

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

CX.

TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CRISPI.

SOMMARIO. *Petizione dichiarata d'urgenza. = Congedi. = Il deputato Chigi svolge la sua proposta di legge per l'aggregazione di una frazione del comune di Montisi al comune di San Giovanni d'Asso, nel circondario di Siena, la quale, consentendovi il ministro per l'interno, è presa in considerazione. = Discussione generale del disegno di legge sull'organico del materiale della marina militare — Obbiezioni del deputato Corte, che presenta una risoluzione sospensiva — Risposte del deputato Micheli e del ministro per la marineria — Spiegazioni e insistenze del deputato Corte — Ragionamento del relatore Maldini in sostegno dello schema — Opposizioni a questo del deputato De Saint-Bon, cui rispondono il ministro, il relatore e, dopo replica del deputato De Saint-Bon, nuovamente il ministro e i deputati D'Amico, Tamaio, Farini — La discussione generale è chiusa, e, in seguito a spiegazioni personali del deputato De Saint-Bon, del ministro e del relatore, è mandata a partito e respinta la risoluzione proposta dal deputato Corte — Articolo 1, approvato, dopo raccomandazioni del deputato Carbonelli e dichiarazioni del ministro — Approvazione degli articoli 2, 3 e 4 — Il deputato Di Sambuy domanda, in proposito dell'articolo 5, alcuni schiarimenti, che sono dati dal ministro, dal relatore e dal deputato Farini — Dichiarazioni del deputato Minghetti — Approvazione degli articoli 5, 6 ed ultimo, e votazione a scrutinio segreto sopra il complesso dello schema — Risulta che la Camera non si trova in numero.*

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cecco sul sunto delle petizioni.

CECCO. L'altro ieri fu letto alla Camera il sunto della petizione 1597, del notaio Cossu Stanislao, da Cagliari. Egli fa una istanza che io credo giusta; ma sulla quale non credo di trattenere la Camera, poichè sarà il caso di farlo allorchè si discuta la legge sul notariato.

Prego soltanto la Camera che voglia dichiarare d'urgenza quella petizione.

(L'urgenza è ammessa.)

PRESIDENTE. Chiedono congedo, per affari domestici, gli onorevoli Lucca, di 20 giorni; Plutino Fabrizio e Giacomelli, di 15; Avezzana, Brunetti, Carini, Carnazza, Catucci, Ceraolo-Garofalo, Ciliberti, Cucchi Francesco, Genovese, Mezzanotte, Muratori e Romano Giandomenico, di 10; e per ragioni di salute, l'onorevole Marolda-Petilli, di 40 giorni.

(Sono accordati.)

**SVOLGIMENTO DI UNA PROPOSTA DI LEGGE
DEL DEPUTATO CHIGI.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge del deputato Chigi per l'aggregazione di una frazione del comune di Montisi al comune di San Giovanni d'Asso nel circondario di Siena.

Ne do lettura:

« Art. 1. A decorrere dal 1° gennaio 1878 la frazione di Montisi, comune di Trequanda, circondario di Montepulciano, sarà annessa al comune di San Giovanni d'Asso, circondario di Siena.

« Art. 2. Il Governo del Re è autorizzato a provvedere con decreto reale per le occorrenti disposizioni. »

L'onorevole Chigi ha facoltà di parlare.

CHIGI. Signori! Brevemente esporrò le ragioni che mi spingono a raccomandare alla benevolenza della Camera e del ministro il progetto di legge che ho avuto l'onore di deporre sopra il banco della Presidenza.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

Si tratta di autorizzare la frazione di Montisi, comune di Trequanda, circondario di Montepulciano, a separarsi da quel comune ed annettersi a quello di San Giovanni d'Asso, circondario di Siena.

Fino dal 2 giugno 1787 Montisi si era retto a comunello separato, quando, in forza di quel regolamento di Pietro Leopoldo, fu unito al comune di Trequanda.

Ma se savio fu il provvedimento del legislatore toscano, di fondere cioè i piccoli comuni onde costituirne dei corpi economici più vasti, non fu sempre provveduto con abbastanza criterio nel riunire fra di loro frazioni che avevano interessi disparati. Ed infatti, vi sono tuttavia dei comuni che si inoltrano fino quasi sotto le mura di altri capoluoghi, o ne devono attraversare il territorio per recarsi in qualche lontana parte del proprio. Le quali lontane frazioni godono e della strada, e del servizio sanitario e delle scuole di un comune non loro. E per tutti questi servizi non contribuiscono in alcuna maniera.

Logicamente, sino d'allora Montisi doveva essere riunito a San Giovanni d'Asso anzichè a Trequanda, avendo comunanza di rapporti e di interessi con il primo di quei due comuni.

Poichè Montisi e San Giovanni d'Asso son situati ai due lati della stessa vallata, sono riuniti da una eccellente strada di soli sei chilometri di lunghezza, hanno frammisti i possedimenti; ed i principali proprietari di Montisi figurano fra i contribuenti del comune al quale intendono di annettersi, e fanno parte di quella amministrazione comunale.

Queste relazioni sono state rese più intime e necessarie, dopo che per l'apertura della ferrovia Asciano-Grosseto fu impiantata una stazione a San Giovanni d'Asso, la quale è diventata l'unico e comodo accesso e per le persone e per le cose; e per mezzo di quella Montisi potrebbe godere di un servizio postale e telegrafico più comodo, con soli 30 minuti di ferrovia accedere alla stazione di Asciano, sede del mandamento, e con un'ora e tre quarti della stessa linea proseguire fino a Siena, sede del tribunale e capoluogo del circondario. Mentre Trequanda, situata, come tutti g'li antichi castelli medioevali, in collina e in un angolo del territorio, non può certo offerire gli stessi vantaggi. Le stesse difficoltà vi sono per Sinalunga, sede del mandamento, ma più che altro per Montepulciano, capoluogo del circondario, il quale, come si rileva dallo stesso nome, situato in cima ad un monte, non vi si può accedere che con lungo giro di salienti strade, le quali nella stagione invernale possono essere ancora dalla neve interrotte.

Fino dal tempo remoto nel quale Montisi fu unito a Trequanda, gravi dissensioni di antagonismo si manifestarono fra Montisi ed il capoluogo, perchè Montisi, per la sua popolazione, situazione topografica e ricchezza di commerci, si considerava di importanza superiore al capoluogo medesimo.

Queste dissensioni aumentarono ancora più allorquando, in conseguenza delle leggi per lavori e spese obbligatorie, quel Consiglio fu chiamato a deliberare sopra alcune strade della di cui utilità la frazione dissidente non credeva risentirne vantaggi adeguati al proprio contributo.

Da quel momento il Consiglio comunale non potè più funzionare con quell'ordine e quiete che sono necessari a dei corpi deliberanti.

E come spesso in simili occasioni accade, il fomite della discordia non si arrestò dentro gli angusti limiti della sala comunale, ma si espanse al di fuori, e l'autorità giudiziaria dovette intervenire. (Sentenza del tribunale di Montepulciano del 13 gennaio 1874)

Questo stato di cose non poteva durare, e gli elettori amministrativi di Montisi sparsero domanda per la loro separazione.

La prefettura di Siena e la sotto-prefettura di Montepulciano invitarono i comuni interessati a deliberare sopra tale domanda.

Il Consiglio comunale di San Giovanni d'Asso nella seduta dell'11 maggio 1875, alla piena unanimità di voti, si dichiarò favorevolissimo alla propria annessione con Montisi. E quello di Trequanda, il 31 dello stesso mese a grande maggioranza ne deliberava la propria separazione.

Sottoposte queste decisioni all'approvazione del Consiglio provinciale di Siena, questo nella seduta del 10 agosto dello stesso anno 1875 ne approvava il progettato sgregamento. Quindi per mezzo della prefettura di Siena tale deliberazione veniva trasmessa al Ministero.

Il Ministero non poteva essere contrario ad un progetto che era stato approvato da tutti i corpi morali interessati, solo si limitò a domandare che gli fossero rimessi i relativi documenti, cioè la carta topografica con la nuova demarcazione dei confini, il numero della popolazione della frazione da separare, il prospetto dell'estimo catastale, con le sovrimposte comunali e provinciali, come sarebbe venuto a risultare per questo cambiamento.

Fu proceduto immediatamente alla compilazione di questi documenti, i quali furono approvati da ambedue i Consigli comunali, con seduta del 15 maggio 1876 per Trequanda e 31 dello stesso mese per San Giovanni d'Asso. Sottoposti alla sanzione del Consiglio provinciale furono inviati al Ministero

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

onde provvedesse per l'effettuazione con relativo decreto.

Il Ministero con ufficiale del 2 novembre decorso rispose: che la domanda avanzata dai Montisani eccedeva le facoltà che erano accordate al Governo dalla legge 20 marzo 1875, articolo 13 e seguenti, e che trattandosi di cambiare circoscrizione, a norma dell'articolo 74 dello Statuto necessita un voto della Camera legislativa.

A questo punto stanno adesso le cose; nessuna obiezione potrebbe farsi a tale progetto, al quale tutti i corpi interessati hanno aderito, anzi molte ragioni ci consigliano di favorirlo, come più ampiamente mi propongo di dimostrare qualora avesse la fortuna di poter essere discusso.

In tal maniera si costituirebbero due comuni di circa eguale popolazione e con circa la stessa rendita imponibile. Trequanda rimarrebbe con:

Trequanda.	{	Abitanti 2721.
	{	Rendita imponibile 61,469.
S. Giovanni d'Asso	{	Abitanti 2674.
	{	Rendita 70,401.

Ma la considerazione più importante è che, cessate le dissensioni, il comune di Trequanda potrà deliberare senza opposizione a provvedere a quelle spese che gli sono necessarie (e potrei dire divenire alla nomina di un sindaco, carica la quale nello stato attuale da nessuno è desiderata).

L'unica obiezione sarebbe quella, cioè se la diminuzione di popolazione e di territorio potrebbe nuocere a Trequanda; ma siccome da quel bilancio comunale apparisce che la frazione di Montisi vi ha sempre rappresentato una eccedenza passiva, costando al comune per pubblici servizi . L. 5842 e contribuendo per tasse dirette per . . . » 5346

con un aggravio di quel bilancio di L. 496 così è ben chiaro che, invece di una perdita, il comune di Trequanda verrebbe a risentirne un beneficio.

Io confido che tale domanda non incontrerà difficoltà alla presa in considerazione dal Governo che devo ringraziare per i dati che mi ha procurati, nè da parte della Camera dalla quale spero la stessa benevolenza che per altri progetti di simile natura ha dimostrata.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dell'interno ha facoltà di parlare.

NICOTERA, ministro per l'interno. Io dichiaro che non ho veruna difficoltà a che sia preso in considerazione il progetto di legge che fu testè svolto dall'onorevole deputato Chigi.

CHIGI. Io ringrazio l'onorevole ministro dell'interno per l'adesione che dà alla presa in considera-

zione del progetto di legge che ho avuto l'onore di svolgere.

PRESIDENTE. Chiedo dunque alla Camera se crede che debba essere presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Chigi.

(È presa in considerazione.)

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'ORGANICO DEL MATERIALE DELLA MARINA MILITARE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge sull'organico del materiale della regia marina militare.

L'onorevole ministro accetta le modificazioni proposte dalla Commissione?

BRIN, ministro per la mariniera. Le accetto.

PRESIDENTE. In tal caso se ne darà lettura.

(Il segretario Pissavini legge il progetto della Commissione.)

La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Corte.

CORTE. Signori, quelli fra gli onorevoli miei colleghi i quali da molti anni seggono nel Parlamento e che ricordano le discussioni avvenutevi in altre occasioni sulla marina, certamente rammentano pure che ho cercato, per quel poco valore che poteva avere la mia debole parola, d'intervenire nella questione e di rappresentare che, secondo me, nella via dei nostri armamenti di mare noi facevamo cattiva rotta.

Lo stesso sentimento che mi animava allora mi muove anche oggi a combattere il progetto di legge che ci è presentato dall'onorevole signor ministro della marina.

Ultimamente quando si discuteva il progetto di legge per le armi portatili io dichiarava ripetutamente essere, a mio avviso, contrario ai veri interessi della nostra difesa di fare delle spese le quali non fossero di assoluta necessità.

Ed è appunto perchè credo che le spese che ora ci si propone di approvare non siano di assoluta necessità, e che pur figurando come non troppo considerevoli finiranno per diventare nel corso del decennio considerevolissime, che io credo mio debito di combatterle.

Io sono dolente che non si trovi presente l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri e ministro delle finanze, inquantochè io avrei voluto prima di tutto rivolgermi a lui e domandargli come egli possa conciliare le sue dichiarazioni, in fatto d'imposte, con queste continue domande di spese nuove, spese, ripeto, che presentate sotto una forma mite

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

per non spaventare nessuno, in definitiva analisi diventeranno ragguardevolissime. E quando penso alla posizione dell'onorevole presidente del Consiglio, legato per una parte dalle promesse fatte ai contribuenti, tratto per altra parte dal desiderio di fare delle grandi cose, che lascino traccia della sua amministrazione, me lo raffiguro sotto le sembianze di Giove, tentennante tra gli interessi di Cerere e di Vulcano, e le pretese di Marte e di Nettuno.

Ma entriamo in argomento:

L'onorevole ministro della marina, ci presenta un progetto di piano organico del materiale; cioè, ci dice quale è la condizione del naviglio che l'Italia si deve proporre di avere tra dieci anni. E ad ottenere questo naviglio, egli chiede una somma straordinaria di venti milioni, da spendersi nel decennio: è poca roba, egli soggiunge, ed intanto, all'ombra di questa spesa straordinaria, egli spera far passare un'altra piccola somma sul bilancio ordinario, la quale andrà aumentando gradatamente, di anno in anno, in modo insensibile, da non aggravare le finanze; e poi, quando saranno trascorsi i dieci anni, noi ci troveremo alla vista del naviglio qui indicato, e di fronte ad un bilancio ordinario della marina di 52 milioni. Il che equivale a dirci: datemi 20 milioni per un decennio, adesso, affinché io ve ne possa chiedere dodici all'anno di più dopo il decennio. La questione, per me, è tutta lì.

Ora per andare dal decimo di quest'anno ai 52 milioni ci sarà un piccolo aumento scalare, il quale è posto nel presente progetto di legge in un modo molto velato; cioè, in complesso, non sarebbe, tra i 20 milioni di spesa straordinaria e gli aumenti ordinari, che un affare di 32 o 33 milioni, vale a dire 3,300,000 lire annue per il periodo di dieci anni.

Nel riscontrare queste cifre me ne sono un poco spaventato, perchè ho visto che da un milione nel primo anno si andava a due e fino a tre milioni negli anni successivi onde giungere alla spesa totale di venti milioni, il decimo annuo, la quale spesa straordinaria dovrà corrispondere poi con un bilancio ordinario di 52 milioni.

Questa era una bella e buona progressione aritmetica, che si poteva proporre con una formola matematica, per sapere esattamente quale sarebbe l'aumento complessivo alla fine del decennio.

Perchè, naturalmente, man mano che uno di questi nuovi grandi bastimenti sarà costruito, bisognerà farlo navigare, brucierà del carbone in proporzione, farà d'uso aumentare le spese degli armamenti, del personale; per cui, fatto questo materiale maggiore, accrescendosi tutto in proporzione, io ritengo che l'aumento graduale e regolare sia in

proporzioni molto superiori a quelle indicate nel progetto di legge.

A me parve, lo ripeto, che a questa progressione di cifre si dovesse applicare la formola matematica di $\frac{a2n(1n+1)}{1.2}$, la quale mi dà esattamente quella cifra. Difatti, gli aumenti graduali sul bilancio ordinario, sommati insieme per i dieci anni, ammontano a 66 milioni, ai quali aggiungendo i 20 milioni del bilancio straordinario, votando questo progetto di legge, si finirebbe per avere votato implicitamente un aumento di 86 milioni, da spendersi in un decennio per il nostro naviglio in più di quello che si spenderebbe col bilancio attuale.

Io volevo mettere ben netta la questione delle cifre, perchè coloro i quali approvano questo progetto di legge, sappiano che cosa vanno a votare.

Entriamo ora in un altro ordine di considerazioni.

Io comincio col rivolgere a me stesso tre domande: 1°, se le marine militari abbiano ancora in quest'epoca l'importanza che avevano una volta riguardo agli eserciti di terra; 2°, se con una marina da guerra si possa veramente difendere con successo una frontiera marittima, oggettivo che l'onorevole ministro della marina si propone di raggiungere col suo progetto di legge; 3° se il mutare come facciamo il nostro materiale, aumentando la mole dei nostri bastimenti e il peso delle nostre artiglierie, senza riformare altri rami dell'amministrazione marittima basti a costituire una buona marina.

Ed invertendo l'ordine di queste tre mie interrogazioni, io voglio cominciare dall'ultima.

Premetto però una osservazione che potrà per avventura offendere alcuni pregiudizi.

Le cose che sto per dire possono parere dure, ma è sempre meglio dire la verità.

Io credo che le nazioni, le quali non hanno fatto delle cose tali da poterne avere un legittimo orgoglio, è loro molto più utile la modestia che non la vanità. Sicchè io parlerò chiaro e dirò le cose come sono.

Dunque nel 1866, dopo il disastro di Lissa, l'onorevole Depretis, il quale allora reggeva il portafogli della marina, sotto l'impressione del primo momento, credette dovere istituire un'apposita Giunta onde studiasse e gli riferisse intorno alle cause di questa disgraziata giornata.

La Commissione procedette a questa inchiesta con molto zelo ed attività, e sono lieto di vedere che fra i membri della Commissione, che ha riferito sull'attuale progetto di legge, vi siano gli onorevoli miei amici Tamaio e Maldini i quali facevano pur parte di quella Giunta.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

Ultimato questo esame, la Giunta fece una relazione chiara e coscienziosa. Questa relazione portava per una parte la firma del senatore Cristoforo Negri, per l'altra quella dell'attuale senatore ed in allora deputato Carlo De Cesare.

Ora, se questa relazione fosse stata letta, studiata ed anche discussa, ci avrebbe persuasi che i mali, da cui era afflitta la nostra marina, non erano da attribuirsi al materiale ma al personale ed all'amministrazione della medesima. Disgraziatamente (in simili casi, la verità sembra sempre destinata a far la parte di Cenerentola), questa relazione è stata non solo messa in disparte, ma venne rinchiusa, di guisa che, non si è saputo mai il risultato di quella inchiesta.

Io ho voluto trarre fuori questa relazione, onde vedere prima di tutto se ci fosse qualcuno il quale dicesse che il disastro del 1866 fosse da addebitarsi al difetto di materiale, vale a dire che il nostro materiale fosse scarso, non fosse buono, o difettasse in qualsiasi modo.

Ebbene, eccovi le deposizioni di vari valenti ufficiali di marina, fatte poco tempo dopo la battaglia di Lissa, e comincio con quella dell'onorevole De Saint-Bon capitano di fregata in allora, il quale interrogato se l'insuccesso fosse da attribuirsi al difetto di costruzione delle navi e del materiale di guerra, risponde: « Certamente no. »

Il capitano di vascello signor Giuseppe Paulucci già capo di stato maggiore del vice-ammiraglio Albini, risponde alla sua volta: « Posso dichiarare che la seconda squadra (chiamata sussidiaria), composta di dieci fregate in legno, era atta a ben navigare e a validamente combattere. È mia opinione che anche il resto dell'armata, composta di legni corazzati, fosse atta tanto validamente a combattere quanto alla navigazione propria ai bastimenti a sola macchina. Il materiale di guerra della squadra sussidiaria in legno era perfetto, e non credo che altre marine possedessero miglior materiale. »

Il capitano di fregata signor Luigi Fincati alla fattagli interrogazione: « Crede che l'insuccesso di Lissa si possa attribuire a difetto di costruzione nelle navi o nei materiali da guerra? » risponde: « Nemmeno per sogno. »

Ora tutte queste deposizioni sono concordi per dire che il naviglio da guerra era eccellente, che non lasciava niente a desiderare, che era superiore come numero, come forza, come armamento alla flotta austriaca.

Ma passiamo ad un'altra parte.

Questa Commissione non si è limitata a riconoscere se il materiale era buono, se era tutto all'altezza a cui lo si poteva desiderare, ma esaminò la

prima causa della nostra disfatta, cioè l'amministrazione.

Ora ecco come andava l'amministrazione della marina allora; qui si parla del modo con cui erano tenuti i magazzini nel primo dipartimento marittimo, cioè a Genova. « In apparenza il magazzino generale sembra mediocremente ordinato, ma in fondo le cose non presentano garanzie di sorta. Di fatto, il magazzino generale è diviso in iscaffali e sopra ogni scaffale avvi un libretto nel quale volta per volta si registrano gli oggetti entrati ed usciti. La Commissione aprì a caso uno di questi libretti e vi lesse che esistevano in magazzino 45 seghe inglesi. Si contano e se ne trovano tre invece di 45.

« Il magazzinoiere o contabile afferma che per mancanza di spazio (e ve n'era moltissimo in quello delle seghe) le conserva in altro posto: gira e rigira, e quasi dopo un'ora vengono in un cesto le seghe al numero di 45 e tutte novissime.

« Allora la Commissione esaminò quante seghe di quella qualità si consumavano nell'anno, e trova che ce ne occorsero appena otto, ma si disse che in media ce ne volevano dodici, ed in magazzino ve ne erano 45, cioè quasi per 4 anni sulla media di 12, e per 6 circa sulla media di 8. La stessa cosa osservò per molti altri materiali. »

Leggo, per esempio, che: « Nel cantiere di San Bartolomeo, nel golfo della Spezia, per mancanza di tettoie tutto il legname ivi esistente (circa 17,500 metri cubi) pel valore di milioni, giace sparso per terra, esposto alle intemperie del vento ed ai soli ardenti d'estate, senza neanche essere accatastato. » Ma non è solo al comando della Spezia, che si facevano queste cose.

Ecco che cosa succedeva a Napoli. « Nella primavera del 1862 l'ispettore generale del genio navale acquistava, per conto della marina, sulla piazza di Londra, 500 loads, pari a 700 metri cubi di *teak*, a lire sterline 14 10 per ciascuna load.

« Questo legname dalla Giunta di ricezione di Castellammare fu giudicato di cattiva qualità e respinto. Nei motivi di rigetto la Giunta dichiarò che il *teak* in parte era inservibile affatto per costruzioni, e in parte fracido da non poter servire per qualsiasi uso. »

Mi pare che non ho bisogno di leggere altro per dimostrare che in fatto di ordine, il dipartimento di Napoli nulla aveva da invidiare a quello della Spezia, e viceversa questo a quello.

Mi direte, questo succedeva prima del 1866? Ma ecco che si venne a sapere che l'anno scorso erano avvenute malversazioni per 700 ad 800 mila lire nella contabilità del corpo reale equipaggi. Ve-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI -- TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

diamo quindi se, oltre al materiale, non sarebbe utile riformare anche l'amministrazione.

Apriamo ancora questo libro dimenticato e maledetto; e fra altri deplorabili ma pur interessanti ragguagli ve n'è uno il quale mi spiega, fino ad un certo punto, come dagli inconvenienti della cattiva amministrazione derivassero anche molti difetti che si riscontravano nell'alto personale della marina.

