

XXXIV.

TORNATA DEL 26 GIUGNO 1889

Presidenza del Vicepresidente TABARRINI.

Sommario. — *Congedi — votazione a scrutinio segreto dei quattro progetti di legge: 1. Convalidazione dei decreti reali n. 5084 (17 novembre 1887), 5116 (18 dicembre 1887), 5675 (27 agosto 1888) e approvazione di vari provvedimenti riguardanti il servizio delle gabelle con facoltà al Governo di pubblicare il testo unico della legge doganale; 2. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1889-90; 3. Estensione ai graduati delle categorie aiutanti, infermieri e furieri del Corpo reale equipaggi delle disposizioni della legge 19 giugno 1888, n. 5465; 4. Soppressione dell'obbligo della ferma di sei anni pei sott'ufficiali della regia marina — Discussione del progetto di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio 1889-90 — Discorsi dei senatori De Saint-Bon e Castagnola — Presentazione dei seguenti progetti di legge: 1. Rendiconto generale consuntivo dell'amministrazione dello Stato e dell'amministrazione del Fondo per il culto per l'esercizio finanziario 1887-88; 2. Approvazione delle eccedenze d'impegni verificatesi nell'esercizio finanziario 1887-88 sulle assegnazioni del Ministero della marina; 3. Approvazione delle eccedenze d'impegni verificatesi nell'esercizio finanziario 1887-88 sulle assegnazioni del Ministero dell'istruzione pubblica — Ripresa della discussione — Discorso del ministro della marina, e replica del senatore De Saint-Bon — Proclamazione del risultato delle votazioni a scrutinio segreto.*

La seduta è aperta alle ore 2 e 30 pom.

Sono presenti i ministri della marina e della guerra e più tardi interviene il ministro del Tesoro:

Il senatore, segretario, CORSI L. dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale viene approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Il senatore Assanti domanda un congedo di 10 giorni per motivi di famiglia; il senatore Scarabelli di 20 giorni per lo stesso motivo. Se non vi sono obiezioni, questi congedi s'intenderanno accordati.

Votazione a squittinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca:

Votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:

Convalidazione dei decreti reali n. 5084 (17 novembre 1887), 5116 (18 dicembre 1887), 5675 (17 agosto 1888) e approvazione di vari provvedimenti riguardanti il servizio delle gabelle con facoltà al Governo di pubblicare il testo unico della legge doganale;

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1889-90;

Estensione ai graduati delle categorie aiu-

tanti, infermieri e furieri del Corpo reale equipaggi delle disposizioni della legge 19 giugno 1888, n. 5465;

Soppressione dell'obbligo della ferma di sei anni pei sott'ufficiali della regia marina.

Si procede all'appello nominale.

(Il senatore, segretario, Celesia fa l'appello nominale).

Le urne rimangono aperte per i signori senatori che sopravverranno.

Discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1889-90 » (N. 59).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1889-90 ».

Si dà lettura dell'articolo unico del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, CELESIA legge:

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1889 al 30 giugno 1890, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. La parola spetta al senatore De Saint-Bon.

Senatore DE SAINT-BON. Signori senatori, pochi giorni sono mi recai nella tribuna dell'altro ramo del Parlamento allo scopo di udire la discussione sul bilancio della marina.

Giunsi là un po' prima del tempo, mentre si discuteva altra legge; perciò l'occhio mio ebbe tempo di spaziare sopra i vari banchi, e si fermò specialmente su di uno scanno vuoto, dove si trovava una corona d'alloro.

Il mio pensiero allora si riportò molti anni addietro, al giorno in cui il generale Garibaldi si presentò nell'aula di Montecitorio, l'unica volta che vi mise il piede, ed in allora venne per sostenere e far passare una legge che io presentava; legge che aveva molti oppositori e che fu la base del rinnovamento successivo

della marina; legge che ho ragione di ritenere non passò che in grazia del suo intervento.

E ciò avvenne senza che io avessi relazioni con lui.

Il mio pensiero naturalmente allora si riportò a tutta la serie dei tempi trascorsi da allora ad oggi, alle vive speranze concepite in quei tempi per la marina che io mi lusingava di fare fiorire, a tutti gli intoppi attraverso i quali essa ha dovuto passare e, finalmente, allo stato in cui si trova al presente.

Intanto la discussione era finita. Si venne all'esame del bilancio della marina. Ebbi l'immenso sconforto di vedere che nessuno se ne occupò. Alcune brevi raccomandazioni, talvolta in senso contraddittorio, e poi si votò.

Cento ventiquattro milioni per il bilancio della marina senza osservazione!

Il mio sconforto, egregi colleghi, fu immenso; mi pareva che la marina meritasse che il paese se ne occupasse di più e vi mettesse maggiore amore. Però in quel momento ho capito che a me incombeva un dovere. Forse mi sono fatto una illusione, ma ho creduto rilevare che quel silenzio fosse ispirato dall'idea che in Senato la questione di marina sarebbe stata trattata.

Allora io ho sentito il dovere di parlare, dovere che mi è penosissimo, dovere che adempirò soltanto nella misura del possibile, ma che adempirò.

Le difficoltà che si parano dinanzi a me per rendermi difficile la parola sono di varia specie.

Prima di tutto sono militare. Voi sapete che vi furono or non è molto delle discussioni sulla libertà di parola dei membri del Parlamento rivestiti della divisa militare.

Ho dovuto chiedermi: questa qualità di militare deve essere per me un freno?

Ho dovuto rispondermi: no, per ragioni forse a me specialissime, ma che almeno per me valgono.

Il ministro in quest'aula, in presenza a me senatore, è un amministratore, non altro. Di rimpetto all'amministratore sta il senatore. Di rimpetto poi al ministro militare sta un altro militare che nella lista gerarchica è segnato in una posizione più elevata. Sono più anziano di lui.

I riguardi della disciplina, adunque, non mi pare che mi debbano trattenere, mi tratter-

fanno bensì i doveri che ha un gentiluomo verso un altro gentiluomo.

Certamente, la mia voce non echeggia mai in un modo che possa essere disapprovato da una persona bene educata; ma il mio pensiero dentro i limiti del convenevole, ritengo di poterlo dire.

Oltre ad essere militare, io sono impiegato: ho una carica nella marina militare. Ora posso io portare in Parlamento le cose che conosco, unicamente per la mia posizione di ufficiale di marina, per la mia posizione di capo di un dipartimento?

A questa interrogazione ho dovuto rispondermi: no.

Quando il ministro, quando l'amministratore della marina crede avere delle ragioni per non manifestare al pubblico certi dati, certi apprezzamenti, certi risultati di esperienza, egli è perfettamente il padrone di farlo; io rispetto il suo diritto e non mi arrogo quello di violare questo segreto.

Per conseguenza nella discussione di una materia che riguarda la marina farò assolutamente astrazione da tutto quello che non è dal Ministero pubblicato, o implicitamente o esplicitamente.

Dunque questa è una prima limitazione che mi viene dalla mia posizione d'impiegato.

Ve n'è un'altra che deriva dalla mia posizione di uomo politico.

Non posso disconoscere che, in faccia all'Europa, in faccia alle alleanze che esistono nel continente, le parole pronunciate in quest'aula possono avere un'influenza grande, perchè per mezzo della stampa le parole qui pronunciate valicano le mura di questo recinto e sono trasportate lontano; rese autorevoli non dalla voce di chi parla, ma dal luogo in cui si è parlato.

Per questo motivo adunque io nel fare giudizio sulle cose della nostra marina, anche partendo dai dati che il Ministero ha pubblicato, devo andare molto guardingo, devo andare molto cauto.

Questa dunque è una seconda limitazione. Ma ve ne sono delle altre; devo ancora schivare il tecnicismo; e questa è una condizione necessaria, perchè il tecnicismo è la grande ragione per cui tutti quanti rifuggono dall'occuparsi di marina.

Tutti credono di non potere dare un giudizio in cose tecniche.

Io credo invece che il pubblico e il Parlamento possono essere messi in grado d'intendere il tecnicismo quanto basta per capire le questioni e giudicarle, ma non entrerò in quella via, per timore di farla invano.

Il ministro, naturalmente, non sarebbe del mio parere, e tutti gli ascoltanti si stringerebbero nelle spalle e finirebbero col rimanere perplessi. Dunque abbiamo anche il tecnicismo da schivare. Tutte queste limitazioni naturalmente rendono difficile assai le espressioni dei miei pensieri. Nulla di meno spero di riescire ad indurre una condizione vantaggiosa alla nostra marina nell'animo dei miei illustri colleghi.

Molti, ricordandosi che nei primi anni della mia vita parlamentare ho esordito col condannare quasi tutto il materiale allora esistente, ricordandosi, oltre di ciò, che si è parlato per lungo tempo di dissensi esistenti tra il ministro della marina e la mia persona, molti immagineranno che io stia per dare un giudizio severissimo di tutto il materiale esistente.

Ora, o signori, questo non è punto il mio proposito. Io sono lontanissimo dal ritenere che il materiale esistente sia stato fatto come avrebbe dovuto essere. Io ho la profonda convinzione che se una opportuna interpretazione dei fatti navali avesse presieduto alla costruzione del materiale abbastanza numeroso che cominciamo a possedere, si sarebbe giunti a conseguenze brillantissime e lontanissime da quelle in cui siamo; ma nello stesso tempo non posso disconoscere che anche col materiale esistente qualche cosa si può fare.

Se le navi che sono state costruite non fossero state fatte appositamente secondo l'esigenza della tattica navale delle battaglie (se ciò sia o non sia non affermo), se ciò fosse avvenuto starà il fatto che noi faremo le battaglie nel modo che sarà richiesto dalle navi che abbiamo.

Nello stesso tempo mi è caro di esprimere fin dal principio la mia opinione sopra il personale della regia marina.

Mi è già capitato altre volte di dare un giudizio di questo genere, ma sono lieto di avere l'occasione in quest'aula solenne di ripeterlo: A me consta ed ho la convinzione profonda.

che i nostri ufficiali non sono inferiori agli ufficiali di nessun'altra nazione.

Ho poi la persuasione che i nostri marinai considerati come tali, sono superiori a tutti i marinai del mondo; questa è la mia opinione relativamente al personale; è questa la mia opinione riguardo al materiale, sapendo che tutte queste cose le dico per amore del paese, per amore della marina.

Ora l'opinione del paese relativamente alla nostra marina qual'è in questo momento? Il paese tutto è stranamente impressionato, e dappertutto troviamo una convinzione, eccessivamente ottimista penetrata in tutti; questa non sarà forse penetrata così facilmente negli uomini colti ed intelligenti che siedono in quest'aula; ma nel popolo, nelle città e nelle campagne, dappertutto è penetrata la convinzione che noi abbiamo la prima marina del mondo.

Tutti i giornali continuamente vi ripetono che ogni cosa che si fa è squisita. Io mi son trovato a Napoli quando venne, non è molto, la squadra inglese; ora voi sapete che la marina inglese è la prima del mondo, di mille miglia al disopra di tutte le altre, e per materiale e per organizzazione; ebbene, ho veduto che persone intelligenti e colte guardavano questa splendida flotta inglese con un'aria di commiserazione e trovarono uno che mi disse: Poveri Inglesi, hanno fatto bene a votare molti milioni per la nuova marina.

— Perchè? dissi io.

— Perchè se volevano contare qualchecosa nel mondo bisognava pure che facessero così.

Sono divenuti così meschini accanto a noi, che siamo grandi, che abbiamo il *Duilio*, il *Dandolo*, l'*Italia*!

E così pigliano sul serio anche tutti gli altri discorsi contro altre marine, e mentre i forti ci danno l'esempio di parlare e pensare umilmente di sé, tutto il nostro paese si trova persuaso che la nostra marina è la prima del mondo.

Per il personale, il quale forse con molta maggior ragione potrebbe aspirare, non al primato, il primato è difficile raggiungerlo, ma all'eguaglianza almeno con gli altri, per il personale invece le opinioni del paese sono meno favorevoli.

Si dice: sì, i bastimenti sono belli, abbiamo avuto il Brin che è un innovatore, un creatore

che ha fatto della grandi meraviglie, ma il personale è relativamente molto scadente.

Questa è l'opinione che io trovo nel paese.

Ora, io domando: come si è generata quest'idea?

Qui debbo riconoscere che uno degli agenti più efficaci ad ingenerare e produrre questa opinione è stato senza volerlo l'onor. nostro collega Ferdinando Acton quando era ministro della marina.

Egli allora, convinto che le grandi navi iniziate sotto il mio Ministero fossero cattive e che convenisse invece farne altre di tutt'altra specie iniziò, per così dire, una campagna generale contro quelle navi.

Questa campagna fu condotta dal ministro stesso col mezzo di un plebiscito (così fu chiamato allora).

Fu fatto nella marina un elenco di domande che fu trasmesso a tutti i comandanti e agli ufficiali più intelligenti, per sapere se essi giudicavano buona o no quella costruzione.

Contemporaneamente, forse senza la connivenza dell'onor. Acton, ci fu da parte dei giornali un attacco furibondo contro queste navi.

Ora, ciò che ha generato in tutti la convinzione della bontà di quelle navi fu la vanità e la mala riuscita di questi attacchi, i quali (devo dirlo poichè così è) non erano condotti con intelligenza.

Anche quelle navi avevano dei difetti, poichè non esiste niente di perfetto al mondo, ma i difetti erano dimenticati ed invece si attaccavano con vivacità le loro qualità.

Vi ricordate tutti del lungo tempo in cui durò la discussione. La verità pure finì per farsi strada; il pubblico riconobbe che gli attacchi erano ingiustissimi e le navi buone. Allora nacque una reazione, dalla quale non siamo ancora usciti per una ragione semplicissima: allora ebbe luogo l'avvenimento al potere dell'attuale ministro della marina.

Naturalmente cessò dalla campagna giornalistica iniziata contro quelle navi e ne fece un'altra in senso opposto...

BRIN, *ministro della marina*. Come ne fece? Senatore DE SAINT-BON... Dico quello che credo...

BRIN, *ministro della marina*. Non si possono fare delle accuse gratuite.

Che campagne ho fatto?

Protesto contro questa asserzione.

Senatore DE SAINT-BON. ... Ripeto che ho detto quello che credo, e dirò altre cose, onor. ministro.

E quanto credo io, credono tutti...

BRIN, *ministro della marina*. Non basta dire. Bisogna provare.

Senatore DE SAINT-BON. ... Prego il presidente di mantenermi la parola.

PRESIDENTE. Lei ha la parola. Parli pure.

Senatore DE SAINT-BON. Comincio dal far osservare al Senato che la suscettibilità dell'onorevole ministro mi pare sia qui fuori di luogo.

Forse potrà avere in seguito ragione di lagnarsi, ma spero di no.

Ma finora si lagna fuori di proposito, perchè non l'accuso d'altro che di avere comunicato ai giornali informazioni laudative sulle navi che si costruivano.

Io avrei fatto lo stesso. Se lui non l'ha fatto, ha fatto contrariamente a quello che l'opinione universale gli attribuisce, si è astenuto dal fare una cosa che non merita l'ombra di biasimo di nessuna specie.

Dunque in seguito agli attacchi furiosi che avevano avuto luogo, ed in seguito alla sconfitta di tutti quegli attacchi, una serie non interrotta per lungo tempo di articoli di giornali che lodavano, e incensavano ciascuna delle cose che si facevano, ha prodotto poco per volta questa fiducia nel paese.

