

CXLV.

1^a TORNATA DI VENERDÌ 5 GIUGNO 1896

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE BONACCI.

INDICE.

Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>) Pag. 5229	
Bilancio della marina:	
Oratori:	
BRIN, <i>ministro della marina</i>	5237
MORIN	5229

La seduta incomincia alle 10.

Borgatta, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana antecedente, che è approvato.

Seguito della discussione del bilancio della marina.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1896-1897.

Continua la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Morin.

Morin. Io non aveva alcuna intenzione di parlare nella presente discussione; ma gli argomenti trattati, e le considerazioni svolte da vari tra gli oratori che hanno ad essa partecipato, mi costringono a rompere il silenzio che mi era prefisso di serbare, per difendere taluni atti, da me compiuti durante il tempo in cui ho avuto l'onore di reggere il Ministero della marina, da appunti e da censure che da questi oratori furono ad essi diretti.

Parlerò dunque limitatamente a questo compito, ed il più brevemente possibile.

Prima di tutto, però, devo indirizzare un cordiale ringraziamento all'onorevole Afan de Rivera, per il delicato scrupolo che lo mosse a rettificare un'asserzione erronea da lui fatta in un discorso pronunziato innanzi ai suoi elettori, in Napoli, relativamente ad una frase, che egli credeva io avessi profferito in quest'Aula, e che in realtà non uscì mai dal mio labbro, nè qui nè altrove.

Con questa frase, io avrei nientemeno che chiamato traditore della patria chiunque avesse osato proporre diminuzioni di stanziamenti nel bilancio della marina.

Quelli tra voi, egregi colleghi, che talvolta hanno benevolmente ascoltato le mie parole, sanno molto bene se questa apostrofe da giacobino sia conforme a quel linguaggio temperato e riguardoso, che mi sono sempre sforzato di tenere ogni qual volta ho avuto l'onore di parlare al cospetto vostro.

Non posso a meno di osservare all'onorevole Afan de Rivera che, dovendo citare le mie parole, avrebbe fatto meglio a riferirsi al testo del resoconto ufficiale della Camera, anzichè ad un articolo della persona che egli ha chiamato geniale pubblicista, e che, con tanta disinvoltura, mi faceva parlare secondo il comodo suo. In tal guisa egli avrebbe impressionato il suo uditorio di Napoli meno sfavorevolmente circa alla mia

moderazione ed alla mia coerenza; ma, ad ogni modo, io gli sono, senza riserve, gratissimo della squisita cortesia, con la quale ha voluto cogliere la presente circostanza per correggere la sua asserzione.

Ma, tolta così di mezzo la frase violenta, che mi fu erroneamente attribuita, io temo che sia rimasto nella mente dell'onorevole Afan de Rivera, e forse di altri, il concetto di una contraddizione, più o meno stridente, fra il mio linguaggio di deputato, e le parole e le opere mie di ministro.

Ed è solamente per questo che io ho rilevato un incidente, al quale d'altra parte non attribuiva nessuna importanza.

Ora, a questo proposito, è pur necessario che mi giustifichi.

Come deputato, ho sempre deplorato le circostanze che hanno successivamente imposto la riduzione degli stanziamenti nel bilancio della marina, ed ho sostenuto, contro chi pretendeva di provare il contrario, che questa riduzione non poteva aver luogo senza che, in qualche maniera, se ne risentisse l'entità della forza navale pronta per un'azione immediata, o la preparazione della forza da impiegarsi nel futuro.

Quando, come ministro, ho dovuto dolorosamente piegare il capo alla più ineluttabile delle necessità, ho seguitato a deplorare questo fatto, e non ho mai accampato la strana pretesa che, mercè l'opera mia, sarebbero state evitate le conseguenze naturali delle economie. Ho solamente detto che mi sarei adoperato, in ogni maniera, per rendere queste conseguenze meno gravi.

Io non ho l'abitudine di citare me stesso; ma non temo che mi si vengano a leggere brani di miei discorsi, sempre quando questi brani siano tolti dai resoconti stenografici, e non dalla prosa di pubblicisti più o meno geniali.

Questo solo poteva dire; questo solo ho detto; perocchè non mi sono mai sentito nessuna vocazione per imitare quei rumorosi mestieranti che talvolta si vedono sulle pubbliche piazze, montati sopra una carrozza tirata da quattro cavalli, a suono di musica, strappare i denti senza dolore e vendere farmaci che guariscono tutti i mali.

E che la necessità ineluttabile della riduzione ulteriore del bilancio della marina, quando io ho assunto il portafoglio di quel dicastero, esistesse, chi vorrà negarlo?

Voi ben rammentate, egregi colleghi, quali fossero le condizioni nelle quali si trovava la finanza dello Stato quando sali al potere l'Amministrazione della quale ho avuto l'onore di far parte. 177 milioni di disavanzo... (*Mo- vimento dell'onorevole ministro della marina*).

... Dipende dal modo di computarlo...; un debito di tesoreria superiore a mezzo miliardo; il cambio al 16 per cento; il pagamento all'estero della cedola del consolidato scadente il 1° gennaio 1894 preparato col mezzo di un imprestito, contratto a Berlino, per 50 milioni in oro, al 5.50 per cento, dando in pegno 4 milioni di rendita.

E crede Ella, onorevole Afan de Rivera, che, in queste condizioni, non dirò io, ma il ministro ideale del suo cuore, un uomo molto più abile, molto più autorevole di me, avrebbe potuto pretendere, e, ciò che più monta, sarebbe riuscito ad ottenere che il bilancio della marina non fornisse il suo contingente alla somma delle economie imperiosamente richieste? Crede Ella che, senza queste economie, sarebbe stato possibile che il Parlamento approvasse i cento e più milioni di imposte nuove proposte dai miei colleghi Sonnino e Boselli?

Non so se Ella lo creda; ma, se così è, mi permetta di dirle che pochi lo credono con Lei; mi permetta di rammentarle che non mostrò di crederlo la Camera, quando approvò i provvedimenti finanziari presentati dal Ministero Crispi.

E ho bene in mente che, quando si discusse il bilancio della marina per l'esercizio 1894-95, e io conchiudevo il discorso, che ebbi l'occasione di pronunziare in quella circostanza, annunziando che avevo introdotto in questo bilancio quattro milioni d'economia, alla Camera tale somma parve molto esigua; e quando aggiunti che al di là di essa non si poteva andare, senza compromettere in modo molto serio la compagine di tutti i servizi, la Camera accolse queste mie dichiarazioni con un contegno, che ho poi veduto qualificato nei resoconti stenografici con la frase: *Commenti in senso diverso*.

E saranno stati commenti in senso diverso! Gli stenografi avranno udito meglio di me; ma al mio orecchio non è giunto, che un urlo, che mi è parso quasi generale, di disapprovazione.

L'onorevole Afan de Rivera ha lanciato al mio indirizzo di ex-ministro della marina

un'accusa assai grave. Egli ha detto che sarò stato benemerito della finanza italiana, ma non certo della nostra armata.

Ebbene, io ho la coscienza di aver giovato, non solo alla finanza, ma pure alla marina; perchè, non cedendo al momento opportuno alla richiesta d'economie, imperiosamente imposta dalle circostanze, si sarebbe andati certamente incontro ad una situazione, la quale, tosto o tardi, avrebbe generato la necessità ineluttabile di provvedimenti a carico della marina ben altrimenti gravi che quelli dei quali mi sono sforzato con ogni mezzo di attenuare gli effetti.

Dopo ciò, che cosa potrei dire della massima parte delle censure, che l'onorevole Afan de Rivera mi ha rivolte? Che queste censure si riassumono in una censura sola: siete stato un ministro inabile, perchè non siete riuscito ad aver denaro. Con lo stesso fondamento di ragione si potrebbe dire ad un uomo non favorito dalla fortuna: siete un uomo da poco, perchè non avete rendite!

Ma, mentre l'onorevole Afan de Rivera parlava, io ho preso qualche nota, e, nel rispondergli, sarò più analitico.

Egli mi ha accusato di aver fermato le costruzioni navali. Io non ho messo in cantiere nessuna nuova nave, durante la mia amministrazione, per la semplice ragione che ho trovato in costruzione, o in allestimento, tanto materiale per più di 130 milioni.

Non è molto conforme a quella convenienza di costruire rapidamente, che l'onorevole Afan de Rivera e altri oratori hanno giustamente rappresentato, l'intraprendere nuove costruzioni quando quelle che si hanno in corso non si possono, coi fondi di cui si dispone, spingere avanti con tutta l'alacrità che sarebbe desiderabile.

E poichè mi son riferito al discorso pronunciato dall'onorevole Afan de Rivera a Napoli, egli mi permetta che, a questo riguardo, osservi che non era esatto il paragone, da lui fatto in quella circostanza, fra le disposizioni mie e quelle del compianto ammiraglio De Saint-Bon, quando disse: l'illustre De Saint-Bon, vendeva le navi vecchie, ma metteva in costruzione navi nuove; l'onorevole Morin vende pure navi, ma non sostituisce ad esse nulla.