Permettete che vi legga a tal riguardo un breve estratto:

« Dalla semplice esposizione dei fatti esaminati dalla Commissione, ognuno comprenderà di leggieri che l'attuale amministrazione della marina, pari a tutte le altre dello Stato, tiene a fondamento la diffidenza, la quale, attraverso i cento controlli inefficaci, le cento scritturazioni erronee, le cento sorveglianze ad occhi chiusi, non riesce ad ottenere altro se non confusione di servizi pagati enormemente rispetto al vantaggio che arrecano alla pubblica amministrazione. Difatti, nella marina italiana, come è costituita al presente, si riscontrano conflitti di autorità e di competenze da produrre la confusione; l'autorità del ministro sovente è inferiore a quella di altri funzionari; ed è intieramente estranea all'indirizzo amministrativo dei porti dei fari e delle spiagge che sono parte integrante della marina. Il servizio militare assorbe il servizio amministrativo e sovente lo combatte. Il principio amministrativo osteggia facilmente le istruzioni militari; gli uffici non rispondono all'idoneità e specialità degli individui: la responsabilità infine è una parola che non ha senso nella reale marina italiana. »

Ma la Commissione ha avuto il coraggio di andare più avanti; di mettere la sonda in una delle piaghe del personale della nostra marina militare, che è il difetto di coesione.

Perchè disgraziatamente le tre marine che formarono la marina italiana non sono ancora ben fuse. E qui la Commissione, dice poco, ma quel poco pesa.

Parla dei collegi sotto l'aspetto politico: « I due collegi (che esistono anche adesso, ma in un modo diverso), sono destinati a conservare le distinzioni di napoletani e genovesi, ed a mantener vive le gare, le rivalità e tutti i mali del municipalismo, i quali filtrano poi nel corpo dell'ufficialità e creano un dualismo pur troppo deplorabile. » Più sotto si conchiude:

« E gli interessi nazionali richiedono che vi sia una sola scuola superiore di marina, la quale accolga italiani e non veneti, napoletani, genovesi, toscani, ecc. »

Ci è voluto, o signori, del coraggio a dir questo, e l'onorevole relatore della Commissione d'inchiesta

lo ha avuto, e siccome io credo che sia vero, ho voluto darvene lettura.

Ora, io domando, in questo stato di cose non c'è proprio niente altro da fare, se non che creare una marina composta dei più grossi bastimenti del mondo? A me pare che ci sarebbe da fare qualche cosa di più necessario, di più urgente, che costerebbe meno, e sarebbe di riformar bene l'amministrazione perchè non succedessero più, nè i fatti di dieci anni or sono, nè quelli succeduti l'anno scorso; e che poi anche per il personale si facesse un qualche studio per migliorarlo.

Io credo che nel personale della marina italiana ci sono degli eccellentissimi ufficiali, degli ufficiali pari ai migliori delle altre potenze d'Europa; ma per altra parte sono convinto che, nel mezzo in cui vivono, questi ottimi ufficiali non possono dare il terzo dei buoni risultati che potrebbero dare, se fossero agglomerati diversamente.

Quando penso alla condizione di certi eccellentissimi ufficiali che abbiamo nella marina italiana, ed al poco frutto che si può ottenere dalla loro capacità, io non posso non ricorrere col pensiero ad un'orchestra in cui vi siano venti o venticinque strumentisti di primo ordine, ma che, accoppiati con altri di troppo inferiori, fanno un complesso che suona male.

E qui mi varrò della parte di un opuscolo pubblicato dal nostro onorevole ex-collega Fincati, il quale animava anche gli uomini estranei alle cose di mare a parlare, e a non voler ridurre gli studi marineschi ad una specie di questione di teologia, nella quale non possono interloquire se non coloro che hanno ricevuto gli ordini. Egli anzi diceva che, nelle questioni di marina, sarebbe bene che interloquissero tutti. Quindi mi permetto d'interloquire anch'io.

Nella marina bisogna distinguere il personale basso, i marinai, ed il personale alto, gli ufficiali. Ora io credo che nel personale basso è succeduta una rivoluzione, vale a dire, che la così detta iscrizione marittima, la leva di mare, tutte quelle istituzioni che avevano per iscopo di dare centocinquanta o dugento mila marinai, sono di un altro tempo, non hanno più ragione di esistere, e che, per la stessa ragione che la professione del soldato, negli eserciti di terra, per il soldato semplice, ha cessato di essere un mestiere, è diventato tanto più un mestiere quello del marinaio a bordo di un bastimento da guerra.

Ricordate le antiche flotte, le flotte che comandavano Ruyter, Van Tromp, Duquesne e Nelson: avevano 35, 40 fino a 50,000 marinai; si componevano di 50 a 60 vascelli a 3 ponti di 120 a 140 can-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

noni; portavano milledugento, millequattrocento uomini di equipaggio. Adesso credo che la più grossa squadra che è nel mare, porti 5 a 6000 uomini di equipaggio. Ma siccome il bastimento è diventato un vero macchinismo, piuttosto che un galleggiante navale, bisogna che il marinaio sia proprio immedesimato con quel mestiere. Ce ne vogliono pochi, ma occorre che quei pochi conoscano il loro mestiere; perchè io credo che un marinaio preso a bordo di un veliere mercantile, e trasportato a bordo di un bastimento come il *Duilio*, si trova nelle condizioni in cui si troverebbe un cocchiere a cui si dicesse: andate e guidate una locomotiva.

Dunque la questione degli equipaggi è una questione che bisognerà studiare molto, perchè tutti questi equipaggi così numerosi, che si cambiano e si ricambiano e si convertono in un corpo reali equipaggi che sta a terra, mi pare che sia una cosa che non ha ragione di essere.

Adesso bisogna fare le navi di una natura speciale, per cui anche il mestiere del marinaio diventa una specialità, come quella di fare il macchinista.

Ma veniamo alla questione più grave, cioè la questione degli stati maggiori. Io credo che la vita di mare sia una vita che ripugna alla natura umana, che non sia consentanea alle nostre tendenze, e, scusatemi, non sia consentanea neppure allo stomaco di molte persone. Lo è al mio, ma vi è molta gente la cui costituzione fisica non regge a quella vita.

Ora, per fare un buon ufficiale, che deve amare il mare, starci volentieri, bisogna che abbia fatto violenza a tutti i gusti e le abitudini di terra; e lo credo tanto più necessario per le razze, come la nostra, per natura e temperamento soggetta più di ogni altra a subire la pressione degli umani affetti; diffatti noi Italiani siamo dominati da quello che non so se chiamare vizio o virtù, di essere immensamente gelosi, per cui capita che il nostro ufficiale di marina, oltre fare a se stesso una violenza che tutti gli uomini devono fare al proprio temperamento per stare volentieri a bordo, lontano dalle loro rispettive famiglie, in conseguenza del nostro carattere è obbligato a fare a se stesso una violenza maggiore.

Ora io domando: l'educazione che da noi ricevono i nostri ufficiali di marina è veramente quella che giova a distaccarli da terra senza grave sacrificio? No; perchè io credo che si possa diventare ufficiale di marina in Italia dopo aver navigato anche meno di un anno e non aver cominciato a vedere il mare che all'età di sedici o diciassette anni.

Io credo che a questa età le abitudini di terra sono già fatte e che la vita di mare diventa una

cosa che si fa per necessità e non per genio. È da questa condizione di cose che segue il fatto del gran desiderio che si manifesta nei nostri ufficiali di marina di stare a terra.

Ma v'ha di più un'altra osservazione, ed è che, avendo noi voluto costituire un tipo speciale di marinaria, ed avendo per conseguenza alienato o distrutto una parte dei nostri legni, abbiamo tralasciato di fare cosa la quale sarebbe stata, secondo me, necessaria, cioè a dire, non abbiamo procurato di far stare una squadra per qualche anno lontana dalla terra, quand'anche fosse stata composta di legni non tanto buoni, comandata da un ufficiale generale di marina, per un tempo piuttosto lungo. Imperocchè io credo che il sistema che noi seguiamo è tale che ci impedisce di avere dei buoni ufficiali generali di mare. Infatti, gli ufficiali generali di marina hanno le loro occupazioni a terra e non s'imbarcano che per un periodo di tempo brevissimo e sotto l'immediata dipendenza del ministro della marina, il quale li tiene d'occhio continuamente, in modo che non hanno neppure per quindici giorni la loro libertà d'azione; ed è per questo che non imparano ad assumere la loro responsabilità; difetto che notava anche la Commissione d'inchiesta nel suo rapporto.

Passo ora alla seconda delle interrogazioni che io mi sono fatto. Io mi sono domandato se, dopo il modo con cui sono costituiti gli eserciti moderni, la marina abbia ancora quell'importanza che aveva una volta.

Ora, a me pare di no: io credo che una volta, quando si davano delle battaglie con degli eserciti di 30,000, 35,000 uomini, una vittoria di mare potesse neutralizzare gli effetti di una sconfitta di terra; ma oramai noi vediamo mettere in campo degli eserciti di 500,000 uomini, vale a dire, siamo tornati alle antiche invasioni dei Barbari, e quindi le battaglie di mare possono essere degli episodi più o meno gloriosi, ma non hanno più valore prevalente.

Ed a questo riguardo io mi devo permettere di fare una piccola scorreria nel campo della relazione dell'onorevole ministro della marina, dove egli mi viene a parlare del nessun aiuto che la flotta francese del 1870 potè rendere all'esercito francese nella guerra contro la Germania.

Io non posso dividere l'opinione dell'onorevole ministro della marina di dare per spiegazione le coste sottili, le dune, i bassifondi, gli scogli: niente di tutto quello. Io gli voglio fare la questione larga; io voglio supporre che le coste della Germania fossero state aperte assolutamente a quella flotta francese, per la quale l'Impero aveva speso tre mi-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

liardi; ebbene, egli stessi hanno detto che se loro fosse stato possibile di approdare, sarebbero riesciti a sbarcare 40,000 uomini. Ma 40,000 uomini che essi avessero sbarcati su quelle coste, sarebbero stati 40,000 uomini di meno che i Tedeschi avrebbero dovuto far prigionieri in Francia per mandarli poi in Germania; li avrebbero fatti prigionieri là, ed avrebbero risparmiato le spese di viaggio; sarebbero stati 40,000 uomini di meno che essi avrebbero trovato contro di loro a Metz ed a Sedan.

Ma, si dice, avrebbero potuto bombardare le città del litorale. Gran parola quella di *bombardare!* Lord Exmouth, che era un marinaio che se ne intendeva, diceva che bombardare voleva dire rompere i vetri degli altri con delle monete d'oro: ed aveva ragione.

Supponiamo che l'ammiraglio francese avesse bombardato le coste della Germania; ebbene, quando si trattò della pace, il conte Bismarck, unitamente a quel piccolo conticino che si chiamava l'Alsazia, la Lorena ed i 5 miliardi, avrebbe detto: voi avete rotto certe tegole di certe città del litorale, fatemi il piacere di darmi 500 milioni di più: ed oltre a ciò, siccome io vi voglio togliere dal pericolo di fare un'altra volta di quegli spropositi, vi chiedo di darmi contemporaneamente la vostra flotta. Che cosa gli avrebbero risposto? Avrebbero deplorato il bombardamento, pagato i 500 milioni e consegnata la flotta.

Io dico che la guerra, come si fa adesso, marciano sul cuore del paese nemico con un mezzo milione di soldati, tutte quelle diversioni sono cose buone a dirsi, tutte cose le quali possono preoccupare la mente di colui che non pensa seriamente che cosa sieno le guerre moderne; ma chi ha capito che le guerre moderne sono diventate la lotta di un popolo che si rovescia addosso a un altro popolo, deve essere abbastanza persuaso che, flotta più, flotta meno, avremo degli episodi, ma non muteremo mai il risultato finale della guerra.

E guardate quanto questo sia vero! Se consultate la storia dei tempi passati, voi vedete che tutti i paesi, i quali avevano una forza di mare in certo modo più imponente della forza di terra, si sono creati dei nemici contro i quali non sono più bastate le loro forze di mare.

Tiro, Cartagine, l'Olanda sono là per dirvi che sono state rovinate per terra, perchè sono state, relativamente alla loro potenza di terra, troppo forti per mare.

Finora non c'è che una potenza al mondo che abbia scampato a quel pericolo, e quella potenza è l'Inghilterra. Eppure, che cosa volete? Non c'è nessuno che creda meno alla possibilità di difen-

dere le proprie coste con una flotta, di quello che vi credano gl'Inglesi.

Diffatti voi vedete che, non solamente il Governo inglese teme e sente che con una flotta non può garantire le sue coste, ma lo sente lo stesso popolo inglese, il quale istintivamente si è costituito, con grandissime spese e con grandissimo suo disagio, in un corpo di bersaglieri volontari, e sono venti anni che c'è della gente in quel paese, che ogni sabato va agli esercizi ed alla scuola di tiro, sempre con l'idea che un giorno gli stranieri potranno sbarcare in Inghilterra.

Ciò vi prova che il Governo ed il popolo inglese non hanno la certezza che con un naviglio si possa difendere le loro coste.

Essi hanno presente quello che è capitato durante l'ultima guerra d'America, dove, malgrado tutta l'attività, tutta l'energia spiegata dalle crociere federali, i bastimenti corsari hanno sempre potuto passare avanti e indietro, tanto che era impossibile con delle forze marittime impedire l'approccio alle coste.

Ma adesso io vi ho riferito quello che fa il Governo ed il popolo inglese. Vediamo un'altra cosa, vediamo anche quel che ne pensa una grande autorità, il luogotenente generale sir Isoward Douglas. Benchè uomo di terra, voi sapete che era tanta la sua autorità nelle cose di mare che l'avevano incaricato di scrivere sulla tattica per la flotta inglese; ed è con quella tattica navale che la flotta inglese ha manovrato per un mezzo secolo di seguito.

Sir Douglas diceva che le flotte avevano degli scopi lontani, e non potevano avere degli scopi vicini.

Permettetemi che io legga le sue parole:

« Se noi facciamo assegnamento sulle nostre forze navali per le difese delle nostre coste, i nostri mezzi di protezione pel nostro commercio all'estero saranno neutralizzate. Per conseguenza l'impiegare la nostra flotta da combattimento in tutto od in parte nella difesa delle nostre coste, invece di aumentare le nostre difese di terra e di crearne di nuove, equivarrebbe a sostituire ad insospugnabili baluardi difese di facile deperimento, ad una sicurezza positiva, una difesa dubbia, sarebbe un esporci da noi medesimi al pericolo di rimanere improvvisamente senza difesa. Noi rinuncieremmo al nostro sentimento di sicurezza, al nostro mezzo più certo di salute; noi distoglieremmo la nostra marina dal suo più alto dovere, la priveremmo del suo primo onore, la priveremmo del primo suo diritto al rispetto ed alla confidenza del paese, e perderemmo così il potere di rivendicare l'onore nazionale e la nostra indipendenza sul mare. »

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

Questo è il parere di una delle più grandi autorità che ci sia su questo argomento.

Ora l'onorevole ministro della marina mi consentirà che dopo questo io non debba tacere le ragioni per cui io non possa assolutamente ammettere la sua teoria che con una flotta si possano garantire le coste marittime del regno.

Io credo che, quando la nostra flotta sarà, per esempio, davanti ad Ancona, delle flotte di navi corazzate potranno intanto bombardare Genova, Civitavecchia, Napoli, e quando la flotta nostra giungerà per difendere quei punti, quelle saranno già a Gibilterra.

C'è di più. Se l'idea penetrasse nel paese che una flotta può assicurare la difesa delle nostre coste, delle nostre frontiere marittime, io vi assicuro che lo considererei un fatto deplorabile e doloroso, perchè io temo che le popolazioni della parte peninsulare dell'Italia si addormenterebbero nella fiducia che le loro coste potrebbero essere difese dalla flotta, e il giorno in cui la flotta non potesse difenderle sarebbe un giorno fatale per l'Italia, lo scorporamento diventerebbe tale che non ci sarebbe rimedio da opporvi.

Io invece voglio che, avendo l'occhio alla marina come ad una cosa lontana, quale ci servirà quando avremmo degli interessi fuori del regno, frattanto non si distogliesse nessuno dei nostri mezzi di finanza dal grande argomento di costituire per nostra difesa la vera forza sicura, perchè, qualunque sia il valore che può avere lo spessore di una corazzata, la prima difesa che può avere un paese è sempre il petto dei suoi cittadini, e il più terribile degli assalitori, come il più invincibile dei difensori sarà sempre quell'umile e disgraziato individuo che si chiama il fantaccino.

Se noi guardiamo un momento anche alla storia passata dell'Italia, noi vediamo che in principio di questo secolo i Francesi non potevano più tenere il mare in nessun sito, gl'Inglese erano padroni, ultra padroni di tutti i mari, essi avevano pure forze navali potentissime in Sicilia, e ciò non ostante, i Francesi hanno sempre mantenuto il regno di Napoli con una forza debolissima di soldati. Gl'Inglese fecero qualche sbarco qua e là, ma furono sempre respinti, e non riescirono mai a cacciar via i Francesi.

Notate di più che allora non c'erano ferrovie, per cui le truppe che sbarcavano e le truppe che andavano a combatterle si trovavano in una condizione identica, mentre adesso tutto il vantaggio sta per le truppe che sono sulla difensiva e possono muovere con facilità ad incontrare un corpo di sbarco. Le truppe che sbarcano più che camminare a piedi non possono fare, mentre le truppe che difendono

il litorale possono salire in ferrovia, correrci addosso e affrontarle in brevissimo tempo; imperocchè la questione va messa in questo modo: che le truppe le quali difendono le coste a casa loro si muovono in ferrovia, e quelle che sbarcano per attaccarle non possono muoversi altrimenti. Ed io tornerò un momento su questo argomento.

Un paese nuovo come l'Italia, il quale non è stato avvezzo ancora a sostenere delle lotte a coltello per la sua esistenza, si addormenta facilmente, prende l'abitudine d'illudersi.

Ora è una dolce illusione quella di pensare: Noi abbiamo una flotta che ci difende, stiamo tranquilli. Ora, per me quel pensiero morale che penetra il cuore di una popolazione mi pare infelicissimo, perchè possono passare degli anni, l'onorevole ministro della marina può avere o non avere il tempo di finire le navi di cui egli oggi ci domanda i danari per la costruzione; un un giorno verrà in cui dovremo dire: *Venit summa dies et ineluctabile fatum*, ed allora bisognerà vedere che cosa vogliamo noi.

Adesso devo entrare in un altro argomento.

Oltre le cose da me dianzi dette sulla necessità di mettere l'amministrazione e il personale della nostra marineria in relazione con questo materiale che noi vogliamo costruire, per l'avvenire ci è un'altra cosa. Bisogna che noi pensiamo anche a mettere i nostri stabilimenti militari, dove i bastimenti devono essere costruiti e allestiti, in rapporto colla loro sicurezza, perchè il ministro dice: fra dieci anni io avrò costruito i tali bastimenti, ma mi rincresce che non ci abbia messo in mezzo: li avremo costruiti se i nostri vicini ce li vorranno lasciar costruire. Perchè francamente, forse avrò torto, ma non mi pare serio che si dica: noi costruiamo fra un decennio dei bastimenti. Ne abbiamo uno, il *Duilio* a Napoli, che sapete come è coperto, l'*Italia* in un cantiere a Castellammare, dove è aperto a tutti, e l'altro il *Lepanto*, che è a Livorno, dove certamente non sarà necessaria un'altra battaglia di Lepanto per andarlo a prendere, si prende da sé con una cartuccia di dinamite e due uomini.

Ora, è serio il dire fra dieci anni noi avremo il nostro naviglio, mentre siamo in condizioni tali che non sappiamo se potremo costruirlo, perchè i luoghi dove le navi sono in costruzione non sono al coperto da verun pericolo?

Io credo che i veri nemici della marina italiana siano coloro i quali una volta se ne chiamavano i difensori, e che hanno sbagliato addirittura lo stato della questione, hanno voluto creare tutto in una volta un grandioso edificio, dimenticando che, prima di tutto, bisognava fare le fondamenta. Uno che avesse voluto veramente creare una grande marine-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

ria, avrebbe dovuto occuparsi innanzitutto di ultimare uno stabilimento militare, in cui fosse possibile di costruire, e di costruire al coperto da ogni offesa tutto quello che è necessario; perchè su tutte queste costruzioni, fatte in dieci anni in sito scoperto, non si può fare alcun affilamento.

Se l'onorevole presidente me lo permette, mi riposerei un istante.

PRESIDENTE. Riposi pure.

(Succede una pausa di tre minuti.)

Onorevole Corte, ha facoltà di continuare il suo discorso.

CORTE. Io credo poi che bisognerebbe distinguere due cose in un organico della marina.

Altra cosa è costituire una flotta, altra cosa è costituire una marineria.

Sono due cose molto diverse, e noi ne abbiamo un esempio vicino. La Turchia dopo la battaglia di Sinope non aveva più flotta, e marina ne aveva poca; ma essa, bruciando le navi del suo credito ha comprato in Inghilterra ed in Francia un buon numero di fregate corazzate, si è fatto imprestare dagli Inglesi un ammiraglio, e con questo ha costituito una flotta per un bisogno dato, urgente e determinato.

Ma io non credo che nessuno mi voglia sostenere che la Turchia abbia costituita una marineria. Ha una flotta, la quale dura quanto durano i bastimenti, e nulla più.

Io vedo invece che gli Stati Uniti d'America hanno un naviglio immensamente inferiore al nostro, eppure chi oserebbe mettere noi, potenza italiana, in confronto degli Stati Uniti? Hanno molto meno bastimenti di noi, ma guardate quello che hanno saputo fare durante la loro guerra; gli Stati Uniti di America, abbiano o non abbiano naviglio, hanno però gli elementi per creare una marina, ed in poco tempo la fanno. In pochi mesi essi hanno dato al mondo Sommer, Foote, Parter, Dahlgren e Ferragut.

La questione dei navigli è una questione molto complessa, non è solamente di avere un tal numero di navi, ma è di avere un personale adatto a quelle navi ed avere in paese tutte le risorse di danaro, di industrie, e di materiali le quali siano necessarie ad alimentare questo naviglio.

Parliamo chiaro: noi possiamo fare il più bel bastimento del mondo, ed io ammiro nell'onorevole Brin un gran costruttore navale, ma quando penso che per fare un naviglio andiamo dal signor Petin Gaudet a comperare il ferro, dal signor Schneider a comperare le corazze, dal signor Penn a comperare le macchine, dall'Armstrong a comperare i cannoni, io dico: non siamo ancora una potenza marittima, possiamo tentare di fare una flotta, ma

non è con quel modo che noi formeremo una marineria.

E poi vi ho già detto che io non credeva all'efficacia assoluta di queste marine per difesa delle coste, io credo invece che bisognava avvezzare tutti i cittadini italiani all'idea di battersi loro, e preparare così una specie di organizzazione di milizia mobile; che i cittadini abbiano il coraggio di lasciarsi bombardare, e non abbiano paura di lasciar bruciare le loro case; questo è il vero organismo che bisogna dare al nostro paese, al quale lo dobbiamo condurre.

Ma c'è una seconda missione della marina ed è quella di difendere e proteggere i nostri commerci all'estero e questa, credo, è la principale missione della marina, benchè anche questa missione sia esercitata con una potenza la quale è relativa alla vitalità propria del paese che l'esercita.