Tutti loro, signori senatori, lo intendono bene: *gutta cavat lapidem*; quando per anni ed anni si ripete sempre la stessa cosa, senza che vi sia mai opposizione, queste cose si finiscono per credere.

Avrete veduto ancora ultimamente ciò che è avvenuto per la nave *Piemonte*.

È quello un bastimento fatto in Inghilterra, ottimo bastimento di certo, ma bastimento di seconda classe.

Ma leggete quello che ne dicono tutti i giornali.

Secondo loro, è un bastimento che basta da solo a distruggere una flotta.

L'onorevole ministro mi dice: io di questo sono perfettamente innocente.

Sarà benissimo, ma è sempre vero che l'antico detto: *ille fecit cui prodest* è buon criterio nel giudicare...

BRIN, *ministro della marina*. ... Ma se sono i giornali inglesi...

Senatore DE SAINT-BON... Prego il signor ministro di lasciarmi parlare; io intendo di usare del mio diritto.

Potrebbe darsi benissimo che invece di provenire dall'Amministrazione della marina provenisse dal costruttore inglese; tutto questo è possibile, io non lo nego, ma il fatto è che, qualunque cosa sia stata fatta nella marina, sia l'esperimento di un cannone, di una torpedine, di una nave, tutto è magnificato, tutto è portato al cielo, tutto è considerato come il massimo del bello, del buono, del grande, e gli ufficiali di marina debbono essere ciechi ed hanno l'ordine assoluto di tacere.

Gli ufficiali di marina prima ritenevano, segnatamente dopo i risultati ottenuti dagli attacchi fatti al tempo del Ministero Acton contro le navi grandi, risultati che erano stati vantaggiosi alle navi state combattute, ritenevano che fosse anzi doveroso tra loro discorrere delle loro navi, rilevarne i difetti e studiarne le opportune modificazioni.

Il nuovo sistema inaugurato dal Ministero della marina fu che ciò dovesse considerarsi come una colpa.

Pure è necessario che chi naviga conosca bene la sua nave, e non la si conosce bene che discutendola.

Ora, mentre tutti parlavano, un ammiraglio, Emerico Acton, come tutti gli altri, parlava anche egli.

Il ministro, informatone, mandò una lettera (chiamo l'attenzione su questa lettera di cui riparlerò) al superiore diretto di quest'ammiraglio, perchè l'ammonisse di non dir nulla contro le navi che erano state fatte dall'Amministrazione della marina, minacciandolo dei castighi più gravi. L'ammiraglio Acton in quella circostanza si limitò naturalmente a dire che qualunque fosse la sua opinione relativamente alla nave, quando sarebbe venuto il giorno del combattimento, si sarebbe battuto e avrebbe data la sua vita se occorreva. Egli fece la risposta che doveva fare.

Questa lettera la cito ad onta del suo carattere riservatissimo in origine, perchè il riserbo fu infranto dallo stesso ministro, come dirò in appresso, e perchè mi viene a taglio per dimostrare quale è l'indirizzo che si segue al Ministero della marina.

Se non fossi trattenuto dalle riserve che ho

indicato, potrei citare molti esempi; ma sono inutili perchè questa circolare riassume perfettamente il concetto che non si deve parlare delle navi. Tutto ciò che è fatto dev'esser ben fatto, e l'ufficiale che osasse dirne qualche cosa compromette la sua carriera.

Per altro, o signori, noi vediamo che in altri paesi si agisce in modo assai diverso. Avete sentito in Inghilterra, nel Parlamento, come si parla della marina inglese. Avrete letto l'opera ultimamente stampata del Reed; ed avrete veduto che linguaggio adopera e come egli parla della marina inglese. Nello stesso Parlamento si sono uditi ufficiali dirne cose molto severe. Là questo serve di stimolo e l'opinione pubblica è molto soddisfatta, perchè la critica esercitata in questo modo serve di sprone a ben fare, mentre il silenzio assoluto produce degli effetti gravissimi.

Anche nel Parlamento francese si è sentito parlare della marina francese; e voi avete forse creduto a tutte queste cose; ma sono tutte finte, sono tutte astuzie per addormentare gli altri e far credere che non c'è nulla da temere.

La marina francese è molto bene organizzata, e non bisogna credere a quello che si dice.

Così ho terminato di analizzare le cause per le quali si è formata in paese un'opinione eccessivamente favorevole alla marina.

Ora io domando: è utile che il paese sia così persuaso della bontà assoluta del nostro naviglio e della sua grande superiorità su quelli degli altri paesi?

Io rispondo no, per molte ragioni.

Prima di tutto perchè l'opinione è falsa, e la falsità non dà mai buoni frutti.

I frutti buoni vengono dalle cose virtuose, dal coraggio, dall'abnegazione, dalla lealtà; dal falso, ripeto, non viene mai nulla di buono.

Secondo. L'opinione troppo favorevole è nociva perchè nuoce ai combattenti e giova ai costruttori.

Infatti, ricordatevi di ciò che fu detto del Piemonte, di quel bastimento che da sè solo si mangia tutte le squadre corazzate. L'avete letto sui giornali in questi giorni. Ponete il caso che un disgraziato di comandante, in caso di guerra, non abbia un successo completo: per quanto egli abbia fatto, non avrà fatto che la metà di quello che si aspettava da lui; ed avrà biasimo, mentre si meritava lode.

Il costruttore invece avrà ragione in tutti i casi. In caso di vittoria sarà egli il vincitore, e in caso di sconfitta tutta la colpa sarà del personale navigante che verrà accusato di mancare di coraggio, d'energia e di scienza.

E questo non è per il solo caso del Piemonte, ma avviene per tutto il materiale. Questa è la gravissima nostra posizione morale, è la posizione prodotta nel paese da quella erronea opinione della superlativa bontà della nostra flotta.

Dalla medesima altri gravi inconvenienti risultano.

Uno è il seguente: quando si crede di essere giunti alla perfezione, non si fa più nessun conato per migliorare. Chi crede di essere arrivato al fine, non pensa più che al riposo.

Leonardo da Vinci nel suo trattato sulla pittura dice: che per un artista la cosa peggiore è l'ammirare il proprio quadro. Quando l'artista è giunto ad ammirare il proprio quadro, è un uomo perduto che non andrà più avanti. E così è in tutti i rami dell'industria umana. Ora, il giorno in cui un paese si persuade d'aver raggiunto l'eccellenza, è il giorno in cui comincia la sua decadenza.

Un altro danno dell'opinione esagerata del paese è il seguente: il Corpo del genio navale piglia il sopravvento e la base normale della piramide marinaresca viene spostata.

Bisogna che io tenti di far sentire al Senato quanto danno nasca alla marina da quest'invertimento della piramide.

Il Corpo degli ingegneri navali in marina è un Corpo accessorio, che non è punto necessario, ma che mantenuto nelle proprie attribuzioni può essere ed è utile. Ma l'ingrossare oltre misura di quel corpo, il suo prevalere sia per autorità sia per numero, è qualche cosa di funesto, funziona in tal caso come un organismo estraneo che s'impadronisce di un corpo sano e poco per volta lo distrugge.

Quando io ero giovane mi sono trovato destinato all'arsenale di Genova. E io ho veduto allora in che modo funzionavano le cose; e ve lo dico: allora l'arsenale aveva un direttore che era un ufficiale della marina navigante. Questi aveva tre sottodiretteri a sua dipendenza ed erano un sottodirettore delle costruzioni, un sottodirettore d'artiglieria ed un direttore degli armamenti; ma il direttore era lui. Adesso bi-

sogna che spieghi la necessità e l'utilità di questo sistema.

Nel pubblico tutto ed anche nei senatori il pensiero del tecnicismo è un pensiero grave che li ferma e che impedisce sempre di occuparsi delle cose della marina.

Ora, quando un ingegnere qualunque ha fatto quell'anno di studi che lo abilita ad essere nominato ingegnere navale non per questo è diventato marinaio; non per questo ha preso conoscenza della marina; egli ne sa quanto prima; e in quest'aula vi sono molti ingegneri i quali possono sapere meglio di me che con pochi studi supplementari a quelli che già dovettero fare per ottenere la laurea d'ingegnere si può molto facilmente studiare la resistenza di una nave nell'acqua, le leggi dell'ondulazione e sapere disegnare una nave. Tutte cose che un allievo quasi quasi in pochissimo tempo riesce ad imparare.

Ma, imparato questo, credete voi che questo ingegnere sia marinaio, che per questo solo conosca il tecnicismo di bordo; quel tecnicismo che vi sgomenta; che conosca l'organizzazione per la vita di bordo, pel combattimento? Non ne sa la prima parola. Questo è nella natura essenziale delle cose ed è per conseguenza fatalmente vero.

Al tempo della mia gioventù si provvedeva alla necessaria deficienza marinaresca degli ingegneri sottoponendoli ad un direttore della categoria navigante.

Questo direttore di nome e di fatto era coadiuvato da sotto direttori speciali. Due beni risultavano: l'unità di direzione e la vera preparazione delle navi per il mare e per la battaglia.

Quell'utile ordinamento era generato dal conoscimento che per disporre a bordo un bastimento, per stabilire le varie macchine ed i vari congegni, per vedere ciò che è opportuno e ciò che non lo è, bisogna aver sotto gli occhi per pratica tutto il complesso delle operazioni che si eseguono a bordo in tutte le circostanze della vita.

Ora, l'ingegnere navale, anche nelle migliori condizioni, è necessariamente profano, non ha queste cognizioni. Dunque, pensavasi allora, quando voi levate dalla direzione l'ufficiale di marina che è l'ufficiale che va in mare e che combatte e gli sostituite l'inge-

gnere che forse ha studiato meglio dell'ufficiale il calcolo differenziale e integrale e che ha fatto studi più profondi sulla teoria della nave, mettete la preparazione della nave in mano ad uno che non conosce i bisogni della marina.

Così pensavasi allora e così seguito io a pensare oggi giorno.

Ma pur troppo l'opinione invalsa del grande valore relativo dei nostri ingegneri ha permesso che i medesimi abbiano troppo larga parte nel decidere il da fare. Così è avvenuto che fu invertita la piramide, e che il corpo che è effettivamente il primo diventi il corpo accessorio, e l'altro diventi quello che comanda, che dirige e che fa tutto quello che vuole. E difatti adesso negli arsenali ecco come stanno le cose; dico cose a tutti note, non rivelo segreti.

Vi è un direttore dell'arsenale il quale, secondo i regolamenti, non ha il potere di dare nessun ordine d'esecuzione di nessun lavoro a nessuno dei direttori. Vi sono poi tre direttori, uno per le costruzioni, uno per l'artiglieria e uno per gli armamenti, i quali sono indipendenti si può dire, per quanto si riferisce ai lavori, dal direttore dell'arsenale, e questi non può dar loro ordini di nessuna specie. Per cui ciascuno fa le cose come vuole. È vero che il potere negato al direttore dell'arsenale l'avrebbe il comandante in capo del dipartimento; ma per la sua posizione, lontana dall'arsenale, per la difficoltà di conoscere il dettaglio, la sua autorità potrebbe venire in giuoco soltanto quando fosse richiesta dal direttore dell'arsenale a giudicare di una questione; ma anche in quel caso siccome c'è il telegrafo che mette in comunicazione immediata coll'ingegnere capo al Ministero, è lui che viene in ultima analisi a decidere.

La marina è intieramente in mano al genio.

Infine, l'estrema fiducia del pubblico credo che sia dannosa, perchè produce per effetto la dittatura.

Io dico la parola come è. È propriamente una dittatura.

Noi abbiamo l'onor. ministro della marina che fa assolutamente tutto quello che vuole.

Sono anni che in questo come nell'altro ramo del Parlamento non c'è un'interpellanza. Tutto quello che domanda si fa. Relativamente al personale, relativamente al materiale nessuno

s'interessa mai di sapere il come e il perchè. Ha assolutamente il potere il più dispotico e ne usa.

Oltre a quello, il bilancio suo è formato in modo che ha una serie di capitoli rappresentanti ciascuno non pochi milioni che sotto diversi titoli sono tutti applicabili alle cose medesime. Uno si chiamerà riproduzione del naviglio, l'altro manutenzione, quell'altro compra del materiale, ecc.

Infine, sono 40 o 50 milioni con i quali fa tutto quello che vuole, poichè in quei capitoli vi è molta elasticità, tanto che ne possono venir fuori degli stabilimenti come quello di Terni, uscito di straforo dal bilancio, nel quale l'onorevole ministro della marina ha 40, 50 ed anche 60 milioni, secondo gli anni, a sua disposizione.

Onorevoli colleghi, voi dovete intendere che io ho ragione di chiamare questa: dittatura, perchè chi si trova investito di una potenza simile certamente è un cittadino potente. Ora io queste dittature non le approvo mai.

Relativamente poi alla marina, io debbo dire anche che non credo punto che l'onorevole ministro attuale della marina sia un uomo atto ad esercitare opportunamente pel bene del paese quella dittatura.

Il paese si affida in tutto a lui per le navi che crede essere state fatte da lui e originate da lui.

Il paese riconosce in lui un creatore: lui ha creato un materiale nuovo, lui l'ha cavato fuori, l'ha estrinsecato.

È un uomo fuori del comune, e perciò il paese gli si affida interamente. Questa è la ragione principale, oltre tutte le altre già esposte prima, che ha formato l'opinione pubblica e ha contribuito in gran parte a produrre quel risultato personale.

Ho cominciato dal farvi osservare che non è possibile che una persona che non è stata in mare, che non ne conosce la vita, che non conosce come vi si combatte, possa dare un piano generale di una nave, possa immaginare un tipo nuovo.

È tal quale, come se io che non conosco la musica altro che di vista o di udito, volessi inventare un nuovo tipo di strumento di musica. È questo possibile? Mi rivolgo al senso comune di voi tutti.

È possibile?

Voci. No, no, no!

Senatore DE SAINT-BON. Ora, precisamente, il nostro ministro della marina non ha mai navigato, non è mai stato a bordo, si può dire.

Basta che qualche volta salga su una nave per riconoscere che non è un ospite ordinario del bordo.

Nè credo che ci pretenda, anzi suppongo che quando si vede sopra i giornali vestito da ammiraglio, o col berretto da marinaio, se ne debba ridere.

Non è possibile dunque, *a priori*, che un ingegnere che non ha praticato il mare, che non è stato ufficiale di marina, possa ideare dei nuovi tipi di navi.

Dopo aver messo la presunzione, vi parlerò del fatto.

Tutti i tipi nuovi che noi abbiamo, si riassumono in due grandi navi: il *Duilio* e l'*Italia*.

Tutte quelle varate, dopo l'*Italia*, altro non sono che variazioni sullo stesso tema.

Vediamone la genesi.

Sul *Duilio* sono stati fatti dei racconti anche da persone molto autorevoli, ma il mio è il vero.

Sotto il Ministero Riboty si vide che vi era la speranza di poter fare qualche nuovo bastimento, e che i fondi di cui il bilancio fin allora era stato avaro per la Marina, cominciavano a dimostrarsi meno restii ad entrare. Ora ce ne sono, allora non ce n'erano.

