

LVIII.

TORNATA DEL 9 GIUGNO 1877

Presidenza del Vice-Presidente DURANDO.

SOMMARIO. — *Sunto di petizione — Istanza del Senatore Cusa, approvata — Presentazione di progetti di legge — Domande d'urgenza del Ministro dell'Interno e del Senatore Gadda, ammesse — Procedesi allo squittinio segreto sopra i sei primi progetti approvati nella seduta di ieri — Raccomandazione del Senatore Maggiorani, accettata dal Ministro dell'Interno — Considerazione del Presidente sull'ordine del giorno — Dichiarazione del Ministro dei Lavori Pubblici — Discussione del progetto: Organico del materiale della R. Marina — Considerazioni del Senatore Pepoli G. cui risponde il Ministro della Marina — Repliche del Senatore Pepoli G. e del Ministro — Osservazioni e raccomandazioni del Senatore Rossi A. — Risposte del Ministro della Marina e del Ministro dei Lavori Pubblici — Replica del Senatore Rossi A. — Chiusura della discussione generale — Approvazione degli articoli del progetto — Presentazione di due progetti di legge — Istanza del Ministro dei Lavori Pubblici, ammessa — Discussione ed approvazione del progetto relativo alla nuova convenzione stipulata il 1° maggio 1877 colla Società delle ferrovie sarde — Annullamento della votazione seguita in principio della seduta.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4.

Sono presenti i Ministri dell'Interno, della Marina e degli Esteri, e più tardi interviene quello dei Lavori Pubblici.

Il Senatore, *Segretario*, VERGA dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale viene approvato.

Atti diversi.

Lo stesso Senatore, *Segretario*, VERGA dà lettura del seguente sunto di petizione:

N. 119. La Camera di commercio ed arti di Ancona fa istanza perchè nel progetto di legge relativo all'approvazione della convenzione per i servizi postali e commerciali marittimi, sia aggiunta la linea Brindisi-Messina.

Senatore CUSA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CUSA. La petizione della Camera di commercio ed arti di Ancona, di cui parlava l'onorevole Senatore Finali quando si discute-

vano le convenzioni marittime, gli è oggi arrivata.

Adempio in nome dell'onorevole Senatore, assente per malattia, al dovere di presentarla, con preghiera al Senato di inviarla al Ministro dei Lavori Pubblici per averla presente quando crederà di attuare il servizio che dovrà allacciare l'Adriatico al Mediterraneo, di cui fu oggetto l'ordine del giorno votato, nella tornata del 7 corrente.

Questa petizione è in armonia con quella di Catania presentata nello scopo identico: se rimanesse abbandonato il rannodamento tra l'Adriatico e il Mediterraneo, si offenderebbero i traffici già inoltrati nelle zone i di cui porti principali sono Ancona, Messina e Catania. Questa ultima città si vedrebbe defraudata, nella sua legittima aspettativa; essa profonderebbe milioni con abnegazione e patriottismo nella creazione di un nuovo porto. Di Ancona è superfluo che parli; chi ignora le dolorose vicende del suo commercio e della sua città?

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 GIUGNO 1877

non la si privi adesso dei pochi mezzi che le restano per salvarsi da danni più gravi.

Essa confida nella sola via del mare; il traffico tra il suo mare e il Mediterraneo è fra i suoi più sentiti ed imperiosi bisogni. Io spero che il Senato aderisca alla mia domanda, cioè che la petizione della Camera di Commercio ed Arti di Ancona venga inviata al Ministro dei Lavori Pubblici.

PRESIDENTE. Il Senato ha udito la proposta dell'onorevole Cusa, che la petizione testè letta sia mandata al Ministro dei Lavori Pubblici, come si è fatto in occasione analoga.

Se non vi sono osservazioni, questa proposta si intenderà approvata.

Presentazione di tre progetti di legge.

MINISTRO DELL'INTERNO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MINISTRO DELL'INTERNO. Per incarico dell'onorevole Presidente del Consiglio ho l'onore di presentare al Senato il progetto di legge del Bilancio definitivo di previsione dell'entrata e della spesa dell'anno 1877 (*Vedi Atti del Senato, N. 77*).