Veda, onorevole Afan de Rivera, Ella, distinto ufficiale dell'esercito, si occupa con passione delle cose della marina, e son ben

lontano dal dire che la sua sia una passione infelice. Ella se ne occupa con intelligenza tale, che qualche volta colpisce anche noi, uomini tecnici in materia navale; parlo senza ombra d'ironia. Ma spesso, me lo perdoni, le sue informazioni non sono esatte.

Sta in fatto che di bastimenti il compianto De Saint-Bon ne ha messi in cantiere uno solo, il *Pietro Micca*; piccola nave che non riuscì mai.

Egli, trovati in costruzione il *Duilio* ed il *Dandolo*, si è adoprato a migliorare questi bastimenti, e ha fatto studiare piani di navi nuove. Ma, siccome annetteva una importanza grandissima a che i bastimenti si costruissero presto, non volle iniziare nuove costruzioni, perchè il far ciò avrebbe necessariamente rallentato il progresso di quelle due corazzate.

Ora a me, che ho trovato in costruzione, oltre a due bastimenti che costano più del *Duilio* e del *Dandolo*, altri per 70 milioni, perchè l'onorevole Afan de Rivera dirige il rimprovero di non averne messi in costruzione di nuovi?

Su questo argomento citerò qualche cifra, che sarà più eloquente di qualunque argomentazione.

Nell'esercizio 1894-95 noi avevamo in costruzione bastimenti per 64,000 tonnellate, e per mandare avanti questa ingente mole di lavoro, disponevamo di circa 22 milioni, vale a dire 344 lire per tonnellata; la marina inglese, nel periodo corrispondente, ne aveva in cantiere per 274,000 tonnellate, e faceva il servizio di queste costruzioni, in quell'anno finanziario, con 159 milioni, vale a dire spendeva 582 lire per tonnellata.

Ora io domando: perchè maravigliarsi tanto che in Inghilterra si giunga a costruire con una rapidità che talvolta è doppia della nostra, quando in quel paese si distribuiscono le somme destinate alle costruzioni navali in modo da spendere in uno stesso anno quasi il doppio per tonnellata di quello che spendiamo noi?

Per imitare l'Inghilterra noi, non potendo aumentare i fondi dei quali disponiamo, non abbiamo che un mezzo: iniziare un minor numero di costruzioni alla volta.

Non dico che, con ciò, elimineremmo tutte le cause di lentezza delle nostre costruzioni, ma certo faremmo scomparire la principale.

L'onorevole Afan de Rivera ha sparso una

lacrima sopra la sorte di alcuni bastimenti da me destinati alla radiazione, e tra questi ha compreso anche la *Staffetta*.

Su ciò egli non è bene informato, perchè la *Staffetta* non si radia. I bastimenti che potevano ancora essere considerati atti a qualche navigazione, che io ho messo in nota per la radiazione sono due avvisi di infimo ordine e dell'età di 20 anni, il *Colonna* ed il *Barbarigo*.

Anche qui debbo riferirmi al suo discorso, onorevole Afan de Rivera, perchè allora Ella disse che si radiavano questi bastimenti mentre erano pronte le caldaie nuove per essere messe a bordo di essi.

Afan de Rivera. Pel *Colonna* stavano già nell'arsenale di Napoli.

Morin. Sicuro: Erano pronte le caldaie pel *Colonna*, ma bisognava commettere una muta di caldaie di ugual tipo per un'altra nave simile, il *Galileo*.

Ora, quando i fondi per la manutenzione del naviglio erano tanto esigui, quando i bastimenti che si trattava di eliminare non potevano assolutamente più prestare servizio di importanza, non era forse ragionevole servirsi delle caldaie del *Colonna* per destinarle al *Galileo*, risparmiando così la commessa di nuove caldaie per quest'ultima nave, ed invece di spendere 130 o 150 mila lire che erano richieste per mantenere alla marina un bastimento perfettamente inutile, consacrare questa somma a scopi di maggiore importanza?

E vengo, senz'altro, trascurando critiche minori, all'appunto principale che è stato fatto alla mia amministrazione, tanto dall'onorevole Afan de Rivera, quanto dall'onorevole Accinni: alla soppressione o, per meglio dire, alla trasformazione del Consiglio superiore di marina.

Onorevoli colleghi, quando assunti l'ufficio di ministro, sapete voi quanti erano gli ammiragli che prestavano servizio presso la Amministrazione centrale? Nove! Più di quanti si siano mai trovati presenti ad alcuna delle più grandi battaglie navali.

Credo che, anche un profano delle cose della Marina, avesse diritto di domandare se fossero realmente indispensabili, per il servizio dell'armata, nove ammiragli alla capitale.

E, chiederò io, era proprio conveniente ed opportuno che, dopo aver portato, senza

misericordia, la falce negli impieghi inferiori superflui, non operassi alcuna riduzione in uffici cospicui, che non chiamerò *sine cure*, ma che certamente non erano necessari?

E qui, mi perdoni la Camera se, forse, sono un po' diffuso; ma è indispensabile che lo sia. Perchè è necessario che dica che cosa era questo Consiglio superiore che ho soppresso, questa istituzione che non ha similari in nessuna marina.

Il Consiglio superiore di marina, com'era prima costituito, era un Consesso composto principalmente da quattro ammiragli, e aveva per ufficio di dare al ministro pareri su argomenti che questi sottoponeva al suo esame.

Ho detto che una istituzione simile non esiste in nessuna marina. Posso citare, a questo riguardo, le due principali marine del mondo.

Nella marina francese esiste bensì un Consesso che s'intitola Consiglio superiore di marina; ma si compone in questo modo: è presieduto dal ministro della marina, e ha per membri i vice-ammiragli comandanti in capo delle squadre, i vice-ammiragli che hanno esercitato, nel loro grado, la doppia funzione di comandante in mare e di prefetto marittimo, o di capo di stato maggiore generale della marina, i cinque vice-ammiragli prefetti marittimi, il capo e il sotto-capo di stato maggiore della marina.

Come vedete, non esiste nella marina francese un Consiglio, il quale sia composto di membri, che non abbiano altro ufficio che quello di consulenti.

L'Amministrazione centrale inglese ha una organizzazione diversa dai Ministeri delle altre nazioni; una organizzazione che molte volte si cita, senza conoscerla bene.

Qualcheduno crede che il Consiglio d'ammiragliato inglese sia una specie di Consesso deliberante in permanenza, fors'anche indotti in errore dal significato della locuzione *Board of Admiralty*, con cui è designata quell'istituzione; la quale esprime bensì un'idea collettiva, però non già, in questo caso, l'idea particolare di Consesso agente in modo collegiale, ma piuttosto quella di azienda, o di ufficio.

L'ammiragliato inglese si compone di un primo lord, di quattro lords ufficiali di marina, di un lord civile, di un segretario parlamentare e finanziario e di un segretario

permanente; e i vari lords che esercitano il loro ufficio sotto la direzione del primo lord sono, in realtà, altrettanti grandi capi dei vari rami dell'amministrazione, paragonabili, in una certa misura, ai nostri direttori generali.

Tutti questi membri dell'Ammiragliato inglese non emettono voti; ma agiscono direttamente, ognuno nella propria specialità, e discutono e deliberano fra loro solo in quanto è necessario per prendere accordi fra i diversi rami del servizio.

Ebbene, che cosa ho fatto io, trasformando il Consiglio superiore di marina? Ho soppresso un ente, che era semplicemente consulente, ed ho creato, in suo luogo, un Consiglio, nel quale intervengono i vari capi di servizio.

Questi capi di servizio, nella composizione ordinaria del Consesso, sono i direttori generali del Ministero e il capo di stato maggiore; ma ad essi possono aggiungersi i comandanti in capo dei dipartimenti marittimi e i comandanti in capo delle forze navali nelle acque dello Stato.

L'onorevole mio amico Accinni disse che ho variato la composizione del Consiglio superiore di marina, perchè, come era prima composto, questo Consiglio costituiva una specie d'intralcio a quella libertà d'azione perfetta che io voleva.

Voci. No!

Morin. Almeno io ho inteso così. Egli ha espresso, in ogni modo, il concetto che il Consiglio superiore, composto nel nuovo modo, non potesse avere quell'azione di sindacato sopra l'opera del ministro, che aveva l'antico, e che egli reputa indispensabile.

Non voglio certamente dire nulla d'irriverente verso la memoria dell'antico Consiglio superiore di marina; ma è un fatto che la compiacenza di esso verso i ministri era una cosa proverbiale.

Io stesso, in un anno d'esercizio dell'ufficio di ministro col Consiglio superiore di marina antico, non ho avuto un solo parere contrario.

Invece, dal Consiglio superiore composto nel modo nuovo ho avuto, in una circostanza, un parere rispettosamente, ma recisamente contrario alle mie vedute. E ciò, non solo non mi ha menomamente sorpreso, ma corrispondeva alla mia aspettativa.