Dunque il ministro Riboty diede incarico al Consiglio superiore di marina di indicare quali fossero i dati, i requisiti cui dovesse soddisfare una nave da guerra da fare.

Il Consiglio di marina fece una nota di questi requisiti, e nell'indicarli forse presero di mira la nave inglese *Devastation*. Doveva essere una nave che al più dovesse giungere alle 7000 tonnellate, o per meglio dire tra le 6 o 7000, e che doveva somigliare alla *Devastation*.

Chi ha immaginato il tipo non fu pertanto l'ingegnere navale; incaricato del disegno fu invece un Consesso.

Un primo ingegnere non avendo coi suoi disegni soddisfatto, l'incarico venne dato al Brin, il cui disegno fu accettato.

Si trattava di un bastimento da 7 ad 8000 tonnellate con cannoni di 35 tonnellate; così

fu decretato, così fu messo in cantiere, e così lo trovai quando venni al Ministero.

Ora, se il bastimento è stato cambiato radicalmente ed è divenuto quello che è, non è per iniziativa del costruttore, ma per iniziativa dell'ufficiale di marina.

Ora parlerò dell'*Italia*, perchè lo richiede l'interesse della marina. Sono 15 anni che ho sempre taciuto! Prima era l'ammiraglio Saint-Bon, poi Saint-Bon e Brin, e poi Brin e Saint-Bon, e poi è diventato Brin, ed io non ho mai aperto bocca, poichè so che in ultima analisi la verità si fa strada. E tacerei ancora se non mi sollecitasse a parlare la persuasione che col ristabilire la verità giovo alla marina e giovo al paese.

Il fatto è questo: che, volendo costruire la nave *Italia* stentai tre anni a far penetrare nell'attuale ministro della marina la persuasione che fosse opportuna. Per tre anni si discusse e si lavorò: si librò il pro e il contro e si armonizzarono le qualità di varia natura. Ci vollero tre anni per arrivare al fine: orbene, credete che dopo tre anni l'ing. Brin fosse persuaso? Niente affatto. Quando caddi da ministro, l'onor. Brin prese il mio posto. Io fui vivamente sollecitato di rimanere, ma siccome al potere venne un altro partito, che non era il mio, non volli dare l'esempio di essere un ministro che passa facilmente da sinistra a destra o viceversa. Ed anzi posseggo una lettera del generale Garibaldi che mi pregava di accettare il portafoglio, ma io non volli. Sono tutte cose che può dire chi parla solo una volta ogni 15 anni.

Quando l'onor. Brin diventò ministro, trovò tutti gli studi fatti per l'*Italia*, la nave già messa in cantiere; credete che fosse persuaso? Niente affatto; sentì il bisogno, prima di andare avanti, di consultare un ingegnere straniero. Lo chiamò e gli diè tutti i dati che occorrevano perchè desse un giudizio.

(Interruzione a bassa voce del ministro Brin).

L'onorevole ministro risponderà dopo, se lo crederà. Siccome l'ingegnere inglese, visto il progetto, ne fece gli elogi i più assoluti, l'onorevole Brin si decise a andare avanti.

Dunque le impressioni morali che hanno prodotto la dittatura, che hanno innalzato l'onorevole Brin, come il creatore di un materiale audace, perfetto, non hanno fondamento nei fatti. Ma esiste peraltro il fatto della dittatura.

La quale è sempre nociva, meno in casi di estremo pericolo ad uso degli antichi Romani, e nelle cose poi della marina è nocivissima, e più che nociva poi nel caso nostro speciale.

Il materiale non basta per dar la vita alla marina.

Supponiamo pure che tutti i bastimenti che sono stati fatti fossero la perfezione; supponiamo che tutti fossero stati fatti dall'onorevole Brin e che egli fosse effettivamente quel grand'uomo che è stato proclamato e che si avesse ragione di erigergli le statue. Se tutto ciò fosse, risulterebbe perciò che lui sarebbe l'uomo atto a reggere il personale della marina?

Io dico no, no, no. Il personale è un corpo militare, che vive di lealtà, di onore, di sacrificio; ha bisogno di vedere nei suoi capi questo genere di esempi.

Ora quelli che ci dà l'onorevole ministro sono certo esempi di altissima abilità parlamentare, questo è fuori di qualunque dubbio; ma sono quelli che si richiedono per un Corpo militare? Pigliamo qualche esempio; non rivelo segreti, parlo di cose note come ho detto fin dal principio del mio discorso.

Io già vi ho parlato di una certa lettera che era stata scritta per biasimare e minacciare l'ammiraglio Emerico Acton, accusato di avere sparato di navi fatte per ordine del Ministero della marina.

Io vi ho parlato di ciò, perchè questo è un documento che ha fatto chiasso, di cui si è servito l'onorevole Brin quando l'anno scorso nell'altro ramo del Parlamento volle inveire contro un ufficiale da lui dipendente.

Egli allora ebbe l'abilità di presentare questa lettera e parlarne lungamente, in guisa che ciascuno credesse che la lettera riservata fosse una circolare e che la persona presa di mira fosse non già l'ammiraglio Acton, ma quell'altro ammiraglio che trattavasi di mettere in mala luce.

L'onorevole Brin in quella circostanza non disse nulla di contrario al vero ma seppe maneggiare così bene la parola che tutti furono persuasi che si trattava dell'ammiraglio incriminato.

Cotesta è vera abilità parlamentare, io non lo nego, ma in un Corpo militare, come la regia marina, fa degli effetti deplorabili perchè in fine questi discorsi sono stampati, sono letti

LEGISLATURA XVI — 3^a SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1889

dai marinai; e tutta la marina sapeva in allora da chi era stata fatta la lettera ed a chi diretta, e leggeva tra le righe l'uso che se ne faceva in Parlamento.

Potrei parlarvi a lungo dell'ufficio di preparazione alla guerra, ma mi limiterò a dire cose notorie, pubbliche.

L'ufficio fu istituito con un regio decreto pre-
ceduto da una relazione a S. M. il Re che furono stampati sui giornali.

Nella relazione fatta a S. M. il Re, che era destinata a pascere la pubblica curiosità, era detto che al capo di detto ufficio erano dati ampi poteri di fare tutto; troppo potere, diveniva un secondo ministro, anzi più potente del ministro stesso.

Nel decreto invece si limitavano le sue attribuzioni a fare delle proposte. E quando qualche cosa era proposto, non ne veniva fatto il minimo conto, non se ne parlava più. Questa è abilità parlamentare. In faccia al pubblico risultava che un ammiraglio, con pieni poteri, era incaricato delle cose della guerra e poteva fare quello che stimava buono; in realtà questo povero infelice non poteva far nulla, nulla.

Di questa abilità parlamentare (perchè è vera abilità) ne abbiamo un esempio anche qui nel bilancio presente, in questo bilancio della marina che è in discussione. Negli anni scorsi fu votata una legge la quale stabiliva che il capitolo della riproduzione del nostro naviglio dovesse essere di 22 milioni all'anno.

Quella legge aveva dichiarato che per completare la ricostruzione del naviglio occorreva una somma di 220 milioni ripartiti in 10 anni, cioè 22 milioni all'anno.

Ora in quest'anno è segnata una cifra di 27 milioni.

Il relatore di questo bilancio al Senato ha domandato delle spiegazioni: e nella relazione potrete vedere ciò che risponde il ministro. Egli dichiara che questo stanziamento non implica nessun accrescimento di spesa per completare il naviglio, ma solamente un anticipo, e che questo proviene dal fatto che il naviglio, invece di finirsi in 10 anni, si finirà in 8. Ora, se voi prendete 10 anni a 27 milioni avrete 270, mentre eran previsti 22 milioni per 10 anni a 12 milioni, cioè 220 milioni. Differenza 50 milioni di più che passano di straforo senza che nessuno se ne accorga. Qui non sono sfuggiti

peraltro alla vigilanza del nostro relatore, forse non saranno neanche sfuggiti alla Camera; ma certo non se ne parlò. Sono 40 o 50 milioni in più che sono così alla chetichella venuti alla marina.

Io sono lieto che si diano denari alla marina, sono lieto che queste arti parlamentari dell'onor. Brin si sieno esercitate in questa circostanza con vantaggio della marina. Io me ne rallegro, ma infine non credo che queste sieno le arti che occorrono per dirigere un Corpo militare.

Vi è ancora un altro piccolo esempio che io vorrei portare.

Ho già parlato lungamente della campagna giornalistica che ebbe luogo sotto il Ministero Acton, ma non ne ho parlato allora in modo determinato. Contemporaneamente a questa guerra giornalistica ne nacque una in senso opposto.

Parlo di cose che il Ministero negherà. *Tout mauvais cas est niabile*, ma è certo che quello che io dico la marina intiera lo sa e lo sa forse tutto il paese. Un atto di notorietà pubblica vale un altro documento.

Una contro-campagna fu diretta, come dissi, contro l'onor. Acton, e chi dirigeva unicamente questa campagna era l'onor. Brin.

E quando in Parlamento venne qualcheduno, una persona attinente al personale della marina, a inveire, credo fuori del convenevole, contro l'allora ministro della marina, chi ne era stato l'eccitatore? L'onor. Brin.

Egli si era partito per andarlo a cercare, per metterlo su, e nel momento che entrava nell'aula, gli diceva:

— Badi bene di non dimenticare questo:

L'accusa più grave che avete inteso contro l'onor. Acton...

BRIN, *ministro della marina*. Sono insinuazioni.

Senatore DE SAINT-BON. ...Lei dica quello che vuole, io dico la verità.

PRESIDENTE. Onor. De Saint-Bon la prego di moderare le sue parole.

Senatore DE SAINT-BON. Tutto quello che io dico lo sa la marina, lo sa il paese...

BRIN, *ministro della marina*. Ma che paese, ma che paese!!

PRESIDENTE. Prego l'onor. De Saint-Bon a non fare personalità.

Senatore DE SAINT-BON.... Ora, dopo che l'attuale ministro della marina ebbe fatte tutte queste cose contro l'onor. Acton, un bel giorno lo scelse per metterlo al suo lato a consigliere; e questo in presenza del paese, in presenza di tutta la marina; ed è con simili esempi che la marina si dispone alla guerra, ora che che l'orizzonte politico forse si turba. Io però dichiaro che non sento il rombo lontano del cannone, che molti giornalisti credono sentire.

Signori senatori, le lezioni della storia non devono essere dimenticate; abbiamo avuto per il passato un altro esempio di riputazione usurpata, e ne abbiamo avuto danno. Un giorno si presentò al Parlamento di Torino l'ammiraglio Persano, il quale ritornava dopo i fatti di Ancona; e per dimostrazione della parte personale che ivi aveva presa, portava in mano un bollone d'una catena che egli stesso aveva staccato dalle fortificazioni. In quella circostanza il Parlamento gli fece una accoglienza clamorosa, entusiastica; e si capisce perchè l'amor proprio nazionale era stuzzicato, era solleticato ed era contento di avere un grand'uomo in mezzo a sè. Ma quando sono spurî gli uomini grandi, costano caro, e purtroppo la conseguenza di questi entusiasmi fu la necessità di dare al Persano il comando e la direzione della guerra che ebbe luogo pochi anni dopo, mentre tutta la marina additava un altro. E l'altro c'era, tutti lo sanno: l'ammiraglio Galli della Mantica.

Invece, per effetto di quegli entusiasmi non meritati, abbiamo avuto quello che abbiamo avuto.

Può non essere fuori di luogo [il ricordare che il bollone mostrato dall'ammiraglio Persano come da lui tolto al nemico era stato tolto invece da un tenente di vascello che si chiamava Orengo, lo stesso che fu messo in qualità di viceammiraglio poco tempo fa in disponibilità di autorità dell'onorevole ministro d'oggi, dopo che egli ebbe ricusato di accettare il posto di sottosegretario di Stato.

Dopo questo io sono dolente di non poter proporre nessuna risoluzione, nessun ordine del giorno.

Il tempo di fare delle discussioni non c'è; le giornate incalzano ed il bilancio deve essere approvato.

Se la mia parola avrà convinto qualcheduno,

ne sarò lieto; se no, essa rimarrà e preparerà migliore l'avvenire.

PRESIDENTE. Il senatore Castagnola ha facoltà di parlare.

Senatore CASTAGNOLA. Signori senatori! Non vi attenderete davvero che io entri a parlare di cose militari. Unicamente io sottoporro a questo alto Consesso alcune osservazioni relativamente alla marina mercantile.

Io rivolgerò alcune istanze, alcune preghiere al signor ministro della marina.

Sul principio della mia arringa è d'uopo che io dichiaro apertamente a questo Consesso che se (non so se sia vero) la marina militare divide l'opinione dell'onorevole senatore De Saint-Bon, invece tutto quanto il ceto mercantile, il ceto dei navigatori ripone tutta quanta la sua confidenza nell'onor. ministro il quale ora sta al potere e siede sopra le cose della marineria. E quindi, siccome io vivo in mezzo alla più importante città marittima del Regno, ne sono anzi il primo magistrato cittadino, ho frequenti contatti e con navigatori e con armatori, con capitani marittimi e con commercianti, credo con fondamento di potere esprimere la fiducia che il ceto mercantile e marittimo nutre verso il signor ministro della marina. E ciò mi fa ardito a rivolgergli alcune preghiere, a sottoporgli alcune considerazioni in occasione della discussione di questo bilancio.

Nella discussione memoranda che ieri si è chiusa relativamente alla tariffa doganale, in cui presero parte molti e dei più valenti nostri colleghi, ho inteso molte volte muoversi lamento perchè non siasi rinnovato il trattato di commercio con la Francia.

Parrebbe quasi che la nostra tariffa doganale opponga a ciò un'insormontabile barriera, e si decantarono, si enumerarono i gravi inconvenienti, purtroppo reali per alcune provincie, i quali ne sono derivati.

Credo conveniente, poichè la questione si è portata sul campo economico, di rifare intiero il bilancio economico e che di contro alla partita dell'avere convenga mettere quella del dare.

È pur d'uopo rammentare che con la Francia non solamente ci vincolava un trattato di commercio il quale più non è stato rinnovato, ma che avevamo anche una convenzione di navigazione fatta nel 1862, certamente sotto l'impero di eccezionali condizioni politiche.

Anche quella convenzione non è più stata rinnovata; ma dobbiamo notare come ciò sia tornato a grande vantaggio dell'industria e dell'economia nazionale.

E poichè lo vedo presente in Senato, mi piace riportare le parole che il mio amico Boselli, che ora siede nel Consiglio dei ministri, pronunciò nella Camera italiana nella tornata del 4 maggio 1882 relativamente a questa convenzione:

« Se avessi a definire la convenzione del 1862, la direi senza più il privilegio della bandiera estera a danno della bandiera nazionale ».

Basti il dirvi che mentre noi avevamo accordato ampia facoltà di cabotaggio e di scalo ai piroscafi della marineria francese, tanto nel Mediterraneo che nell'Adriatico, la Francia non ci concedeva che il cabotaggio dei piroscafi nel mare Mediterraneo, compresa l'Algeria, e se ci concedeva questo cabotaggio, egli è perchè la marineria francese era immensamente superiore a quella italiana nella navigazione vaporiera; ma per la marineria a vela, in cui era più possente l'italiana, neppure era concesso nel Mediterraneo il cabotaggio da porto a porto francese.