Vi ho già detto che gli Stati Uniti d'America hanno pochissimo naviglio, eppure in tutti i mari della China, del Giappone svvi una fregata, una corvetta americana, che è temuta perchè sanno che dietro di lei non ci sono soltanto alcune navi, ma c'è un paese, il quale ne può costruire od armare quante ne vuole. Per proteggere il commercio, è necessario prima di tutto che il commercio ci sia, e perchè ci sia il commercio bisogna che il paese possa lavorare e produrre qualche cosa, perchè l'avvenire della marina sta appunto in una questione di finanze. Se noi vorremo costruire molti bastimenti, renderemo precaria la condizione delle nostre finanze, aggraveremo vieppiù i contribuenti, finiremo per avere navi colle quali difendere il commercio, ma allora il commercio non esisterà più, sarà morto d'inedia, e così avremo gli strumenti di protezione, ma nulla avremo da proteggere.

Il ministro della marina ci dice: datemi venti milioni ed io vi darò una squadra di 16 bastimenti di battaglia e 20 altri bastimenti. Con solo venti milioni di più vi do in più otto bastimenti che valgono circa diciassette milioni caduno.

Io risolvo la questione in un modo molto semplice. Non do i venti milioni richiesti, e dichiaro all'onorevole ministro che mi contento di sette bastimenti di primo ordine. A questo mi determino molto volentieri, essendo persuaso che non andrà molto tempo che i bastimenti troppo grossi saranno inutili, perchè la loro velocità non è sempre in ragione diretta della loro mole, e per questo saranno nei combattimenti inferiori ai bastimenti più piccoli, ma dotati di velocità maggiore.

Nella lotta dei bastimenti piccoli coi grossi, succede, specialmente di notte, che l'artiglieria sbagli

i colpi, ed allora il bastimento grosso è investito e colato a fondo ad onta della sua mole.

Dalla smania di costruire bastimenti grossi già si recede, e gli Inglesi cominciano ad accostarsi ad un tipo di minor mole, ma di velocità maggiore.

Ma il ministro della marina ci dice: datemi quei 20 milioni, ed io vi do sedici di questi bastimenti, otto dei quali costano 17 milioni. Ebbene, mettiamoci d'accordo: io non vi do i 20 milioni, voi fate un bastimento di meno. Io credo che, se la flotta italiana avrà un bastimento di meno, ma le nostre finanze saranno in migliori condizioni, la potenza commerciale marittima italiana ne sarà avvantaggiata.

Ed è con questo scopo che io conchiudo il mio discorso presentando il seguente ordine del giorno:

« La Camera, considerate le condizioni del pubblico erario e l'impossibilità in cui è il paese di sottostare a nuovi gravami, invita il Ministero a voler modificare l'organico della regia marina militare per modo da rimanere nei limiti dell'attuale bilancio di 40 milioni. »

PRESIDENTE. Lo trasmetta al seggio della Presidenza.

Ha la parola l'onorevole Micheli.

MICHELI. Io sono dolentissimo di dover prendere la parola per confutare certe asserzioni dell'onorevole Corte, che altamente io stimo.

Egli, volendo dimostrare difettoso il progetto di legge che si discute, comincia dal fare una critica alla regia marina ponendo in rilievo alcune imperfezioni nel personale della medesima, richiamando fatti successi nel 1866, epoca nella quale le cose non andavano nel miglior modo possibile, tuttavia non mai come l'onorevole Corte vorrebbe far credere. Ciò era difetto delle diverse organizzazioni delle marine riunite, difetto che piano piano è scomparso a seguito dei miglioramenti che sono stati introdotti dai ministri che da quell'epoca si sono succeduti.

È vero, come giustamente osserva l'onorevole Corte, che un fatto spiacevolissimo avvenne non ha guari in Napoli, fatto che giustamente, al pari di lui, tutta la marina lamenta.

Ma, anche a questo ramo di servizio, che era l'unico che restava a riformarsi, è stato posto riparo creando un solo ed unico comando di divisione a Spezia dipendente direttamente dal Ministero ove esistono i fondi, vale a dire, la Cassa del deposito, anziché tenerlo come fino ad ora in mano di semplici furieri.

L'onorevole Corte non pone tra le spese necessarie quelle concernenti il naviglio, che costituiscono la marina di guerra.

Ma, osservo io, quali saranno le spese che si potranno fare per difendere l'Italia, ed alle quali si possa dare il titolo di spese necessarie, se non si ammette per necessaria la spesa che si può fare per il naviglio da guerra?

Signori, il naviglio d'oggi, come ognuno sa, è rivestito di una corazza che lo rende invulnerabile. E sapete che cosa produce al bastimento questa corazza? Lo rende tale che, per lui, non v'è inciampo, non v'è ostacolo se non negli scogli. Noi abbiamo un paese tutto circondato dal mare, e sul quale ci sono delle importantissime città abitate da centinaia di migliaia di abitanti. Tutto il nostro litorale è scoperto, scopertissimo; domando io: come vogliamo noi difendere i nostri paesi, le nostre città, il nostro litorale, se non con un potentissimo naviglio da guerra?

L'onorevole Corte rammenta che i Francesi alla difesa di Napoli impedirono più volte agli Inglesi di entrarvi, malgrado questi fossero padroni del mare. Crede l'onorevole Corte che oggi, con i mezzi del giorno, potesse succedere altrettanto?

Mi dispiace di dover fare un'osservazione all'onorevole Corte, così competente, così distinto nella materia, ma io gli dico che qualunque fossero i forti, qualunque fossero i cannoni, di cui potesse esser guarnito un paese, un punto qualunque, un bastimento corazzato con corazze di 55 centimetri, come quelle di cui son rivestite le nostre navi, affronta tutte le difficoltà che gli si possano presentare. Ora si potrà (posto il caso anche che queste fortezze possano aver la possibilità di difendere i paesi dalle navi corazzate), si potrà, dico, nel resto delle nostre coste, quasi tutte accessibilissime, ripararsi dallo sbarco di una truppa nemica senza navi velocissime e potenti come quelle che l'onorevole ministro della marina vi propone?

In questi casi, noi abbiamo delle fortezze galleggianti, così io chiamo le fregate corazzate, le quali, difeso un punto, possono portarsi a difenderne un altro, e portare la loro forza mano mano dove il nemico minaccia d'invadere le nostre coste.

Questo e non altro può essere il mezzo ragionevole ed efficace perchè risponde alle condizioni idrografiche speciali delle nostre frontiere marittime.

Parlate, o signori, con chi volete, purchè s'intenda della materia in questione e che non abbia idee preconcepite, tutti si troveranno d'accordo in dirvi che l'Italia non può difendersi senza una potente armata navale, e se ci fermiamo poi sulle parole di Napoleone quando asserì « che è padrone della terra chi padroneggia il mare » ognuno di voi si convincerà che l'Italia eminentemente marittima;

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

non potrebbe essere una nazione senza possedere una numerosa e potente armata navale.

Osservava poi l'onorevole Corte, che i marinai nostri non sono forse all'altezza di quelli delle altre nazioni: e così diceva degli ufficiali, perchè non vedeva bene che a 21 anni potessero esser ufficiali.

Onorevole Corte, ma se ella ammette che il sistema dell'Inghilterra per fare dei buoni marinai, per fare dei buoni ufficiali, e dall'America che ha ora citato, da quell'Inghilterra che tante volte l'onorevole Corte prende ad esempio per dimostrare la bontà del sistema che segue, allora io vi dirò, o signori, che il sistema seguito dalla marina italiana, è identico a quello che seguono e i Francesi, e gli Inglesi, e gli Americani. Ora, se è difettoso il sistema nostro, lo è del pari anche quello delle altre nazioni che ho citato: ma in ogni caso noi ci troviamo a parità di condizioni con le più grandi nazioni.

Per poco che noi avviciniamo i nostri ufficiali, anche entrati da poco nella marina, noi vi troveremo abilità marinaresca, capacità di fare il servizio, come può farlo il più provetto, il più vecchio marinaio, ed una istruzione, permettetemi che lo dica, un'istruzione senza pari.

Per provare che i nostri ufficiali non sono all'altezza del loro mandato, l'onorevole Torre...

Voci. Corte!

MICHELLI. Dico Torre, perchè ho avuto presso di me, per tre o quattro anni, un distintissimo ingegnere navale che si chiamava così, ed è per ciò che sbagliavo sovente. (*Si ride*)

Per provare adunque che i nostri ufficiali non sono all'altezza del loro mandato, l'onorevole Corte diceva che non si poteva avere dei buoni ufficiali di marina perchè fanno il servizio a terra. Io non dirò che non vi siano degli ufficiali che facciano il loro servizio a terra, ma quando lo fanno? Quando sono già divenuti provetti marinai.

Voi, o signori, girate negli arsenali, entrate nel servizio interno, voi troverete degli uomini che hanno quattro, cinque, sei e sette anni di navigazione: e sapete dove sono questi uomini? Non sono mica a fare il servizio degli oziosi, no. Alcuni voi ne troverete impiegati alla direzione artiglieria; altri al servizio delle torpedini; altri al servizio delle armi portatili; altri alla direzione degli armamenti; altri ai balipedi a sperimentare cannoni e fare tavole di tiro; altri a sperimentare le torpedini di ogni specie.

Mediante questi servizi che si ripetono in ogni giorno e da mattina a sera e che sono eseguiti a turno di uno o due anni ciascuno, gli ufficiali di marina a terra si perfezionano sempre più fino al punto che i medesimi divengono poi oltre di eccel-

lenti navigatori, divengono dicevo, esperti calcolatori e apprendono quei lumi nella meccanica e nella fisica entrambi indispensabili per un ufficiale di marina, oggi che le navi da guerra, che essi sono chiamati a manovrare, sono una completa macchina da poppa a prua.

Diceva l'onorevole Corte che Nelson chiamava il bombardamento una rottura di cristalli...

CORTE. Non Nelson, Exmouth.

MICHELLI. Questo poteva valere quando il bastimento era vulnerabilissimo, perchè fatto di legno e portante artiglierie come allora molto inferiori a quelle dei forti. Minacciato dal tiro potente e agguistato da terra, esso doveva per necessità restare a rispettabile distanza, di guisa che la minaccia più micidiale che avesse potuto opporre si limitava al semplice bombardamento fatto in lontananza e quasi intemibile. Ma oggi? Oggi che con i cannoni del *Duilio* esopra di un bastimento così corazzato che niente ha da temere, perchè quasi direi invulnerabile, bastano poche ore perchè una corazzata possa disfarsi un paese, come vorrebbe l'onorevole Corte difendere tutte le nostre città sul mare, e le tante isole che abbiamo, se non opponendo all'aggressore altre navi come queste potenti, e più veloci?

Quando mi si potrà provare che queste città, queste isole, per forti che sieno, potranno difendersi, e che collo stesso mezzo si potrà difendere il resto della costa nostra da un'aggressione, allora converrà con l'onorevole Corte, che le somme spese pella marina italiana non sono da annoverarsi tra quelle di assoluta necessità.

L'onorevole Corte additava inoltre le inimicizie, alle quali andò incontro la Repubblica veneziana per le potenti flotte che aveva.

Io qui farò un'osservazione, e domanderò all'onorevole Corte se rammenta come fosse disfatta la flotta di Lepanto, e dirò di più che, se non ci fosse stata una flotta veneziana, l'onorevole Corte ed io avremmo oggi il turbanete in testa e il Corano in mano, perchè, lo ripeto, se non fosse stata la flotta dei Veneziani, noi Italiani saremmo turchi da un capo all'altro della penisola.

Non ho capito bene un articolo che l'onorevole Corte ha citato per dimostrare che le navi da guerra altro non sono che una forza aggressiva e punto o poco difensiva.

Qui io ho risposto in principio dimostrando che queste fortezze ambulanti possono andare da un capo all'altro d'Italia, e conseguentemente non farò più parola.

L'onorevole Corte trova inoltre che non sia il caso di procedere alla costruzione di navi nei nostri cantieri perchè non riparati. Ma, onorevole Corte, io

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

vorrei vedere qual è oggi quella potenza che ha un cantiere riparato con le navi da guerra corazzate come la *Devastation*, come l'*Inflexible*, come il *Duilio* e quelle che si stanno facendo da noi. Se l'onorevole Corte potrà convincermi che questi bastimenti potranno trovare ostacoli al di là delle torpedini che sono sempre nel campo del dubbio circa la loro efficacia, io dirò allora che noi facciamo male ad esporci a costruire navi così alla libera. Ma se sono allo scoperto i nostri cantieri di Livorno e di Castellammare, è altresì allo scoperto il cantiere della Spezia, perchè, per quanti siano i porti che la Commissione ha inteso di fortificare, voi non arriverete mai a difenderli dalle fregate corazzate.

L'unico arsenale che abbiamo sicuro è Venezia; esso è riparato troppo bene dalla natura per temere di essere aggredito, ma potremo noi costruire colà tutte le navi nostre?

Conseguentemente, salvo che l'onorevole Corte non ammetta il principio di andare in America, in Inghilterra e in Francia a farci costruire i bastimenti dei quali abbisognamo, io non so vedere altro mezzo che farli a Livorno, a Venezia, alla Spezia e negli altri nostri cantieri che potremo avere.

Diceva l'onorevole Corte che gli Americani hanno pochissimi bastimenti. Adesso io sarò forse con lui perchè, dopo la guerra dell'emancipazione, l'America ha dovuto pensare a pagare i debiti che aveva fatto e nella costruzione delle navi procedette lentamente. Ma soggiungeva l'onorevole Corte che ne ha poche, perchè quando ne vuole, ne ha quante le pare. Se si ammette questo principio per l'America, è naturale che dovrà ammettersi anche per l'Inghilterra, perchè questa nazione ha molti più mezzi per costruire sia bastimenti che macchine di quelli dell'America.

Conseguentemente anch'essa dovrebbe trovarsi nell'istessa condizione.

Ebbene, signori, noi abbiamo che l'Inghilterra mise in cantiere l'*Inflexible* quando, presso a poco, noi mettemmo mano al *Duilio*. Sapete quando l'Inghilterra varava il suo *Inflexible* malgrado gli immensi sforzi che ha fatti per vararlo prima che noi varassimo il *Duilio*? Quindici giorni prima di noi. E lo sapete, o signori, per quando quel direttore delle costruzioni navali lo ha promesso ultimato? Per il 1878.

Noi pure per quell'epoca daremo ultimato il *Duilio*, e potremo dire in quel giorno di avere proceduto nella costruzione di così gigantesca mole di pari passo con gli Inglesi, e di avere dato al mare il bastimento più potente, la corazzata più difesa di quante se ne conoscono nel mondo, perchè nessuno

ha i cannoni da cento tonnellate, nessuno è corazzato con corazze d'acciaio come è il *Duilio*.

A questo proposito devo accennarvi, o signori, che l'ardimento col quale l'onorevole nostro ministro della marina procedè nel sistema difensivo di questa nave, ha fatto inarcare le ciglia a tutte le potenze marittime europee, e l'Inghilterra stessa sospese la corazzatura del suo *Inflexible* per prendere consiglio e ammaestramento dall'opera nostra.

Da ciò vede l'onorevole Corte che se siamo male economicamente si sa però fare presto e bene come le altre nazioni, e quasi quasi...

Io, giovane del Parlamento non mi sento la forza oratoria come voi onorevoli miei colleghi, nè il vostro coraggio come io lo sento nelle attribuzioni mie d'ingegnere navale.

Io varo una corazzata, scuotetemi l'espressione, col sigaro in bocca, mentre per parlare tra voi, il sudore mi cade dai capelli.

Ciò posto io cesso di parlare, perchè le cose più importanti che voleva far rilevare, le ho dette. Potrei seguitare nella parte brillante, nella quale non mi sentirei tanto forte; e questa la lascio all'onorevole ministro, che è al caso di trattarla molto bene. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER LA MARINERIA. Siccome vedo che non vi è alcun altro che prenda la parola per combattere questo progetto di legge, così mi limiterò a rispondere alle obiezioni sollevate dall'onorevole Corte. Egli, cominciando il suo discorso, ha rammentato che, durante i molti anni che siede nel Parlamento, ha sempre manifestati gli stessi propositi, ed avvisata la Camera che, in fatto di marina, credeva che si tenesse mala via.

Svolgendo poi meglio le sue idee, ha cercato di dimostrare come egli fosse convinto che le spese per la marina, nelle condizioni presenti d'Italia, non fossero di assoluta necessità, e che perciò, valeva meglio provvedere più energicamente alla difesa del regno per mezzo dell'esercito, col destinare a questo unico scopo le somme che si chiedevano per la marina. Siccome a più riprese ei esplicitamente i voti della Camera hanno riaffermato principii ben differenti da quelli dell'onorevole Corte, così io spero che anche questa volta la sua tesi non avrà seguito nella Camera.

L'onorevole Corte, prima di arrivare allo svolgimento dei principii da lui propugnati, ha toccato molte questioni riguardanti la marina, e specialmente le questioni dell'amministrazione e del personale. Anzi egli ha di proposito affermato, che in-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

nanzi di pensare al materiale, conveniva risolvere le due anzidette questioni.

Io ho già altra volta accennato alla Camera (e questo argomento ricalcai nella relazione, che precede questo progetto di legge) come credessi che per dare un assetto stabile alla marina, ossia che per arrivare a stabilirne il così detto organico, convenisse di dividere le diverse questioni e risolverle ognuna partitamente.

Per sostenere questo principio, io portai l'esempio di ciò che era sempre avvenuto, quando, essendo presentati piani organici coi quali s'intendeva di risolvere tutte le questioni che hanno attinenza alla marina, questioni complesse e molteplici, nelle quali è difficile di stabilire un accordo, nessuno di questi piani aveva potuto giungere in porto. Per evitare che si rinnovasse il fatto, io mi proposi di presentare alla Camera vari progetti di legge, per risolvere ad una ad una le varie questioni. Ed ho cominciato dal presentare quello che riguarda il materiale, e che, secondo me, è logicamente la prima base per dare assetto alla marina. Imperocchè la prima questione da risolvere è quella di determinare la forza che si vuol avere; altrimenti non si comprende come si possa stabilire quale debba essere il personale, nè come numero, nè come organizzazione; nè quali debbano essere gli arsenali, nè quale la loro ampiezza. La risoluzione di tali questioni dipende dalla risoluzione di quella del materiale. Le questioni di amministrazione e di personale non si possono risolvere in astratto: per sapere quale e quanto sia il personale che mi è necessario, è mestieri che io sappia anzitutto a quali bisogni esso deve servire.

L'onorevole Corte, invece, per arrivare a proporre un ordine del giorno, ha voluto divagare sulle questioni del personale e dell'amministrazione; io mi atterrò a discutere solamente questo progetto di legge. Quando verranno in discussione i progetti di legge per il personale e l'amministrazione (e questi due progetti appunto ho già presentati), allora sarà il caso di discutere le questioni sollevate dall'onorevole Corte, perchè è difficile discutere così per incidente, e, direi quasi, per isghembo, di siffatte questioni, citando aneddoti come quelli che ha citati l'onorevole Corte. Nulla vi ha di più facile che di trovare per qualunque tesi qualche aneddoto che ad essa giovi; e realmente, quando, per dimostrare che nella marina vi è del disordine, io odo citare il fatto che in un magazzino figuravano di essere 45 lame di sega, mentre se ne consumavano 12 all'anno, non mi pare che le alte questioni di amministrazione siano trattate con argomenti che abbiano valore grandissimo.

Io voglio immaginare che figurassero di essere in magazzino le 45 lame di seghe dell'onorevole Corte, ed invece ve ne fossero tre, come egli dice; ma per una marina che ha speso tanto in quell'epoca, in cui si spendeva sino a 90 milioni all'anno, non sarebbe ancora questo un saldo argomento contro la sua amministrazione, tanto più dopo tutte le citazioni che ha fatto l'onorevole Corte, colle quali ha voluto dimostrare ed esprimere la sua convinzione che nel 1866, come materiale, le nostre forze fossero superiori indubitatamente a quelle dell'Austria.

Da ciò consegue che un'amministrazione che dal 1861 al 1866 ebbe sempre in vista di raggiungere lo scopo che le aveva affidato il Parlamento, di creare, cioè, una potente marina militare, e che, per raggiungerlo, ha dovuto fare immensi sforzi, e ciò senza arsenali, senza bacini, senza tutti, infine, i mezzi che sono necessari per una marina, e pure nondimeno raggiunse la meta prefissale, questa amministrazione, io dico, non fu pessima ed inutile, anche ammessi gli errori indicati dall'onorevole Corte, errori che non voglio certo scusare, e che sarebbe molto meglio non fossero stati commessi. Essa indubitatamente ottenne che lo scopo della difesa marittima dello Stato fosse raggiunto, perchè anche col risultato avuto, è un fatto che la difesa marittima dello Stato è stata assicurata, per modo che non vi fu città la quale abbia avuto la minima offesa, ed il commercio marittimo ha continuato a godere della massima tranquillità.

Prendiamo il rovescio della medaglia. Se si fosse proceduto come vuole l'onorevole Corte, se si fosse cominciato a creare una buona amministrazione, a stabilire regolamenti perfetti, probabilmente avremmo avuto le 45 seghe in magazzino, ma non avremmo avuto la flotta; e quand'anche l'amministrazione fosse stata perfetta, essa avrebbe mancato al suo compito, poichè l'amministrazione non è uno scopo ma un mezzo, e deve servire alla marina, e non la marina all'amministrazione.

Ora, poichè abbiamo davanti un disegno di legge per determinare quale sviluppo dobbiamo dare alla nostra marina militare, mi pare che sia un intralciare la discussione l'entrare nelle questioni di amministrazione e di personale, ed asserire fra l'altro che gli ufficiali entrano troppo vecchi in collegio e navigano troppo poco. Ciò non serve che a distrarre l'attenzione della Camera ed a complicare le cose. Mi restringerò quindi a discutere la questione quale fu proposta dall'ordine del giorno dell'onorevole Corte.

Egli crede che una marina militare, a causa delle condizioni degli eserciti moderni, non sia necessaria per la difesa marittima del paese. Ad appoggio di

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

questa sua opinione egli ha ricorso ad alcune citazioni.

È facilissimo trovar citazioni a favore di qualsiasi tesi, ma a me (e si citi pure il parere di qualsiasi persona autorevole), se guardo alle condizioni geografiche ed idrografiche in cui si trova l'Italia, sembra che sia sostenere un paradosso il sostenere che l'Italia non ha bisogno di marina militare per la sua difesa.

Non sono competente a discutere questa questione e la mia autorità in questo è troppo poca rispetto a quella dell'onorevole Corte; ma poichè egli ha voluto ricorrere a citazioni d'uomini autorevoli, debbo dire a mia volta, che altri e molti uomini del pari ragguardevoli, hanno sostenuto la tesi opposta. Per valermi d'un'autorità massima, citerò quella di Napoleone I, che è citata anche nel rapporto della Commissione della Camera, Commissione numerosissima e competentissima per i molti militari che ne facevano parte. Napoleone I, presentando l'unità d'Italia, diceva che la prima questione per la sua esistenza era che fosse una potenza marittima. Ora, a fronte della citazione di quel tale sir Howard Doug'as, mi pare che ciò valga anche qualche cosa.