Comprendevo benissimo che capi di servizio investiti di una azione diretta e di una re-

sponsabilità nell'amministrazione dovessero avere una maggiore preoccupazione che uomini esercitanti il semplice ufficio di consulenti, d'impedire che il ministro compiesse qualche atto, il quale a loro sembrasse meno opportuno; perchè in loro avrebbe sempre agito con energia il pensiero di doversi poi adoperare personalmente a risolvere le difficoltà che da tale atto avrebbero potuto nascere.

Si è ancora detto da alcuni degli oratori che hanno censurato la trasformazione del Consiglio superiore di marina: come volete che esercitino un sindacato sull'azione del ministro capi di servizio che sono organi suoi, e vengono da lui prescelti?

A questa obiezione risponderò chiedendo: da chi erano scelti i membri dell'antico Consiglio? Erano pur nominati con Decreto Reale, su proposta del ministro.

E in quanto alla libertà e alla facilità della scelta, aggiungerò che queste erano molto più grandi relativamente ai membri dell'antico Consiglio, ai quali non era richiesta, in modo indeclinabile, nessuna speciale attitudine; mentre il caso è ben diverso per un direttore generale di artiglieria e armamenti, per un direttore generale del servizio militare, per un direttore generale delle costruzioni navali, per un capo di stato maggiore.

La sostituzione di uno di questi funzionari è cosa che, molto spesso, può imbarazzare un ministro; ma quale ministro poteva mai trovarsi imbarazzato per cambiare uno dei membri dell'antico Consiglio!

Si è creduto di muovermi un altro grave appunto con questa osservazione: avete fatto presiedere il nuovo consesso dal sotto-segretario di Stato.

Io non so perchè al sotto-segretario di Stato si voglia negare un'autorità che gli deriva dalla legge. I sotto-segretari di Stato non li ho inventati io. Non sono stato nemmeno io colui che definì la loro posizione, col mezzo di Regi Decreti, che hanno il loro fondamento nella legge. Per quanto riguarda la marina, non fui io il ministro che inserì nel regolamento di disciplina un articolo il quale stabilisce che, nei Corpi della marina, tutti debbono obbedienza e subordinazione al sotto-segretario di Stato.

Onorevoli colleghi, l'obbedienza e la subordinazione, nel senso militare di queste parole, sono qualche cosa di più stretto e di più rigoroso della semplice deferenza che i mem-

bri di un consesso debbono a colui che li presiede. Come si può venire a sostenere che ufficiali di grado anche più elevato del sotto-segretario di Stato non possano essere da lui presieduti? Se si ammette questo principio, si scalza completamente, non solo l'autorità del sotto-segretario di Stato, ma anche quella del ministro, la quale è della stessa natura, e ha lo stesso fondamento nelle funzioni politiche di cui egli è investito. (*Com-menti — Interruzioni*).

E di ciò non credo opportuno di occupare ulteriormente la Camera.

Un'ultima risposta all'onorevole Afan de Rivera. Egli chiuse il suo discorso, riferendosi, in modo molto circospetto e conveniente, ad un fatto assai delicato; al fatto, cioè, di alcune promozioni a gradi elevati della marina, avvenute sotto la mia amministrazione prima, sotto quella dell'onorevole Brin poi. Per la parte che lo riguarda, risponderà, e risponderà certamente bene, l'onorevole Brin; per la parte che concerne me, devo dire qualche parola.

Se bene mi appongo, l'onorevole Afan de Rivera ha voluto alludere a promozioni ai gradi di vice-ammiraglio e contrammiraglio. Non credo che egli si sia occupato di promozioni a gradi inferiori.

Ebbene, le promozioni a vice-ammiraglio che sono state fatte durante il mio Ministero, ebbero luogo esattamente in base alle proposte concretate, sotto l'amministrazione del mio predecessore, l'ammiraglio Racchia, di compianta memoria, dal Consesso il più autorevole della marina, vale a dire dalla Commissione straordinaria di avanzamento; costituita dal Consiglio superiore di marina, rinforzato con l'intervento degli ufficiali di più alto grado.

Le promozioni a contrammiraglio avvenute sotto la mia amministrazione, in parte, furono fatte in base a proposte della stessa Commissione, radunata dal compianto ministro Racchia; in parte, e per un solo caso, ebbero luogo su proposte della Commissione straordinaria analoga da me convocata.

Ho detto tutto ciò, non per sfuggire in alcun modo la responsabilità che m'incombe, ma per dimostrare con quale prudente cautela ho proceduto in questa delicata materia; e non esito un istante a dichiarare che, se avessi avuto la persuasione che le proposte che mi sono state fatte non erano le migliori,

avrei saputo ricordarmi che la legge accorda al ministro il più illimitato diritto di prender consiglio unicamente da ciò che, nella sua coscienza, egli giudica il bene della marina e del Paese.

L'onorevole Afan de Rivera ha asserito che queste promozioni produssero una cattiva impressione nella marina. Questa sua asserzione, non se ne adonti l'onorevole Afan de Rivera, mi rammenta un poco quelle di certi corrispondenti di giornali, i quali talvolta, a riguardo di qualche disposizione emanata dal ministro della marina, scrivono: nei circoli della marina ha fatto cattiva impressione questo provvedimento.

Non di rado, onorevole Afan de Rivera questi circoli sono tali che hanno per raggio zero; sono punti; ed i circoli della marina, in realtà, si riducono a una persona sola, quella che ha scritto l'articolo. (*Si ride*).

Con ciò non voglio certamente intendere che l'opinione che Ella ha prestato in generale a tutta la marina sia l'opinione di un uomo solo...

Afan de Rivera. Altro che raggio zero!

Morin. ... non dirò mai questo; ma siccome Ella non ha in corpo tutta la marina...

Afan de Rivera. E la potrei avere. (*ilarità*).

Morin. ... siccome non credo nemmeno che Ella sia andato a chiedere, uno per uno, a tutti gli ufficiali della marina qual'era la loro opinione sulle promozioni ai gradi di ammiraglio, che ebbero luogo in base a proposte fatte dai Corpi che avevano il dovere di farle e furono sanzionate dal ministro, perchè questo sarebbe stato certamente uno spettacolo poco edificante da parte di un distinto generale; siccome ciò non è avvenuto, mi permetta di dirle ch'Ella non ha diritto sufficiente per parlare a nome dell'opinione della marina.

Ed ora dovrei dire qualche cosa delle molte e varie censure, che sono state mosse alla mia amministrazione dall'amico mio, l'onorevole Accinni, ma non voglio essere prolisso, perchè mi accorgo di avere già abusato della benevolenza della Camera.

Voci. Parli! parli!

Morin. Riassumerò il più possibile.

Mi è parso di rilevare da tutto ciò che ha detto l'onorevole Accinni, che egli abbia espresso il seguente concetto: si cambia troppo nella marina; tutti questi cambiamenti non

sono opportuni; non vi è, in sostanza, nulla che vada bene.

Dunque Ella, onorevole Accinni, vuole la stabilità, ma prima vuole altresì che le faccende della marina procedano meglio di adesso. Sicchè, pel momento, bisognerebbe cambiare; la stabilità dovrebbe venir poi, quando tutto fosse stato organizzato bene, bene; s'intende, secondo le sue vedute.

Accinni. Per legge.

Morin. Ella dice: tutto dev'essere organizzato per legge.

Ebbene, io non giudicherei opportuno che si andasse, nello stabilire disposizioni di legge, al di là di quanto si è già fatto.

Volendo fare oggetto di legge l'organizzazione della marina, anche nelle sue più minute disposizioni, s'incorrerebbe in gravi inconvenienti; poichè non è nella natura delle cose che queste minute disposizioni abbiano quel carattere di stabilità che Ella vorrebbe ad esse imprimere.

Per quanto fossero perfette queste molteplici e diffuse leggi che sono nel suo desiderio, la necessità di ritocarle e modificarle si presenterebbe continuamente, e stante la difficoltà di far discutere e votare ad ogni momento le correzioni occorrenti, si sarebbe, molto spesso, forzati di ricorrere al metodo irregolare e biasimevole di falsare più o meno il concetto della legge coi provvedimenti amministrativi.

L'onorevole Accinni vorrebbe largamente applicato alla marina il sindacato del Consiglio di Stato, come, egli disse, avviene in Francia; ma mi permetta che gli osservi che, a questo riguardo, i suoi desiderî sono già esauditi nel modo il più completo; mi sorprende che egli lo ignori.

L'intervento di quell'alto Consesso, che egli vorrebbe provocare, è prescritto dalla legge: tutti i nostri regolamenti, meno quelli d'indole strettamente tecnica, sono sottoposti all'approvazione del Consiglio di Stato.

L'onorevole Accinni ha svolto, relativamente alle condizioni di carriera nei Corpi della marina, alcune considerazioni nelle quali io non potrei seguirlo particolareggiatamente; perchè, in questa materia, mi divide da lui una profonda divergenza di concetti fondamentali.