E sapete frattanto quali e quanto grandi erano i vantaggi che ne ritraeva il porto rivale di Marsiglia?

Io ho qui sott'occhio il resoconto di quella Camera di commercio, la quale calcolava che nel solo anno 1885 i piroscafi francesi seppero trasportare dall'Italia ben 12 mila passeggeri e 60 mila tonnellate di merci.

Ora noi dobbiamo notare che, non essendo più stata rinnovata questa convenzione, quasi tutto questo movimento si è accresciuto alla marineria italiana.

La marineria italiana è stata, per così dire, colta un po' alla sprovvista; ma, ad onta di ciò, essa ha immediatamente, senza rialzare i noli, provveduto a tutto il cabotaggio e a tutti i bisogni della navigazione.

Ed anzi mi piace il constatarlo; è precisamente da allora che si è avuto un risveglio nella navigazione, forse anche perchè presso a poco con quel tempo coincideva il principio della cessazione di quella lunga crisi che per diversi anni afflisse la navigazione tanto italiana che estera.

Egli è dunque da allora che la marina italiana riprese il suo corso ascendente; ed in

oggi le nostre Compagnie di navigazione aspirano a più ampi orizzonti; si commettono nuovi piroscafi, e tutto ci fa sperare il risorgimento della marina paesana.

Perciò, o signori, non è che noi crediamo che l'Italia debba chiudersi nella solitudine dei suoi mari, e che non debba stringere trattati di navigazione o di commercio.

Noi crediamo anzi che sarebbe opera prudente il far ciò, ma alla condizione della reciprocità perfetta. Ed anzi un trattato di navigazione sulla base della perfetta reciprocità era stato conchiuso tra l'Italia e la Francia. Ma mentre dal Parlamento italiano fu approvato, venne dal francese rigettato, perchè si voleva un trattato leonino, il quale assicurasse alla Francia il predominio nel Mediterraneo.

Dunque, io credo che il Ministero che si è messo sulla buona via a questo riguardo vorrà continuare nella medesima.

Non si conchiuda adunque la convenzione marittima se non sulla base della reciprocità e se non vorranno i nostri vicini a ciò consentire, sarà meglio allora continuare nell'attuale sistema, il quale ha riportato l'approvazione di tutto il ceto marittimo. È questa la prima preghiera che io rivolgo all'onor. ministro per la marina.

Io ho accennato, signori, ad un risveglio della marina mercantile. Ora questo accenno mi porta a trattare una questione, la quale tocca d'avvicino l'avvenire appunto della nostra marina; parlo della questione dei sussidi alla navigazione.

Se io testè ho eccitato con la mia debole voce l'onor. ministro, relativamente alle convenzioni di navigazione colla Francia, a persistere nella via che ha tracciato, davvero che, quanto a questi sussidi, non potrei fargli un eguale invito. Noi abbiamo una sola, forte e potente Compagnia sovvenzionata. Io non voglio scagliare una pietra contro questa Compagnia. Comincerò col dire che anche essa rende dei servizi al paese; che, specialmente quando venne denunziata la convenzione colla Francia, seppe sopperire ai bisogni del cabotaggio, che innanzi era disimpegnato dalle Compagnie francesi, e lo fece senza aumentare i noli, anzi piuttosto ribassandoli.

Io debbo riconoscere che se noi abbiamo un'estesa linea di navigazione continuata, che

partendo da Hong-Kong va fino al Perù, talchè abbraccia tutto il globo terraqueo, ad eccezione del Pacifico, lo si deve anche a questa potente Compagnia di navigazione. Ma mi si permetta anche di richiamare l'attenzione del ministro della marina sul grave perturbamento che portano questi sussidi, ove non sieno accertatamente distribuiti. Il sussidiare una Compagnia largamente ed esclusivamente vi porta una perturbazione sul mercato. Allora non è più la legge economica della domanda e dell'offerta quella che regola le transazioni commerciali; ma è un altro coefficiente, e la Compagnia potentemente sussidiata può disturbare le altre, le quali non potrebbero compiere i loro uffici ad uguaglianza di prezzo.

Il Senato però sa meglio di me che tutti gli Stati marittimi, cominciando dall'Inghilterra e venendo alla Francia, sussidiano largamente la navigazione a vapore e forse senza questi larghi sussidi non si avrebbero le potenti Compagnie che solcano attualmente i mari. Questo è l'andazzo generale e sarà difficile per noi il navigare a ritroso. Io però, se fossi tanto autorevole da dare alcun consiglio all'onor. ministro della marina, gli direi che se i sussidi si deggiono accordare a qualche Compagnia di navigazione, però questi sussidi non dovrebbero essere se non che il corrispettivo di speciali servizi che la Compagnia rende allo Stato.

Io comprendo come anche per la marina di guerra convenga di avere nella marina mercantile un potente ausiliare, come le navi onerarie possono rendere dei grandi vantaggi. Ebbene, i corrispettivi sieno impartiti in ragione di questo servizio. Vi sono poi anche i servizi postali da sussidiare, in scala molto limitata al giorno d'oggi, giacchè quanto all'Italia le ferrovie percorrono parallelamente al mare tutte quante le lunghe sue coste; ma abbiamo però le isole, alle quali è d'uopo provvedere e forse sarà anche conveniente dare qualche sussidio per spingere l'iniziativa privata in quelle lontane regioni in cui non è ancora attratta dal tornaconto commerciale.

Ma i sussidi siano limitati unicamente al corrispettivo beneficio che ne ritrae lo Stato, ma non al di là, perchè altrimenti il sussidiare potentemente una Compagnia, tornerebbe a danno dell'industria comune. Ne avete un esempio in ciò che succede a Trieste a riguardo del *Lloyd*,

potente, grande Compagnia che lancia i suoi piroscafi in tutto il Levante, ma che frattanto vi ha ucciso l'industria privata sulle coste iliriche e dalmate.

E quando voi percorrete quelle spiagge invano cercate un indizio dell'industria privata relativa alla navigazione.

È quindi questa la seconda preghiera che io rivolgerei all'onor. ministro della marina, relativamente cioè alla concessione dei sussidi da accordarsi alle Compagnie di navigazione. Soggiungo ancora che se il sussidio si deve accordare sarebbe conveniente di ripartirlo fra parecchie e non già concentrarlo in una sola Compagnia, affidando a ciascheduna uno speciale ramo di pubblico servizio onde cercare di far nascere fra di loro quella feconda emulazione, la quale è utilissima al paese ed al commercio.

Ho detto, signori senatori, che piuttosto liete sono le condizioni della marina nazionale quanto alla navigazione; ma non potrei dire davvero lo stesso quanto alle costruzioni navali; e questo è un disgustoso e malinconico argomento.

Vi fu un tempo, alcuni lustri addietro, che l'Italia, quanto alla costruzione navale, dopo l'Inghilterra, teneva il primo posto. E rilevo da un mio discorso, fatto quando era ministro per il commercio ed aveva sotto di me la direzione della statistica (e quindi le cifre che io ho portato avanti sono ufficiali) che durante il decennio trascorso dal 1862 al 1871 uscirono dai cantieri italiani ben 5903 legni di 632,832 tonnellate e che il valore delle navi varate ascese nel solo sessennio 1865-70 a 138 milioni di lire.

Dunque in dieci anni si vararono 5903 navi in legno.

Volete sapere, o signori, quante ve ne sono attualmente nei cantieri italiani delle navi in legno?

Sette in tutto. Sei nella Liguria ed una al Piano di Sorrento.

Vedete a quale minima proporzione noi siamo discesi!

È vero che da quel tempo a cui si riferiscono questi dati statistici ad oggi una grande trasformazione ebbe luogo nella marina.

Al legno è succeduto prima il ferro e quindi l'acciaio; alla vela è succeduto il vapore, ed anche nella costruzione dei piroscafi si fecero delle grandi ed importanti modificazioni, e

LEGISLATURA XVI — 3ª SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1889

mentre prima non si avevano che piroscafi che portavano qualche centinaio di tonnellate, che consumavano immense quantità di carbone per cui quasi tutto lo scafo doveva essere adoperato per trasportare la dotazione di combustibile, invece adesso a poco a poco si venne alla costruzione dei piroscafi di 3, 4, 5 e perfino di 6 mila tonnellate.

Si perfezionarono le macchine; invece di consumare, come prima, quattro ed anche cinque chilogrammi di carbone ogni cavallo ad ogni ora, ne consumano soltanto un chilogrammo ed anche meno; si venne alla doppia ed alla tripla espansione.

L'elica surrogava le ruote; l'applicazione del ferro e quindi dell'acciaio acconsentiva di crescere la portata utile, aumentare la lunghezza delle navi; diminuire la loro sezione e per conseguenza lo sforzo necessario ad imprimere il moto. Tutto ciò naturalmente ha apportato una grande perturbazione.

Ma quello che ci deve meravigliare, o signori, si è che, mentre noi eravamo i primi per le costruzioni in legname, siamo adesso precisamente gli ultimi relativamente alla costruzione in ferro ed acciaio.

In questo momento vi è un qualche risveglio; ma tutte le nostre costruzioni si riducono a 5 navi a vela in acciaio che si costruiscono dalla coraggiosa ditta Ansaldo, e due a Pertusole.

Quanto ai piroscafi, che sono la vera anima del commercio, noi non abbiamo attualmente in costruzione che tre piccoli rimorchiatori. Questo risveglio somiglia proprio ai deboli chiarori dell'alba.

E qui è il caso di domandarci: come mai l'Italia, che non è soltanto paese eminentemente agricolo, la *magna parens frugum Saturnia tellus*, ma è nello stesso tempo paese marittimo, come lo indica il grande sviluppo delle sue coste, sia rimasta così addietro in questa possente industria delle costruzioni navali?

È mancanza di capacità? È mancanza di ardire?

No, non fa difetto la capacità.

Onorevoli senatori, qualunque sia l'opinione che l'onor. De Saint-Bon ha espressa testé relativamente alle grandi costruzioni navali da guerra, io, che forse divido l'errore del volgo,

debbo dire che ne sono orgoglioso e che tre anni or sono trovandomi in Inghilterra, precisamente nel *Victoria and Albert docks*, e parlando con armatori inglesi, udii discorrere da essi con entusiasmo di queste navi. Essi dicevano che le profezie dei loro ammiragli, i quali sostenevano che quelle navi sarebbero andate a picco, non si erano avverate, che dette navi erano fornite di eccellenti qualità nautiche; ed io, lo ripeto, mi sentiva orgoglioso di sentire da quelle persone competentissime lodare lo scioglimento che noi avevamo dato al problema nautico.

Dunque non solo gli Italiani, ma anche il popolo più navigatore del mondo, il popolo più positivo, più commerciale, divide anche lui questa buona opinione.

Naturalmente queste navi, dovute alla iniziativa dell'onor. De Saint-Bon, all'opera solerte dell'onor. Brin, dovute eziandio al potente genio dei nostri ingegneri navali, furono costruite in gran parte sui cantieri dello Stato.

Ma anche l'industria privata, quando si ricorse a lei, seppe costruirle, ed una di queste grandiose corazzate venne fatta dai fratelli Orlando a Livorno. Ciò vuol dire che la capacità non ci manca.

So anche che la benemerita ditta Ansaldo è quanto mai ardimentosa e cerca precisamente di vincere la concorrenza straniera.

Di più abbiamo una scuola superiore navale che io ho concorso a fondare, che nel 1870, al tempo della sua fondazione, era sorta in diffidenza all'Amministrazione della marina, e che invece ha sempre dato buoni risultati.

Debbo dire che l'attuale ministro della marina ha cambiato di opinione e invia a quella scuola gli allievi del genio navale militare per perfezionarsi.

Non solo ciò è fatto dal Governo italiano, ma la stessa Confederazione argentina manda a quella scuola i suoi allievi del genio, i suoi ingegneri navali.

Abbiamo quindi ingegneri, abbiamo Ditte le quali sono capaci di fare: come è che realmente, ad onta di tutto questo coefficiente favorevole, mentre abbiamo la mano d'opera più a buon mercato che sia in Inghilterra, le costruzioni non pigliano base?

Purtroppo vi sono altri ostacoli assai gravi;

le materie prime, per esempio, noi dobbiamo trarle dall'Inghilterra, quali l'acciaio, il ferro, la ghisa, il carbone, ecc., e quindi sta a nostro carico il pagamento del nolo. Ma non è questa la questione più grave, e in ciò divido l'opinione del mio amico il senatore Boccardo, il quale l'ha espressa davanti alla Commissione d'inchiesta, che, cioè, il maggior ostacolo consiste nel forte tasso d'interesse che deggiono pagare i nostri armatori e i nostri costruttori in confronto degl'inglesi.

È difficile in Italia aver denaro per scopi industriali se non al sei per cento; e ciò costituisce una notevole differenza a carico dei nostri costruttori e dei nostri armatori; mentre invece in Inghilterra voi avete il capitale ad un tasso inferiore, al quattro o al tre per cento.

Di più vi è questa grave difficoltà, che il lavoro presso di noi è intermittente, non è organizzato.

Per esempio, la ditta Ansaldo ha costruito il *Gottardo*, un piroscafo che assai bene regge in mare; ma poi le mancarono altre commissioni. Invece questo lavoro è continuato e le successive commissioni non mancano nei cantieri inglesi.

Per cui ne avviene che essendovi il lavoro organizzato, procede anche rapidamente, non saltuariamente; vi è sempre la maestranza pronta.

Quindi si hanno questi tre elementi, i quali fan pendere la bilancia a favore della concorrenza straniera:

1° L'anticipazione di costruzioni; si costruisce più rapidamente che non si faccia da noi; si parla di vapori che si costruiscono in due o tre mesi; mentre qui, qualunque Ditta vi richiederebbe per lo meno un anno;

2° Lunghe more pel pagamento;

3° Mite interesse.

Per cui ne avviene che i nostri armatori trovano la convenienza di rinunciare ai premi di costruzione non solo, ma anche ai premi di navigazione; perchè secondo la legge la quale attualmente ci governa, del 1885, i premi di navigazione non si danno se non che ai bastimenti i quali siano costruiti in Italia.

Eppure gli armatori italiani rinunciano al premio di navigazione e di costruzione e trovano il loro tornaconto a ricorrere all'estero.

Questa questione che io ho anche svolto, per incarico dell'Ufficio centrale, nella relazione che ho presentato per la convalidazione del regio decreto 22 marzo 1888 sui compensi da accordarsi all'industria navale, questa questione merita tutta quanta l'attenzione del signor ministro della marina, perchè l'industria delle costruzioni navali è un'industria la quale interessa altamente l'economia nazionale, essendo una potente industria. E quest'industria delle costruzioni navali può anche portare un valido contributo alla difesa dello Stato. Ed anzi a questo riguardo debbo osservare che in Italia noi abbiamo ben cinquantatre stabilimenti siderurgici, i quali tutti quanti all'occorrenza potrebbero convertirsi più o meno in stabilimenti navali.

Ma se questi stabilimenti lavorano anche per la marineria, egli è unicamente per le commissioni che il Ministero della marina dà loro, per cui se domani si facesse una pace generale e fosse proprio il caso di chiudere il tempio di Giano, io credo che si potrebbero anche chiudere i cantieri navali privati perchè proprio mancherebbe il lavoro.