E quella Commissione della Camera che si è occupata della difesa dello Stato, ha pronunziato i suoi giudizi a più riprese, con una formula molto significativa. Dopo aver parlato di tutti i punti che conveniva fortificare, diceva:

« La Commissione non può astenersi dal dichiarare che il suo piano generale difensivo, poggiandosi essenzialmente per l'Italia peninsulare sull'azione della marina militare, egli è imprescindibile dovere del Governo, di provvedere alla costituzione della medesima, in modo che corrisponda al grande sviluppo delle nostre coste e all'azione che la flotta dovrà esercitare in una guerra, in cui una potenza marittima di primo ordine, si trovasse sul campo avverso all'Italia. »

Dunque: tutte le volte che la Camera si è occupata di questa questione ha ricordato al Governo quale fosse il suo imprescindibile dovere, quello cioè di provvedere alla costituzione di una marina militare.

Io sono troppo nuovo nel Parlamento, ma poichè l'onorevole Corte stesso asserisce che egli ha sempre sostenuto la tesi che sostiene oggi, io lo credo. E poichè vedo che egli non ha mai convinto la Camera, perchè essa ha dato sempre lo stesso voto, così ho fede che anche oggi la Camera non lo seguirà nella sua via.

Dirò ora qualche cosa di ciò che ho trovato come

studi del Governo. La Camera saprà, od almeno l'onorevole Commissione sa quanto lungamente questa questione della difesa del nostro paese sia stata studiata dai due ministri della guerra e della marina. Io le ho comunicati dei documenti, credo, abbastanza gravi per dimostrare la necessità di questa difesa. L'ultima Commissione che ha studiato ampiamente questa questione, è stata quella del 1873, presieduta dal generale Menabrea, e di cui si facevano sia nella relazione ministeriale, sia in quella della Commissione parlamentare.

Allora il Ministero della guerra, invitando il Ministero della marina a fare studi in proposito, diceva che, dopo gli studi che avevano fatti gli ufficiali di terra, si era riconosciuto che, anche profondando tesori, sarebbe stato impossibile di difendere le nostre coste mediante le sole fortificazioni.

Ciò hanno asserito gli uomini più competenti dell'esercito: ciò era adunque assodato: colle sole fortificazioni di terra, impossibile difendere il paese dal lato del mare. Quindi bisognava bene arrivare alla conseguenza che noi dobbiamo difenderci per mare, e trovare il modo di questa difesa.

Il Ministero della marina venne allora nel proposito di cercare la soluzione la più economica del problema, e fu in quel tempo che sorse l'idea di cercare di difendere le nostre coste marittime, sempre però preoccupandosi delle nostre condizioni finanziarie, che non ci permettessero di avere una grande marina, e di cercare di difenderle con una marina, mi si passi l'espressione, economica, con i piccoli bastimenti, ai quali ha accennato anche l'onorevole Corte. Allora venne nominata quella Commissione presieduta dal generale Menabrea, di cui erano membri moltissimi generali dell'esercito e molti ufficiali superiori della marina. Ebbene, anche quelli che avevano cominciato quello studio, convinti che conveniva per economia dare la preferenza alla difesa locale delle nostre coste, sono arrivati alla conclusione, che era impossibile provvedere alla difesa dell'Italia, se non si costituiva una marina, come dicesi, di battaglia, composta di bastimenti che potessero navigare al largo.

Le ragioni che portarono a questa conclusione sono così evidenti che, come dissi, hanno convinto anche gli ufficiali dell'esercito, e fra questi erano dei distintissimi, che avevano proposto l'altro sistema, perchè lo credevano più economico.

Ora, dopo tutti questi studi, dopo tutti questi pareri degli uomini più competenti, io non so come si possa sostenere la teoria che ha sostenuto l'onorevole Corte, che la nostra costa si possa difendere senza avere una marina militare.

CORTE. Domando la parola.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

MINISTRO PER LA MARINERIA. L'onorevole Corte è d'avviso che una forza marittima sia necessaria quando un paese abbia idea di assalire, di portare cioè la sua potenza offensiva lontano dalle sue coste; e siccome non crede che l'Italia debba prefiggersi questo scopo, così ha addotta questa ragione per sostenere la sua tesi.

Io sono perfettamente dell'avviso dell'onorevole Corte, che l'Italia non debba, nelle sue condizioni attuali, andare a cercare scopo alcuno lontano, non debba andare ad assalire alcuno; ma se egli, come mi pare, ha letto la relazione ministeriale, deve aver veduto che il Ministero ha posta la questione solamente sul terreno della difesa delle nostre coste, e non ha avuto in vista di creare una marina per altri scopi, come sarebbero quelli sopra accennati.

Ed a queste conseguenze si venne dopo che il Ministero della guerra ebbe dichiarato che, per qualunque somma gli venisse concessa, esso dal lato di mare per mezzo di fortificazioni non poteva assicurare la nostra difesa. Allora il Ministero della marina ha studiato il modo di provvedere a ciò coi mezzi suoi, ed è venuto nella conclusione, che sia necessario di avere una squadra mobile per proteggere qualunque punto fosse attaccato. Ed alla stessa conclusione vennero anche le altre potenze, quelle che hanno per solo scopo la difesa delle loro coste.

Valga ad esempio l'Austria; essa ha un piccolo litorale a fronte del nostro, ma anch'essa si trova nelle stesse condizioni in cui noi ci troviamo; anch'essa ha formato una squadra combattente per la difesa delle sue coste.

Nella relazione ministeriale, come pure nelle deliberazioni del Consiglio superiore di marina si è citato l'esempio della Germania: si noti che le sue condizioni idrografiche sono senza dubbio molto più favorevoli delle nostre.

Ma, quantunque l'onorevole Corte non creda che le dune, i bassifondi e i fiumi siano favorevoli ad assicurare la difesa delle coste, tuttavia basta gettare uno sguardo sulle diverse condizioni idrografiche dei due paesi per accertarsi che quelle della Germania sono immensamente più favorevoli di quello che non lo siano le nostre condizioni idrografiche.

Malgrado ciò la Germania, sebbene abbia dato uno sviluppo maggiore del necessario, a mio avviso, ai suoi mezzi locali, con le torpedini e porta-torpedini, ha riconosciuto la necessità d'avere una squadra.

Io leggerò il rapporto presentato dal principe Bismarck, quando si trattava di costituire appunto la marina germanica, nel 1873. In questo rapporto

egli dice che la marina deve avere tre scopi: la difesa e protezione del commercio marittimo; la difesa delle coste, e lo svolgimento della forza offensiva del paese.

Ebbene, venendo al secondo scopo, a quello cioè della difesa delle coste, così si esprime: « è indubitato che la più potente delle difese, una difesa vigorosa sta nel costituire una marina da guerra che possa combattere quella da cui può essere attaccata. »

Noi adunque, avuto riguardo da una parte alle nostre condizioni finanziarie, e dall'altra, agli scopi cui deve mirare una marina da guerra, cioè quello di difendere il commercio all'estero, quello di fortificare le coste, e quello di sviluppare la forza offensiva, ci siamo limitati a quello indispensabile della difesa delle coste. Ora non credo che si possa rinunciare ancora a questo scopo supremo, qualunque siano le condizioni della nostra finanza.

L'onorevole Corte ha concretato le idee che venne svolgendo, in un ordine del giorno, e mi ha detto: viste le condizioni della finanza, riformate il vostro organico in modo da tenere racchiusa la spesa per la marina nella cifra di 40 milioni, che è la cifra del bilancio attuale. Mi pare che quest'ordine del giorno non derivi logicamente dalle idee svolte dall'onorevole Corte, poichè se egli ha realmente la convinzione che una marina militare, nelle nostre condizioni, non sia per noi necessaria, non sia necessaria per assicurare la difesa dello Stato, allora io gli dico che la spesa di 40 milioni è soverchia.

Io non so quale obbiettivo si voglia raggiungere, se si riguarda come una spesa di lusso quella fatta per avere una marina atta a proteggere la frontiera marittima. È pure necessario che, se manteniamo una marina coi 40 milioni suddetti, questa abbia uno scopo. Quello forse della protezione del commercio? Se ciò è, io le dichiaro, onorevole Corte, che questa somma è troppa, è eccessiva.

Poichè la nostra finanza non è in florido stato, dice l'onorevole Corte, organizziamo la marina in modo da mantenere la spesa nei limiti del bilancio attuale, cioè quello del 1876, che ascende a quaranta milioni. Ora l'onorevole Corte mi permetta che io gli dica, che questo modo di procedere, questo sistema è tutt'affatto empirico. E domando io: perchè attenerci alla cifra di quaranta milioni? perchè non trenta, perchè non cinquanta milioni? Per il fatto solo che il bilancio d'oggi e di quaranta milioni? Questo sistema ci porterebbe ad avere un organico variabile secondo l'anno in cui lo discuteremo. Se per esempio si fosse discussa tale questione molti anni scorsi, l'onorevole Corte colla stessa logica d'oggi ci avrebbe detto: fate un orga-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

nico per la spesa di ventisette milioni, poi per trenta, e così successivamente.

Mi pare quindi evidente che questa proposta non regga alla discussione, e che l'unico modo logico di determinare quale sia la spesa che si deve fare per la marina sia quello di stabilire quale è lo scopo che è assolutamente indispensabile di raggiungere, e limitarsi alla spesa, che ne deriva, non un milione di più, non uno di meno.

L'onorevole Corte ha anche presentato il modo, secondo lui semplicissimo, di attuare la sua proposta, ed ha detto: voi volete che l'organico comprenda sedici navi di primo ordine: di queste ne avete a costruire otto; ebbene limitatevi a quindici, e ne costruirete una di meno nel decennio, e, siccome ciascuna di esse costa diciassette milioni, così ottenete l'economia di questa somma.

Non so con questo sistema dove si vada a parare; non v'ha nemmeno ragione di fermarsi al bilancio attuale: ciascuno può dire: le condizioni della finanza sono tali, che è necessario fare altre economie; e riducendo man mano il numero delle navi, queste economie si otterranno.

Ma io debbo dichiarare, o signori, che questo numero di navi, quale è stabilito nell'organico, è stato determinato dopo molti ed accuratissimi studi; ciò ho detto nella relazione che precede il progetto di legge, ciò ha ripetuto la Commissione che lo ha esaminato.

Gli studi più accurati che sono stati fatti a questo riguardo sono stati quelli della Commissione del 1873.

Quella Commissione aveva proposto 20 navi per la nostra squadra corazzata. Io, tenuto conto delle esigenze delle finanze, e tenuto conto specialmente della forza delle navi moderne, mi sono limitato a 16.

Ma se si ammettessero le ragioni addotte dall'onorevole Corte per diminuire le spese per la marina, allora bisognerebbe dire: subordiniamo la questione della difesa alla questione finanziaria, e sarebbe cambiata completamente la base dei nostri studi. Ed il risultato al quale verremmo è chiarissimo: non si tratterebbe più di avere 15 navi soltanto, ma diminuirne ancora il numero.

Farò notare di più che questa diminuzione di forza non sarebbe di un sedicesimo, perchè col progetto di legge del Ministero si verrebbe ad avere nel 1888 sedici navi, ma di queste sedici otto sarebbero costruite nuove, e quindi corrispondenti alle esigenze moderne, le altre otto sarebbero navi che ci resterebbero del materiale attuale. Ora, se noi veniamo a diminuire una delle nuove navi da co-

struirsi, non è più il sedicesimo, ma è quasi l'ottavo di questa forza che si viene a diminuire.

Quindi quella vantata semplicità di mezzi che ci fa balenare agli occhi l'onorevole Corte non è poi tale come ha voluto far credere; sarebbe una diminuzione sensibilissima sopra le forze già estremamente ridotte quali io ho proposte.

Per questi motivi dichiaro che non posso accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Corte.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maldini.

MALDINI, relatore. Aveva chiesto la parola l'onorevole Corte.

PRESIDENTE. Onorevole Corte, ha domandato la parola per un fatto personale?

CORTE. Ho domandato di parlare per dare brevi spiegazioni sulle cose da me dette, alcune delle quali, mi pare, non siano state ben comprese.

L'onorevole ministro della marina ha fatto allusione ad un rapporto del mio egregio amico il deputato Maldini, fatto per la Commissione generale di difesa. Ora, siccome io faceva parte di quella Commissione, mi sento in debito di appellarmi alla lealtà dell'onorevole Maldini, il quale, sono certo, è pronto a dichiarare che io pensava allora esattamente quello che penso adesso. Aggiungo una cosa, che non sono uno di quelli che credono che bisogni difendere le nostre coste con cannoniere Staunch, non sono uno di quelli che dividono appunto l'idea della Commissione generale di difesa e che volevano fortificare tutto; anzi i miei colleghi d'allora si ricordano che io definiva la carta della difesa dello Stato l'Italia col vaiuolo. M'avevano spaventato con quel mezzo di fortificazioni!

A tale proposito io ho una regola (e nessuno sinora mi persuase del contrario), che cioè tutte le difese si riducono a quel bipede implume che si chiama l'uomo. Quello è la prima, l'unica, la vera difesa; bisogna innanzitutto preparare quella; tutte le altre esistono, ma se non c'è quella le altre sono tutte inutili. Per cui io ho tutto il rispetto per l'efficacia delle fortificazioni, ma quanto a me bisogna completare e rafforzare ben bene quest'esercito di terra, inquantochè fino a tanto che questo esercito sta in piedi non c'è nè bombardamento nè altro, che metta in pericolo l'esistenza del paese.

Ora l'onorevole ministro della marina per fare le 16 navi e non volendo accettare quella riduzione che egli calcola un ottavo e che io calcolo un dodicesimo, mi dice che ha bisogno di un aumento di spesa. Io non posso vedere le questioni separate l'una dall'altra, ma voglio vederle nel complesso; ora, io scorgo che mentre dal Ministero della marina ci si domanda un aumento di spesa per creare delle

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

difese galleggianti, dal Ministero della guerra, per non aumentare la spesa, ci si dice: non istruiamo più la seconda categoria, vale a dire: diminuiamo il nostro coefficiente uomini nella difesa del paese, ed è contro quell'idea là che io assolutamente mi ribello. Io al coefficiente uomo non voglio fare nessuna riduzione e, quando vedo che per aumentare il coefficiente legni e il coefficiente fortificazioni, mi si vuole diminuire il coefficiente uomo, io dico: lasciatemi forte il coefficiente uomo, le altre difese sono utilissime, ma non sono di prima, assoluta e indispensabile utilità. Poi non è che io pretenda assolutamente nessuna difesa; io ho preso il bilancio di 40 milioni, perchè mi è parso che quel bilancio di 40 milioni fosse compatibile colle nostre condizioni finanziarie attuali che non sono nè troppo buone, nè troppo cattive; che quella fosse una somma che potesse stare e che, diminuendola ancora, si sarebbe proprio messo in dubbio l'avvenire della marina, ed aumentandola messo in dubbio l'avvenire delle finanze, che per conseguenza bisognasse stare là a cavallo tra i due.

Nella somma di 40 milioni, per confessione dello stesso onorevole ministro della marina nella sua relazione, ci si dà una flotta cui poi manca una di queste navi di primo ordine. Dio mio! che l'esistenza di un popolo debba dipendere proprio da una nave? Io non lo credo, come non credo neanche il risultato di una campagna possa decidersi per una nave di più o di meno, come ha detto l'onorevole ministro della marina. Io credo che nell'avvenire l'Italia potrà avere una buona, una sufficiente marina colla somma che io ammetto di 40 milioni; la somma di 40 milioni mentre è compatibile col nostro bilancio, è anche sufficiente per un buon andamento navale, non per costrurre subito una flotta di primo ordine, ma per mettere su delle basi veramente stabili, solide e durature l'avvenire della nostra marina.

E qui amo ripetere che per me altra cosa è fare una flotta, altra cosa è impiantare una marina.

Adesso devo qualche parola di risposta all'onorevole Micheli, il quale ha voluto prendere contro di me le difese del corpo degli ufficiali della marina, quasiché io lo avessi attaccato. Mi pare che ho parlato degli ufficiali della nostra marina molto meglio di quello che egli abbia fatto. Io ho detto che fra essi ve n'erano parecchi, i quali erano certamente eguali ai migliori ufficiali delle altre potenze d'Europa.

Egli mi dice che sono buoni chimici, buoni fisici, buoni matematici. Tutto questo non ha niente da fare coll'essere buoni ufficiali di marina. Io anzi appunto quello che deplorava è che tra essi ve ne

siano troppi adoperati a fare i chimici, i fisici, i matematici, o gli ufficiali di terra, e che ve ne siano troppo pochi adoperati a fare gli ufficiali di marina. Fatte queste avvertenze, non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. L'onorevole Maldini ha facoltà di parlare.

MALDINI, *relatore*. Prendo la parola nella mia qualità di relatore della Commissione che ha esaminato l'attuale progetto di legge.

Veramente la Commissione avrebbe potuto anche serbare il silenzio in questa discussione, poichè l'onorevole Corte, che ha parlato contro il progetto di legge, veramente ha combattuta la necessità della marina, anzichè l'ordinamento proposto dall'onorevole ministro della marina col titolo di *Organico del materiale della marina*.

L'onorevole ministro ha risposto in gran parte alle osservazioni *extra* l'organico della marina fatte dall'onorevole Corte. Devo però soggiungere qualche cosa, in ispecie dopo le ultime parole da lui pronunciate, sulla parte riguardante il personale. Questa questione verrà per verità dinanzi alla Camera allorchè discuteremo il progetto di legge, già presentato dall'onorevole ministro della marina, sull'ordinamento del personale. Però è bene che non rimangano certe idee emesse in questo recinto senza una risposta.

Mi sembra, se non erro, che l'onorevole Corte abbia detto che noi abbiamo nella marina ufficiali distinti per merito e capacità, ma che avvi poco desiderio nei medesimi di abbandonare la terra ed imbarcarsi. Io credo poter asserire, quantunque non appartenga più al corpo della marina, che ciò non sia esatto. Poichè mi consta che quando si tratta di armare una nave, per recarsi in ispecie in siti lontani, piovono, come si suol dire, al Ministero della marina le richieste d'imbarco sopra qualche nave. (*Segni di assenso del ministro della marina*)

E quanto dico, veggo con compiacenza confermato dai segni di assenso fattimi dall'onorevole ministro della marina.

L'onorevole Corte toccò anche un argomento sul quale non posso tacere, dacchè ha voluto citarvi il mio nome.

Egli accennò alla Commissione istituita dall'onorevole Depretis, allora ministro della marina, nel 1866, e della quale facevamo parte l'onorevole Tamaio ed io, con altri onorevoli deputati; però di quella Commissione, noi due, Tamaio ed io, ci troviamo qui sul banco della Commissione. Veramente il mandato di quella Commissione non era per istudiare le cause della giornata di Lissa, bensì lo stato del materiale; la qual cosa è ben diversa.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

L'onorevole Corte soggiunse che il rapporto di quella Commissione fu sempre messo in disparte. Egli deve però rammentarsi come nel 1871 fu sollevata quella questione in quest'Aula dall'onorevole Seismit-Doda, in occasione della discussione dei resoconti amministrativi, anzi si fece un'ampia discussione concernente quel rapporto della Commissione.

L'onorevole Corte ha negato, mi scusi, l'importanza della marina per il nostro paese. Io, per verità, non avrei mai creduto che nel Parlamento italiano vi fosse bisogno di sostenere la necessità della marina per il nostro paese.

Egli citò taluni esempi dalla guerra del 1870, ai quali ha già risposto l'onorevole ministro, e ricordò, la seconda volta che prese la parola, come la Commissione parlamentare di difesa nel 1872, della quale noi due facevamo parte, avesse trovato lui dissenziente nelle proposte presentate da quella Commissione; e fece anzi appello alla mia lealtà per confermare questo fatto. Io devo dichiarare infatti che l'onorevole Corte è veramente impenitente, perchè anche in quell'epoca egli era dello stesso parere di quello esposto oggi alla Camera.

Senonchè mi sembra che, con le idee da lui espresse oggi, abbia un tantino modificate le antiche sue opinioni, poichè egli ora vorrebbe ciò che non voleva in quell'epoca, (quando chiamava quella carta della difesa dello Stato *l'Italia col vaiuolo*) vorrebbe, parmi, che in ogni posizione, dove si può temere un attacco nemico, fosse stabilito un forte, un'opera di difesa: questo almeno è il concetto che mi sembra lo guidi oggidì.

Egli dice: I bombardamenti servono a molto poco. Mi scusi l'onorevole Corte, domandi a qualcuno dei rappresentanti, e ce ne sono molti in quest'Aula, delle città marittime d'Italia, e certo li troverà di parere contrario al suo. Io so, che uno che stesse a Vigone (*Si ride*) non avrebbe da temere il bombardamento da parte di nessuna nave; ma domandi un po', facendo il giro delle coste italiane, ai rappresentanti di Genova, di Ancona, di Livorno, di Napoli, di Palermo, di Bari, di Messina e via discorrendo, e sentirà che cosa risponderanno questi nostri onorevoli colleghi.

L'onorevole Corte attribuisce un compito limitato alla marina, poichè opina che le squadre abbiano scopi aggressivi e lontani, non difensivi e vicini. Ma in qual maniera diversa si possono difendere le coste?

E noto qui che mi sono dimenticato, in questa rivista così sollecita fatta del litorale italiano, che abbiamo due isole di una grande importanza. Ora, come si difendono le isole senza una marina

che possa tenere il mare, ossia operare in alto mare?

L'onorevole Corte mi pare che abbia accennato ad una difesa ravvicinata delle coste, sistema questo che a parer mio sarebbe il peggiore fra tutti. Le navi stabilite nell'organico presentato dall'onorevole ministro servono a raggiungere lo scopo di difendere le coste in vicinanza ed anche in alto mare, cioè raggiungiamo lo scopo di difendere il nostro paese nel miglior modo possibile. L'onorevole Corte accennò anche al modo delle guerre d'oggi, le quali rappresentano le antiche invasioni dei barbari.

Mi perdoni l'onorevole mio amico personale Corte, i Barbari, quando vennero in Italia, non avevano marina; ed i popoli civili che possono oggi attaccare l'Italia possono disporre benanco di una marina numerosa.

Per conseguenza io credo che, dovendo pensare a difendere oggi il nostro paese, e non come lo si poteva difendere 1500 anni addietro, evidentemente dobbiamo far calcolo anche di poter disporre di una conveniente forza navale.

Dopo avere risposto all'onorevole Corte vorrei accennare ad un fatto che mi è, direi quasi, personale.

Io ho avuto l'onore nel 1872 di essere il relatore della legge sulla difesa del golfo della Spezia, e di quella Commissione faceva parte anche l'onorevole Corte, ed in quella Commissione abbiamo creduto, ed io credo tuttora che quando avremo costrutta la diga, quando si saranno fatte le necessarie opere di fortificazione, quella posizione resterà difesa.

Io non vorrei che rimanesse in Parlamento una impressione sfavorevole a questo riguardo, e che si credesse che ad onta della diga, e delle opportune fortificazioni l'arsenale della Spezia si troverà intieramente allo scoperto.

L'onorevole Corte fece una distinzione, mi permetta il dirlo, un poco sottile tra flotta e marina.

Comprendo il suo concetto; egli disse: la Turchia ha fatto una flotta, ma non ha una marina. Ed è vero; ma non eredo che questo consiglio egli voglia darlo al nostro paese, perchè noi abbiamo bisogno di fare una vera marina, non una flotta.

Ora, se noi non possiamo mai contare sopra una stabilità nel bilancio della marina, sarà impossibile che possiamo costituire una marina, ed allora imiteremo il sistema turco, cioè quello di fare una flotta che durerà finchè durar possono i bastimenti.