Io credo che, nella costituzione graduale e numerica dei quadri degli ufficiali della marina, non si possa seguire correttamente

altro criterio che quello delle vere e reali esigenze del servizio. Seguendone altri, me lo perdoni l'ottimo amico mio, si poggia sullo specioso e sul falso.

Io comprendo, fino ad un certo punto, la necessità di dare soddisfazione a molte rispettabili e legittime aspirazioni; ma non posso ammettere che, per farlo, si proceda ad un'artificiosa, non necessaria, e pertanto nociva espansione dei quadri.

A tal uopo converrebbe piuttosto ricorrere a mezzi di altra natura; mezzi i quali avrebbero altresì il vantaggio di essere di applicazione più larga ed efficace; mezzi che però la legge attualmente non concede al ministro. (*Bravo!*)

Io credo che l'esattezza di queste considerazioni sia troppo evidente, perchè non venga intesa da tutti; anche da coloro che più sono interessati nella materia alla quale esse si riferiscono; da quei non pochi distinti ufficiali della marina, che vedono immeritamente quasi troncata, o almeno rallentata di molto la loro carriera. Ma, d'altra parte, non è possibile che nel cuore di questi ufficiali non trovi eco profonda la nota del patriottismo elevato e puro; non è possibile che la loro mente illuminata sia chiusa alla chiara percezione del giusto e del vero.

È seguendo il criterio delle vere necessità del servizio (criterio, ahimè! non sempre popolare, ma sempre sano e corretto) che, quando fui al potere, giudicai indispensabile ridurre il numero dei nostri ammiragli da 28 a 23; è seguendo questo criterio che dovetti ridurre il numero dei capitani di vascello da 56 a 53, e che, nemmeno adesso, onorevole Accinni, posso acconciarmi a considerarlo come scarso.

Non è forse esuberante un tale numero in relazione ai molteplici uffici a terra ai quali si deve provvedere; ma lo è certamente in relazione alla quantità degli impieghi in mare di cui si può disporre. Perchè, sapete voi, onorevoli colleghi, per 53 capitani di vascello, quanti comandi da capitano di vascello avremmo, anche se tutte le navi ora compiute che debbono essere comandate da ufficiali di tal grado fossero armabili? Venti!

L'egregio collega Bettòlo ha detto cosa che era certamente nel sentimento e nella coscienza di tutti quanti sanno che cosa sia la marina moderna, quando ha così insistito sopra la necessità di avere a bordo delle no-

stre navi un personale stabile. Questa verità non potrà mai essere abbastanza proclamata, tanto per gli ufficiali, quanto per gli equipaggi, specialmente poi per i comandanti.

Com'è possibile che un comandante si renda ben padrone di tutta quella complessa compagine di congegni e meccanismi che costituisce una importante nave militare moderna? Com'è possibile che si stabilisca fra lui, i suoi ufficiali ed il suo equipaggio quella perfetta e indispensabile corrispondenza di relazioni? Com'è possibile, in una parola, che questo comandante diventi realmente l'anima di quel complicato e mirabile organismo, al quale egli deve imprimere il palpito della vita, se non ha la stabilità nel suo ufficio? E come, in nome del senso comune, è possibile conseguire questa stabilità, quando si devono far passare 53 capitani di vascello al comando di 20 bastimenti?

Perciò io credo, onorevoli colleghi, che male a proposito mi sia stato da taluno indirizzato il rimprovero di aver soppresso impieghi di ufficiali di marina a terra. Mi si diriga piuttosto il rimprovero opposto, quello di non averne soppressi abbastanza, e io senza protesta accoglierò la censura.

E qui avrei finito, se non mi credessi in obbligo di rilevare una dichiarazione, che l'onorevole Bettòlo ha fatto, chiudendo il suo discorso, così eletto di forma e così denso di pensieri.

L'onorevole Bettòlo citò un giudizio, che un pubblicista inglese emanò, or è qualche tempo, a riguardo della marina nostra; giudizio altrettanto incompetente quanto poco lusinghiero per noi. E francamente, mi dispiacque che l'onorevole Bettòlo abbia detto che in quel giudizio qualche cosa di vero si conteneva.

Il signor Laird Clowes, citato dall'onorevole Bettòlo, pubblicò, or è qualche tempo, nella rivista inglese *Nineteenth Century*, un articolo intitolato: « A millstone round the neck of England »; « Una pietra da molino al collo dell'Inghilterra. »

In quell'articolo, il signor Laird Clowes si proponeva di dimostrare lo stravagante assunto che l'Inghilterra debba abbandonare il Mediterraneo, disinteressandosi nel modo il più completo di questo mare, e in appoggio alla sua tesi, egli dirigeva ai suoi concittadini questo ammonimento: Badate, per quanto potente sia la flotta inglese, essa avrà sempre

bisogno, nel Mediterraneo, di un appoggio. Ora le nazioni che potrebbero dare ad essa questo appoggio, saranno nostre nemiche.

Sull'amicizia di una sola nazione nel Mediterraneo noi potremmo contare, sull'amicizia dell'Italia; ma tale amicizia non varrà nulla per noi, perchè la flotta inglese, da sola, avrà azione sempre più efficace che se fosse rinforzata colle navi italiane.

E per provare questa asserzione, il signor Laird Clowes concedeva, (bontà sua) che, qualche buona nave da guerra noi la possediamo, che abbiamo pure ufficiali istruiti e valorosi, che disponiamo altresì di marinai, che, sotto un certo punto di vista, si possono considerare buoni; che però a questi marinai manca qualche cosa, che egli incominciava col dichiarare che non poteva e non sapeva definire, ma che finiva poi, per qualificare in un modo molto chiaro, ed ingiurioso per loro.

Egli disse esattamente questo, cito la frase in inglese e poi la tradurrò, disse: che ai nostri marinai manca « the naval genius, as distinct from the maritime genius. »

Questa frase, la quale è forse di traduzione un po' difficile, e non è stata resa bene nella nostra lingua da qualcheduno che l'ha capita male, in buon italiano significa questo: che ai marinai italiani manca il genio, o, per meglio dire, l'attitudine militare marinaresca, la quale è cosa distinta dalla semplice attitudine marinaresca. Il che vuol dire, in sostanza, che i marinai italiani sapranno sempre navigare, ma non si sapranno mai battere. (*Commenti — Proteste*).

Ebbene, o signori, è troppo tempo che io vivo in intimo contatto col marinaio italiano, per non conoscere a fondo tutte le sue qualità e tutti i suoi difetti; e, nella mia piena coscienza di ammiraglio italiano, respingo nel modo più completo (*Benissimo!*) l'asserzione gratuita del pubblicista inglese. (*Bravo! Bene!*)

Noi non sappiamo ciò che l'avvenire riserva alla patria nostra. L'Italia, più che di ogni altra cosa ha bisogno di pace; speriamo che la pace le possa esser lungamente conservata.

Ma se il giorno verrà in cui essa debba fare appello al valore dei suoi marinai, questi potranno esser soverchiati dal numero, potranno esser traditi dalle circostanze; potrà, per una o per un'altra ragione, mancar loro il sorriso della vittoria; ma, statene certi

egregi colleghi, eglino smentiranno le asserzioni del signor Laird Clowes e dei suoi successori, se ne avrà. Qualunque sia la fortuna riservata a questi marinai, eglino dimostreranno sempre che, non solo sanno navigare, ma sono pure capaci di valorosamente combattere! (*Bravo! Benissimo! — Applausi.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marineria.

Brin, ministro della marineria. La discussione del bilancio della marineria ha preso, quest'anno, una tale estensione, e sono stati pronunziati tanti e tanti importanti discorsi; sono state così ampiamente trattate tutte le questioni principali che si riferiscono alla marina, che io credo utile, intervenendo in questa discussione, di esprimere la mia opinione a riguardo di quanto è stato detto.

Io devo anzitutto ringraziare gli oratori che rivolsero a me parole benevoli.

L'ampiezza della discussione, l'attenzione con la quale è stata seguita dalla Camera, e l'importante relazione della Giunta del bilancio, dimostrano quanto interesse prenda il Parlamento alla nostra marineria militare; interesse che corrisponde al sentimento del paese, il quale giustamente vede nella flotta uno dei suoi più grandi fattori di sicurezza ed uno dei suoi elementi di grandezza e di influenza nel mondo.

Da tutti i discorsi fatti fin qui, compreso quello dell'onorevole Morin, traspare la preoccupazione circa lo stato delle nostre forze navali.

La Giunta del bilancio ha fatto alcune domande molto precise, che sono state ripetute poi specialmente dall'onorevole Afan de Rivera.

Potete dire che la nostra marina oggi occupi, rispetto alle altre marine, la stessa posizione che occupava in passato? Ad una domanda così precisa io credo che la Commissione nella sua coscienza abbia già risposto.

Io non posso rispondere che in un modo, come del resto ha già risposto l'onorevole Morin; certo la nostra marina è discesa alquanto dal posto che alcuni anni or sono occupava.