Dunque è il caso che il ministro della marina rivolga la sua attenzione a fare rifiorire questa industria, tanto più che vi sono buoni elementi, la volontà, la capacità, e non manca neppure l'ardire del costruttore italiano.

Quale sarà il mezzo?

Sarà quello di aumentare i premi; rimedio artificiale, combattuto dagli economisti, ma però difeso da alcune persone competenti, come per esempio il commendatore Fasella direttore della scuola navale superiore in Genova. Oppure, ed è questa l'idea alla quale inclino, non converrebbe cercare di istituire una cassa marittima, di far rivivere il credito navale, qualche cosa per esempio come la Cassa dei depositi e prestiti la quale a mite interesse dà il denaro alle provincie ed ai comuni perchè possano sopprimere alle opere stradali, o quelle altre Casse che vennero istituite dal ministro della pubblica istruzione per venir in aiuto ai comuni per la costruzione di edifizii scolastici?

Ma, signori senatori, quando si tratta di venire in aiuto di un'industria, è d'uopo di non perdere giammai di vista le condizioni finanziarie del nostro paese.

Io credo anzi che questa dovrebbe essere la

delenda Carthago; dovrebbe sempre aversi la mira di voler assolutamente raggiungere quel pareggio finanziario a cui eravamo già arrivati ed oggi disgraziatamente abbiamo turbato.

Ebbene, se l'abbiamo raggiunto una volta, perchè non possiamo raggiungerlo una seconda?

Sicuramente che è d'uopo andare a rilento nelle spese, è d'uopo non disfare con una mano ciò che vogliamo fare con l'altra.

Quindi io vado molto a rilento nelle raccomandazioni di questi sussidi.

Bisogna però distinguere tra spese e spese, poichè vi sono delle spese voluttuarie, ma ve ne sono delle produttive. Ora queste spese tendono più che ad altro, alla trasformazione del sistema tributario, per cui ciò che si perde da una parte lo si guadagna da un'altra. Ma queste spese non ci dovrebbero trattenere se mediante queste trasformazioni si ottiene la prosperità economica.

Adunque si costituisca questa Cassa marittima sovvenzionata dallo Stato o si aumentino i sussidi, qualche cosa si faccia.

L'industria navale rimborserà queste anticipazioni mediante le tasse di ricchezza mobile, sul consumo e sul registro.

È questa la terza raccomandazione che io rivolgo al ministro della marina. Ripeto quanto dissi nel principio della mia orazione: i commercianti, i costruttori, gli armatori, i navigatori ripongono la loro confidenza nel ministro della marina.

Spero che le mie parole non andranno al vento, che egli vorrà raccogliere e fare in modo che le speranze in lui riposte diano qualche frutto.

Presentazione di progetti di legge.

GIOLITTI, *ministro del Tesoro*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIOLITTI, *ministro del Tesoro*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

Rendiconto generale del Fondo pel culto per l'esercizio finanziario 1887-88.

Approvazione di eccedenza d'impegni per

l'esercizio finanziario 1887-88 sull'assegnazione del Ministero della marina.

Approvazione di eccedenza d'impegni per l'esercizio finanziario 1887-88 sull'assegnazione del Ministero dell'istruzione pubblica.

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro del Tesoro della presentazione di questi progetti di legge, i quali saranno stampati e trasmessi alla Commissione permanente di finanze.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor ministro della marina.

BRIN, *ministro della marina*. Comincerò a rispondere alle questioni che mi ha rivolte l'onorevole senatore Castagnola.

Il Senato comprenderà come una parola benevola rivolta a me in questa seduta, mi sia tornata di grande conforto, e quindi ringrazio di tutto cuore l'onorevole Castagnola per le parole così lusinghiere che si è compiaciuto di rivolgermi; e lo ringrazio tanto più per il saluto che egli mi ha mandato a nome dei suoi concittadini.

Ai dolori che si provano quando si è nella vita politica, l'unico conforto è la stima dei colleghi, la stima dei concittadini. Io ringrazio quindi vivamente ancora una volta l'onorevole senatore Castagnola.

Ed ora cercherò di rispondere alle varie questioni che egli mi ha mosse. Egli ha tratteggiato con molta verità e chiarezza le condizioni in cui si trovava la nostra marina mercantile, quando vigeva il trattato di navigazione colla Francia del 1862.

Accennò alle condizioni di non perfetta reciprocità; anzi di assoluta inferiorità in cui si trovava la marina mercantile italiana, rispetto alla Francia, sotto il regime di quel trattato.

Alla nostra bandiera non era concesso il cabotaggio nei porti dell'Oceano; neanche nel Mediterraneo il cabotaggio era accordato alla marina a vapore, nella quale la marina francese aveva la prevalenza rispetto alla marina italiana.

Per i bastimenti a vela, per i quali invece la marina italiana aveva una prevalenza, il cabotaggio era proibito.

Quindi si capisce che la nostra marina mer-

cantile avesse sollevato continui e vivi lamenti contro questo stato di cose.

Ora tutto ciò è completamente mutato; non essendo stato rinnovato il trattato di navigazione colla Francia, c'è reciprocità non nel senso che vi sia cabotaggio reciproco, bensì nel fatto che è proibito il cabotaggio alle due marine sulle coste della nazione vicina.

Anzi si è andati più in là; si è proibita la navigazione di scalo.

Quando si verrà, come si spera, ad un trattato di navigazione colla Francia, si potrà ritornare a concedere la navigazione di scalo.

Ora dobbiamo conservare questa proibizione come un'arma per ottenere nel futuro la perfetta reciprocità.

Per parte mia posso assicurare l'onor. Castagnola che quando, come tutti speriamo, si rinnoveranno le trattative per queste convenzioni, sarà mia cura di difendere con tutto il vigore gl'interessi della marina mercantile, perchè la nostra navigazione ottenga un trattamento, in cui possa lottare ad armi uguali con la marina vicina.

L'onor. senatore ha parlato dello stato attuale della nostra marina mercantile e degli effetti che ha prodotto su di essa la legge sui provvedimenti per la marina mercantile.

Il Senato conosce la storia di questa legge di data molto recente.

I provvedimenti principali emanati allora furono una riduzione di diritti che gravavano la marina mercantile, la concessione di premi di navigazione e la concessione di premi di costruzione alle navi a vela ed a vapore.

Per ciò che riguarda la riduzione dei diritti di ancoraggio e simili, essa, nel mentre fu di beneficio alla nostra marina, siccome contemporaneamente si regolavano le tasse suddette pei bastimenti esteri in modo da renderle più vantaggiose all'erario, così avvenne, che questo cespite d'entrata anzichè dare una diminuzione di entrate, diede un aumento. Questa parte adunque dei provvedimenti per la marina mercantile non può che essere approvata da tutti.

Quanto ai premi di navigazione dati alla marina a vela, essi non ebbero l'effetto di farla risorgere artificialmente, ma ne ritardarono la decadenza. Non si costruirono bastimenti a vela nuovi, ma i vecchi, dei quali parecchi prima

restavano disarmati, intrapresero navigazioni attivissime, per cui la nostra gente di mare trovò utilissimo impiego. Difatti, somme non indifferenti sono pagate annualmente agli armatori di bastimenti a vela che navigano in mari lontani.

La nostra marina a vapore invece ha avuto un accrescimento sensibile. Il tonnelloaggio dei nostri bastimenti a vapore, che credo al principio della legge erano 110,000 tonnellate, adesso ascende a circa 170,000 tonnellate. Non è tutto quello che si poteva desiderare, ma è già qualche cosa quando si pensa che le 110,000 primitive erano quasi completamente costituite da marina a vapore sussidiata, mentre che l'aumento è dovuto a bastimenti a vapore addetti alla navigazione libera.

L'onor. Castagnola si preoccupa di quello che si farà nel rinnovare la convenzione per regolare la navigazione a vapore sussidiata, ed ha accennato agli inconvenienti che nascono da questi sussidi che portano una certa perturbazione nella lotta libera del commercio.

È indubitato che inconvenienti nascono da questo sistema di sussidi a date società di navigazione, poichè si crea un inutile monopolio.

Ma già l'onor. Castagnola ha soggiunto che malgrado tutti questi inconvenienti tutti gli Stati marittimi sussidiano la navigazione a vapore, e perciò crede che sarà difficile che anche noi possiamo esimerci da questa necessità. Egli ad ogni modo raccomanda che questi sussidi non si diano che per servizi speciali in modo da turbare il meno che sia possibile la navigazione libera.

Un'altra raccomandazione egli ha fatto, ed è che se si deve arrivare anche a sussidiare qual che servizio che non abbia questo carattere di specialità assoluta, di fare almeno in modo che i sussidi non abbiano da darsi ad una compagnia sola in un modo da creare un monopolio assoluto.

E citava l'esempio del Lloyd austriaco, il quale ha un potente naviglio che rende grandissimi servizi, ma che ha portato con sè l'altro effetto, certo non desiderabile, di aver distrutto assolutamente ogni industria di costruzioni e navigazione a vapore nell'Impero austriaco.

Ora l'onor. Castagnola sa che questa grande questione dell'ordinamento di nuovi servizi postali marittimi sussidiati è allo studio per parte

del mio collega delle poste e telegrafi. È stata nominata una Commissione che deve studiare i criteri secondo cui si devono regolare questi servizi marittimi.

Il Ministero della marina ha una rappresentanza in quella Commissione.

Io credo che le idee dell'onor. Castagnola hanno autorevoli propugnatori in questa Commissione, ed io non mancherò per parte mia di far sì che siano considerate con tutta quella attenzione che meritano, sia per l'autorevolezza di chi le ha svolte, come pure perchè in molte di quelle idee io concordo perfettamente.

L'onor. Castagnola finalmente è venuto all'altra questione che riguarda l'industria delle costruzioni navali.

Egli ha giustamente ricordato come una volta quest'industria delle costruzioni navali era fiorentissima da noi.

Questa industria era talmente progredita che i cantieri liguri non solo costruivano dei bastimenti pel nostro naviglio mercantile, ma si costruivano anche per l'estero; quindi era una delle migliori industrie perchè non aveva nessuna protezione dalla nostra tariffa doganale; e non solo, come dissi, resisteva alla concorrenza, ma la vinceva anche sui mercati esteri.

Pur troppo quei tempi sono passati e la sofferenza della nostra industria delle costruzioni navali è stata una delle cause che hanno indotto il Governo e Parlamento a votare la legge sui premi per la marina mercantile.

Devo dire che purtroppo questa parte della legge non ha prodotto tutti gli effetti che si sperarono e l'industria delle costruzioni ha continuato a decadere, sicchè le previsioni anche in fatti di spesa che si erano fatte quando fu promulgata quella legge, non si sono avverate e sotto questo rapporto l'erario ne ebbe un vantaggio, ciò che prova evidentemente che cotesta industria non è risorta negli anni scorsi.

Appena ora si ha un risveglio che spero sarà l'alba di giorni migliori per la nostra marina mercantile.

L'onorevole Castagnola ha accennato alla ditta Ansaldo la quale sta costruendo 5 velieri, dei quali uno sarà fra giorni varato. Si spera anzi che si dia mano tra breve alla costruzione di due piroscafi nello stesso cantiere. Anche alla Spezia la ditta Henfrey sta costruendo due altri velieri in acciaio.

Questo fatto va d'accordo con quello che succede nelle altre nazioni marittime; l'aumento nei prezzi del carbone ha fatto rinascere alquanto la costruzione di navi a vela, ma tutte a scafo metallico.

Io mi auguro che questo fatto sia foriero di prosperità per la nostra marina mercantile e molto più me lo auguro quando vedo che i bastimenti che si costruiscono a Genova ed a Spezia, non sono soltanto ordinati da armatori di quelle regioni, ma anche da armatori dell'Italia meridionale.

Capisco però che non sia questo tutto il desideratum di una nazione marittima come la nostra e che siamo ancora molto lontani dalle giuste aspirazioni dell'onor. Castagnola.

Egli ha accennato a numerosi stabilimenti metallurgici esistenti sulle nostre coste, i quali facilmente potrebbero intraprendere anche la costruzione di grandi piroscafi.

Io non dubito punto che per ciò che riguarda capacità, mezzi materiali, valentia di operai, nulla mancherebbe perchè i nostri cantieri non potessero corrispondere alle richieste dei nostri armatori.

Ora, l'onor. Castagnola si è domandato perchè questa potenzialità dei nostri cantieri non si estrinsechi.

Egli ha accennato a vari provvedimenti che si potrebbero prendere, ma in modo dubitativo, senza pronunciarsi decisamente per alcuno di essi.

Uno dei più efficaci sarebbe quello d'aumentare i premi di costruzione, ed io ricordo che qui in Senato discutendosi la legge per i provvedimenti in favore della marina mercantile, questo sistema ebbe autorevoli propugnatori, e se non mi sbaglio i senatori Brioschi e Saracco erano dell'opinione di falciare piuttosto sui premi alla navigazione e abbondare nei premi alle costruzioni navali.

Ma non oserei ora prendere impegni per parte del Governo in questo senso, perchè non mi pare sia il momento opportuno di domandare all'erario nuovi sacrifici per la marina mercantile.

L'onor. senatore Castagnola accennò nuovamente al progetto d'istituire una Cassa marittima per facilitare il credito sia dei costruttori, che degli armatori. È un fatto che una delle grandissime difficoltà che incontrano i nostri costruttori per vincere la concorrenza estera,

è quella dell'elevato interesse del denaro, mentre che all'estero si accordano more nei pagamenti; e vi è un'altra difficoltà da superare ed è quella, che all'estero fanno questi piroscafi con una rapidità eccezionale; e ad ottenere simili risultati occorrono cantieri potentemente organizzati, e che possono disporre di grandi capitali.

Una istituzione come quella della Cassa marittima potrebbe diminuire questo inconveniente. Ma il Senato comprenderà che si tratta di materia che sfugge alla mia competenza. So che l'onor. senatore Boccoardo aveva studiato molto questa questione, ed io non posso promettere altro che di rivolgere una preghiera ai miei colleghi dell'agricoltura e commercio e del Tesoro, perchè studino questa questione.

Con questo credo d'aver risposto alle varie domande dell'onor. Castagnola, e come conclusione dirò che se la legge della marina mercantile non ha appagato tutte le speranze, pure dei buoni effetti essa ha prodotto.

Ed ora verrò a trattare le questioni dolorosissime che sono state sollevate oggi.

L'onor. Saint-Bon ha cominciato a ricordare come tutte le speranze che egli aveva concepito per il risorgimento della nostra marina militare nel 1874, non si siano avverate.

Ma dopo avere emesso questa proposizione senza farne alcuna dimostrazione, egli ha affermato che come materiale la nostra marina militare è in condizione soddisfacente, che si sarebbe potuto fare molto meglio di quel che si è fatto, ma che insomma nel complesso avevamo ragione di lodarci del nostro materiale.

Venendo al personale, egli affermò che in quanto ai nostri ufficiali egli credeva che non fossero inferiori a quelli di nessuna marina del mondo e riguardo ai marinai che fossero superiori a quelli di qualunque marina del mondo.

Io mi associo completamente a questa definizione che ha dato del nostro personale, e divido perfettamente l'opinione data in modo così autorevole.

