giunge ha fatto degli esercizi a fuoco, ha guastato degli affusti, ha avuto delle avarie alle alberature, ha riparazioni di tutti i generi da fare. Bisognerebbe dunque cercare operai per occuparli transitoriamente, e non si troverebbero o si troverebbero a prezzi elevatissimi. Se invece vi sono delle costruzioni, quegli operai si tolgono da quelle costruzioni, si applicano transitoriamente a quei lavori, e poi ripigliano le loro funzioni.

Del rimanente è riconosciuto da tutti che è utile far lavorare l'industria privata il più che si può; e se non sbaglio, mi sembra che nella relazione della Giunta del bilancio si sia unita qualche parola di elogio per il ministro della marina, il quale con tutti i suoi mezzi procura di aiutare l'industria privata.

E gioverà notare che in questa via noi andiamo più in là di qualunque altro Stato. Per esempio, gli Inglesi facevano fare prima dei bastimenti dall'industria privata: ora hanno cessato completamente. Dopo fatta l'esperienza sono tornati indietro, ed ora se li fabbricano negli arsenali. Tutte le nostre caldaie noi le diamo all'industria privata; gli Inglesi se le fabbricano negli arsenali. Tutte le volte che si richiede una grande sicurezza sulla scelta dei ma-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

teriali, sulla precisione del modo di esecuzione, conviene che il lavoro sia fatto in un arsenale, anziché dall'industria privata.

Ma relativamente ai bastimenti vi è un'altra ragione importantissima, per cui occorre farli negli arsenali molte volte, e non darli all'industria privata. Siamo in un tempo in cui il progresso cammina, in cui la scienza fa dei passi da gigante: si mette sul cantiere un bastimento con un piano determinato: quel bastimento ha la probabilità di essere finito veramente come fu posto? Io rispondo schiettamente: no; e come dico no per noi, lo dico per gl'Inglese.

Gl'Inglese, che sono alla testa del progresso certamente, mutano cinquanta volte radicalmente un bastimento, prima che sia completamente ultimato; v'introducono delle variazioni grandissime. Ora, quando l'industria privata è impossessata di un lavoro di questo genere, il Governo si trova, quando vuole introdurre delle modificazioni, in faccia a due gravissime difficoltà. Quando dice: bisogna modificare questo, modificare quello, ne nasce ritardo. L'industria privata che ha l'impresa del lavoro vi dice: va bene; ma noi non lo possiamo più dare nel tempo prefisso. Ed oltre a questo vi chiedono delle indennità. Per conseguenza, nei tempi attuali è difficile di poter assegnare all'industria privata dei bastimenti, i quali non abbiamo la probabilità di essere terminati assolutamente come sono stati concepiti.

In quanto poi al caro prezzo dei lavori dei nostri arsenali a petto a quello dell'industria privata, citerò alla Camera questo piccolo fatto, il quale dimostra che i nostri arsenali non lavorano poi ad un prezzo così esorbitante. Pochi mesi fa il comandante di una nave americana, credo dell'*Alaska*, che aveva avuto delle avarie in mare, venne alla Spezia, e chiese di avere delle riparazioni.

Il Governo, come sempre in casi consimili, e come si usa tra potenze amiche, si mostrò disposto a dargli tutti gli aiuti possibili. Tuttavia il comandante del dipartimento gli suggerì che forse gli sarebbe convenuto di più ricorrere all'industria privata. Ma ne ebbe risposta: abbiamo già fatto l'esperienza con un'altra fregata che venne da queste parti, e abbiamo riconosciuto che il lavoro fatto dall'industria privata era peggiore e costava il doppio. In seguito a questo abbiamo dovuto eseguire il lavoro, molto di buon grado per altro.

Rimane a dire due parole sopra la questione del piano organico.

In realtà ho veduto una bella unanimità in quasi tutti gli oratori della Camera nel chiedermi il piano organico. L'anno scorso vi fu un voto della Camera

che invitava il Ministero a presentare un piano organico; io accettai questo voto e lavorai, per quanto fu in me, in mezzo alle altre occupazioni del Ministero, a preparare questo piano organico, ed io ho la speranza di poter giungere a termine.

La questione però, o signori, è molto grave; un piano organico è cosa eccessivamente grave; ben lo sa l'onorevole Depretis, il quale, non per farne uno, ma per esaminarne uno, impiegò diciotto mesi senza poter venire a dare il risultato del suo esame.

DEPRETIS. Domando la parola.

MINISTRO PER LA MARINERIA. Questo dimostra quanto tempo ci voglia per venire a concretare le idee su di un piano organico, e questo relativamente al personale segnatamente; ma, quando dal personale veniamo al materiale, la questione è più grave ancora, e lo spiego alla Camera.

Come da un mese all'altro non si può prevedere quale foggia di bastimenti si costruiranno, si domanda se non si è sicuri che sarà il bastimento terminato come è stato designato.

Ora, signori, come è possibile che un ministro venga oggi a dirvi, per esempio: facciamo la marina italiana di 20 corazzate; con che coraggio può dir così, quando non si è sicuri se da qui a due anni si faranno più corazzate? (*Sensazione*)

Potrei allegarvi le prove: vi sono oggi delle opinioni competentissime che ritengono che da qui avanti non se ne faranno più.

Intanto ora se ne fanno; gl'Inglese ne fanno, verissimo: ma, signori, un piano organico ha la pretesione di essere una base stabile, e il cardine fondamentale sul quale deve svolgersi indipendentemente nell'avvenire tutto il sistema della forza marittima della nostra flotta; e come volete voi che ve lo venga a stabilire, se io non so, nessuno sa, quali generi di navi saranno messe in cantiere domani?

Posso dirvi quello che si mette oggi, qual è il concetto dell'opinione d'oggi degli uomini più competenti della marina nel momento attuale, ma non potrei dirvi niente di quello che da qui a cinque anni si farà.

Se dunque presento un piano organico fatto in questa maniera, che avverrà?

Avverrà che io mi troverò nella circostanza in cui (se avete seguite le discussioni della marina degli altri paesi) si sono trovati quegli altri ministri della marina: un deputato si alza e vi chiede: ma perchè avete messo in cantiere un tale bastimento, tal altro che non sono nel piano organico, perchè avete ommesso tale o tal altro che ci dovrebbe essere? e il ministro è obbligato di rispondere: ma quel tal bastimento che si doveva mettere non si fa

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MARZO 1875

più, e quegli altri che non ci sono compresi bisogna farli perchè il progresso ha voluto così. Se dunque io ho detto così che presenterò un piano organico, e lavoro per presentarlo, quello che intendo di fare è questo: intendo di stabilire nel miglior modo possibile i cardini fondamentali invariabili di una marina, le relazioni che possono esistere tra le varie categorie di spese, ma è impossibile che un ministro, per quanto abbia buona volontà, possa dire che bastimenti farà, meno che essendo un profeta, e profeti non possiamo esserlo. Io per conseguenza prego l'onorevole Fincati a non insistere sul suo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Allora, se l'onorevole relatore desidera parlare nella discussione generale, si può chiudere...

DEPRETIS. Ho chiesto di parlare.

Voce. Anche l'onorevole Fincati.

PRESIDENTE. Allora è riservata a domani.

La seduta è levata alle ore 6 20.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Seguito della discussione dello stato di prima previsione pel 1875 del Ministero della marina.