Ed è inutile; non possiamo farci nessuna illusione. Il fatto è facilmente spiegabile. Le inesorabili esigenze della finanza, cui ha accennato l'onorevole Morin, hanno imposto al bilancio della marina economie per molti

anni, le quali hanno portato le loro conseguenze.

Si sono dovuti metter da parte dei fondi che erano nei capitoli straordinari, e non impiegarli. Il capitolo (parlo ora solo del materiale) il capitolo della manutenzione del naviglio, che era di 27 milioni, è stato ridotto a 22 milioni; quindi, questa economia si è necessariamente riverberata sullo stato della marina; perchè, adoperando una frase dell'onorevole Morin, è difficile cavare dei denti, senza produr dolore.

Difatti, mentre dal 1835 al 1891, quando si spinsero le costruzioni navali, la trasformazione del materiale e la rinnovazione dell'armamento, il valore del naviglio era giunto da 167 milioni a 476 milioni, oggi, nel 1896, il valore del naviglio è sceso a 473,753; in cifra tonda, diciamo pure 473 milioni.

Non abbiamo più progredito!

L'organico che era stato approvato per legge, prevedeva che, nel 1897, fosse pronto il nuovo materiale che era stato decretato; siamo alla vigilia del 1897, e ci manca ancora una nave corazzata, perchè quelle che sono in costruzione dovremo attenderle ancora; invece di 9 navi di 2ª classe, che dovevano aumentare il nostro naviglio, non ne abbiamo che 7; invece di 24 navi di 3ª classe, che dovevano aggiungersi, non ne furono aggiunte che 11; e finalmente invece di 193 torpediniere di prima classe, cosiddette d'alto mare, ci siamo arrestati su cento: mi pare bene ne abbiamo 103 o 105.

Quello che si verifica nel materiale del naviglio si verifica anche nei nostri arsenali. Cito solo un fatto: una delle cose di cui manchiamo di più e che sono tanto necessarie nelle flotte moderne, sono i bacini di radobbo. A Spezia abbiamo appena cinque bacini; ne avevamo quattro e ne abbiamo messi in costruzione due, appena uno è finito e l'altro per mancanza di 1,200,000 lire fa pena il vederlo là senza poterlo continuare.

Questi sono i fatti prodotti da una necessità superiore alla volontà di tutti i ministri della marina.

Questo stato di cose, che ha in certo modo arrestato il nostro progresso, non ha prodotto una decadenza (le cifre lo dimostrano) se si considera la questione in modo assoluto; ma siccome le altre marine invece in questi ultimi tempi hanno fatto sforzi veramente straordinari, di cui non si hanno precedenti, per au-

mentare la loro marina, si capisce che la nostra posizione deve diventare sempre inferiore. Così si è veduta l'Inghilterra votare i fondi a 500 milioni per volta; la Francia che, quando noi avevamo 32 milioni per le costruzioni tra ordinarie e straordinarie, ne aveva 50 e quindi era già una cifra molto rispettabile in confronto alla nostra; è ora salita a 90 milioni, mentre noi siamo discesi a 22.

L'onorevole Bettòlo ha citato delle cifre, ha fatto dei paragoni, dei rapporti, e poi ha indicato le cifre dei rispettivi bilanci. Mentre noi avevamo un bilancio di 123 milioni, la Francia ne aveva uno di 200 e la Germania di 65.

Non parlo dell'Inghilterra, perchè questi sono miraggi a cui noi non possiamo aspirare. Ma la Germania è andata al disopra di 100 milioni, adesso ne ha 105, e noi siamo rimasti a 92.

Anche questo viene a constatare la nostra posizione; e contro la forza delle cose è inutile dar della testa; siamo discesi nella nostra posizione relativa.

Dopo aver indicato il male, è certo che questo stato di cose deve preoccupare, e vedo con piacere che se ne preoccupa il Parlamento, ma è molto più difficile l'indicare il rimedio.

Il rimedio sarebbe uno solo, sarebbe quello di fare uno sforzo energico; bisognerebbe dare un fondo straordinario per riparare al regresso, tanto più che questa sosta ci ha anche impedito di seguire i progressi nel materiale che hanno fatto le altre marine, e mentre, non è molto, tenevamo il primato in taluni servizi, come nell'artiglieria a tiro rapido, e nelle torpediniere d'alto mare, in cui eravamo anche superiori alle marine molto più potenti della nostra; ora non lo siamo più.

Occorrerebbe quindi votare un grosso fondo per la marina.

Ora certo io non posso farmi illusione su ciò, viste le condizioni attuali del nostro paese, e non posso domandare, nè consigliare di domandare in questo momento, in cui si deve già provvedere delle spese così straordinarie per le sterili avventure d'Africa, un grande assegno.

L'onorevole Pantano ha trovata un'altra risorsa. Egli disse: l'Italia deve essere specialmente una nazione marinaresca, quindi deve abbandonare l'idea di essere una nazione militare, e dovrebbe fare economie sul

bilancio della guerra, ed accrescere quello della marina.

Nessuno più di me riconosce il bisogno che l'Italia debba energicamente provvedere alla sua difesa marittima; questo io l'ho sempre sostenuto, come lo hanno sostenuto molti valenti generali; ma l'Italia è una penisola, e deve pensare anche alla sua difesa dal lato di terra. Ora se per il passato si poteva ammettere una certa sproporzione fra il bilancio della marina e quello della guerra, oggi io credo che tutti e due possono piangere le rispettive miserie, e sarebbe veramente un delitto di domandare in questi momenti, che il bilancio della guerra venisse stremato.

Sono dunque due rimedi sui quali non è da contare. Ve ne è un altro, che è quello al quale accennano gli ordini del giorno della Commissione e dell'onorevole Rubini. La Commissione fa voti perchè tutte le economie che si faranno sugli altri bilanci, escluso quello della guerra, passino alla marina, e l'onorevole Rubini, con altre parole esprime lo stesso concetto.

Questi ordini del giorno dimostrano il fermo proposito di voler provvedere al bilancio della marina, e sotto questo rapporto sono di una certa importanza. Ma supponiamo che dovessi costruire delle nuove navi; se dovessi pagarle colle economie degli altri bilanci, resterebbero in cantiere per un bel pezzo! (*ilarità*).

Non vi è quindi altro rimedio che quello di aspettare che le finanze siano migliorate, e venire poi alla Camera a ricordare al ministro della marina la promessa che egli vi fa, non come individuo, ma come ente, che appena ci sieno delle somme disponibili, le prime si debbano necessariamente dedicare alla marina.

Per ora al ministro della marina resta il compito abbastanza modesto, di spendere bene le poche somme che ha a sua disposizione; ed io prometto che metterò tutto l'impegno per riuscire a questo scopo.

L'onorevole Morin ha detto che egli ha avuto poco da provvedere in questo senso perchè, avendo trovato nei cantieri molte costruzioni che impegnavano per molto tempo i fondi disponibili, era inutile preparare nuove costruzioni, le quali non avrebbero fatto altro che diluire i fondi stessi, già scarsi, sopra un numero maggiore di costruzioni e ritardandone sempre più il compimento; inconve-

niente questo che si riscontra in tutte le marine, che, come la nostra, non sono molto ricche.

Ma l'anno venturo sulle costruzioni cominceranno ad essere disponibili delle somme di qualche milione, che cresceranno sempre più negli esercizi venturi; e quindi io credo che sia prossimo il momento di esaminare quali sieno i bisogni più urgenti della nostra marina in fatto di materiale; ciò che io mi propongo di fare con calma.

A questo riguardo ricordo che l'onorevole Afan de Rivera ha notato giustamente come fra i tipi di navi, di cui maggiormente difettiamo, figurano i caccia-torpediniere veloci e le torpediniere di alta velocità, che già si trovano in altre marine.

Come ho detto, noi, in fatto di torpediniere, eravamo in ottime condizioni e siamo ancora in buona condizione. Ma certo non bisogna decadere in confronto alle altre nazioni e occorre adottare anche questi nuovi tipi di navi. Per conseguenza io assicuro l'onorevole Afan de Rivera che, in una certa misura, potrò soddisfare al suo desiderio; tanto più che anche l'onorevole Morin era nello stesso ordine d'idee, e col poco che aveva disponibile, ha appunto messo in cantiere dei caccia-torpediniere molto veloci.

Anche l'onorevole Biscaretti ha espresso il desiderio, che si aumentino i fondi per le costruzioni navali; che si dia impulso alle nuove costruzioni. Egli è venuto poi a parlare di quello cui dovrebbe provvedere la nostra marina in fatto di tipi; ed in questo non lo posso contentare come ho contentato l'onorevole Afan de Rivera.

Egli ha sollevato di nuovo l'incresciosa questione delle navi grandi e delle navi piccole; ha detto che è contrario alle grandi navi, ed ha fatto il classico ragionamento che tutto il mondo ammette: se invece di una ne fate due più piccole (suppongo che voglia dire della metà per stare nel paragone) ne avrete due invece di una. E fin là potremo essere d'accordo, col patto che le due potessero esser buone ognuna della metà dell'unica. Poi, seguitando questo ragionamento, a ciascuna di queste, ne contrappongo altre due, e tanto meglio ne avremo quattro invece di una.