Io mi consolo che alle amare accuse rivolte a chi ha l'onore di parlarvi, io possa contrapporre queste affermazioni di chi ha sollevato le accuse, perchè quando uno può presentare come risultato della sua amministrazione, a confessione stessa dell'accusatore, risultati come questi sia pel materiale che per il personale,

essi bastano a ridurre, al loro giusto valore delle accuse così vaghe.

L'onor. Saint-Bon dice che il materiale della nostra marina è buono ma non ottimo. L'ottimo non è dato in genere agli uomini di raggiungerlo, ma ad ogni modo sarebbe impossibile di sapere cosa intende l'onor. Saint-Bon per ottimo, in fatto di materiale di marina. Si conoscono le sue critiche di quello che hanno fatto gli altri, però egli si è sempre guardato di indicare che cosa si doveva sostituire, e quindi i poveri ministri che si sono da tanti anni succeduti alla marina, uomini modesti, hanno potuto mettere a servizio del paese la loro modesta capacità, hanno cercato di fare il meglio che fosse possibile, per quanto era loro concesso dai loro limitati mezzi intellettuali.

Hanno lavorato con coscienza e zelo, e poichè paragonando il nostro materiale con quello delle altre marine, per quanto desiderio di criticare si abbia, si deve confessare che questo materiale è buono, io ho fiducia che si possa affrontare con abbastanza tranquillità di coscienza il giudizio del paese.

I geni sono dati ad un paese a molta distanza e in mancanza di questi bisogna ricorrere alle capacità comuni, e quando queste cercano e riescono ad un'opera non inferiore a quanto hanno fatto gli altri paesi, credo che si possa affrontare sicuri il giudizio equanime del paese.

Io non cercherò al certo di farmi merito di quanto l'onor. preopinante disse dell'eccellenza del personale della nostra marina; è evidente che il ministro non può avere altro merito di quello che d'aver aiutato a svilupparne le buone qualità, di aver fatto tutto il possibile per dargli i mezzi di istruzione, e quindi quando il risultato finale è che gli ufficiali non sono inferiori a quelli di nessuna marina del mondo, come marinai superiori a tutti, io, per parte mia, sento la coscienza tranquilla sui risultati della mia amministrazione, e non so in realtà cosa si possa pretendere di più a questo riguardo da un ministro.

L'onor. De Saint-Bon ha deplorato che nel paese ci sia un'opinione buona a riguardo del materiale della nostra marina, e dice che questa opinione radicatasi nel paese porta con sé degli inconvenienti. Ma, a questo riguardo, io non sono arrivato a sapere cosa desidera l'onor. De

Saint-Bon, poichè egli ha cominciato a muovere severi rimproveri all'antico ministro della marina, ammiraglio Acton, al quale rivolse l'accusa di avere, durante la sua amministrazione, organizzata una campagna per criticare le grandi navi e far perdere la fiducia nel nuovo materiale, che si era costruito o si stava costruendo, e che malgrado queste arti la verità aveva finito di trionfare.

A me invece ha mosso l'accusa opposta dicendo che io ho organizzato una campagna giornalistica per lodare il materiale, talchè il paese lo crede ora buono. Se realmente avessi ottenuto questo risultato, io ne sarei molto soddisfatto, perchè io credo che il sentimento di possedere o avere un buon naviglio, la fiducia che si pone in esso, sia uno degli elementi di vittoria di una marina.

Io non comprendo come un ministro della guerra fosse desolato che per le sue fortificazioni, le sue armi, nel paese ci fosse l'opinione che sono buone, quando realmente ciò fosse, come si confessa che è il caso della nostra marina.

Anche nel caso contrario io credo che un ministro dovesse aiutare a mantenere quest'opinione, facendo contemporaneamente tutti gli sforzi per sostituire questo materiale. Ma finchè non è sostituito sarebbe ben felice che il morale dell'armata e del paese non fosse scosso.

L'onor. De Saint-Bon disse che si è arrivati a creare un'opinione artificiale. Credo che ciò sarebbe ben difficile.

Quando si tratta di bastimenti che navigano, e che tutto il mondo vede, io credo che questi mezzi artificiali sarebbero ben meschini, imperciocchè le navi della nostra marina non solo sono viste nei nostri porti, ma frequentano anche i porti esteri, e credo che qualunque artificio mio per far parer buono quello che fosse cattivo non approderebbe.

A creare questa buona opinione del nostro naviglio hanno contribuito molto uomini eminenti di altri paesi. In tutti i Parlamenti esteri, in tutte le pubblicazioni estere si è parlato da alcuni anni molto, e molto benevolmente, della nostra marina.

Io suppongo che nessuno potrà credere che io potessi organizzare questa campagna all'estero.

Io mi limiterò a citare l'opinione di un am-

miraglio molto distinto, quella dell'ammiraglio Beresford, lord dell'Ammiragliato inglese, il quale ha visitato ultimamente il nostro naviglio durante un viaggio in Italia ed ha parlato molto favorevolmente della nostra marina.

Del resto nessuno più dell'onor. De Saint-Bon ha influito a fare penetrare nel paese l'opinione sull'eccellenza del nuovo nostro materiale navale.

Nella relazione presentata al Parlamento nel 1874 in appoggio della legge per l'alienazione del vecchio naviglio, egli, parlando del *Dutilio* e del *Dandolo*, diceva:

« Non è poca cosa la lode meritata dall'egregio mio predecessore, l'ammiraglio Riboty, per essere uscito primo dalle pastoie tradizionali, per essersi primo attentato a fidare negli ingegneri italiani, per avere osato impiantare due navi che, per nessun riguardo, non temeranno alcun paragone ».

Quindi se è un delitto di influire nel senso buono sull'opinione pubblica di far credere che si hanno dei bastimenti superiori, all'onor. De Saint-Bon spetterebbe questa colpa.

Io per parte mia credo che sarebbe difficile di trovare in tutti i miei discorsi e scritti la tendenza ad affermare questa superiorità. Non sono stato io a dire, ma altri, che una di queste navi poteva combattere con tutte le flotte del mondo; tanto è vero che sono sempre venuto al Parlamento per domandare fondi per accrescere il nostro naviglio e costruire altri bastimenti, perchè non ho mai creduto a queste esagerazioni.

Ma l'onor. De Saint-Bon ha detto lui stesso che erano superiori a qualunque altra nave; quindi se veramente, come afferma l'onor. De Saint-Bon, sarebbe una disgrazia che sia sorta nel pubblico del nostro paese un'opinione sulla superiorità del nostro materiale navale, egli vi ha contribuito colla sua ben giusta autorità.

Egli ha citato come esempio degli sforzi che io feci per influire sull'opinione pubblica il fatto del nuovo incrociatore il *Piemonte*.

Ora il Senato sa che si tratta di un bastimento non costruito da me, ma dalla casa Armstrong in Inghilterra. Questa nave non è ancora nemmeno venuta in Italia, ha fatto le prove di velocità in Inghilterra, ha raggiunto una magnifica velocità, una velocità eccezionale di

miglia 22 e quattro decimi all'ora; ha dell'artiglieria moderna molto potente.

I giornali inglesi hanno lodata moltissimo questa nave; se ne parlò nei Parlamenti inglesi e francese.

Ora, in che modo può entrare in tutto ciò la mia azione?

Se si trattasse di una nave progettata da me si potrebbe dire che ho la mania di una *réclame* malsana, che aspiro a farmi erigere quelle statue che ancora non mi sono state erette, mentre che sinora non posso aspirare che alle soddisfazioni che ho provate oggi.

L'onor. De Saint-Bon disse che non ho diritto a vantarmi del materiale che fa onore alla nostra marina, che io non ho contribuito per nulla a creare il materiale che esiste.

Io credo che il paese sia molto indifferente a questa questione di persone. Io per parte mia sono indifferentissimo.

Desidero che il materiale soddisfi alle condizioni volute, ma sono il primo ad ammettere, e l'ho affermato in varie occasioni, che di questo risultato va data lode ai molti ministri che si sono succeduti a reggere le cose della marina. Ho potuto contribuire a questa opera come ingegnere, ma come ministro ho continuato l'opera dei miei antecessori.

Il *Duilio* e il *Dandolo* furono messi in cantiere dal compianto Riboty, poi l'onor. De Saint-Bon li ha continuati, e così ho fatto io durante il mio primo Ministero.

Potrei vantarmi di tutto ciò a mio merito esclusivo se accettassi l'accusa di dittatura che mi ha lanciata l'onor. De Saint-Bon; ma questa dittatura è un vero romanzo, perchè, come ho detto, quando io fui ministro il *Duilio* e il *Dandolo* erano già in cantiere da parecchi anni, le macchine ed i cannoni erano già ordinati, e quindi al buono o cattivo di queste navi io posso avere contribuito come ingegnere, ma non come amministratore.

In quanto all'altra corazzata *Italia*, essa venne studiata da me quando l'onor. De Saint-Bon era ministro. Egli mi ha fatto l'onore di dire che ha trovato molte difficoltà di farmi comprendere le sue idee!

Io non ho mai preteso di avere una mente molto svegliata, e non potevo mettere a disposizione dell'onor. De Saint-Bon che l'intelligenza modesta di cui sono dotato.

Ad ogni modo il piano di questo bastimento che io avevo tracciato è stato mandato al Consiglio superiore di marina quando l'onor. De Saint-Bon era ancora ministro; quindi sarebbe difficile di ammettere che v'esercitassi allora un'influenza dittatoriale.

Durante quel mio primo Ministero ho fatto mettere in cantiere un'altra corazzata, la *Lepanto*, perfettamente eguale all'*Italia*.

L'onor. senatore De Saint-Bon ha detto che io, prima di mettere in cantiere questo bastimento, ho consultato un ingegnere estero.

Io vorrei sapere dove ha preso questa storia. Senatore DE SAINT-BON. Me lo ha detto lei.

BRIN, ministro della marina. Il Senato comprenderà in che posizione mi trovo; io domando all'onor. De Saint-Bon di dirmi dove ha attinto questa storia ed egli mi risponde che l'ho detto io. Mi dica almeno il nome dell'ingegnere che ho consultato.

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

BRIN, ministro della marina. Se il fatto fosse vero, io non avrei nessuna difficoltà di dirlo.

Se un ministro che ha da impegnare il bilancio per 25 milioni di costruzioni si confortasse anche della opinione di un ingegnere estero, non vedrei proprio che colpa avesse commessa, e siccome ero anch'io ingegnere mi sarei messo per primo sotto giudizio.

Se avessi avuto il minimo dubbio sulle qualità delle navi che si trattava di costruire, ed anche senza questo dubbio, se io avessi detto al paese che mi ero garantito anche all'opinione di una sommità di ingegneria estera, io non saprei chi potrebbe biasimarmi di ciò.

Ma invece è la prima volta che sento parlare di questa storia.

Io so soltanto questo, che quando la *Lepanto* era in costruzione a Livorno, quando io non ero più ministro, venne in Italia e andò a visitare i lavori di costruzione l'illustre ingegnere Barnaby, che era il capo degli ingegneri della marina britannica, ed in quell'occasione io accompagnai quell'ingegnere, che domandò molte spiegazioni. Ma non solo l'*Italia* era già in costruzione da più anni, ma, come vedete, avevo già fatto mettere in cantiere la *Lepanto*, nave eguale all'*Italia*.

Negli ultimi tempi del mio primo Ministero, cioè nel dicembre del 1877, si trattava di mettere in costruzione un'altra corazzata, e mi sono

rivolto al Consiglio superiore di marina, a fare parte del quale chiamai l'ammiraglio De Saint-Bon e pregai quel Consesso di dirmi quale tipo di bastimento si doveva adottare.

Dunque mi pare che maggiore deferenza di questa io non poteva usare, e potrei leggere i verbali delle sedute di quel Consesso i quali provano come l'onor. De Saint-Bon abbia insistito perchè si ripettesse nella nuova costruzione il tipo *Italia*.

Dopo poco tempo lasciai il Ministero e di ciò che è stato fatto da chi mi ha surrogato non sono responsabile, e quindi posso dire che per tutto ciò che feci in quel primo Ministero in fatto di materiale, ebbi sempre l'appoggio dei pareri dell'onor. De Saint-Bon.

Da tutto ciò risulta che sino a quell'epoca sarebbe difficile di parlare dell'influenza tenebrosa dell'ingegnere che vuol fare prevalere quasi dittatoriamente le sue idee e non riesco a rendermi ragione come si possa affermare ciò.

Il *Duilio* e il *Dandolo* sono stati ordinati sotto l'amministrazione Riboty, l'*Italia* dall'ammiraglio De Saint-Bon, la *Lepanto* è eguale all'*Italia*.

Se questi egregi ammiragli hanno approvato i miei piani non è colpa mia.

Analizziamo le altre navi che compongono il nostro naviglio corazzato. Vengono subito dopo il *Ruggero di Lauria*, il *Morosini*, il *Doria* tre corazzate eguali che colle quattro già citate costituiscono il nucleo della nostra marina. Tutti sanno che io non era ministro quando si sono messi questi bastimenti in cantiere; io era allora di nuovo ingegnere consulente, e non tracciai neppure io i piani di queste navi.

Conosciamo già le qualità di queste tre navi costruite sul tipo *Duilio*.

Il *Lauria*, che è già armato, ha raggiunto una velocità di 17 miglia, superiore a quella calcolata e sperata; esso è armato di cannoni da 106 tonnellate, cannoni moderni e quindi anche più potenti di quelli del *Duilio*. Io credo che il paese abbia diritto di essere contento di questi risultati e lo affermo tanto più volentieri che queste navi, come dissi, non sono dovute all'amministrazione mia, ma furono impostate quando era ministro l'ammiraglio Acton, e quindi l'alta influenza deleteria dell'ingegner-

ria navale non ha potuto esercitarsi in questa determinazione.

Dei tipi più recenti, abbiamo il *Tripoli*, il quale venne studiato sotto l'amministrazione dell'ammiraglio Del Santo.

Se poi arriviamo all'epoca della mia seconda amministrazione, non vi sono che due nuovi bastimenti che facciano già parte effettiva del naviglio e che sieno stati messi in cantiere sotto la mia amministrazione, ed essi sono il *Dogali* ed il *Piemonte*, che sono due incrociatori per i quali ho chiesto il parere dell'onorevole De Saint-Bon e che lo ha dato il più esplicitamente favorevole.

Questi incrociatori furono costruiti da case estere sopra piani di queste case; quindi io in tutto ciò non ci sono entrato che come semplice amministratore, e mi sono attenuto per queste navi ai pareri datimi dal Consiglio superiore presieduto dall'ammiraglio De Saint-Bon.

A questa mia seconda amministrazione sono finalmente dovute delle torpediniere della nostra marina. Ma queste torpediniere, per la cui costruzione ho sempre avuto parere favorevole dal Consiglio superiore presieduto dall'ammiraglio De Saint-Bon, sono del tipo adottato dalla marina tedesca e studiato da uno stabilimento tedesco, lo stabilimento Schichau, e quindi non posso attribuirme alcuno vanto come ingegnere, posso tutt'al più farmi merito come amministratore se la nostra marina è dotata di un buonissimo tipo di torpediniere. Ma, lo ripeto, esse furono fatte col parere favorevole dell'ammiraglio De Saint-Bon. Io credo che egli per il primo ne ammetterà le buonissime qualità, perchè, nei suoi rapporti, come comandante delle esercitazioni navali, ne ha fatti molti elogi.