Negli anni scorsi, dal 1866 in poi, da tutti i ministri della marina fu detto sempre in questo recinto che il bilancio della marina non era sufficiente a mantenere neppure quello che si aveva. Vede dunque l'onorevole Corte che era proprio il caso di

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

dire che, continuando così, si farebbe una flotta, non mai una marina.

L'onorevole Corte presentò a conclusione del suo discorso un ordine del giorno.

Già l'onorevole ministro disse che quell'ordine del giorno non era la conseguenza del suo discorso, ed io credo che effettivamente l'onorevole Corte avrebbe dovuto piuttosto presentare un ordine del giorno per abolire addirittura il bilancio della marina, perchè quando una forza militare non è sufficiente per raggiungere quello scopo pel quale la si mantiene, è meglio non averla.

Ora, un mese fa all'incirca, in una discussione, che chiamerei militare, fu detto dall'onorevole Ricotti che nelle amministrazioni, e specialmente nell'amministrazione militare, nulla v'è di peggio dei ritorni sui bilanci. Ora l'onorevole Corte presenta un ordine del giorno onde il bilancio della marina rimanga stabilito in 40 milioni, come lo è attualmente. Ma egli, che si sedeva in quest'Aula molto tempo prima che io v'entrassi, deve ricordarsi come alcuni anni addietro si proposero vari ordini del giorno per ridurre di 30 milioni il bilancio della guerra e di sei milioni il bilancio della marina. Più tardi si operarono aumenti, poi di nuove diminuzioni. Una simile altalena è causa di rovina, perchè in tal modo il ministro della marina non può mai provvedere ai bisegni delle forze navali. La proposta dell'onorevole Corte dimostra anzi maggiormente la necessità di approvare questo disegno di legge, il quale, coll'organico presentato dall'onorevole ministro della marina, potrà costituire le basi sulle quali fondare con esattezza il bilancio della marina.

Poichè in ultima analisi tutta la questione si riduce a questione di bilancio: infatti il numero delle navi è la base che determina i capitoli del bilancio della marina, per quel che riguarda il materiale. Quanto al personale esso è pure basato sui navigli: ma discuteremo, in altra circostanza le basi sulle quali l'onorevole ministro crede di doverlo costituire. Allora ci renderemo conto dei motivi per i quali certe cifre si trovano iscritte in bilancio mentre oggi non possiamo discuterle. Per conseguenza stabilite le basi sulle quali poggiano il materiale ed il personale, la nostra marina avrà allora un'esistenza stabile, come è necessario che abbia.

L'onorevole Corte si è preoccupato della questione finanziaria. Egli crede che l'approvazione di questo disegno di legge possa mettere in forse le finanze dello Stato.

Mi perdoni l'onorevole Corte, ma nell'esposizione finanziaria pronunciata in quest'Aula il 27 marzo dall'onorevole presidente del Consiglio, ministro

per le finanze, le spese per attuare questo progetto di legge trovansi già contemplate nell'esposizione stessa. Nell'allegato numero 8, alla pagina 44 di quella esposizione, si trovano contemplate le spese per l'organico della marina. Di più, dopo avere fatto questi calcoli sulle maggiori spese necessarie per attuare questo progetto di legge, l'onorevole ministro delle finanze presentò un altro prospetto che costituisce l'Allegato 11, ed è il prospetto riassuntivo della previsione approssimativa nei miglioramenti dei bilanci. Ora in queste sue previsioni, (io non le discuto) l'onorevole ministro delle finanze ha tenuto conto non solo dell'aumento di spesa della marina, ma dell'aumento di spesa di altri dicasteri. Per esempio di un aumento nelle spese militari. Anche per i lavori pubblici ha tenuto conto di questi aumenti di spesa. Dunque vede l'onorevole Corte che la questione finanziaria non ci deve preoccupare ora più di quello che potrebbe preoccuparci in qualunque altra circostanza.

L'onorevole Corte però disse qualche cosa che obbliga la Commissione a rispondergli quasi per un fatto personale. Poichè, egli dice, le spese che voi adesso presentate in modo velato e coperto diventeranno considerevolissime nel decennio. E fece anche il calcolo che nel decennio vi sarebbe l'aumento sul bilancio di circa 86 milioni.

Se l'onorevole Corte si fosse compiaciuto di esaminare con la solita sua attenzione la relazione della Giunta, alla pagina 11 avrebbe trovata la esposizione di tutte le spese straordinarie che si dovranno fare nel decennio 1878-1887, e avrebbe veduto che queste spese straordinarie ammontano in totale a 2,700,000 lire all'anno. Alla pagina 12 la Commissione ha poi avuto cura di presentare un piccolo prospettino delle spese ordinarie, e si vede che queste spese ordinarie, quando fosse raggiunto l'organico, saranno di poco superiori a quelle che già in oggi si trovano stanziato.

Dunque vede l'onorevole Corte che la questione finanziaria fu veramente esaminata dalla Commissione; poichè dichiaro alla Camera che questo fu anzi uno degli argomenti che la Commissione ha creduto suo obbligo di esaminare più accuratamente degli altri, e di farne oggetto di parecchie domande al ministro della marina, per avere tutti i dati possibili, onde non potesse rimaner dubbio che, domandando oggi una certa somma, questa fosse poi ipotetica, e di qui a qualche anno la si dovesse accrescere siccome presentata senza fondamento.

La Commissione, dette queste cose, non crede di dovere entrare in maggiori dettagli sulla necessità di questa legge. Io già ho detto che essa formerà

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

la base del bilancio della marina, tanto per il personale, quanto per il materiale; e che, avendo una base per potere calcolare esattamente tutte le spese, si avrà nel tempo stesso una economia dalla regolarità che presenterà l'amministrazione.

L'onorevole ministro della marina nel presentare il suo progetto di organico, terminava con queste parole: « Attendo con tranquilla coscienza dal vostro patriottismo un voto favorevole a queste, che a me paiono assennate e giuste proposte. »

La Commissione glielo ha dato favorevole, e spero che glielo darà favorevole anche il Parlamento. (*Bravo!*)

DE SAINT-BON. Domando la parola.

Io non aveva menomamente intenzione di pigliar la parola in questa discussione; tuttavia siccome da qualche persona mi fu fatto osservare che il mio silenzio potrebbe essere interpretato in un senso che non vorrei avesse, così mi trovo indotto a dovere dire brevissimamente il perchè io mi troverò, con mio dolore, obbligato a votare contro il progetto di legge presentato dal ministro.

La mia sarà una semplice dichiarazione motivata.

Il progetto di legge che è presentato al Parlamento, è da una parte un progetto finanziario, dall'altra un progetto marittimo.

Sotto il punto di vista finanziario, esso si riduce (come l'onorevole Corte ha così bene spiegato) ad accrescere la marina militare di una nave di primo ordine di più di quello che, col bilancio che essa ha, può attualmente in tempo determinate costruire. Si tratta in 10 anni di accrescere la forza della marina di una nave di più, e stanziare i danari che occorrono per questa.

Ora, se in questa constatazione io vado completamente d'accordo con l'onorevole Corte, sono poi diametralmente d'avviso contrario al suo nell'apprezzamento del fatto.

A lui questo sembra troppo, a me questo sembra talmente insufficiente, talmente derisorio, da dover assolutamente rigettare il progetto di legge, e dargli il mio voto contrario.

V'è il punto di vista marittimo.

Sotto il punto di vista marittimo, che cosa dica il presente progetto di legge?

Tecnicamente, assolutamente nulla. Si limita a riprodurre davanti al Parlamento, in condizioni mutate, la lotta che anni sono io ebbi occasione di combattere, e che allora ebbi la fortuna di vincere.

In quei tempi aveva per avversario poderosissimo ed ostinatissimo, il mio amico personale l'onorevole Maldini, il quale ora naturalmente, mutate le cose, si trova a sostenere il progetto. (*Oh! a sinistra*)

MALDINI, *relatore*. Domando la parola per un fatto personale.

MAZZARELLA. È affar di mare.

DE SAINT-BON. La legge che io proponeva anni sono, aveva unicamente per iscopo di cessare d'illudere il paese, dicendogli: Voi possedete questo, voi possedete quello, mentre non possiede nulla.

Ora, quello che io ho cercato di ottenere in quel tempo si vuole ora completamente disfare.

Si dice: Noi in dieci anni vi daremo una marina con la quale difenderemo le nostre coste.

Io non sono di questo avviso, io credo come l'onorevole Corte che con questo progetto di legge non si difenderanno le coste in nessuna guisa, non solo non si difenderanno in un modo assoluto, come dice il progetto di legge, contro qualunque forza umana, ma non si difenderanno forse contro nessuno.

Questa è la prima cosa che io ebbi già a sostenere in Parlamento, in quei tempi in cui mi trovava d'accordo con l'attuale onorevole ministro per la marina, appoggiato in gran parte dai suoi suggerimenti.

In secondo luogo vi si dice che da qui a 10 anni voi avrete 16 navi di primo ordine. Coloro che appartengono al mare hanno la coscienza che se 8 di queste 16 navi, oggi valgono poco, da qui a 10 anni varranno meno che nulla, e saranno in condizioni peggiori di quelle navi che io proposi di alienare. Dunque io non posso assolutamente apporre la mia firma a questa legge.

In terzo luogo, l'onorevole Maldini, a pagina 5 della relazione, vi fa sapere che per dichiarazione dell'onorevole ministro e per ragioni, che forse saranno eccellenti, ma che io naturalmente non accetto, si ritorna a mettere in discussione tutto ciò che fu già stabilito dalla Camera in occasione della legge sopra l'alienazione di alcune navi. A richiesta dell'onorevole Maldini, l'onorevole ministro ha dichiarato che quelle navi saranno in gran parte conservate per farle servire in difesa della Spezia e Venezia, servizio che queste navi non possono fare utilmente come di nostri in quel tempo.

Stando così le cose, il tornare a discutere questa questione davanti al Parlamento sarebbe ricominciare in un terreno, diventato per me eminentemente sfavorevole, la medesima lotta che allora ho vinto. Dico eminentemente sfavorevole, perchè ora il ministro della marina ha assicurato per sé la grandissima maggioranza della Sinistra, che allora mi fece l'onore di votare per me, ed ha assicurato per sé, insieme coll'onorevole Maldini, la grande maggioranza dei deputati di Destra, che allora mi votarono contro. (*Urarità*)

MINISTRO PER LA MARINERIA. L'onorevole Di Saint-Bon ha dichiarato che combatteva questo progetto di legge, al quale ha dato la qualificazione di irrisorio ed illusorio, aggiungendo che era una reazione contro i principii che la Camera aveva votati, approvando la legge di alienazione delle navi da lui proposta, quando era ministro.

Ha cominciato a dire che questo progetto di legge aveva due aspetti: uno finanziario e l'altro marittimo; è al finanziario che gli piacque d'affibbiare il titolo di irrisorio ed illusorio. Egli domanda: a che cosa si riduce questo disegno di legge? A costruire in dieci anni una nave di più di quelle che si costruiscono col bilancio attuale. Ma io faccio osservare che il bilancio attuale, dopo che io fui preposto all'amministrazione della marina, è già stato aumentato da quello che era sotto l'amministrazione dell'onorevole Di Saint-Bon.

Appena mi sono presentato davanti a voi, onorevoli signori, una delle prime questioni che ho sollevate, fu quella di rappresentarvi la necessità di dare maggiore incremento alle nostre costruzioni navali.

Io ho ottenuto dal mio onorevole collega per le finanze, e la Camera ha approvato, che fin dal 1876 si iscrivessero due milioni di più nel capitolo pel rinnovamento del naviglio.

Ho trovato anche il bilancio del 1877 già presentato dal mio onorevole predecessore, ed altresì per quel bilancio ho proposto, e la Camera ha approvato, l'aumento di altri due milioni per costruzioni.

Ora vi propongo, che durante il decennio 1878-1887 la somma annuale destinata a nuove costruzioni sia ancora aumentata in media di tre milioni rispetto a quella già avuta nel bilancio 1877. In conclusione con questo progetto di legge si aumenta di cinque milioni all'anno l'assegno per nuove costruzioni navali e così in un decennio si ha un aumento di cinquanta milioni, ai quali è necessario aggiungere i quattro milioni dei bilanci 1876 e 1877 e si arriva quindi ad un totale di cinquantaquattro milioni. E mi riassumo. Procedendo sulle basi fissate dall'onorevole Di Saint-Bon, nel prossimo decennio si avrebbe avuto per provvedere alle nuove costruzioni la somma di novantasei milioni; col mio progetto di legge propongo di portare tale assegno a centocinquanta milioni.

Ora io domando come si possa, dinanzi all'eloquenza di queste cifre, venir a dire che per provvedere al rinnovamento del naviglio, il disegno di legge che discutiamo, è illusorio ed irrisorio.

E vengo alla seconda parte.

L'onorevole Saint-Bon osserva che il progetto è irrisorio, e che, per servirmi delle sue testuali

espressioni, il naviglio che si avrebbe alla fine del decennio, non sarebbe atto a difendere le nostre coste non contro una data forza, ma contro nessuna.

Ora io domando, se si arriva a questo risultato con 150 milioni in 10 anni, a che cosa si sarebbe arrivati sotto la cessata amministrazione colla ben più esigua somma di 96 milioni, della quale poteva disporre?

Io dico che si sarebbe arrivati, mi permetta la Camera che io francamente lo dica, si sarebbe arrivati ad un disastro.

Se fosse illusorio quanto io propongo, sarebbe stato molto più illusorio quanto facevasi prima, anzi sarebbe stato disastroso, ed io mi ascrivo a merito di aver portata davanti alla Camera questa discussione, perchè se fosse vera l'asserzione dell'onorevole Saint-Bon, il continuare a mantenere una spesa di quaranta milioni all'anno per una marina militare, che mancherebbe completamente al suo scopo, sarebbe cosa enorme, sarebbe un tradimento verso il paese.

L'onorevole Di Saint-Bon dice che ama la verità. Questa verità l'amo anch'io, e credo che il modo migliore di mostrare che si ama, sia di dare alla Camera ed al paese le più ampie spiegazioni. Io venni qui a portare questa questione in ossequio ai voti solenni della Camera, e perciò prego che in essa si voglia entrare risolutamente, perchè nulla ho nascosto, nè ho da nascondere.

L'onorevole Di Saint-Bon volle denominare questa legge una legge di reazione contro i principii che egli ha fatto approvare dalla Camera quando si discusse la legge di alienazione di una parte del naviglio; ed aggiunse che la Sinistra che in quella occasione lo appoggiò, oggi l'ha abbandonato.

Io non credo che la Camera faccia questione politica di una questione di questo genere.

L'onorevole Maldini, che non appartiene al partito che appoggia il Ministero, si è trovato di fronte a un progetto di legge che aveva ripetutamente, sia coi suoi scritti, sia coi suoi discorsi al Parlamento, sollecitato dal Governo, di fronte ad un progetto di legge che era nei suoi desiderii molto prima che potesse sapere chi sarebbe venuto ad assidersi su questi banchi; e vi ha dato tutto il suo appoggio.

Tutto questo è naturalissimo, ed io non posso che ringraziare l'onorevole Maldini: questo suo contegno gli torna ad onore.

L'onorevole Di Saint-Bon ci assicura che egli aveva detto la verità e che aveva cercato di far vedere che era una vera fantasmagoria la nostra marina; che egli aveva fatto cadere questa benda, che oggi si vuole di nuovo mettere dinanzi agli occhi dell'intero paese, e domanda: « fra 10 anni cosa avremo?

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

Il nostro naviglio corazzato a quell'epoca conterà di 16 navi, delle quali 8 di nuova costruzione ed 8 delle vecchie, le quali ogni marinaio sa che non valgono niente adesso e varrebbero ancor meno allora. » Ma io non so realmente quale sistema amministrativo vorrebbe stabilire l'onorevole Di Saint-Bon, mettendo per principio che ogni nave che fa parte del nostro naviglio, sia del tipo più perfetto e moderno. Non ci resterebbe altro che a fare scendere dai cantieri in mare delle nuove navi per destinarle dopo brevissimo tempo ad essere demolite. Io non sapeva per fermo che fosse nel petto dell'onorevole Di Saint-Bon un'altra legge d'alienazione di parte considerevole del nostro naviglio. (*Benissimo! Bravo!*)

DE SAINT-BON. Domando la parola.

MINISTRO PER LA MARINERIA. Io faccio osservare che tutte le marine del mondo si trovano nella condizione di avere, fra il loro materiale, delle navi che non sono del tipo più perfetto. Che cosa ho io fatto con questo progetto di legge? Ho calcolato quali sarebbero quelle, fra le attuali navi corazzate, che nel decennio dovevano scomparire per vetustà, quali quelle che, trascorso quel periodo, sarebbero ancora in stato di prestare utili servizi. E nel fare questi calcoli sono stato piuttosto largo nelle previsioni delle navi che dovevano scomparire.

Prendo, per esempio, il bilancio della marina francese, e trovo che colà, per uno scopo consimile, si è supposto che le grandi navi in ferro durino 30 anni, e noi invece nei nostri computi abbiamo supposto che durino 28 anni soltanto. Ora, quando vedo che la marina francese, che pur dispone di un bilancio annuale di 200 milioni, calcola di conservare per 30 anni delle corazzate che hanno, come le nostre, delle corazze di 11 centimetri, doveva io insorgere contro le conclusioni dei nostri uomini tecnici, che hanno calcolato a 28 anni la durata di navi consimili?

Anche nella marina inglese vi sono delle corazzate, come il *Warrior*, il quale data sin dal 1860. Eppure vedo che anche in quella marina si sono spese ultimamente somme considerevoli per la detta nave; che le si sono cambiate le caldaie. Ciò vuol dire che si calcola di conservarla ancora per almeno otto o 10 anni: ciò significa che in quella ricchissima marina si fa ciò che vi propongo di fare per la nostra. Ora, sarebbe a noi, poveri, permesso di dare l'esempio di disprezzare quel materiale, che è conservato da quelle ricche e potenti nazioni?

Io capisco che una marina si trovi in condizioni sfavorevoli, quando si procede come si è proceduto da noi negli anni trascorsi, quando, cioè, a partire dal 1865 sino al 1872, si è abbandonata ogni nuova

costruzione, e ciò in un periodo di continui e rapidi progressi nell'arte navale. È succeduto quanto doveva succedere, che mancava, cioè, nel nostro naviglio quella giusta proporzione di nuove navi di un tipo moderno.

Ma dal deplorare questo inconveniente, all'esigere che tutte le navi di una marina siano di tipo perfetto, vi è l'abisso che vi è fra l'applicazione di un giusto principio e la sua esagerazione.

La condizione di cose è ben differente quando in una marina si procede di pari passo nelle vie del progresso colle altre marine, quando ai bastimenti di nuovo tipo costrutti altrove se ne contrappongono altri simili; in tale caso la forza di questa marina rispetto alle altre si mantiene nella proporzione primitiva. Ma con tale processo le antiche navi conservano ancora un valore militare, le navi di nuovo tipo delle altre marine sono neutralizzate da quelle di nuovo tipo pure costrutte nell'altra, e l'efficacia militare delle antiche navi si conserva, e così la forza relativa di una marina rispetto alle altre si conserva costante. (*Bravo! Benissimo!*)

L'onorevole Saint-Bon ha soggiunto che altra volta io era d'accordo con lui, che anzi la legge di alienazione fu da esso presentata dietro i miei suggerimenti. Io non aspiravo a tanto onore, di vedere attribuita ai miei suggerimenti una legge che l'onorevole Saint-Bon ci descriveva ora come la legge che indicava come la principale sua opera, quella che aveva segnata una nuova via per la nostra marina. Ma mi si permetta di trovare insolito questo modo di portare nelle discussioni parlamentari i consigli o suggerimenti che altri ha potuto dare ad un ministro nella sua qualità di funzionario, ed è un singolare modo di invertire le responsabilità senza la minima garanzia per quelli su cui si vogliono riversare.

Io ho avuto l'onore di servire sotto molti ministri, ed è stata mia costante norma di dare ad ognuno tutte le informazioni che possedeva sopra le questioni che riguardavano il mio ramo di servizio, e, se richiesto, dare anche il mio parere, ma dopo presa una decisione, qualunque essa fosse, ho creduto sempre che la mia lealtà mi imponesse il dovere di attuare e difendere la decisione presa, e con ciò non intendo per nulla di dare ora un giudizio contrario alla legge di alienazione di una parte del nostro naviglio.

L'onorevole Saint-Bon ha detto che ha rilevato dalla relazione della Commissione che ha riferito su questa legge, che non si è data piena attuazione alla legge di alienazione, che si sono conservati alcuni bastimenti, disposizione questa che crede nociva e per poco quasi disse fatale alla nostra marina, e come

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

un principio di reazione a quella disposizione benefica e che seguava, secondo lui, una nuova era per la nostra marina.

A me pare che l'onorevole Saint-Bon attribuisca effetti misteriosi a quella legge, e non so realmente rendermi conto quale influenza possa avere la conservazione o la scomparsa di taluni di quelli bastimenti, per indicare progresso o regresso. L'onorevole Saint-Bon sa meglio di me quale è stato il risultato di quella legge di alienazione.

Si misero in vendita tutti i bastimenti in essa contemplati, si è data la massima pubblicità a tale vendita, ma meno che per tre piccole navi, non si ebbero compratori per le altre. Io dunque trovai tutte quelle navi invendute e che ingombravano i nostri arsenali. Cosa mi restava a fare? Come mai l'onorevole Saint-Bon si querela con me se non ho data esecuzione alla legge di alienazione, se egli stesso non era riuscito a trovare chi comprasse quei legni? D'altronde la legge stessa non impone un obbligo al Governo di venderli, poichè l'articolo 1 di quella legge dice: « Il Governo è autorizzato ad alienare, ecc. » e se l'onorevole Saint-Bon intendeva dare a quella legge l'interpretazione che le vuole dare attualmente, che fosse obbligo del Governo di assolutamente vendere quelle navi, in verità non ha fatta una legge completa; occorre un secondo articolo per obbligare anche gli acquirenti a comprarle. (*Ilarità*)

Rimaste invendute 30 delle 33 navi contemplate nella legge di alienazione, si diede mano alla loro demolizione, si organizzò un apposito servizio a questo scopo, ed a quest'ora già 14 di queste navi furono demolite. Ma iniziando questa demolizione, ho creduto di seguire il dettato del più comune buon senso, cominciando a demolire quelle navi che erano meno utili per qualunque servizio e quindi ho riservato per ultimo le due batterie corazzate la *Voragine* e la *Guerriera* e le due cannoniere corazzate *Alfredo Capellini* e *Faa di Bruno*. Rispondendo perciò all'interpellanza fattami dall'onorevole Commissione, ho detto che queste navi esistevano ancora, ed ora dirò alla Camera, poichè anche a proposito dell'organico del materiale, l'onorevole Saint-Bon ha voluto sollevare una discussione sulla legge di alienazione, dirò dunque alla Camera che esistono ancora anche altre navi come il *Re di Portogallo*, il *Principe di Carignano* e parecchie altre, e dirò di più che è nelle cose possibili che trovino in date occasioni un impiego. Vedrà la Camera se in tale caso il ministro meriterebbe il rimprovero fatto di averle conservate, quasi fosse un sacrilegio di toccare all'arca santa della legge di alienazione.