Il ragionamento filava ed io credeva che arrivasse fino in fondo, ma quando è arrivato alle torpediniere si è fermato ed ha detto:

queste non le voglio più. Eppure completavano il suo ragionamento. Di modo che, egli è contrario ai due estremi delle navi che compongono ormai le marine moderne, è contrario alle navi grandi ed alle torpediniere.

Vengo prima di tutto alle navi da battaglia. Io credo che esaminando le condizioni del nostro naviglio, sia ormai tempo di pensare a costruire qualche nave da battaglia, se non altro per tener dietro al progresso che hanno fatto le altre marine.

Se noi guardiamo alla composizione del nostro naviglio, abbiamo che le migliori nostre corazzate rimontano già a 20 anni, alcune a 14, e che soltanto tre sono abbastanza moderne e ne abbiamo due in cantiere.

Se noi dall'altro lato guardiamo al numero colossale di navi di battaglia, vale a dire di nuove corazzate che hanno messo in cantiere le altre marine, io debbo credere che non tutte le marine dividono l'opinione dell'onorevole Biscaretti.

L'introduzione dei cannoni a tiro rapido e degli alti esplosivi ha reso anche più necessaria di prima la corazza verticale per la difesa delle navi. Perfino gl'incrociatori protetti che prima erano sufficientemente difesi con un ponte orizzontale corazzato, bisognerà ormai munirli della corazza verticale per proteggerli da quei nuovi micidiali mezzi di offesa.

Ora fino a tanto che la corazza peserà 7,800 chilogrammi per metro cubo, sarà molto difficile rispondere a questa nuova esigenza, facendo dei bastimenti piccoli.

Noi eravamo abituati a chiamare mostri le nostre navi; ora io vedo che le altre marine ci hanno avanzato. L'Inghilterra ha costruite numerose navi di 15,000 tonnellate, mentre le nostre ultime come l'*Umberto* e la *Sicilia* sono di 13,800 tonnellate.

Dunque io credo che bisognerà mettere in costruzione qualche nave di battaglia che farò studiare da persone competenti, ma non posso fin da ora assicurare l'onorevole Biscaretti che saranno di un tonnellaggio molto piccolo.

Vengo ora all'altro tipo, alle torpediniere, le quali anche esse non hanno il favore dell'onorevole Biscaretti.

Ora io credo che per una marina, il cui compito principale è quello della difesa delle coste, sarebbe un delitto il rinunciare a questo

mezzo potentissimo di difesa; mezzo che dà una superiorità grandissima a chi si difende, e mette in inferiorità il nemico, che viene ad attaccare di lontano.

Onde io dichiaro all'onorevole Biscaretti che necessariamente nelle nuove costruzioni saranno comprese delle torpediniere di grande velocità, delle torpediniere d'alto mare, e dei caccia-torpediniere.

Fu espresso il desiderio che nelle costruzioni si dia più lavoro alla industria privata e meno agli arsenali dello Stato, desiderio che è stato espresso dagli onorevoli Afan de Rivera ed Accinni, ai quali si è anche associato l'onorevole Bettolo. Io sono perfettamente in quest'ordine di idee; però credo che non bisogna esagerare. Non si può vivere in un mondo ideale; bisogna tener conto delle condizioni di fatto, in cui ci troviamo. Ora noi abbiamo 3 arsenali, a Spezia, a Napoli ed a Venezia, nei quali abbiamo numerosi operai, che sarebbe ingiusto e crudele licenziare, senza dire che sarebbe anche difficile il far questo perchè essi hanno diritto alla pensione.

Ma, oltre a ciò, si deve tener conto di un'altra questione importante, e cioè, che ove si desse tutto alla industria privata, ne verrebbe un riparto non giusto di lavoro, perchè nel nord c'è una industria molto sviluppata, a Venezia nessuna industria, e a Napoli c'è l'industria potente della costruzione di macchine e l'altra, non meno potente, della fabbricazione di artiglieria, ma disgraziatamente come cantieri non ce ne sono.

Quindi se si adottasse assolutamente il sistema di dare meno lavoro agli arsenali, ci sarebbe una non giustificata ripartizione di lavoro.

Quindi tenendo conto del loro desiderio per una buona organizzazione di produzione navale, bisogna temperarlo molto, ma molto per le condizioni in cui ci troviamo.

A questo riguardo si è parlato anche della cessione fatta alla marina Argentina di due navi, la *Garibaldi* e la *Varese* che per la nostra marina erano in corso di costruzione nei nostri stabilimenti.

La marina Argentina, esaminati questi tipi e trovatili molto soddisfacenti, trovato che la nostra industria costruiva bene, sia come scafo, sia come macchine, sia come artiglieria, si è decisa di acquistare queste due navi.

I costruttori hanno dovuto domandare all'Amministrazione nostra il permesso di cedere queste due navi, salvo a costruirne altre due. Il mio antecessore ha dato questo permesso; ed io ho seguito il suo esempio. E dico subito che io considero questo fatto come uno dei più belli per la nostra industria. Io mi ricordo ancora quando nella mia gioventù andavo all'estero a ricevere i bastimenti che la nostra Marina era obbligata a farsi costruire; ebbene allora io aspirava acchè il nostro paese potesse costruire da sè stesso i bastimenti che occorrevano alla Marina militare. Allora non aspirava nemmeno al desiderio che s'invertissero le parti e che anche noi potessimo, come altri paesi, non solo costruire per noi, ma anche per le altre Marine.

Quindi ho salutato come un bel fatto quello che si è avverato, e faccio voti che si ripeta. (*Approvazioni*).

Purtroppo, anche per le lotte che fanno i nostri industriali, ho paura che non si verifichi troppo sovente il fatto che altre Marine vengano a servirsi da noi; ma io dichiaro alla Camera che se avvenisse, darei tutte le facilitazioni, perchè questo fatto si ripetesse. (*Bravo!*)

È stato detto: ma la Marina ha tanto bisogno di questi bastimenti, e voi li lasciate cedere ad altri? Ma nel caso pratico, anche dal ristretto punto di vista del servizio militare, mentre io credo che il ministro della mariniera, essendo anche membro del Governo e non solo amministratore della marina, debba pensare agli interessi del paese, dico che anche sotto questo punto di vista così ristretto, la Marina in questo caso non aveva che da guadagnare, perchè questi bastimenti, secondo i contratti, dovevano essere consegnati alla nostra Marina, uno nel marzo 1898, e l'altro nell'aprile 1898. Ora, tanto io, quanto il mio predecessore ha fatto per la *Garibaldi*, si mise per condizione che dovevano questi bastimenti essere rimpiazzati e consegnati alla Marina, entro l'epoca stabilita dal primo contratto.

Qualcheduno ha osservato, questo si dice e non si fa. Ma io dico anche che l'Amministrazione marittima è stata sempre estremamente benevola per i ritardi che qualche volta i nostri industriali mettono nelle consegne.

E realmente credo che sarebbe strano che

noi fossimo così crudeli verso i nostri industriali, mentre anche quando si andava all'estero, di questi ritardi se ne sono verificati moltissimi. Basta solo osservare che con gl'industriali esteri, non essendovi cauzione, non c'era nulla da fare quando avvenivano dei ritardi, bisognava aver pazienza ed aspettare. Mentre da noi, con la cauzione e con molte garanzie, c'è modo di tenerli a freno. Ma, dico la verità, quasi sempre l'Amministrazione è stata molto benevola ed ha richiamato il Consiglio di Stato (il quale non sempre si è mostrato altrettanto benevolo), ha richiamato dico il Consiglio di Stato sulle circostanze attenuanti, per abbonare o diminuire questi obblighi. Ma qui, nel caso attuale, bisogna dire che lo stabilimento Ansaldo di Sampierdarena ha ormai sviluppato tali mezzi di produzione che la nuova *Garibaldi*, che deve rimpiazzare l'antica, è talmente avanzata nella sua costruzione, che il costruttore ha già offerto di venderla all'estero.

Disgraziatamente non ha ancora trovato un compratore. Dico ciò per dimostrare che alla fine di quest'anno (vale a dire nel periodo di quasi un anno e mezzo) s'avrebbe tempo per farne un'altra per noi. Quindi c'è la certezza che queste navi siano date nel tempo prescritto.

Ma mi si dice: Perché non ve l'avete fatta dare anche a noi così presto? Per una semplicissima ragione, che per sollecitare la consegna di una nave occorre far lavorare notte e giorno gli operai e quindi pagare di più. Difatti la marina argentina ha pagato questi bastimenti di più di quello che li paga la marina italiana. Del resto la marina italiana non avrebbe potuto pagare questa somma maggiore, occorrente per avere prima la consegna di queste navi, perchè, come ben diceva l'onorevole Morin, ha il suo bilancio talmente impegnato da non poter disporre d'alcuna somma.