Vede dunque il Senato come tutto questo materiale, che compone l'attuale nostro naviglio, fu iniziato ed eseguito quando erano a capo del Ministero di marina egregi ammiragli; ed io, come ministro, sono stato così poco influente da sentimenti di paternità, che mi sono sempre attenuto, come del resto era mio dovere, ai pareri degli ammiragli, ho ripetuto piani già decretati dai miei predecessori, e non ho avuto difficoltà di accettare piani da riputati costruttori esteri.

L'onor. De Saint-Bon disse che questo materiale, per quanto buono, non corrisponde ai suoi

desiderî: questo materiale, secondo lui, avrebbe dovuto essere fatto secondo le esigenze della tattica moderna. E può essere; ma sarà sempre impossibile raggiungere questo risultato se lo ammiraglio, che intende impiegare una data tattica, non dice: « Voglio i tali e tali bastimenti »; se non fa questo, è difficile che il ministro possa inventare i bastimenti secondo idee che non si vogliono manifestare.

Oltre a ciò, tutto questo materiale è stato fatto in un periodo di quasi venti anni, durante il quale io non sono stato che due anni soli al potere. Io ho esaminato tutte le pratiche, ma non ho trovato una proposta fatta a qualche mio antecessore dall'onor. De Saint-Bon, nella quale chiaramente si dicesse: Il bastimento deve avere queste e queste qualità. Capisco perciò come anche tutti i miei antecessori abbiamo lavorato di testa loro. Tutti questi numerosi ministri hanno cercato di fare il meglio.

Ogni bastimento porta un'impronta particolare di ciascuno di essi. Ve ne sono ancora di quelli del compianto conte di Cavour, e i ministri venuti successivamente hanno fatto tutto cogli sforzi del loro ingegno modesto; ma l'onor. De Saint-Bon che supera di tanto queste capacità, se realmente desiderava che si costruisse un materiale ispirato a concetti così fuori del comune, in modo che non troviamo nè all'estero, nè da noi chi l'abbia ancora potuto ideare, poichè si capisce che non sia dato a nessuno di arrivare al suo ingegno, avrebbe potuto venire in aiuto a questi ministri, e dire loro cosa dovevano fare, perchè non si può mica pretendere che tutti i ministri siano dei geni. E, disgraziatamente, pare che durante tanto tempo la marina italiana geni non ne abbia avuti.

Ora l'onor. De Saint-Bon ha detto che quando c'era l'onor. Acton ministro, io l'ho combattuto e poi l'ho preso come consigliere. È verissimo che, siccome a quell'epoca si combatteva nella stampa fieramente il materiale, a cui io aveva contribuito anche come ministro, perchè ero caduto allora da ministro, ho creduto mio dovere di difendere l'operato mio e credevo che ciò facendo difendessi anche l'operato dell'onorevole De Saint-Bon. Quindi, siccome si trattava di bastimenti non ancora provati, nei quali vi erano molte novità che turbavano molti; si erano intraprese delle costruzioni ardite di cui non c'era proprio esempio eguale all'estero; ci

erano state all'estero delle voci anche sinistre; si erano applicate le due eliche alle due navi *Duilio* e *Dandolo*, e si ricordava che questo sistema aveva dato cattivi risultati in due navi che si trovarono al combattimento di Lissa e quindi si diceva che si avrebbero avuti pessimi risultati anche sul *Duilio* e sul *Dandolo*; si criticava il sistema dell'impianto delle artiglierie in torri anzichè nelle batterie: in presenza di tutte queste critiche, io ho creduto mio dovere di illuminare l'opinione pubblica, e fortunatamente i risultati pratici sono stati favorevoli alle mie previsioni.

Ora, l'onor. De Saint-Bon, ricordando questa diversità di opinione tra me e l'onor. Acton, mi ha fatto un addebito, perchè divenuto io ministro non mi sia ricordato di queste divergenze d'opinioni col ministro Acton e lo abbia chiamato come ammiraglio al Consiglio superiore di marina. Ma pretende forse l'onor. De Saint-Bon, solo perchè l'ammiraglio Acton poteva avere altre idee delle mie riguardo al materiale che, caduto lui da ministro, e venuto io a sostituirlo, avessi avuto il concetto di non più utilizzare questo ufficiale pel bene del servizio?

Ma se queste dovessero essere le norme direttive della condotta di un ministro, le avrebbe dovute già applicare l'onor. Acton quando era ministro, il quale, dissentendo da me e dall'onorevole De Saint-Bon, non avrebbe mai dovuto utilizzare i nostri servigi. Ma dove si andrebbe con questo sistema? È egli concepibile che un ministro, solo perchè non andò d'accordo nelle idee tecniche con un ufficiale, non debba tener conto dei consigli, dei servigi e della capacità di detto ufficiale? Per parte mia, io assicuro il Senato che è stato scopo della mia amministrazione di far cessare più che fosse possibile quelle critiche così vive sul nostro materiale navale; critiche che addolorarono tutti quanti si interessavano all'avvenire della nostra marina; ho cercato di attutire gli animi, onde far tornare la tranquillità nel corpo della marina.

Ed io dico la verità, mi troveranno forse un po' superbo, ma è uno dei miei titoli di benevolenza dei quali più mi vanta quello di aver raggiunto questo scopo, cioè di avere ottenuto quella tranquillità che c'è nella marina che tanto impressiona l'onor. De Saint-Bon.

Per me io credo che sia il miglior risultato

che io abbia ottenuto dalla mia amministrazione.

E giacchè l'onor. De Saint Bon ha parlato di una lettera o circolare da me scritta, dirò che mi rincresce che non mi abbia avvisato prima che voleva portare tale questione in Senato.

Egli è membro della Commissione centrale che ha esaminato questo progetto di bilancio; quell'onorevole Commissione ha chiesto molti documenti, se mi domandava anche questo glielo avrei certamente dato.

È verissimo che io sono stato avvisato come corresse voce che un ufficiale, del quale l'onorevole De Saint Bon ha creduto fare il nome, avrebbe avuto l'abitudine di parlare in termini desolanti sullo stato della nostra marina.

Mi si fece supporre che egli davanti ai suoi dipendenti avesse affermato che nullo e difettoso era il nostro materiale, che non potevamo far niente.

Ora non si trattava di criticare materiale nuovo che si ha in esperimento, tanto meno bastimenti da me ordinati come ministro, come si potrebbe presumere dalle parole dell'onor. De Saint Bon; si trattava di navi eseguite, come già dissi, dai miei predecessori, si trattava di quelle navi per le quali l'onor. Saint Bon ha cercato di dimostrare, così benevolmente, che io non c'entravo per nulla; quindi non si trattava di preoccuparmi di critiche che colpissero l'opera mia soltanto.

Io credo che sia non solo il diritto ma il dovere di tutti gli ufficiali che ritengono che si possano apportare miglioramenti in qualunque ramo di servizio del materiale come del personale, da proporli ai superiori; ma limitarsi a screditare il materiale dicendo che non si ha niente, che quello che si ha serve a nulla, senza proporre ciò che si deve fare, ciò che si dovrebbe modificare, io credo che sia un pessimo sistema, e quindi in quell'occasione io ho invitato l'ammiraglio che comandava la squadra, di fare avvertito quest'ufficiale che, se il fatto addebitatogli fosse vero, io non intendevo di tollerarlo. L'ammiraglio comandante in capo della squadra mi rispose che se ciò gli fosse risultato, egli stesso avrebbe cercato di ripararvi, che non mai avrebbe permesso che i suoi ufficiali screditassero i mezzi di cui dispone la marina per la difesa del paese,

ma che aveva informato di questa cosa il suo dipendente, il quale ha affermato di non aver mai detto nulla di ciò e che l'unico concetto che aveva potuto esprimere, era quello della necessità di aumentare il nostro naviglio, concetto ben differente da quello che gli era stato attribuito.

Io ho nulla da nascondere circa quanto ho fatto in questa occasione poichè ne ho parlato alla Camera; posso sbagliare nel credere che il sistema di limitarsi a denigrare quello che abbiamo, senza mai fare nessuna proposta per raggiungere il meglio, mentre il farla è, più che un diritto, un dovere di ogni ufficiale, sia un cattivo sistema che io ho cercato e cercherò di reprimere; se questo mio concetto è sbagliato, vi è un modo molto facile pel Parlamento di correggere un ministro che batte una falsa strada.

L'onor. De Saint-Bon ha arguito da questo stato di tranquillità di animo che vi è nella marina, una specie di dittatura, che io vi eserciterei, e che nella Camera e nel Senato non sono più discusso.

Ringrazio il Senato che è sempre stato benevolo verso di me, ma nell'altro ramo del Parlamento ho incontrato fierissime opposizioni e tutti ricordano la campagna acre, intensa della stampa contro di me.

Quindi, se ora esiste la calma, tanto deplorata dall'onor. De Saint-Bon, credevo di avere dissipato le accuse contro di me rivolte.

Veramente questa dell'onor. De Saint-Bon; sarebbe quasi una critica rivolta alla Camera ed al Senato che sarebbero stati così poco accorti da giudicare favorevolmente e sostenere coi loro voti un ministro così inetto e fatale.

Per provare questa dittatura, egli dice che ho ottenuto che il bilancio della marina fosse aumentato in proporzioni così spiccate.

Se non avessi aumentato il bilancio mi si sarebbe poi accusato di non aver provveduto alla difesa del paese.

E volendovi provvedere, come lo potevo senza domandare al Parlamento i mezzi?

L'onor. De Saint-Bon disse: Voi avete raggruppate le spese in capitoli per somme considerevoli. Ma la formazione del bilancio è tal quale quella dell'onor. De Saint-Bon.

Ci sono gli stessi capitoli.

Anche sotto l'amministrazione dell'onorevole

De Saint-Bon avevamo il capitolo della riproduzione del naviglio nella parte ordinaria, poi delle somme in capitoli straordinari.

Si può dire che è all'onor. De Saint-Bon che dobbiamo l'attuale divisione delle spese nei vari capitoli.

Una volta il bilancio della marina era diviso in molti capitoli; c'era il capitolo *Legname*, c'era il capitolo *Ferro*: tutte queste spese vennero già sotto l'amministrazione dell'onorevole De Saint-Bon raggruppate in un solo capitolo, quello della *Manutenzione del naviglio*.

Io ho sempre seguito queste norme perchè le credo giuste, perchè io non capisco come se invece di fare il bastimento di legno si fa in ferro, la spesa debba farsi in un capitolo diverso.

Anzi ciò dà luogo ad inconvenienti, poichè qualche volta si dovrebbe fare una data opera di un dato materiale, meno adatto perchè si hanno i fondi per quel dato materiale; e non si avrebbero più fondi nell'altro capitolo relativo al materiale più adatto.

Questo raggruppamento di spese in un minor numero di capitoli lo credo logico, quindi mi sono astenuto al modo di compilare i bilanci già adottati sotto l'amministrazione dell'onorevole De Saint-Bon, meno per i capitoli delle fortificazioni, perchè allora non si era ancora pensato alla difesa delle coste. Ma per tutto ciò che riguarda il servizio del materiale, e del personale, la divisione del bilancio in capitoli è tal quale a quella dell'onor. De Saint-Bon.

Ora portare quest'argomento a prova che io mi sono creata una specie di dittatura per fare le spese che voglio, è volere alquanto abusare della acquiescenza del Senato.

Ma allora, il ministro della guerra che ha dei capitoli, credo, di 60 milioni l'uno, altro che dittatura! A petto di lui io sarei niente. Vorrebbe forse l'onor. De Saint-Bon che a misura che le spese della riproduzione del naviglio aumentano quando esse, per esempio, sotto l'amministrazione dell'onor. De Saint-Bon salivano a 9 milioni, poi furono portate a 12, poi a 22 e quindi a 27 come in quest'anno, vorrebbe, dico, che quest'opera fatta per lo stesso oggetto fosse distribuita in due o tre capitoli? Non sarebbe anzi il modo di portare confusioni?

Ma basta confrontare il nostro con tutti i bilanci delle altre marine, e troveremo che essi sono fatti come i nostri, e ciò anche nei bilanci inglesi e francesi, benchè per taluni di essi nei rispettivi capitoli figurino somme ben più forti di quelle che si vedono nel nostro bilancio.

Quindi, per dire che io sono diventato un dittatore perchè ho aumentato le somme dei vari capitoli del bilancio, a me pare che bisogna avere una grande dose d'immaginazione per avanzare una simile asserzione.

L'onor. De Saint-Bon ha aggiunto che da questi bilanci ho perfino fatto sorgere lo stabilimento di Terni senza che nessuno se ne accorgesse. Questo è un altro grande argomento per provare la mia dittatura.

Questo stabilimento di Terni è oramai già stato tanto discusso, ed io ho presentato al Parlamento già tanti documenti per dar conto di tutti gli atti della mia amministrazione relativi a questo stabilimento, che bisogna metterci della buona volontà per dire che io ho potuto impiantare quello stabilimento quasi di nascosto, facendolo sortire da qualche capitolo del bilancio senza che il Parlamento lo sapesse.

Ma come potrebbe un ministro far uscire dal bilancio l'impianto di uno stabilimento come quello di Terni? L'onor. De Saint-Bon è stato ministro, sa che vi è un Consiglio di Stato ed una Corte dei conti. Se io invece di avere un capitolo nel bilancio di 22 milioni, ne avessi uno di 200, come potrei creare uno stabilimento? Io ho solo fatto quello che mi sono proposto per sistema, di rivolgermi per quanto possibile ai nostri stabilimenti per i lavori che occorrono alla marina. Io potrei a mia volta dire all'onor. De Saint-Bon che egli, essendo ministro, ha creato lo stabilimento Armstrong, perchè ordinò a quello stabilimento i cannoni del *Duilio* e *Dandolo*.

Io invece ho dato a fabbricare a Terni le piastre di corazzatura che occorrevano per i nostri bastimenti, e ne ho fissato il prezzo eguale a quello che pagavamo all'estero. E con questo affidamento ha potuto sorgere a Terni uno stabilimento capace di fare le corazze per la nostra marina, che prima ricorreva per esse all'estero, è avvenuto a Terni quello che è avvenuto per altri stabilimenti metallurgici della Liguria, cui accennava l'onor. Castagnola.

Una volta la nostra marina prendeva tutte le

lamiere e le cantoniere in Francia o in Inghilterra. Ora da molto tempo ho disposto che queste provviste sieno messe a concorrenza fra gli stabilimenti nazionali.

Mi si potrà dire che io ho creato anche questi stabilimenti?

Questo mio sistema ha trovato molti contraddittori, fra i quali vi sono persone, di cui stimo altamente l'ingegno; ma il giudice fra chi lo ritiene buono e chi lo crede cattivo è il Parlamento; e il giorno in cui il Parlamento mi dica che faccio male, so quello che debbo fare.

Ma in questa quistione io non capisco l'opposizione che mi si fa.

Io vedo che la Francia non solo prende dagli stabilimenti nazionali tutto quello che consuma ne' suoi arsenali, ma fa qualche cosa di più, fa quello che io non faccio ancora, cioè nei contratti che fa con stabilimenti privati impone loro l'obbligo che tutto il materiale che questi stabilimenti impiegano sia di fabbrica nazionale, cosa che io non ho ancora fatto; e pur troppo vedo che i nostri industriali, mentre domandano alla marina del lavoro per la loro industria, poi vanno facilmente all'estero a prendere le materie prime.