La Camera, e l'onorevole Saint-Bon meglio di tutti, sanno che si sta costruendo la diga alla Spezia per difenderne il golfo. Ora tutte le Commissioni che si sono occupate di studiare i mezzi per tale difesa, sia nel 1873 e nel 1876 ed anche ultimamente, furono di concorde avviso, che era necessario, sino a che la diga non fosse ultimata, di avere i mezzi per ostruire gli intervalli non completati della diga, utilizzando all'uopo un certo numero dei bastimenti contemplati nella legge di alienazione.

Come conseguenza di tali concordi e ripetuti pareri io ho ordinato di aspettare a demolire per ultimi i bastimenti che erano meglio adatti al suddetto scopo. E ciò eseguendo io ho fatto il mio dovere.

In quanto alle due batterie ed alle due cannoniere corazzate io dirò che tanto la Commissione che s'occupò della difesa della laguna veneta, quanto le Commissioni che studiarono i modi di difesa provvisoria della Spezia, furono costantemente di avviso che sarebbe necessario tenere quelle navi al suddetto scopo.

Ora, poichè tali navi, per cui tanto si duole l'onorevole Saint-Bon, non avevano trovato compratori, e potevano, senza spesa alcuna, essere utilizzate allo scopo più volte da me accennato, io credo che ci voleva assolutamente l'istinto della distruzione (*Ilarità*) per demolirle.

Ma l'onorevole Saint-Bon crede che esse non possano servire a questa difesa: mi permetta che io gli risponda solamente, che le autorevoli Commissioni, che io più volte ricordai, furono di parere diverso dal suo.

D'altronde, ammesso anche il dubbio, mi sia lecito di domandare, se, quando per questo materiale non si deve fare spesa alcuna e si è nella impossibilità di ricavarne un valore, io meritava rimprovero perchè non precipitai la demolizione di queste navi? Queste spiegazioni, che io oggi ripeto alla Camera, ho già date alla Commissione, che esaminò il progetto di legge, che ora discutiamo, la quale mi aveva richiesto le facessi un rapporto sull'andamento della legge d'alienazione.

Io non so su di che si appoggi l'accusa, che mi lancia l'onorevole Saint-Bon, che io voglia nascondere la verità, che io voglia illudere il paese. Se dopo avere domandato alla Camera 54 milioni per aumentare in dieci anni le costruzioni della marina, si ha il coraggio di asserire che con ciò si va incontro ad un risultato illusorio, che saremo impotenti a difenderci da qualunque nemico, mi si dica, di grazia, dove si andrà, se non mi si concedono i fondi che io domando, e contro i quali protesta l'onorevole Corte, dicendo che sono soverchi?

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

Ma indipendentemente da questo paragone dei risultati a cui si arriverebbe mediante il sistema da me proposto coi risultati del sistema dell'amministrazione precedente, mi si permetta di discutere il valore in sè del naviglio di cui io propongo di dotare il nostro paese. È egli vero che la forza della nostra marina sarebbe irrisoria e tale da non potere con essa calcolare sopra una valida difesa delle nostre coste?

Ora per farsi un criterio su ciò, bisogna considerare questi mezzi di difesa, in rapporto coi mezzi di offesa di altri paesi.

Io prendo come paragone la marina francese che è pur sempre la seconda marina militare del mondo. Ebbene io trovo che nell'organico di quella marina approvato dall'Assemblea nazionale nel 1872, si prevedono 16 corazzate di primo ordine, 12 corazzate di secondo ordine. Queste ultime sono specialmente destinate alle stazioni lontane, poichè appartengono al tipo delle corazzate *Alma*, *Reine Blanche*, le quali hanno una forza relativamente piccola, ma hanno qualità marine per renderle atte alle grandi navigazioni. Ma quand'anche si vogliano calcolare queste navi per le offese nei mari europei, si può calcolare che la Francia potrebbe disporre di 28 corazzate. Coll'organico che vi propongo la nostra marina avrebbe invece 16 corazzate tutte di primo ordine. Si può egli dire che questo paragone indichi una assoluta impotenza? E ciò quando si rifletta che la Francia ha le sue coste marittime su due mari e che non potrà mai concentrare tutte le sue forze navali in uno solo dei due? Ma il paragone si può fare in un altro modo più ragionevole. Il valore delle navi corazzate anzidette dell'organico della marina francese ascende a 255 milioni, quello proposto nell'organico che discutiamo ascenderebbe a 213 milioni, cioè agli otto decimi delle navi corazzate destinate dalla Francia ad operazioni guerresche sulle coste nemiche. Ora da noi, preoccupandoci specialmente della difesa delle nostre coste, si è abbandonata l'idea di costruire navi corazzate per le stazioni lontane e quindi si è concentrata tutta la somma, destinata al naviglio corazzato, a produrre navi di primo ordine, ma se si decidesse di costruire, come la Francia, corazzate di secondo ordine, è evidente che con la suddetta somma di 213 milioni si potrebbe costruire invece di 16 un numero maggiore di corazzate; quindi il vero paragone a farsi della forza relativa delle due marine deve partire dal paragone del valore dei due navigli corazzati. Dopo ciò è egli possibile di sostenere che un naviglio corazzato che ha per valore gli otto decimi di quello della marina francese, è impotente? Riflettete, signori, che al giorno d'oggi il

valore del naviglio corazzato è di 60 milioni e che attuando l'organico, alla fine del decennio, questo naviglio corazzato avrebbe un valore di 175 milioni, cioè tre volte del valore attuale, e poscia in pochi anni raggiungerebbe il valore di 213 milioni. Queste cifre sono troppo eloquenti perchè mi occorra di insistere.

Del resto quando un uomo così autorevole come l'onorevole Saint-Bon, che poco tempo fa ha avuta la responsabilità di assicurare la difesa marittima dello Stato, nell'occasione in cui si discute un progetto di legge che ha per iscopo di dare una base solida alle nostre forze navali, viene qui nel Parlamento a dire che le proposte che si fanno sono irrisorie ed illusorie, e che si propone una forza che non varrebbe a difenderci contro nessuno, io credo che sarebbe suo dovere il provare queste sue proposizioni e non contentarsi di semplici affermazioni, ed alle proposte del Ministero che crede così fatali, contrapporre delle proposte concrete, tanto più che io debbo ritenere che sia sua convinzione che la difesa marittima del paese si potesse assicurare con molto minore spesa, poichè, come provai, le mie proposte tendono ad assegnare in un decennio una maggiore somma di 54 milioni rispetto a quella che si sarebbe spesa continuando coi bilanci proposti dal Ministero precedente.

Io debbo ritenere quindi che l'onorevole Saint-Bon abbia un sistema più economico per organizzare questa difesa, e nessuna migliore occasione di questa si può presentare per esporlo al Parlamento ed al paese.

Finchè non si contrappongano altre proposte, io ho diritto di concludere che ritengo le proposte del Governo tali che, senza compromettere le nostre finanze e senza esigere dal paese degli sforzi eccessivi, possano assicurare convenientemente la difesa delle nostre coste, e che meritino la vostra approvazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Maldini ha la parola per un fatto personale.

MALDINI, relatore. Ho veramente un fatto personale per la Commissione, e due miei particolari.

Il fatto personale della Commissione è il seguente: l'onorevole De Saint-Bon disse che questo progetto di legge tecnicamente non rappresenta *nulla*, e che è inteso in dieci anni ad accrescere soltanto di *una sola* nave il materiale della nostra marina.

Ora evidentemente la Commissione potrebbe essere richiesta dalla Camera, come mai non si sia accorta di questo fatto, e come anch'essa abbia avuto una benda sugli occhi nell'esaminare il progetto di legge presentato dall'onorevole ministro della marina.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

Ora ciò non è esatto: con questo progetto si aumentano è vero di due navi quelle di prim'ordine, cioè le navi di battaglia, ma in questo decennio si trasforma tutto il materiale della nostra marina, e questo è un importante vantaggio, un grande risultato che si ottiene e del quale bisogna tener conto.

Vengo ora ai due fatti miei personali.

Il primo è il seguente:

A pagina 5 della relazione, l'onorevole Di Saint-Bon disse risultare che io ho fatto chiedere informazioni al ministro della marina riguardo alla difesa della Spezia, onde (e questo non l'ha detto ma resterebbe sottinteso), onde far così includere un periodo relativo alla legge della alienazione delle navi contro la quale io presi la parola due anni or sono allorchè venne presentato alla nostra discussione.

Ora, lo creda l'onorevole De Saint-Bon, e mi appello qui a tutti i membri della Commissione, lo creda che io non sono stato quegli che fece questa interrogazione nel seno della Commissione. Fu un altro dei miei colleghi della Commissione che volle informarsi sulla questione della difesa della Spezia. Anzi questa domanda trovò me contrario, poichè io diceva che non avea da fare col progetto di legge attuale.

Per conseguenza, vede che io qui non ho fatto altro che spiegare ciò che l'onorevole ministro ha dovuto rispondere dietro l'interpellanza fattagli della Commissione, non per parte mia, ma per parte di un altro dei miei colleghi.

Finalmente, l'ultimo fatto personale al quale rispondo (quantunque sia più che convinto che l'onorevole De Saint-Bon non aveva intenzione di provocare da me un fatto personale), è il seguente, egli disse che un tempo io lo ho combattuto, e che ora, mutate le cose, appoggio l'attuale progetto. Sono certo che l'onorevole De Saint-Bon con queste parole abbia voluto dire che, siccome io sono impenitente, poichè ho persistito sempre a chiedere, come cosa di assoluta necessità, un organico per la marina, così io lo ho combattuto quando era ministro per la marina, perchè non intendeva presentare un organico, e che ora appoggio il ministro attuale perchè ha presentato l'organico da me sempre desiderato. Tale almeno mi sembra che fosse il vero concetto delle parole dell'onorevole De Saint-Bon.

Però a queste frasi potendosi dare una diversa interpretazione, così ho creduto opportuno di subito rilevarle qui entro dove esse furono pronunziate. Aggiungerò solo poche parole.

In questioni tecniche, in questioni amministrative, credo che si possa fare a meno di trar fuori la questione politica. Ad ogni modo, qui si tratta di

un disegno di legge il quale, a parer mio, provvede ad una parte della difesa nazionale, ed io dichiaro schiettamente innanzi alla Camera che in questioni di difesa nazionale non mi lascierò mai guidare da questioni di parte politica. *(Bravo! Bene!)*

PRESIDENTE. L'onorevole De Saint-Bon ha facoltà di parlare per un fatto personale.

DE SAINT-BON. In primo luogo debbo rispondere all'onorevole Maldini che egli ha rettammente interpretato le mie parole, perocchè intendeva dire che si è mostrato coerentissimo a sè stesso. Dapprima, trovando un ministro che avversava le sue idee, l'onorevole Maldini lo combatteva a spada tratta; ma trovandone ora un altro, il quale è alle sue idee favorevole, lo sostiene con tutta la lealtà che è propria del suo carattere.

MALDINI, relatore. Ringrazio l'onorevole De Saint-Bon di questa spiegazione.

DE SAINT-BON. Alle osservazioni dell'onorevole ministro della marina risponderò brevemente.

Riguardo all'alienazione delle navi, egli, collo spirito che da un pezzo in lui riconosco (*Si ride*), ha eccitato l'ilarità nella Camera dicendo che occorreva scrivere un secondo articolo per prescrivere che si trovassero i compratori. Ora egli sa bene che io non ho mai avuto fiducia che queste navi trovassero compratori. Se vi erano alcuni che avessero tale fiducia, erano coloro i quali credevano che gettando a vil prezzo sul mercato della roba ottima, si avrebbe avuto grande concorso di compratori.

Nel disegno di legge che si era presentato, si supponeva che si sarebbero ricavati sei milioni dalla demolizione e dalla vendita delle navi. Questa somma si poteva e si doveva ricavare. Prima che io lasciassi il Ministero aveva stabilito che, con un direttore espressamente nominato, il disfaccimento delle navi procedesse colla massima sollecitudine, e che si avesse a tener calcolo fino all'ultimo chiodo di ciò che si ricavava, in modo da poterne rendere conto esatto alla finanza. Per la qual cosa il fatto della demolizione non è ritrovato dell'amministrazione attuale; ma era cosa di già prima concertata. La sola differenza che passa fra l'una e l'altra amministrazione si è che la demolizione, invece di essere sollecita è stata lentissima. Ma ciò avvenne anche in altre cose.

Questo adunque per quanto riguarda l'alienazione delle navi.

Ho osservato che di qui a 10 anni invece di avere 16 navi di primo ordine, se ne avranno solamente otto. L'onorevole ministro fa notare che negli altri paesi vi sono anche bastimenti inferiori. Io non nego questo; dico solamente: voi presentate alla Camera un disegno di legge, nel quale si afferma

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

che di qui a 10 anni avremo 16 navi di primo ordine. Invece le cose non stanno così, imperocchè non se ne avranno che otto da considerarsi di primo ordine, e le altre non saranno neanche di quinto. Ammettiamo pure, senza concederlo, che queste altre otto siano state una volta di primo ordine: ma di qui a 10 anni non saranno neanche di quinto. Questo è noto certamente all'onorevole ministro della marina, è noto a tutta la marina, ed è questo che io chiamava buttar polvere negli occhi.

Infine rimane l'ultima questione, la questione finanziaria.

L'onorevole ministro dice: ma dacchè la nuova amministrazione è venuta al potere il bilancio è stato accresciuto! Certo lo fu, ed io ne fui gratissimo all'onorevole Depretis, il quale pensò fin dal primo momento a dare alcuni milioni di più all'amministrazione della marina. Questo non lo nego, nessuno lo negò mai. Ma io parlando del progetto che ci si presenta, dico come diceva l'onorevole Corte, che in esso progetto non si domandavano in dieci anni che venti milioni di più di quelli che sono stabiliti già attualmente nel bilancio della marina, il che equivale alla costruzione di una sola nave di primo ordine in dieci anni. Quindi non mi pare valga la spesa di fare tanto chiasso per questo progetto di legge nè si possa dire che dipenda da esso la difesa marittima del paese.

La difesa marittima del paese, come l'onorevole Corte osservava, non può dipendere da una nave di più o di meno.

Del resto, come ho detto, io non discuto; mi sono limitato a fare una semplice dichiarazione.

MINISTRO PER LA MARINERIA. L'onorevole Saint-Bon ha accennato che le disposizioni attuate per la demolizione delle navi erano state già da lui escogitate.

Io non ho mai voluto a lui togliere il merito di queste disposizioni e reclamare per me un brevetto d'invenzione. Io dissi che quando fui chiamato a reggere il Ministero della marina, trovai che di queste navi non ne erano state vendute che due piccole per il valore di 30 mila lire, e che per le rimanenti nulla eravi a fare, fuorchè di procedere alla loro demolizione. E le disposizioni date all'uopo furono quali le aveva immaginate l'onorevole Saint-Bon. Ma egli mi accusa di avere in ciò proceduto lentamente, come lentamente, egli dice, ho proceduto in ben altre cose. Io non so da quale base, da quali ragioni parta per accusarmi di questa lentezza. Basta andare alla Spezia per accertarsi del contrario; gli onorevoli deputati che, in occasione delle prove delle corazze del *Duilio*, sono andati colà, avranno veduto che tutto l'arsenale è ingombro del materiale

ricavato da queste navi; avranno veduto che si sono dovute perfino costruire delle nuove tettoie. Ciò non prova che io abbia proceduto lentamente.

E dirò di più, che nei magazzini giace una grande quantità di questo materiale per un valore di più di un milione; ma che quello che è avvenuto nei bastimenti interi, è pure avvenuto per il materiale suddetto, cioè che non si ebbero compratori: si tentarono incanti sopra incanti; si ribassarono più volte i prezzi, ma i compratori non si sono ancora presentati.

Ora dunque noi abbiamo la darsena piena di bastimenti da demolire, ed i magazzini pieni del materiale già ricavato dalla demolizione. Io non so come l'amministrazione potesse procedere più sollecitamente a meno che si pretendesse che si impiegasse della dinamite per fare saltare in pezzi quelle navi al solo scopo di potere dire che quella legge aveva avuta la sua esecuzione.

L'onorevole Saint-Bon ha poi ripetuta la sua affermazione, già dimostrata affatto insussistente, che tutto questo progetto di legge non ha altro scopo che quello di fare in dieci anni una nave corazzata di più, e che quindi è inutile di fare tanto chiasso per il progetto medesimo; e continuando nel suo sistema di semplici asserzioni, senza darsi la briga di provarle, ha ripetuto anche che alla fine del decennio avremo 8 navi di primo ordine e poi 8 navi delle attuali che non saranno nemmeno di quint'ordine. Ma io ho già risposto che anche le altre marine si troveranno nelle stesse condizioni di avere delle navi del periodo trascorso, e che quindi, siccome si tratta di una questione d'equilibrio relativamente agli altri, ci troveremo nella stessa posizione anche noi rispetto a queste altre marine, le quali avranno delle navi che saranno state in altra epoca di prim'ordine, e che dopo saranno di quint'ordine come da noi.

E poichè l'onorevole Saint-Bon non si rimuove dal posare in questo modo la questione, debbo anch'io ripetergli la domanda: dove si andrebbe se nemmeno questi fondi che vi diamo, fossero votati?

Nello stato, quale l'ho trovato io, si sarebbero spesi per nuove costruzioni 96 milioni. Vi propongo di destinare allo stesso scopo e nello stesso periodo la somma di 150 milioni, e sorge quindi in me naturale un movimento di meraviglia a vedere l'onorevole Saint-Bon ripetere la sua affermazione, che il risultato sarà illusorio. Più naturale ancora sarà che io ripeta che il risultato a cui si arriverebbe senza questo progetto sarebbe disastroso.

Si domanda ma che scopo ha questo progetto di legge? Ha lo scopo di stabilire quale dovrà essere

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

il nostro naviglio e mettere quindi l'amministrazione della marina in grado di conoscere come ha da organizzare i suoi lavori, come ha da organizzare le sue provviste.

È impossibile che una amministrazione proceda regolata se non conosce lo scopo che ha da raggiungere.

Come ho già osservato, appena assunto il portafoglio della marina, ho rappresentato alla Camera la necessità di provvedere maggiori mezzi per la costruzione di nuove navi, ed ho ottenuto nel bilancio 1876 due milioni di più; lo stesso feci pel 1877 il cui bilancio era stato presentato dal mio predecessore. Ma potevo io continuare a domandare due milioni di più per costruzioni navali in ogni bilancio, senza che sorgesse la domanda, dove volete andare con questi continui aumenti? Dite quale è il vostro programma. Ed io che aspettavo questa domanda ragionevolissima, ho voluto prevenirla presentando alla Camera questo progetto di legge per spiegare quale sia il concetto che ha il Governo attuale circa lo sviluppo a darsi alle nostre forze navali.

L'onorevole Saint-Bon dice: ma tenuto conto degli aumenti già stabiliti dall'attuale amministrazione, continuando con questi fondi se non si approvasse l'attuale progetto di legge, la differenza sarebbe di avere in un decennio una corazzata di meno. L'osservazione non è giusta, nemmeno posata, così, cioè in modo molto differente di prima, poichè col progetto di legge si stabilisce che il capitolo ordinario del rinnovamento del naviglio debba essere aumentato di un milione, quindi la maggiore somma nel decennio sarà di 30 milioni, ciò che corrisponde a due corazzate e non una.

Ma in ogni modo approvando questo progetto di legge si avrà l'immenso vantaggio di consolidare la posizione a cui siamo arrivati, e di evitare il pericolo di ritornare al sistema passato di vedere i fondi per costruzioni navali variati ad ogni discussione del bilancio.

Io dico e ripeto che uno degli inconvenienti maggiori per l'amministrazione della marina è quello di non sapere mai quando si presenta il bilancio, il quale si presenta 18 mesi prima della sua attuazione, se le somme domandate saranno dal Parlamento votate, ragione per cui essa non può organizzare i servizi che da lei dipendono e sviluppare i lavori sopra concetti esatti.

Io credo adunque che sia un vantaggio anche sotto l'aspetto amministrativo del quale si preoccupava l'onorevole Corte, quello di stabilire in un modo sicuro le somme su cui si può fare assegna-

mento per i lavori della marina, ed organizzare con dati sicuri i servizi amministrativi e tecnici.

Vengo poi alle parole di *colore oscuro* dell'onorevole Saint-Bon quando ha detto *che anche altre cose procedevano lentamente*. Io non so a che cosa abbia voluto alludere l'onorevole Saint-Bon; io so che all'amministrazione attuale vennero, come ho detto, concessi maggiori fondi, e che quindi ha potuto dare maggiore sviluppo ai lavori; e non mi so quindi rendere ragione a che cosa abbia voluto accennare l'onorevole Saint-Bon colle suddette parole; se egli vorrà indicarmi a che si riferiva, io sono disposto a dare tutte le spiegazioni possibili, essendo desiderio di tutti, e mio più di ogni altro, che si parli chiaro, e si venga una buona volta fuori delle nuvole che mi pare si abbia volontà di addensare sopra ogni questione.

PRESIDENTE. L'onorevole D'Amico ha facoltà di parlare.

D'AMICO. Sono 20 anni, dal 1859, al Parlamento subalpino, e posteriormente al Parlamento italiano, che quasi ogni anno, come la Camera sa, sia la Commissione del bilancio, sia qualche singolo deputato, ha domandato al ministro della marina la presentazione del piano organico. L'ultimo che ebbe l'onore di fare avanti a voi questo discorso, fui io, che l'anno scorso richiesi vivamente all'onorevole Brin il piano organico della marina da guerra.

Quale sia la necessità di questo piano organico ce l'ha detto oggi l'onorevole Corte. Oppugnando questo progetto di legge, egli ha parlato di disordini antichi e recenti nella marina, ed ha dimostrato una volta di più la necessità di un organico, che ne stabilisca le regole in modo certo ed ordinato.

L'onorevole ministro ha completato l'idea, dicendo che non si può discutere seriamente il bilancio, senza sapere su quali basi la marina militare venga organizzata.

Ora, francamente, vedendo presentato questo progetto di legge, vedendolo applaudito dalla nostra Commissione, soddisfacendo interamente all'ordine delle mie idee, udendo che nella discussione non aveva che un oppositore, l'onorevole Corte, il quale veramente non si è opposto neppure al progetto di legge, ma ha fatto un discorso estraneo al progetto stesso, io stavo zitto, e guardava con immensa soddisfazione le urne al loro posto; finalmente, io diceva dopo venti anni la Camera conduce in porto il piano organico della marina; quando queste mie speranze sono andate deluse per l'autorevole voce dell'onorevole De Saint-Bon.

L'onorevole De Saint-Bon ha dichiarato che egli vota contro questo progetto di legge, che crede

completamente inutile, e ritiene che noi con questo progetto facciamo rinascere vane illusioni.

Francamente, quando io ho inteso fare una tale dichiarazione, mi sono creduto in dovere di domandare la parola, e, quantunque poca fosse l'autorità mia, sostenere davanti a voi questo progetto di legge.

Il ministro della marina, con molto sano criterio ha pensato che altre volte una legge organica della marina è venuta davanti alla Camera, e non è stata mai discussa, perchè questi precedenti progetti di legge abbracciavano tutto l'insieme dell'organizzazione marittima.

Ripetendo la stessa pratica si raggiungerà lo stesso risultato. Ma la necessità di riescire è urgente, epperò, come egli mi rispose nella discussione del bilancio dell'anno scorso, ha suddiviso il piano organico, cominciando dal determinare il materiale necessario.