Ora si è ottenuto questo risultato, che l'Amministrazione ha guadagnato dall'aver permesso la vendita di queste navi; perchè essa si è fatto restituire le somme pagate fino allora, che ammontano a quattro milioni e mezzo, coi relativi interessi, e poi ha preso anche i diritti di registro, che sono 160 mila lire per ogni nave, intascando così 320 mila lire, che sono piovute proprio dall'estero. (*Ilarità*) E lo Stato con questi interessi si è riservato di far mettere alle nuove

navi delle caldaie più perfette, come quelle così dette a tubi d'acqua.

Quindi io credo, che realmente il Governo italiano abbia fatto dei buoni contratti, perchè ha guadagnato in qualità del materiale, in denaro, e dippiù, ha favorito nello stesso tempo una industria, che è di grande interesse per il nostro paese.

Il fatto è che sono entrati nel paese in un anno 34 milioni in oro, ciò che credo non sia una cosa indifferente.

Ma quello che trovo più importante è, che questo fatto costituisce una promessa per l'avvenire. Ed io desidererei che questa promessa fruttasse.

Quando penso a tutta l'azione che esercitano gli altri Governi all'estero, per disputarsi queste commissioni, colla loro diplomazia (ed io ricordo bene le pressioni che facevano sul nostro Governo, quando eravamo costretti a ricorrere all'estero); trovo veramente strano che si critichi il nostro Governo perchè, senza il minimo sacrificio, anzi con dei guadagni, non abbia impedito che questo fatto, così consolante, si verificasse anche da noi. (*Bravo! Benissimo!*)

Credo così di aver risposto, per ciò che riguarda il materiale, alle questioni di carattere generale, trattate dai vari oratori.

Sulle altre questioni di dettaglio risponderò singolarmente a ciascuno.

Ora, in questo stato di cose, che non ci permette di proporre alla Camera di assegnare un fondo perchè siano sollecitate queste costruzioni, resta un altro dovere, al quale ha accennato la Commissione, quello, cioè, di mantenere nella massima efficacia il materiale che possediamo. E questo è ciò che l'onorevole Bettolo ha chiamato, con frase efficace, preparazione organica della nostra marineria.

Ora è appena necessario che io dica alla Camera che il Ministero sente questo dovere. Anche avendo dei fondi in esuberanza, è sempre dovere del Governo di fare in modo che il materiale esistente sia tenuto in condizioni della massima efficacia; tanto più quando una marina deve fare un po' di sosta nelle costruzioni nuove.

Tutti i miei predecessori hanno fatto degli sforzi in questo senso. Una volta era un poco più difficile ottenere risultati soddisfacenti, perchè una delle difficoltà che avevamo, specie quando fui la prima volta ministro della

marina, era quella del personale; mancavamo di ufficiali di vascello, mancavamo di personale speciale, macchinisti e fuochisti.

Si sono fatti grandi sforzi per aumentare questo personale ed ora ci troviamo molto meglio a questo riguardo; e, come già accennò l'onorevole Bettòlo, anche per il *Corpo Reale Equipaggi* siamo arrivati vicino ormai al numero che ci occorre per tenere in perfetto assetto e preparate le nostre navi che hanno un vero valore militare. A questo punto si è parlato anche degli equipaggi fissi, insistendo su questo bisogno, perchè ormai si capisce perfettamente che ufficiali ed equipaggi debbano oggi giorno esser padroni del loro bastimento, date le grandi complicazioni che presentano i meccanismi di bordo. Ed una marina che sia ben preparata secondo questo concetto degli equipaggi fissi, certamente potrà competere di forza anche con un'altra che abbia materiale più abbondante. Ora io, a tale riguardo, debbo dire che divido perfettamente quest'ordine di idee. La questione anzi degli equipaggi fissi è già ad uno studio avanzato, molte disposizioni già sono state prese in proposito; posso annunziare alla Camera che col prossimo luglio, in occasione delle grandi manovre che io ho ristabilite, si avranno tabelle di mobilitazione in cui il principio degli equipaggi fissi sarà consacrato. Qui debbo aggiungere una parola intorno alla deficienza che avevamo di ufficiali di vascello e che fu tanto giustamente lamentata in passato.

Mi permetta l'onorevole Morin che io qui dissenta un pochino da lui sopra la questione del numero degli ufficiali di vascello. Credo che in fondo vi sia poca divergenza fra noi. Io credo che nemmeno l'onorevole Morin vorrebbe che il numero degli ufficiali di vascello fosse subordinato alle esigenze del servizio di pace in modo che ogni ufficiale avesse sempre un posto a terra od a bordo.

Anzi se noi andiamo a paragonare la nostra con tutte le altre marine, sotto questo criterio si potrebbero criticare tutte le loro tabelle del personale. Basta guardare ciò che hanno le altre marine, senza parlare di quella inglese. Comincio dalla francese, che io presi per base quando avevo proposto di arrivare alla metà degli organici di essa, non avendo così, come vede la Camera, delle vedute troppo superbe. A questo risultato, al quale io ero convinto che dovessimo arrivare, ci siamo in-

fatti avvicinati a poco a poco. L'onorevole Morin ha detto che non ci è da dare un comando che a soli venti capitani di vascello, e che invece ne abbiamo cinquanta.

Ora, prima di tutto, mi pare impossibile di pretendere che questi capitani di vascello stiano in mare tutta la loro vita; e poi la Francia ha 129 capitani di vascello, e non ne ha certo più di 40 in mare, ed anzi ne ha proporzionatamente meno di noi.

La Germania ha una marina più modesta della nostra (per ora soltanto però, perchè se continueremo così con i nostri stanziamenti presto ci sorpasserà) e pure ha 43 capitani di vascello. Con un materiale inferiore al nostro ha un numero di capitani di vascello quasi eguale. D'altronde bisogna ricordare che ora ci troviamo in condizioni finanziarie eccezionali; ho già detto che mentre non mi sento il coraggio di domandar nuovi fondi, in questo momento, pure non rinuzio a sperare che la marina italiana non resti così, e che quindi prenda un nuovo slancio.

Ora, mi pare che sarebbe pericoloso di adottare il nostro personale a queste condizioni eccezionali, senza avere in vista quel che succederà nel futuro.

Io mi ricordo che la marina americana, dopo la guerra di secessione, ridusse a zero, per economia, le sue costruzioni; mi ricordo pure di aver veduto, non sono ancora molti anni, a Livorno, dei bastimenti americani che avevano cannoni lisci ad avancarica; ed essendo colà una nostra nave, il *Dogali*, che faceva le manovre di torpedini, gli ufficiali americani domandavano, come un favore, di vedere le torpedini, perchè essi non avevano a bordo nè tubi di lancio, nè torpedini. Ebbene, la marina americana, se rinunciò, in quel periodo transitorio, a rinnovare il materiale, tenne però i suoi ufficiali, li fece navigare sulle sue navi di legno, senza materiale nuovo. Insomma, essa non volle sacrificare il personale, perchè ci vuol molto tempo a farlo; ed adesso che gli americani, con le loro ricchezze, possono votare 600 milioni per volta, si vanno facendo un naviglio che sarà fornito di personale molto capace.

E, giacchè parlo di personale, accennerò ad un'altra questione, molto delicata, che è stata adombrata dagli onorevoli Afan de Rivera ed Accinni, ed anche, in nube, dall'onorevole Bettòlo, e che ha trattato oggi l'onorevole Morin.

Già, quando si toccano questioni assai delicate, la sorte dei ministri della marina è quella di esser criticati sempre da chi ha la pretesa di rappresentare l'opinione della marina; e qualunque decisione il ministro prenda, c'è sempre chi dice: la marina ha criticato questo atto.

L'onorevole Accinni ha detto che il ministro si deve preoccupare di molti ufficiali, assai abili, che probabilmente avrebbero la loro carriera interrotta, e ha detto: adoperate la falce, levate tutti i non valori e tirate su i buoni. Questo è uno dei doveri del ministro, ma, lo ammetterà l'onorevole Accinni, uno dei doveri più penosi. Perchè si tratta non di ufficiali che mancano al loro dovere e che quindi si debbono eliminare, ma di ufficiali, che hanno prestato lunghi e lodevoli servizi.

Ma siccome nessuno può essere eguale agli altri, si tratta di giudicare degli ufficiali; di dire: voi siete solo buono per questo grado, per i gradi superiori bisogna prendere un'altra misura e se ve ne sono dei migliori bisogna prenderne degli altri. Ma quelli che sono toccati (ufficiali che hanno reso dei lunghi servizi e servizi rispettabilissimi) è sempre difficile il convincerli. Quindi io sono deciso di fare questo mio dovere perchè, pur troppo lo vediamo, il ragionamento e la storia c'insegnano che i destini d'una nazione sono intimamente legati colla sorte delle sue armi sia in terra che in mare: il buon senso e la storia c'insegnano che il risultato di questi sforzi militari dipende molto dalla direzione e quindi più si va in alto e più bisogna fare tutti gli sforzi (è il dovere del ministro) per preparare questa direzione, che risponda al suo scopo e vediamo quali amarezze, quali dolori e quali disastri arrechi una direzione in guerra che non sia all'altezza della sua missione. Quindi io per parte mia son deciso a compiere questo dovere. Spero, e son sicuro anzi, che in un compito così difficile sarò molto aiutato dal consiglio dei capi della nostra marina e sono certo di avere il loro concorso nell'adempiere questo mandato, come ripeto, penosissimo pel ministro, perchè non c'è niente di più doloroso che arrecar dolore ad ufficiali che hanno tanti meriti.