Come dico, la Francia è molto più recisa di noi in questo sistema.

Lo stesso fa la Germania; e tutti quelli che hanno letto l'ultima legge che stanziava una spesa di 146 milioni per la marina, avranno veduto un articolo di legge che obbliga a fare tutte le navi decretate con materiale nazionale.

Io ho quindi questo convincimento: che non può crearsi una vera potenza navale per un paese se pel suo materiale esso deve dipendere dall'estero. Posso sbagliare; ma l'on. De Saint-Bon provochi una risoluzione che mi condanni ed io sarò ben lieto di ubbidire ad un voto di questo genere. Ma in tutto ciò non so come si possa parlare di dittatura. Ho così poco la tendenza a nascondere gli atti della mia amministrazione che vennero comunicati e pubblicati tutti i documenti che ad essa si riferiscono; e mi permetterà l'on. De Saint-Bon di dire che la sua presenza stessa in quest'aula dimostra che non tengo a che questa dittatura non sia combattuta.

Quanto all'altro fatto, che il paese crede che sia stato io che ho fatto i bastimenti e non l'on. De Saint-Bon, non voglio intrattenere il

Senato sopra una questione così meschina. Io per me sono pronto anche a dichiarare all'onorevole De Saint-Bon, che ha fatto tutto lui quello di buono che esiste nella nostra marina. È questa una questione così poco interessante che non voglio intrattenervi il Senato.

In quanto al materiale, che egli dice insufficiente, ed all'affermazione da lui fatta che io non sono adatto a condurre il personale, io potrei rispondere con quello che egli aveva affermato prima.

Se questo personale come ufficiali supera quello di qualunque marina estera, il venire a dire ad un ministro che amministra male il personale quando ottiene questi risultati è una contraddizione; è un'affermazione gratuita dell'onorevole De Saint-Bon, poichè io non ammetto che l'onorevole De Saint-Bon possa venire qui a parlare in nome della marina; qui l'unico che possa farlo è quello che ha l'onore di sedere a questo banco. Egli ha affermato un'opinione personale, come avversario è padrone di farlo.

Io credo che i fatti stessi da lui confutati combattano la sua opinione.

Egli disse che io sono molto abile, perchè ho creato un ufficio di preparazione della guerra e che nella relazione fatta a S. M. il Rè ho stabilito quello che quest'ufficio doveva fare, ma poi il decreto che lo crea, le attribuzioni ad esso date sono molto limitate.

Veramente se invece di preoccuparmi del bene del servizio avessi solo in mira di essere abile, avrei dato prova di maggiore abilità se non avessi creato quest'ufficio che non esisteva.

Basta leggere il decreto reale che stabilisce le attribuzioni del capo dell'ufficio di preparazione alla guerra per constatare che esse furono copiate dal decreto che istituisce la carica del capo di stato maggiore dell'esercito.

Anzi nell'ufficio di preparazione della guerra da me istituito, il capo ha maggiori attribuzioni che non il capo di stato maggiore dell'esercito, il quale non ha nessuna ingerenza sul materiale, ed invece il capo dell'ufficio di preparazione alla guerra può fare qualunque proposta. L'onorevole De Saint-Bon disse poi: Ma in pratica le proposte non vengono eseguite.

Mi permetta, onorevole De Saint-Bon, che io gli dica che quest'è un'accusa molto gratuita.

Io non dico che tutte le proposte del capo di quell'ufficio debbano essere eseguite.

Il ministro è responsabile; ha i suoi consiglieri, i quali gli dicono quali proposte siano più o meno da eseguirsi.

L'onor. De Saint-Bon, che è stato a capo di quell'ufficio per 4 anni, parmi che avrebbe dovuto segnalare allora quelle proposte che credeva indispensabili e che vedeva che il ministro non attuava.

Egli avrebbe fatto il suo dovere domandando di essere esonerato da quella carica. Lo stesso avrebbe dovuto fare se credeva che le attribuzioni date al capo di quell'ufficio non erano tali da potere assumere la responsabilità che gli si addossava; allora il paese avrebbe capito qualche cosa ed avrebbe indagato l'operato del ministro.

Invece, dopo avere coperto quell'ufficio tanti anni, il declinare ogni responsabilità dicendo che tutte le sue proposte non sono attuate, mi dà il diritto di domandare quali siano queste proposte che io non ho attuato.

Come ultima prova della mia abilità l'onorevole De Saint-Bon accennò al fatto che nel progetto di bilancio che stiamo discutendo lo stanziamento del capitolo del rinnovamento del naviglio è stato portato da 22 a 27 milioni.

La Camera dei deputati ha già approvato questa mia proposta e la Commissione del Senato l'approva pure facendo alcune riserve che discuteremo.

Ma cosa v'è di artificioso, di abile in tutto ciò?

Legga l'onorevole De Saint-Bon la relazione che precede questo bilancio e vedrà quali sono i motivi pei quali io propongo questo aumento; ma come è possibile che un ministro possa di straforo aumentare un capitolo del bilancio?

Nella mia relazione stanno i motivi di questo aumento; la legge, onorevole De Saint-Bon, e vedrà che io non ho fatto che applicare il coefficiente, proposto dall'Ammiragliato inglese, al nostro naviglio, coefficiente che mi ha portato ad aumentare di 5 milioni questo capitolo.

L'onorevole De Saint-Bon poteva combattere le mie ragioni dicendole non sufficienti, ma dalla proposta per un aumento di un capitolo di bilancio dedurre la conseguenza che un ministro è tenebroso, che vuole esercitare la dittatura, mi pare realmente qualche cosa di fantastico.

Io non voglio intrattenere più a lungo il

Senato sulle altre questioni (delle quali talune riguardano la mia povera persona, altre il corpo a cui ho l'onore d'appartenere), sollevate dal senatore De Saint-Bon.

Egli ha detto che non proponeva nessuna risoluzione; ed io non posso obbligarvelo.

Egli ha detto per conclusione del suo discorso che tutto il paese è d'accordo con lui; sarebbe veramente strano che il cuore del Senato non battesse all'unisono con quello del paese; quindi, io, per quanto dolente della conclusione fierissima del suo discorso, anch'io mi affido al responso del paese, che egli pretende di rappresentare. Solo io vedo che tutti i partiti, anche quelli di idee le più arrischiate, dicono di rappresentare il paese, ed è un modo comodo di pretendere di avere ragione.

Io non posso, lo ripeto, obbligarlo a presentare una risoluzione.

Desidero, dopo tanto tempo e per tante ragioni, di essere esonerato da questo posto; ho fatto tutti gli sforzi per riuscirvi, per togliere da me questo peso superiore alle mie forze; ma capisco che ci sono dei doveri che bisogna adempiere.

Io starò al mio posto finchè sarò onorato della fiducia della Corona e del Parlamento; ma se taluno crede che ciò non basti, e che il ministro della marina sia obbligato a cercare altrove un supplemento di fiducia a quello della Corona e del Parlamento, non sarò quello io che mi assoggetterò a questa pretesa, ma mi inchinerò al voto del Senato qualunque esso sia.

Senatore DE SAINT-BON. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore DE SAINT-BON. Il discorso dell'onorevole ministro della marina in risposta a quello che io ebbi l'onore di fare, mi pare non richieda da me che pochissime parole.

Nella maggior parte delle risposte fatte ai miei appunti entra la rettorica e credo che il Senato s'intenderà abbastanza di queste cose per vedere da qual parte è il debole.

Mi parrebbe poi che ribattendo punto per punto quello che egli ha detto, sarebbe un affogare le idee generali nei particolari.

Soltanto due cose non posso a meno di non rilevare.

L'onorevole ministro mi accusa di contraddizione.

Come, egli dice, avete detto che abbiamo

un buon materiale, il quale, in tempo di guerra, sarà all'altezza della situazione, che abbiamo buoni ufficiali, ottimi marinai, e non vedete in questo l'opera del ministro e lo venite ad accusare quando vi può presentare dei risultati di questa natura?

In questo ci sarebbe apparenza di verità, quando realmente il materiale fosse ottimo e quando la bontà degli ufficiali e dei marinai fosse opera del ministro. Ma la bontà di questo personale rimonta al medio evo e dipende dalle tradizioni marittime dell'Italia. È un volersi far bello del sole di luglio il voler dire: I marinai sono buoni, dunque è buona l'Amministrazione. Quello che dico pei marinai valga anche per gli ufficiali.

Abbiamo ufficiali buoni, perchè sono venuti buoni dalle scuole di marina. Abbiamo un Corpo di ufficiali, ma quello che manca è il nesso, è l'alito vivificatore, e tale influsso, perchè la guerra si faccia efficacemente, deve partire dall'Amministrazione centrale. Un proverbio marinairesco dice: la voga viene da poppa.

Dunque io non posso essere accusato di contraddizione, e siccome questo argomento è stato due volte citato dal ministro, ho creduto di doverlo dilucidare.

Vi è un'altra questione che è assolutamente impossibile che io lasci passare sotto silenzio.

L'onor. ministro ha parlato lungamente dell'industria nazionale, dell'opposizione che io facevo all'industria nazionale, mentre di tutto questo non ho detto una parola. È verissimo che l'industria nazionale è stata sostenuta con i mezzi del bilancio, ma di questo nulla ho detto; per conseguenza a torto l'onor. ministro mi fa un rimprovero a questo riguardo.

Di altre cose che egli ha aggiunto credo meglio di tacere, per esempio, di non aver trovato nessuna traccia di mia proposta di nuove navi, quasichè la proposta di un bastimento si faccia su un pezzo di carta come le due relazioni che ho fatte ieri.

I primi studi di un bastimento si fanno a viva voce, si fanno discutendo per dei mesi, si fanno procedendo d'accordo con l'autorità che poi deve eseguire; non si fanno con ostilità, perchè quando un capo si mette in ostilità col suo inferiore, come può sperarne fecondità? I parti sono conseguenze dell'amore.

Nei tempi in cui mi sono trovato al Mini-

stero della marina, seduto sul banco di ministro e che aveva chiamato presso di me l'onorevole Brin, siamo stati per tre anni insieme nei migliori rapporti; mai non è venuta una nube a dissipare i nostri accordi perfetti. Noi si discuteva, si guardava quello che si doveva fare.

Il non aver fatto nessuna proposta di nuovo tipo deriva dal fatto che ci son voluti tre anni per far penetrare l'idea di un bastimento come l'Italia.

Qualunque idea nuova sarebbe parsa stravagante. Oltre a ciò colui che è riuscito col l'Italia ad ottenere dei risultati buoni, specialmente per la velocità che è stata ammirata da tutti, non aveva interesse a mettersi nuovamente nel pelago per ottenere altri risultati d'esito incerto.

Per conseguenza ogni proposta nuova era certa di non essere ricevuta amichevolmente.

Altro mi pare di non dover dire, altrimenti si andrebbe incontro a dei pettegolezzi inutili.

Il carattere generale della critica che io ho creduto di fare all'Amministrazione della marina rimane intero.

BRIN, *ministro della marina*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRIN, *ministro della marina*. Dirò poche parole in risposta alla replica dell'onor. De Saint-Bon.

Egli ha detto che il ministro non ha nessun merito se le qualità del materiale e del personale sono buone.

Spero che non si pretenderà che il ministro fabbrichi il personale; ma se realmente si ammettesse la proposizione dell'onor. De Saint-Bon, bisognerebbe per giustizia ammettere che se questo personale fosse cattivo non ne sarei neppure responsabile.

Non ho mai preteso di infondere io l'istruzione nel personale; quello che è dovere del ministro, e che ho sempre cercato di fare, naturalmente con molti collaboratori, è di provocare con tutti i mezzi il miglioramento della istruzione di questo personale, di fare il possibile che il materiale sia sempre all'altezza dei perfezionamenti moderni.

Se ho ottenuto questo risultato io credo che l'amministratore possa attendere con tranquilla coscienza il verdetto del paese.

Io ho parlato dell'industria nazionale perchè

egli ha fatto entrare perfino Terni in questa discussione che non so come c'entrasse. Egli aveva detto che io aveva creato lo stabilimento di Terni coi denari dello Stato.

Ho quindi spiegato quale fosse stata la mia condotta a questo riguardo.

L'on. De Saint-Bon ha detto che non fece delle proposte, non manifestò le sue idee perchè avrebbe trovato ostilità; dalle sue parole il Senato ha potuto arguire che fossi io quegli dal quale avrebbe trovato questa ostilità.

Ora io ho spiegato al Senato che la più gran parte del materiale che compone l'attuale nostro naviglio non appartiene per nulla a questa mia ultima amministrazione.

Bisognerebbe adunque ammettere che per un lungo periodo di tempo, quasi un ventennio, durante il quale si succedettero tanti ministri, tutti questi ministri, ammiragli la più gran parte, altri semplici amministratori, avessero il proponimento di fare ostilità all'onor. De Saint-Bon.

Ma d'altra parte come vuole egli che si arrivi a fare quel materiale che egli dice di avere in mente se non vuol dir niente?

L'hanno da inventare questi ministri?

Come debbono fare i ministri a inventare?

Egli dice: era inutile poichè sarebbero stati tutti ostili.

Lascio giudice il Senato se sia possibile che tutti i ministri passati avessero il proposito deliberato di non fare una cosa buona nel solo scopo di essere ostili all'ammiraglio De Saint-Bon.

PRESIDENTE. Non chiedendo altri la parola nella discussione generale, la dichiaro chiusa.

La discussione dei capitoli, essendo l'ora tarda, è rinviata alla seduta di domani.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Prego i signori senatori segretari di procedere alla numerazione dei voti.

Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:

Convalidazione dei decreti reali n. 5084 (17 novembre 1887), 5116 (18 dicembre 1887), 5675 (27 agosto 1888) e approvazione di vari provvedimenti riguardanti il servizio delle ga-

belle con facoltà al Governo di pubblicare il testo unico della legge doganale:

Votanti	82
Favorevoli	66
Contrari	16

(Il Senato approva).

Soppressione dell'obbligo della ferma di sei anni pei sott'ufficiali della regia marina:

Votanti	81
Favorevoli	67
Contrari	14

(Il Senato approva).

Estensione ai graduati delle categorie aiutanti, infermieri e furieri del Corpo reale equipaggi delle disposizioni della legge 19 giugno 1888, n. 5465:

Votanti	81
Favorevoli	69
Contrari	12

(Il Senato approva).

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1889-90:

Votanti	77
Favorevoli	66
Contrari	11

(Il Senato approva).

Domani seduta pubblica alle ore 2 pom. col seguente ordine del giorno:

Al tocco e mezzo. — Riunione degli Uffici per l'esame del progetto di legge per approvazione di contratti di vendite, cessioni e permutate di beni demaniali.

Alle ore 2 pom. — Seduta pubblica.

Discussione dei seguenti progetti di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1889-90 (*seguito*);

Stato di previsione della spesa del Mini-

LEGISLATURA XVI — 3ª SESSIONE 1889 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1889

stero del Tesoro per l'esercizio finanziario 1889-90;

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1889-90;

Convalidazione del regio decreto 22 marzo

1888, n. 5372, serie 3ª, sui compensi da accordarsi all'industria navale;

Ordinamento della giustizia nell'Amministrazione.

La seduta è sciolta (ore 6).