Stabilito il materiale che deve comporre la nostra flotta, ci sarà facile determinare il personale corrispondente, il modo come questo personale deve essere organizzato, quindi quali e quanti stabilimenti marittimi ci occorrono per provvedere a tutti i bisogni di questo materiale, e così man mano svolgere tutte le basi dell'organico marittimo.

Io approvo completamente, per mia parte, questo programma dal ministro adottato, e l'approvo tanto più, inquantochè vedo che non si arresta presentando il piano organico del materiale. Non ancora la relazione era davanti a noi, che egli ha presentato il piano organico del personale; ed io spero che i lavori parlamentari ci permetteranno di seguire il ministro in queste sue buone disposizioni.

Vediamo ora un poco con qual criterio il ministro ha formulato questo organico.

Quali debbono essere i sistemi di difesa delle frontiere marittime di uno Stato?

Io non divido l'opinione dell'onorevole Corte.

Uno Stato che ha frontiere marittime bisogna pure che si occupi della difesa di esse, ed io non credo punto che l'occuparci noi della difesa delle coste porti per conseguenza che la forza uomo debba infiacchirsi ed indebolirsi.

Io non divido punto questa opinione.

Come l'onorevole Corte ha fiducia nel petto del fantaccino, in mare io ho fiducia nel petto del marinaio, ma questo marinaio per non renderlo sfiduciato, bisogna pure che sia fornito dei mezzi per andare incontro al nemico e poter difendere i lidi della madre patria.

Io avrei desiderato piuttosto che l'onorevole Corte avesse discusso il concetto dell'onorevole ministro della marina.

Il ministro della marina ha esaminato tutti i lavori precedentemente fatti, ha riavuto lavori dottissimi di uomini molto competenti, ed ha trovato dibattute le questioni se le frontiere marittime di uno Stato si difendano a largo o a terra. Si difendono con piccoli bastimenti guardacoste, o si difendono con un'armata navale lontana dalle coste, che impedisca al nemico di approssimarsi? E dopo mature consiglio si è appigliato all'opinione di coloro i quali credono che la difesa ben costituita delle frontiere marittime di uno Stato, come il nostro, debba essere organizzata in una base mista, cioè, abbia da essere affidata ad una squadra che la sostenga al largo, e di un numero di guardacoste che difendano i punti più importanti delle coste. Ecco il sistema che ha adottato il ministro nel fare l'organico che porta davanti a noi. Ed io non posso che per conto mio grandemente approvarlo. E lo approvo tanto più, perchè questo sistema si concilia in certo modo coll'esigenza della nostra finanza. Poichè coloro che vorrebbero limitare la difesa del paese ai semplici guardacoste, quando vanno a fare il conto, come l'ha fatto il ministro nella relazione del suo progetto di legge, debbono trovare che questa grande economia basata tutta sopra il piccolo valore dei bastimenti guardacoste più non c'è, poichè di questi bastimenti piccoli che costano meno ce ne vorrebbero tanti da compensare la maggiore spesa dei bastimenti grandi.

Da qualcuna delle Commissioni, che si sono occupate della materia, noi vediamo richieste tre armate, una pel Mediterraneo, una per il Jonio e l'altra pel Tirreno; non facendo così nessuno assegnamento sulla difesa ravvicinata delle coste, la quale nel sistema nostro serve a dare il tempo all'armata di sopraggiungere.

Questo sistema conduce ad una spesa tale che lo stato delle nostre finanze non può sopportare.

Il ministro ha adottato il sistema misto, ed io ripeto, credo che abbia fatto benissimo e ne sono pienamente soddisfatto. Questo sistema adunque che viene innanzi a noi merita, io dico, proprio il biasimo così assoluto che ha voluto dargli l'onorevole Saint-Bon? Io non lo credo. Ma l'onorevole Saint-Bon mi può dire: io non ho colpito il sistema; io non mi sono occupato di vedere se questo sistema corrisponda; io vi ho detto solamente che, colle somme che voi ci venite a cercare, voi non avete in fine ai dieci anni che una nave di più; otto navi mediocri e tutto il resto delle navi cattive.

Ora, francamente, onorevole Saint-Bon, rifletta seriamente a questo anatema che ella ha scagliato su questo progetto di legge; lo consideri un po' freddamente, e vedrà che il ministro non è venuto a do-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

mandarci la costruzione di una nave del valore di 17 milioni da spendersi in dieci anni, ma a proporre tutta una trasformazione del materiale navale.

L'onorevole Corte chiamava l'attenzione nostra sopra la cifra; badate, diceva, che non si tratta di 17 milioni, ma che il ministro col suo sistema, così di soppiatto, a poco a poco va aumentando il bilancio della marina sino ad arrivare a 52 milioni, e tutto quest'aumento sommato coi 20 milioni che vi domanda ancora, costituisce una cifra imponente.

Io, dico la verità, nell'esame di quanto è operato dall'onorevole ministro non trovo niente di subdolo, niente di nascosto; questo fatto a cui accennava l'onorevole Corte è detto, è dimostrato chiaramente con numerosi quadri, è dimostrato a qual somma ammonta il bilancio della marina, che cosa è la spesa di questi 20 milioni di parte straordinaria che noi andiamo ad accrescere nella parte straordinaria. E tutto è naturale. Le nuove navi costano molto più delle antiche; il bilancio ordinario comprende la spesa della manutenzione e della riproduzione di queste navi, e deve per necessità questo bilancio ordinario aumentare a misura che aumenta la potenza delle navi da guerra; si tratta della trasformazione insomma del nostro materiale navale. Io adunque con piena convinzione dichiaro a voi, o signori, che nel progetto di legge attuale non veggio mica a costruzione di un'altra potente nave da guerra, ma veggio tutta intiera la trasformazione del nostro materiale navale, la veggio fatta con quel sano criterio e con quella intelligenza che si conviene, tenendo pur conto severo dello stato delle nostre finanze.

Quindi concludo queste brevi parole, perchè non voglio contribuire minimamente a ritardare l'adozione di questo progetto di legge, pregandovi caldissimamente di approvarlo. E ve ne prego, o signori, perchè una volta che quest'organico e gli altri successivi che verranno presentati dall'onorevole ministro, saranno sanzionati con una legge dal Parlamento e dal potere esecutivo, non sarà più possibile una rovinosa altalena nelle cose marittime, e non sarà possibile più ad un ministro, sia pure di un ingegno elevato e straordinario, ed appunto per la potenza del suo ingegno, far subire ad interessi così gravi del paese le prove delle sue idee, senza tener conto del dettato della esperienza di lunghi anni e della meditazione degli uomini competenti. *(Bravo!)*

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Tamaio.

TAMAIIO. *(Della Commissione)* Signori, dirò poche parole le quali sono il risultamento di un non o-

mune dispiacere sentito da quasi un'ora. Credevamo facilmente di poter giungere ad un desiderato scopo, noi credevamo quasi di avere il plauso di tutta la Camera, eravamo soddisfatti di tanto silenzio, che significava quasi approvazione. Quando un nostro illustre collega (sì, io lo ritengo per un eroe, e lo dico in presenza della nazione) viene in questo momento a dirvi: « Signori, il ministro, la Commissione vi hanno venduto lucciole per lanterne, » questa è cosa insopportabile per un'assemblea, per una Camera, come questa, che altra volta ha aderito al Saint-Bon.

Perchè venire a dire una cosa che ha messo una grande agitazione nelle nostre menti? *(Movimento)* Mentre questa Camera molte volte ha sopportato il biasimo di molti distinti nostri marinai i quali dicevano: « La Camera non ha capito ancora la sua missione, la Camera non capisce che deve dare danari, e molti, per l'avvenire della nostra marina? » Io mi ricordo questo rimprovero, e mi ricordo come, in tutte le occasioni, la Camera non si è negata mai di dare mezzi alla marina. Mi ricordo che quando al ministro Riboty si offrivano mezzi, e non pochi, egli, incatenato alla finanza, diceva: non ne voglio, mentre forse il suo cuore lo avrebbe desiderato.

Noi abbiamo avuto De Saint-Bon, il quale ci diceva: distruggiamo, vendiamo tutto, perchè con questo noi comprenderemo altri legni, noi faremo questo e quell'altro; e noi, credendo alla sua scienza, al suo sapere, abbiamo detto: si faccia; ma che si abbia finalmente una marina. Ebbene, al giorno d'oggi noi facciamo plauso al ministro della marina, perchè ci dice che ci saranno altri mezzi con cui noi avremo la marina; e quando si credeva di arrivare al porto, sorge l'onorevole De Saint-Bon e ci dice: badate, voi siete ingannati!

Io non posso entrare nella scienza di questi difficili problemi, ma dico: è egli giusto che dal vostro labbro esca una parola così terribile per agitare i nostri cuori, le nostre menti? No, onorevole De Saint-Bon; noi dobbiamo votare questa legge, perchè spero che da questa incomincerà ad avere il nostro paese una difesa che finora, disgraziatamente, ci è mancata; e vi prego di non lasciare in questa titubanza la Camera nel momento in cui noi stiamo per votare, perchè sarebbe un gravissimo danno. La Camera ha sempre desiderato di avere una marina degna di noi.

Ho finito. *(Bravo!)*

PRESIDENTE. L'onorevole Farini ha facoltà di parlare.

FARINI. L'onorevole De Saint-Bon, discorrendo della sua attitudine a proposito di questo progetto

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

di legge, rammentava l'atteggiamento dei partiti parlamentari, allorchè nel marzo 1875 si discuteva la legge per la demolizione di una parte delle vecchie navi della marina, e per la costruzione di navi nuove. Ed a quel ricordo egli stimava opportuno di aggiungere, a titolo d'onore, come la parte, alla quale io appartengo, avesse in quell'occasione prestato a lui il suo appoggio, negatogli invece dalla parte opposta.

Da questa premessa, della quale io non discuto l'esattezza, poichè in questa parte della Camera discrepanza furono le opinioni ed i voti intorno alla legge proposta dall'onorevole De Saint-Bon, da questa premessa, dico, egli prendeva argomento a chiamare in contraddizione questa parte, quasi che disfacesse oggi l'opera propria di altra volta, sostenendo colla parola e col voto il ministro attuale.

Non bisogna dimenticare infatti che l'onorevole De Saint-Bon trovava una differenza notevole tra le idee da lui attuate, e quelle che il ministro della marina viene ora proponendo nel nuovo organico.

A me preme di scagionare il mio partito da questa taccia d'incoerenza. E lo fo tanto più volentieri, inquantochè io fui fra quelli di questo lato della Camera, i quali allora sostennero colla parola e col voto le idee e le proposte dell'onorevole De Saint-Bon, prevenendo l'esempio datoci oggi dall'onorevole Maldini di sostenere, per quello che riguarda la difesa nazionale, i progetti presentati da un ministro che non appartiene al partito.

Ma a me pare che l'onorevole De Saint-Bon non abbia esattamente esposto lo stato della questione e delle differenze che passano tra le sue opinioni e quelle dell'onorevole ministro della marina.

L'onorevole De Saint-Bon, allorchè venne alla Camera ad esporre i suoi divisamenti, promosse nelle opinioni che allora avevano maggior seguito in quest'Aula, una specie di rivolgimento, col mettere in luce tutto il progresso fatto dalla scienza nelle costruzioni marittime, e dimostrando come di fronte a questo progresso il continuare nella costruzione di navi di minor potenza equivallesse a sprecare il denaro dello Stato.

L'onorevole De Saint-Bon vi parlava allora di quei tali tipi di navi il cui costo si misura coll'unità milione; vi descriveva la loro velocità straordinaria, vi diceva della loro potentissima artiglieria; vi parlava dei bastimenti lancia-torpedini, sui quali doveva essere, a mio avviso, fondata una parte della difesa marittima: opinione che maggiormente impressionava la Camera e di cui non vi occupo in questo momento.

L'onorevole De Saint-Bon trovò, come diceva, alcuni di questa parte consenzienti, altri riluttanti.

Erano riluttanti coloro, i quali, preoccupati della questione finanziaria, temevano che, incamminandoci nella costruzione di nuovi tipi e mettendo addirittura fuori servizio tutti i tipi inferiori, noi ci saremmo esposti ad una maggiore e gravissima spesa.

Io che, dal mio canto, non esito troppo a votare le somme necessarie, allorchè si tratta di difesa nazionale, chiudendo gli occhi ed aprendo la borsa, non mi dissimulava peraltro la conseguenza finanziaria della premessa dell'onorevole De Saint-Bon; ed affinchè la Camera ne fosse conscia, io lo pregava, pur accordandogli il mio voto, a voler francamente esporre alla Camera quali sarebbero stati i risultati e per numero di navi e per le spese del suo programma, che con una parola io chiamava il programma della marina dell'avvenire e che egli aveva tratteggiato con parole così eloquenti.

La esposizione per altro di questo programma pratico e finanziario, come spesso avviene, fu evitata con uno di quei mezzi termini i quali sono volentieri accolti dalle assemblee stanche delle faticose e lunghe discussioni, e fu rimandata alla successiva discussione del bilancio della marina. Ma anche in quella occasione l'onorevole De Saint-Bon piuttostochè esporci qual fosse lo scopo cui mirava conseguire, si limitò a delinearci ciò che egli aveva trovato entrando al Ministero, ciò che egli aveva fatto seguendo le orme del suo predecessore, e finalmente con quali criteri egli credeva di procedere mano mano. Sopra ogni altra cosa però si fece ad assicurare che quella certa nave porta-torpedini, non aveva nella sua mente quella esagerata importanza da cui sembrava essere stata impressionata e scossa parte di questa Camera, quasi che egli avesse preteso di distruggere tutta quanta la marina per ridurre le navi a quel solo ed unico tipo.

Or bene, questo programma della marina dell'avvenire, allora non fu fatto.

L'onorevole Brin ce lo presenta oggi, e lo presenta entro limiti convenienti alle condizioni delle nostre finanze, in una misura abbastanza efficace rispetto a ciò che fanno le altre potenze, secondo che l'onorevole Brin e gli altri oratori hanno dimostrato.

Ma l'onorevole Brin reagisce, disfa, manomette quei principii che l'onorevole De Saint-Bon aveva allora tanto bellamente esposto e fatto trionfare intorno ai nuovi tipi sui quali dovevano essere modellate le nuove navi? No.

L'onorevole Brin ha mantenuto sul cantiere le navi stesse che l'onorevole De Saint-Bon aveva poste; le altre navi che stanno per essere poste sul cantiere, vi saranno poste più tardi, saranno continuate secondo i disegni e nello stesso ordine d'idee dell'o-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

norevole De Saint-Bon; quindi l'onorevole Brin non è per me che il continuatore dell'opera dell'onorevole De Saint-Bon. Non v'è discrepanza tra l'uno e l'altro. Discrepanza vi sarebbe se l'onorevole Brin avesse introdotto navi d'altri tipi ed avesse escluse le idee che l'onorevole De Saint-Bon aveva fatto trionfare; ma l'onorevole Brin non fa altro che domandarci fondi per costruire navi sui tipi prescelti dal suo predecessore. Per finire questo mio troppo lungo ragionamento debbo dire, che non vedo contraddizione fra coloro che votarono le proposte dell'onorevole De Saint-Bon, indeterminate quanto alla spesa ed al tempo in cui far la spesa, e coloro che votano oggi le proposte precise e determinate nella spesa e nel tempo dell'onorevole Brin.

E poichè ho la parola, aggiungerò, sebbene io mi senta incompetente in tale questione, che quando veggo le altre potenze affaticarsi alla costruzione di navi di sempre maggior forza, quando vedo che le potenze le quali alcuni anni indietro, non avevano alcuna importanza marittima, profondono tesori per crearsi rapidamente una marina; quando veggo gli uomini di Stato, per quanto i dotti possano insegnare dalla cattedra opinioni differenti, studiarci a tutt'uomo per procacciare al proprio paese una marina che meglio valga a difenderlo, non so comprendere come possiamo affermare che all'Italia sia meno necessaria una forza marittima. Io opino invece che alla potenza militare d'un paese debbano concorrere tutti i diversi elementi in equa proporzione; nè la esuberanza o la migliore qualità dell'uno può supplire alla deficienza od alla inferiorità dell'altro.

Da un lato è necessario un esercito, dall'altro una marina, entrambi proporzionati agli scopi che si vogliono raggiungere. Nell'esercito si richiedono le varie armi armonicamente proporzionate, nella marina i tipi vari mescolati secondo gli scopi a cui la marina deve servire. Nè la mia mente comprende come sia possibile o coll'esercito supplire la marina, o colla marina supplire l'esercito. E quando, dopo queste considerazioni generali, volgo uno sguardo attorno alle molte migliaia di chilometri onde le nostre coste si compongono; quando penso alle isole che in occasione di conflitti potrebbero da marine forestiere essere gravissimamente minacciate, oh! io mi dico, non ci lasciamo illudere, lusingare, solleticare facilmente gli orecchi da queste possibilità di economie nelle spese della marina, per prometterle intanto, e non concederle poi, all'incremento dell'esercito, quando per l'incremento dell'esercito venissero domandate. (Bravo! Bene! a sinistra)

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti dichiaro chiusa la discussione generale.

DE SAINT-BON. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DE SAINT-BON. Mi pare che l'onorevole Farini mi abbia accusato di non essermi fatto un concetto esatto delle intenzioni ministeriali in questo progetto di legge. Egli mi diceva: intenderei che voi accusaste il ministro di avere seguito un'altra via che la vostra, quando avesse cambiato le navi che si trovano in cantiere, mutandone il tipo e il sistema; ma esso non avendo fatto nulla di questo genere, ritengo che sia il continuatore dell'opera vostra, e non abbiate argomento in questo progetto di legge per attaccarlo.

Io veramente non aveva toccato questa questione; e farò osservare all'onorevole Farini che specialmente nei tempi che corrono non credo neanche che sia opportuno di sollevarla.

Quando due o tre anni fa ebbi occasione di parlare della questione delle torpedini e dei porta-torpedini, lo feci perchè assolutamente era costretto dalla necessità a parlare, perchè dovevo pigliare una *posizione* alla Camera, dovevo piegare a me l'opinione pubblica. Ma se non lo avessi fatto sarebbe stato assai, assai, assai meglio, perchè al giorno d'oggi molti hanno fatto più di quello che pur troppo abbiamo potuto far noi a questo proposito. E se dalle agitazioni che noi vediamo sull'orizzonte politico dovesse mai (ciò che io spero, e desidero che non sia), dovesse mai nascere una complicazione nella quale ci trovassimo avvolti con una potenza marittima di primo ordine a fronte, sarebbe grave la nostra posizione, specialmente relativamente alle torpedini.

Per conseguenza quanto alla questione dei nuovi tipi, io credo positivamente di non dovermene occupare.

Devo poi far osservare all'onorevole Farini che il progetto non se ne occupa menomamente.

E questa osservazione va anche all'indirizzo dell'onorevole D'Amico, il quale diceva di approvare appunto questo progetto di legge, perchè, nel caso che venisse a sedersi sul banco del Ministero qualcuno che volesse uscire dal seminato, non lo potesse fare.

Or bene, questo progetto di legge non lo impedirebbe punto, e sarebbe male se lo impedisse.

Ma questo progetto non lo impedisce, perchè parla dei tipi con tale generalità di concetto che esclude qualunque sistema.

Per conseguenza quest'argomento dell'onorevole D'Amico non mi pare che sia stato giusto; nè mi pare che l'onorevole Farini abbia ragione di chiamarmi su questo terreno.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

L'onorevole Tamaio, che ringrazio del tono cortese con cui parlò di me, ha l'aria di restar sorpreso dell'opposizione che io faccio a questo progetto di legge.

Ma, signori, se questo progetto di legge portasse effettivamente alla marina una forza materiale corrispondente, pazienza! potrei forse ancora tentare di chiuder gli occhi sui gravissimi difetti che ho accennati. Ma questo progetto, oltre a quello che è già stanziato in bilancio, e che certamente non muterebbe, questo progetto, come ha confessato anche lo stesso ministro, non provvede che una ventina di milioni, cioè per poco più di una nave in dieci anni.

Ora di contro a questo risultato, che cosa abbiamo noi? Abbiamo tante cose; abbiamo l'asserzione al paese che, dopo questi 10 anni, senza nuove spese straordinarie, la sua difesa dal lato del mare è assicurata. E come mai possiamo noi dare quest'assicurazione al paese?

È conveniente per la marina assumersi quest'onere, vedere infusa nel paese quella persuasione, ed avere in tutto per mantenerla, per renderla efficace, un solo bastimento di più in 10 anni? E poi, verrebbe ristabilito il sistema di far passare per buoni dei bastimenti che non lo sono. Ma come è possibile che io accetti questo concetto che il *Principe Amedeo*, la *Roma*, la *Castelfidardo*, la *Maria Pia*, il *Conte Verde* siano ora e ancora per qualche tempo corazzate di primo ordine; quando, circa al *Conte Verde*, per esempio, parecchi anni fa, l'onorevole Depretis proponeva di radiarlo prima che fosse finito! E voi volete che accetti un progetto di legge, per cui io debba continuare a considerarlo come un bastimento di primo ordine?

Dunque vede l'onorevole Tamaio che, benchè desideroso di compiacergli, non posso. Se la marina ne avesse un vantaggio, io potrei passare sopra gli inconvenienti. Ma che cosa è un bastimento in 10 anni? No, io non posso propriamente mutare opinione.

MINISTRO PER LA MARINERIA. L'onorevole Saint-Bon, rispondendo all'onorevole Farini per un fatto personale, è rientrato sopra la questione di questo piano organico e disse che realmente non lo può accettare, perchè non porta il minimo vantaggio per la marina, e che sotto questo rapporto non lo voterà. Di più ha detto che si fa illusione al paese per la sua difesa, e fra le altre cose rientrando sopra la questione ha asserito che non è cosa seria che di qui a 10 anni i bastimenti che ha citato possano considerarsi come navi efficaci. Fra le altre cose ha citato il *Conte Verde*, soggiungendo che l'onorevole Depretis trovava già questa nave inutile molti anni or sono.

Io realmente non so dove voglia approdare l'onorevole Saint-Bon con queste continue affermazioni, che non sono per nulla conformi alle proposte contenute nel progetto che discutiamo.

Il *Conte Verde* fu conservato dall'onorevole Saint-Bon nell'allegato 11 annesso a questo progetto di legge. Questa nave non figurerà più nel quadro del naviglio fin dal primo anno del decennio; la corazzata *Roma* scomparirà anche nel decennio. Eppure l'onorevole Saint-Bon cita queste corazzate per convincere la Camera che il nostro naviglio alla fine del decennio sarà composto in massima parte di vecchie navi. Io non posso lasciare la Camera sotto l'impressione di queste affermazioni che vengono da persona così autorevole, ma che sono così poco conformi alle proposte della legge e per nulla s'accordano a documenti annessivi e che sono quindi a disposizione dell'onorevole Saint-Bon.

Io non posso nascondere la meraviglia nel sentire a ripetere l'affermazione già così ampiamente oppugnata e dimostrata insussistente, che con questo progetto di legge non si verrà che a dotare la marina di una corazzata di più in un decennio.

È un sistema molto comodo quello di affermare e non provare e non rispondere alle ragioni evidenti in contrario, ma non so quanto questo sistema possa essere apprezzato dalla Camera e conferire a dilucidare le questioni ed abbreviare le discussioni.