Credo così di avere trattato le questioni più importanti sollevate in questa discussione.

Verremo poi alle questioni di dettaglio,

delle quali sarà meglio, anche vista l'ora, parlare poi ai rispettivi capitoli.

E parlerò ora della questione molto importante che ha sollevato l'onorevole Pantano circa la nostra emigrazione oltre mare.

Egli ne ha parlato con quella competenza, e con quella ricchezza di studi e di fatti, che sono la caratteristica del suo ingegno.

Questa questione, considerata nel suo carattere generale, è estranea un po' al bilancio della marina; avrebbe sede più opportuna quando si discuterà dei premi della marina mercantile.

Io non seguirò l'onorevole Pantano sull'ampio terreno in cui egli ha portato la discussione.

Egli si è fatta la domanda se l'Italia deve essere protezionista, o liberista. Ora questa è una questione molto ardua.

Dice poi che l'Italia deve trovare la sua grandezza, la sua ricchezza, nella esportazione dei prodotti agricoli. A me pare un po' difficile che in questa esportazione di prodotti agricoli possa trovare la sua ricchezza un paese il quale è obbligato a mettere lire 7,50 di dazio per proteggere il suo grano (*Si ride*); e quindi non so cosa ci resti da esportare; tanto più che disgraziatamente quei prodotti che realmente erano speciali a noi, che facevano la ricchezza della nostra agricoltura, sono esposti a delle concorrenze estere tali, che ne hanno fatto ribassare grandemente il prezzo; e qualunque dazio protettore non rimedierebbe a questo inconveniente.

E vengo più specialmente a quello che in questa questione dell'emigrazione riguarda questo bilancio; il dovere cioè nel ministro della marina di tutelare la salute e la sicurezza degli emigranti quando viaggiano sui bastimenti della nostra marina mercantile, sui quali il ministro deve esercitare una sorveglianza.

L'onorevole Pantano ha descritto le sofferenze degli emigranti, con colori molto neri. Mi permetta di dire che ha portato dei giudizi sulla nostra marina mercantile molto severi, e che io ritengo molto ingiusti od almeno molto esagerati.

È vero che l'onorevole Pantano ha tolto la descrizione del miserando stato di un piroscampo che trasportava emigranti, da un libro del nostro collega Macola, che nei suoi scritti impiega uno stile elegante e pieno di colorito. Ma disgraziatamente l'onorevole Macola ha an-

che l'abitudine di veder tutto nero. Io ho letto quel suo libro, ed in esso trovo che tutto quello che fa il Governo (già quello sbaglia sempre) (*Ilarità*) tutto quello che si fa in Italia, è fatto male. Ve ne leggo un solo periodo. Parlando del nostro paese dice: « Industrie tistiche soggette alla concorrenza delle industrie straniere; agricoltura spoglia di capitali e sprovvista di protezione fino a questi ultimi anni; navigazione passiva; popolazione in aumento, spostata, turbolenta, affamata; Governi fiacchi; classe dirigente inetta, accidiosa, egoista. Quale può essere l'avvenire d'Italia? »

Ora io dico che quando uno possiede di questi occhiali (*Ilarità*), è difficile che abbia potuto trovare delle cose belle a bordo di un bastimento che trasportava più di 1000 emigranti, e che soffrivano il mal di mare. Certo bisogna adattarsi anche all'ambiente.

Ora io osservo che, come ha detto lo stesso onorevole Pantano, a Genova vi è una grande concorrenza. Ci sono bastimenti di tutte Nazioni, e quindi piena libertà di mercato. Ora malgrado questa concorrenza (lo stesso onorevole Pantano lo ha detto) i bastimenti italiani trasportano l'83 per cento degli emigranti.

Egli ha accennato anche ai piroscafi germanici.

Ora questi piroscafi fanno concorrenza a tutte le marine mercantili. Io leggeva pochi giorni fa nei *Débats* un articolo, in cui si lamentava che le Compagnie francesi transatlantiche, che sono largamente sovvenzionate e che possiedono un magnifico materiale, non possano resistere alla concorrenza che viene loro fatta dalle Compagnie germaniche, le quali prima sono andate fino a Cherbourg, ed ora arrivano fino a Brest per imbarcare passeggeri francesi. È una lotta che si fa dunque per l'esistenza ed io credo che sia proprio difficile che la nostra marina mercantile possa riuscire a trasportare essa sola tutti i nostri emigranti, tanto più che la nostra emigrazione è costituita in massima parte da povera gente, mentre i bastimenti germanici, offrendo delle maggiori comodità, sono preferiti da coloro che pagano di più, che sono meno numerosi e che non desiderano di trovarsi troppo a contatto di queste masse di emigranti. Questi bastimenti, in certo modo, servono un'altra clientela e quindi si capisce come possano fare della concorrenza agli altri.

Io con ciò non voglio dire che tutto proceda nel miglior modo e nel migliore dei mondi possibili. Ci sono e ci sono stati degli inconvenienti a cui il Governo cerca ed ha cercato di ovviare; ma io non credo che ci siano bastimenti, su cui siano imbarcati gli emigranti, i quali facciano soltanto sei miglia all'ora. So che il mio predecessore ha ordinato che si facessero delle visite ai bastimenti che trasportavano degli emigranti appena arrivavano nei porti dell'America per constatare se avevano soddisfatto a tutte le condizioni volute dal regolamento e dal Codice di marina mercantile; se gli emigranti erano stati trattati bene; se a bordo c'erano i medicinali ed i viveri necessari. Io ho letti i rapporti provenienti al Ministero, specialmente dopo le lagnanze fatte dall'onorevole Pantano, e posso dire che i risultati di queste visite sono stati molto soddisfacenti.

Io ho esaminato anche il regolamento per l'esecuzione della legge sulla marina mercantile fatto dal Ministero della marina, dietro i suggerimenti della Direzione di sanità, e lo ho paragonato con tutte le prescrizioni che ci sono in Germania, in Francia, ed anche negli Stati Uniti d'America, che sono così severi per il trasporto degli emigranti, e, meno certi piccoli dettagli, ci sono le stesse prescrizioni per cubatura d'aria, per medici, medicinali, ecc. Anzi di medicinali ne portano sempre al di là del bisogno. C'è la prescrizione di fare il ghiaccio a bordo; c'è l'acqua distillata in ragione di 5 litri al giorno per ogni emigrante, oltre l'acqua che hanno nelle casse; quindi io credo che il nostro regolamento, possa stare al pari degli altri.

È in corso anche uno studio per vedere se si possono portare dei miglioramenti; ma, mi parrebbe veramente eccessivo, come domanda l'onorevole Pantano, che si venisse per questo con una legge alla Camera. Si capisce quanto tempo ci vorrebbe a far votare questa legge: e se poi dovesse correggersi ci vorrebbe un'altra legge.

Mi pare che sia una questione di regolamento, e credo che nessuno possa dubitare della buona volontà del Governo, di apportare i miglioramenti occorrenti; e per dare ai nostri emigranti quella tutela necessaria che danno loro gli altri Governi.

Visto l'ora tarda, e visto anche che credo di aver risposto alle questioni più importanti, e che ci sarà modo di parlare delle questioni

di dettaglio nei vari capitoli che vi si riferiscono, credo di aver finito, e di aver corrisposto all'incirca alle domande fattemi.

Certo non posso aver soddisfatto tutti. Le mie promesse sono molto modeste, come è modesto il compito mio, che è quello di discutere un bilancio che non è stato presentato da me, e che è informato all'idea della più stretta economia; quindi fin d'ora posso dire, che non potrò ceder molto a tutte le domande di aumenti, poichè per quanto desideri di portare dei miglioramenti in tutti i Corpi, bisogna che ci teniamo in limiti molto ristretti.

Io dichiaro alla Camera che questo modesto compito, di tenere la nostra marina, nei limiti del bilancio, in condizioni di corrispondere alle speranze che il paese ripone in essa, io lo adempirò con tutto l'animo mio, con tutte le mie modeste forze. (*Bravo! Bene! — Vive approvazioni*).

Voci. La chiusura! la chiusura!

Presidente. Essendo chiesta la chiusura domando se è appoggiata.

(*È appoggiata*).

Metterò a partito la chiusura della discussione, riservando la facoltà di parlare al relatore e agli onorevoli colleghi che hanno presentato degli ordini del giorno.

Coloro che l'approvano si alzino.

(*È approvata*).

Il seguito di questa discussione sarà rinviato ad altra seduta mattutina.

La seduta termina alle 12,10.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'ufficio di revisione.

Roma, 1896. — Tip. della Camera dei Deputati.