Io sono realmente dolente di essere obbligato a ripetere che la condizione di cose che ha trovato l'amministrazione attuale è questa: che per il rinnovamento del naviglio era stanziata la somma annuale di lire 9,600,000, e che con questo progetto vi propongo di portare questo assegno a 15 milioni; e ripetere ancora la domanda se sia cosa seria affermare e risfermare ancora che con ciò non si fa una proposta efficace mentre che si tratta di un aumento di più del 50 per cento per questo servizio.

L'onorevole Saint-Bon ha poi accennato alla questione delle torpedini ed ha soggiunto di avere fatto male a portare avanti alla Camera questa questione, poichè altri hanno fatto molto e noi non abbiamo fatto nulla in proposito.

Anche qui andiamo avanti con semplici affermazioni.

Io posso accertare che tutti i lavori che erano in corso sono stati continuati con tutta alacrità, ed anzi ho ricorso al ministro delle finanze perchè sul fondo delle spese impreviste pel 1876 mi fosse assegnata una somma per aumentare le provviste di torpedini.

La Camera lo ha veduto, io mi sono fatto dare dal ministro delle finanze 800 mila lire, delle quali 600 mila sono state appunto destinate a spese di

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

artiglieria e questo costituisce un altro aumento accordato alla presente amministrazione sugli assegni della marina, ed è insussistente il volere far credere alla Camera che l'amministrazione attuale abbia trascurato quest'importante questione.

MALDINI, relatore. La Camera sa come ha proceduto questa discussione. Il relatore, a nome della Commissione, ha preso la parola quando ancora la discussione generale non era chiusa, e quando ancora nessuno aveva parlato contro l'organico della marina. Chiusa la discussione generale, l'onorevole De Saint-Bon ha accennato ad alcuni inconvenienti che egli ha trovato nel progetto di legge.

Essendo stata chiusa la discussione generale ed avendo in qualche maniera già risposto l'onorevole ministro della marina, la Commissione non può ora rispondere altro all'onorevole De Saint-Bon, altrimenti si riaprirebbe la discussione generale. Se non vi fosse questo ostacolo, la Commissione potrebbe rispondere e sostenere il progetto di legge attuale con quegli argomenti che l'hanno indotta ad approvarlo nel suo seno.

Dirò solo che la causa principale per la quale l'onorevole De Saint-Bon si mostra contrario al progetto attuale di organico si è perchè esso provvede a troppo poco.

Ora anche nella Commissione si era discusso se fosse conveniente allargare la base del progetto organico; ma la Commissione ha creduto che fosse necessario, indispensabile di fermarsi là dove cominciano i bisogni finanziari ad imporsi.

Ecco per qual motivo la Commissione ha accettato ben di buon grado il progetto di legge tale quale fu presentato dal ministro della marina.

MINISTRO PER LA MARINERIA. L'onorevole relatore ha accennato alle conseguenze finanziarie a cui condurrebbe il concetto espresso dall'onorevole Saint-Bon, di volere cioè che in un decennio tutto il nostro naviglio corazzato fosse rinnovato. Io darò alla Camera qualche spiegazione sul concetto a cui mi sono informato nel presentarvi questo progetto di legge.

Gli studi fatti condussero alla conseguenza che per provvedere in modo abbastanza soddisfacente alla difesa delle nostre coste, occorressero 16 navi corazzate, ossia navi di 1° ordine. Allora mi proposi per iscopo di raggiungere tale materiale in 10 anni, e feci esaminare quali fra i migliori bastimenti corazzati che abbiamo, avrebbero durato ancora al di là di questo decennio.

Fu riconosciuto che sulle 15 corazzate che possediamo, 8 avrebbero durato al di là del decennio 1878-1887. Occorreva quindi costruire nel decennio altre 8 corazzate, e per ciò occorreva una spesa di

146 milioni nel decennio, dei quali 126 milioni figurerebbero nella parte ordinaria del bilancio e 20 milioni nella parte straordinaria.

Tale è il concetto finanziario di questo progetto di legge.

Invece seguendo l'onorevole Saint-Bon, bisognerebbe sostituire nel decennio anche queste 8 navi corazzate, salvo ancora la costruzione di quelle altre navi che occorrerebbero per raggiungere quel numero che reputerebbe necessario, parendogli poco il numero di 16. Io non posso dissentire che la nostra armata sarebbe più potente se queste 8 navi, invece di essere del tipo *Affondatore*, *Palestro*, *Venezia* ecc., fossero del tipo *Duilio*, ma per realizzare questo programma, bisognerebbe stanziare nel decennio un'altra somma di $8 \times 17 = 136$ milioni.

Basta enunciare questa cifra per dimostrare che se si viene a presentare al paese un programma simile, quello cioè di non conservare nel nostro naviglio che le navi del tipo più perfetto del giorno, lo ripudierebbe come disastroso. I bastimenti apparirebbero per sparire come i fantasmi di Macbeth, poichè il progresso dell'arte navale è incessante.

Del resto come ho già detto, il programma da me proposto è quello seguito da tutte le altre marine.

Vi ho già citato il programma adottato dall'Assemblea francese per quella marina. Anche là si è stabilito un organico da raggiungere e si è stabilito di doverlo raggiungere in un decennio ed alla fine di questo decennio vi saranno parecchi dei bastimenti che, come i nostri, appartengono ad una data relativamente antica. In Francia si assunse come base che le navi in ferro di grande portata abbiano una durata di 30 anni, da noi invece di solo 28 anni, cosicchè in Francia si avrà un materiale leggermente più antiquato che da noi.

Per dimostrare anche sotto un altro aspetto che le spese che vi proponiamo per nuove costruzioni sono in una giusta misura e sono tutt'altro che insufficienti ed irrisorie, osserverò che in Francia si è calcolato che per raggiungere l'organico progettato occorre una spesa annua di 30 milioni per nuove costruzioni e si è domandato tale stanziamento e ciò in un bilancio di 200 milioni per la marina; ora noi nel decennio vi domandiamo uno stanziamento medio di circa 15 milioni, cioè una metà di quello stanziato per lo stesso scopo per la marina francese. Non si tratta quindi di una cifra irrisoria.

E bisogna anche avere presente di non progettare un organico ipotetico e che per la sua mole non siamo poi in caso di effettuare.

Voglio a questo riguardo accennare ad alcune cifre.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

Io ho veduto nell'ultima discussione del bilancio della marina inglese che là, a rovescio di quello che succede qui da noi, i deputati si lamentavano che non si costruiva abbastanza, ed il ministro della marina per far vedere con quanta alacrità erano procedute le costruzioni, diceva che durante l'anno si erano costruite 9000 tonnellate di corazzate.

Ora noi per attuare questo organico dovremmo costruire 5000 tonnellate di corazzate all'anno: vale a dire più della metà di quelle che ha costruito la marina inglese in un anno di molta alacrità, come ha confessato il ministro.

Ora, se si tiene conto dell'enorme differenza dei mezzi di cui dispone la marina inglese a fronte di noi, sia come arsenali, che come industria privata, credo di essere nel vero, affermando, che per realizzare il programma propostovi che esigerà una produzione di più della metà della produzione della marina militare inglese in fatto di navi corazzate, occorre sforzi energici ed assidui, e che quindi volendo andare nelle esagerazioni propostevi circa al materiale di cui si vorrebbe dotare la nostra marina, oltre alla difficoltà finanziaria che sarebbe insuperabile, vi sarebbe anche l'impossibilità materiale di farlo, almeno volendo, come è intenzione del Governo, costruire queste navi da noi, e non fare come abbiamo fatto nel 1861, quando si videro i cantieri di Francia, Inghilterra ed anche d'America occupati per costruire navi per la nostra marina.

PRESIDENTE. L'onorevole Corte ha trasmesso alla Presidenza una proposta sospensiva la quale è così concepita:

« La Camera, considerate le condizioni del pubblico erario e l'impossibilità in cui è il paese di sottostare a nuovi pesi, invita il Ministero a volere modificare l'organico della regia marina militare per modo da rimanere nei limiti dell'attuale bilancio di 40 milioni. »

Domando se questa proposta sia appoggiata.

(È appoggiata.)

La metto ai voti.

(Messa ai voti, non è approvata.)

Passiamo alla discussione e votazione degli articoli.

Voci. A domani! a domani!

Voci dal banco della Commissione. No, oggi, oggi!

PRESIDENTE. « Art. 1. Il naviglio dello Stato si comporrà delle navi qui appresso indicate:

« *Naviglio da guerra.* — 16 navi da guerra di prima classe, adatte a tutti gli usi della guerra marittima;

« 10 navi da guerra di seconda classe, destinate

ad alcuni usi speciali della guerra marittima ed alla protezione del commercio, cioè: navi di difesa locale, navi speciali da crociera, navi per le stazioni navali all'estero e simili;

« 20 navi da guerra di terza classe o minori, cioè: avvisi, portatorpedini, piccole cannoniere o navi simili.

« *Naviglio onerario o sussidiario della flotta.* — 2 navi onerarie o sussidiarie di prima classe, di dislocamento superiore a tremila tonnellate;

« 4 navi onerarie o sussidiarie di seconda classe di dislocamento superiore a mille tonnellate fino a tremila tonnellate;

« 8 navi onerarie o sussidiarie di terza classe, di dislocamento superiore a duecento tonnellate fino a mille tonnellate.

« *Naviglio d'uso locale.* — 12 navi destinate ad uso di polizia locale o di piccolo traffico nei dipartimenti marittimi, di dislocamento inferiore a duecento tonnellate, oltre ai piccoli bastimenti e galleggianti per uso d'arsenale. »

Onorevole Carbonelli, ella voleva parlare.

Voci. È tardi, a domani!

Altre voci. Continuiamo! Andiamo avanti!

PRESIDENTE. Parli pure, onorevole Carbonelli, la Camera l'ascolterà.

CARBONELLI. Sarò brevissimo. Desidero soltanto rivolgere una domanda all'onorevole ministro della marina relativamente al porto di Taranto.

La Camera conosce molto bene quante volte fu presentata questa questione all'Assemblea; conosce le varie leggi che furono proposte per l'arsenale di Taranto; conosce finalmente l'ultima proposta per una stazione navale. Ora, io per non intrattenere la Camera in un'ora così tarda, mi limito a domandare all'onorevole ministro se sia nei suoi intendimenti di presentare di nuovo questo progetto di legge. Come vede la Camera, più conciso non poteva essere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro per la marina.

MINISTRO PER LA MARINERIA. Io ho già indicato alla Camera quali siano i miei concetti in riguardo dell'arsenale di Taranto; perchè nella relazione che accompagna il piano organico, ho detto che ritenevo che la questione di un terzo arsenale per la nostra marina fosse già stata risolta dai precedenti voti della Camera e che la sede di questo arsenale dovesse essere Taranto.

La questione degli arsenali è all'infuori di questo progetto di legge.

Ma dovendo rispondere alla domanda dell'onorevole Carbonelli posso dichiarare che il Governo studia questa questione, che occorre di studiarla d'ac-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

cordo col ministro della guerra per risolverla in un modo complesso, anche per ciò che riguarda la difesa di quella posizione; e appena questi studi saranno ultimati, il Governo prenderà una decisione.

CARBONELLI. Prendo atto delle parole dette dall'onorevole ministro; per altro lo pregherei a compiacersi di presentare il progetto di legge in questione, prima del termine della corrente Sessione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo primo del quale ho dato lettura. Chi intende approvarlo è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

« Art. 2. Le navi attualmente esistenti nella regia marina in servizio od in costruzione saranno ascritte alle specie e classi sopra descritte, conformemente alla distribuzione indicata nella tabella annessa alla presente legge. »

Se nessuno domanda la parola, metto ai voti questo articolo 2.

(È approvato.)

« Art. 3. Nella parte ordinaria del bilancio della marina saranno stanziati le somme correnti per provvedere alla manutenzione ed all'esercizio delle navi esistenti in servizio, nonchè quelle corrispondenti all'annualità di riproduzione del materiale stabilito nell'articolo 1 della presente legge, da impiegarsi nella costruzione di nuove navi. »

Coloro che sono di avviso che questo articolo debba essere approvato, sono pregati di alzarsi.

(È approvato.)

« Art. 4. La forza del naviglio dello Stato in servizio, stabilita coll'articolo 1 della presente legge, sarà raggiunta nel decennio dal 1° gennaio 1878 al 1° gennaio 1888. Per costruire le navi mancanti alla suddetta forza, per compiere le navi presentemente in costruzione e per surrogare quelle esistenti che dovranno cancellarsi dal quadro del naviglio per vetustà o per altro motivo prima della fine dell'anno 1887, sarà stanziata nel bilancio della marina, oltre la spesa annua ordinaria, di cui all'articolo precedente, la spesa straordinaria complessiva di lire 20,000,000 per nuove costruzioni ripartita nel decennio suddetto come segue:

« Esercizio 1878	L.	1,000,000
Id. 1879	»	1,000,000
Id. 1880	»	2,000,000
Id. 1881	»	2,000,000
Id. 1882	»	2,000,000
Id. 1883	»	3,000,000
Id. 1884	»	3,000,000
Id. 1885	»	3,000,000
Id. 1886	»	2,000,000
Id. 1887	»	1,000,000
Totale	L.	<u>20,000,000</u>

Se nessuno domanda la parola, metto ai voti quest'articolo 4.

(È approvato.)

DI SAMBUY. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su di che?

DI SAMBUY. Sull'articolo 4.

PRESIDENTE. Parlerà sull'articolo 5, se vuole, perchè l'articolo 4 è già approvato.

DI SAMBUY. Sta bene.

PRESIDENTE. « Art. 5. Nel bilancio di prima previsione d'ogni anno, si indicheranno le navi delle quali il Governo intende di intraprendere la costruzione.

« Unita al bilancio definitivo, il ministro della marina presenterà annualmente una relazione sopra quanto si è fatto nel precedente anno, in base alle disposizioni della presente legge.

« I disegni delle navi da costruirsi saranno sottoposti all'esame dei Consigli speciali a ciò chiamati in virtù di legge o di regolamento. »

L'onorevole Di Sambuy ha facoltà di parlare.

DI SAMBUY. Io che non sono tecnico di cose di marina, e che posso giudicarle soltanto col buon senso comune a tutti i contribuenti, non devo certo entrare nel merito della legge e degli articoli che la compongono, ma posso preoccuparmi del modo in cui si hanno a pagare le maggiori spese.

Ora, io mi richiamo alla legge di contabilità, che varie volte abbiamo ricordata in questa Camera nella scorsa Legislatura, e che ora mi pare alquanto dimenticata. Io non vedo indicato in questa legge in quale modo si abbia da provvedere a questa maggiore spesa.

Voci. È nel piano finanziario!

DI SAMBUY. Si è detto molte volte che nel proporre una nuova spesa... (*Interruzioni da varie parti*) bisognava contrapporre l'entrata, con cui far fronte alla nuova spesa non compresa nel bilancio... (*Nuove interruzioni*)

PRESIDENTE. Abbiamo la bontà di fare silenzio.

DI SAMBUY. Ringrazio tutti quelli che mi vogliono rispondere in una volta: sarei più lieto però di ascoltare un solo, per esempio l'onorevole relatore, rispondere alla mia obiezione.

MALDINI, relatore. È contenuta nell'esposizione finanziaria.

DI SAMBUY. La ringrazio, ma...

MALDINI, relatore. Lo dissi già nella relazione che questa spesa è contemplata nella esposizione finanziaria; lo ripetei qui alla Camera; e mi duole che l'onorevole Di Sambuy non mi abbia prestato allora attenzione.

Io dissi che le spese relative a questo organico erano già state contemplate nell'esposizione finan-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MAGGIO 1877

ziaria dell'onorevole ministro delle finanze, ed accennai persino che si trovano alla pagina 44 dell'allegato n° 8 dell'esposizione medesima.

DI SAMBUY. Io ringrazio l'onorevole relatore della risposta che egli cortesemente mi volle favorire; ma debbo fargli osservare che l'esposizione finanziaria non è un articolo di legge, epperò non provvede, come si richiede, ai termini della legge di contabilità.

Ora siccome io mi sono sempre preoccupato delle maggiori spese che ogni giorno si presentano alla Camera, mi si permetta di fare questa riserva; che cioè io voto soltanto una maggiore spesa quando la credo indispensabile e so in che modo vi si può far fronte.

MINISTRO PER LA MARINERIA. L'onorevole Di Sambuy veramente doveva fare questa osservazione all'articolo 4, dove questa somma di 20 milioni viene divisa in 10 esercizi.

Questa distribuzione si fa a partire dall'esercizio 1878, il cui bilancio non è ancora stato presentato. Naturalmente, quando si presenteranno questi bilanci, si provvederà alla domanda dei fondi occorrenti a far fronte ai suddetti stanziamenti.

Diffatti, l'onorevole presidente del Consiglio, ministro delle finanze, nella sua esposizione finanziaria ha già tenuto conto appunto di questa maggiore spesa che occorre per la marina.

FARINI. L'onorevole Di Sambuy, secondo me, ha preso abbaglio. Egli ha voluto erigere in legge dello Stato una formola del partito al quale egli appartiene: *a nuove spese nuove entrate.*

DI SAMBUY. C'è l'articolo 31 della legge di contabilità.

FARINI. L'onorevole Di Sambuy ricorda l'articolo 31 della legge di contabilità. Ma l'articolo 31 di questa legge dice testualmente: « Dopo approvato il bilancio definitivo qualunque spesa nuova non potrà essere autorizzata che per legge speciale. Nelle proposte da presentarsi al Parlamento, saranno indicati i mezzi per provvedere alle spese nuove. »

Anzitutto adunque oggi non essendo ancora votato il bilancio definitivo, non è punto dalla legge imposto l'obbligo al Ministero di presentare una proposta per provvedere i mezzi necessari a questa nuova spesa.

Ma vi è di più: non è già che di fronte ad ogni nuova spesa la legge di contabilità con questo articolo esiga un progetto speciale per un nuovo cepite di entrata, perocchè l'articolo 31, nel secondo capoverso da me letto, vuole che a *tutte* le nuove spese, le quali possano risultare dopo votato il bilancio definitivo, siano contrapposti i mezzi per

farvi fronte. All'onorevole Di Sambuy quindi sfuggì, facendo la sua domanda, la formola precisa della legge di contabilità. La sua mente fu forse abbagliata e confusa, ed egli scambiò le prescrizioni della legge con una formola che fu bandita dall'onorevole Minghetti in un discorso elettorale: « a nuove spese nuove entrate. »

Io non giudico questa formola, benchè me ne sentirei molto la voglia; dirò solo che questa formola, per non essere una lustra, ci porterebbe ad esaminare tutti i nostri bilanci ed a lasciare iscritte nei medesimi solo quelle spese che sono necessarie alla esistenza dello Stato, sceverandone tutte quelle che non lo fossero.

E quale sarebbe poi il criterio per stabilire delle restanti spese l'ordine, la priorità? Quale il criterio per determinare quali dovessero farsi colle entrate rimanenti o per quali altre dovessero votarsi nuove imposte? Come si determinerebbero questi criteri? Oh! se questa formola dovesse essere applicata in tutto il suo logico ed equo rigore, essa scatenerebbe una lotta di interessi fra regione e regione, fra provincia e provincia, lotta che auguro al mio paese non abbia mai a sollevarsi. (*Bravo! bravo!*)

MINGHETTI. Domandò la parola per un fatto personale.

L'onorevole Farini ha dato ad una mia formola un'interpretazione, la quale è molto singolare, e certo non corrisponde punto al mio concetto.

Il concetto della formola da me esposta era questo: che quando si fosse giunti all'equilibrio, e molto più quando, non essendovi giunti ancora, se il Governo venisse a proporre una nuova spesa, dovesse proporre anche una nuova entrata per sopperirvi. Era il concetto di ogni capo di famiglia, era il concetto di ogni individuo ben regolato nell'amministrazione; era una verità troppo ovvia. Cade adunque la interpretazione sottilissima dell'onorevole Farini, e non si può dire che essa significhi che si debba entrare in un'ampia disamina dei bilanci e dell'utilità e della necessità delle spese. La formola, che allora esposi, la credo vera oggi come allora. Essa è la formola, lo ripeto, di un buon padre di famiglia, è la formola di ogni buon cittadino che non vuole vedere le sue entrate soverchiate dalle spese.

DI SAMBUY. Debbo ringraziare l'onorevole Farini, mio amico personale, per le spiegazioni che gentilmente ha voluto darmi, ma non credo di poterlo seguire nel suo modo di ragionare. Egli prende il secondo capoverso dell'articolo 31 e lo fa dipendere assolutamente dal primo. Può darsi che la cosa sia così, e non voglio a quest'ora tarda sollevare un incidente in proposito, ma riterrò sempre che stia da sè il secondo capoverso, che suona così: « Nelle

proposte da presentarsi al Parlamento saranno indicati i mezzi per provvedere alle spese nuove. » Ogni volta adunque che si fa una proposta di spesa non contemplata in bilancio, bisogna indicare in qual modo vi si voglia provvedere.

FARINI. Chiedo di parlare per un fatto personale. *(Rumori)*

Voci. No! Basta! basta!

DI SAMBUY. Non basta esprimerò in un modo qualunque che vi si vuole o può provvedere, ma credo che il modo debba essere stabilito per legge.

Del resto, se vi è una spesa che io creda doversi sostenere, è certamente, nelle condizioni geografiche d'Italia, quella con la quale si giunga a provvedere efficacemente alla potenza della nostra marina. Questo mio convincimento non ignora l'onorevole ministro, al quale ho avuto occasione di esprimerlo; ma siccome so che le nuove spese si risolvono in nuove imposte, ho creduto mio dovere di fare questa riserva, avvegnachè io dichiaro sin d'ora di non essere altrimenti disposto a votare nuove tasse.

MALDINI, relatore. Chiedo di parlare per fare una dichiarazione.

Voci. Basta! basta!

MALDINI, relatore. Questo è conforme all'articolo 21 della legge di contabilità.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 5 dandone nuovamente lettura:

« Nel bilancio di prima previsione d'ogni anno, si indicheranno le navi delle quali il Governo intende di intraprendere la costruzione.

« Unita al bilancio definitivo, il ministro della marina presenterà annualmente una relazione sopra quanto si è fatto nel precedente anno, in base alle disposizioni della presente legge.

« I disegni delle navi da costruirsi saranno sotto-

posti all'esame dei Consigli speciali a ciò chiamati in virtù di legge o di regolamento. »

(È approvato.)

« Art. 6. Allorquando il ministro della marina riconoscesse opportuno alterare la composizione del naviglio indicata nell'articolo 1 della presente legge, vi dovrà provvedere con altro progetto di legge da discutersi ed approvarsi dal Parlamento, contemporaneamente al bilancio di prima previsione della marina. »

(È approvato.)

Si passa allo scrutinio segreto della legge stata votata per alzata e seduta nei singoli articoli.

(Segue l'appello e dopo alquanto tempo si verifica lo scrutinio.)

Per mancanza di numero legale la votazione è nulla.

Sarà rinnovata domani.

Domani seduta pubblica alle ore due pomeridiane.

Si comincerà coll'appello nominale per la votazione della legge sull'organico del materiale della marina militare.

La seduta è levata alle 7.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Rinnovamento della votazione a scrutinio segreto del progetto di legge sull'organico del materiale della regia marina militare.

Discussione dei progetti di legge:

2° Leva militare sopra i giovani nati nel 1857;

3° Incompatibilità parlamentari;

4° Acquisto di attrezzi e meccanismi in uso nel teatro di San Carlo in Napoli.