Ho pure l'onore di presentare al Senato, a nome dell'onor. Presidente del Consiglio, un altro progetto di legge già approvato dalla Camera elettiva: Riunione cioè in un solo compartimento catastale dei territorî lombardo-veneti di nuovo censo (*Vedi Atti del Senato, N. 79*).

Finalmente, per incarico del mio Collega il Ministro di Grazia e Giustizia, ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge già approvato dall'altro ramo del Parlamento riguardo alla aggregazione della provincia di Siracusa al distretto della Corte d'appello di Catania (*Vedi Atti del Senato, N. 76*).

Prego il Senato di volere decretare l'urgenza di questo progetto di legge.

PRESIDENTE. Do atto al signor Ministro dell'Interno dei progetti di legge testè presentati, due dei quali passeranno alla Commissione permanente di Finanza, e l'altro sarà stampato e distribuito negli Uffici.

L'onor. Ministro dell'Interno ha domandato l'urgenza per il progetto di legge relativo all'aggregazione della provincia di Siracusa al distretto della Corte d'appello di Catania.

Non facendosi osservazioni, s'intenderà accordata l'urgenza.

Senatore GADDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore GADDA. Io pregherei l'onorevole signor Ministro a decretare l'urgenza anche per il progetto di legge: Riunione in un solo compartimento catastale dei territorî lombardo-veneti di nuovo censo.

È una legge antica che con ansietà da molto tempo è attesa da quelle provincie e che credo non porterà lunga discussione.

MINISTRO DELL'INTERNO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELL'INTERNO. Dichiaro che non solo il Governo non ha difficoltà, ma anzi rivolge preghiera al Senato perchè voglia accordare l'urgenza al progetto di legge accennato dall'onor. Senatore Gadda.

PRESIDENTE. Interrogo il Senato se vuole accordare l'urgenza a questo progetto di legge.

Non facendosi opposizioni, l'urgenza s'intenderà accordata.

Ora si procede all'appello nominale per la votazione dei seguenti progetti di legge, cioè:

Cessione al comune di Roma dei sotterranei dell'Ospizio di Termini;

Concessione di somme occorrenti all'archivio di Stato in Genova;

Spesa per l'acquisto degli oggetti d'attrezzatura e macchinismo addetti al teatro di S. Carlo in Napoli;

Leva militare sui nati nell'anno 1857;

Convenzione per la permuta di alcuni locali demaniali con altri del comune di Capua;

Nuovo riparto delle spese autorizzate per gli anni 1877, 1878, colle leggi N. 2574, 2577, in data 29 giugno 1875, per provvista di materiali d'artiglieria da campagna di grosso calibro, e per armamento delle fortificazioni;

Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio 1873;

Maggiori spese ai residui 1876 e retro iscritti nel bilancio definitivo di revisione pel 1877;

Modificazione degli stanziamenti stabiliti dalle leggi 30 maggio 1875, N. 2521 e 9 luglio 1876, N. 3232, per la costruzione di strade ordinarie;

Aggregazione della frazione di Montisi, comune di Trequanda, circondario di Montepul-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 GIUGNO 1877

ciano, al comune di S. Giovanni d'Asso, circondario di Siena;

Facoltà al Governo di mutare le circoscrizioni territoriali dei comuni di Sicilia;

Leva marittima dell'anno 1878, sulla classe 1857.

Preveggo gli onorevoli Senatori che dopo quest'appello si procederà ad un altro appello per la votazione di altri progetti, per conseguenza sono pregati di non allontanarsi dall'Aula.

(Il Senatore, Segretario, Chiesi fa l'appello nominale).

PRESIDENTE. Le urne rimarranno aperte per comodo di quei Senatori che potranno sopraggiungere.

Do la parola all'onorevole Senatore Maggiorani per un'interrogazione all'onorevole Ministro dell'Interno.

Senatore MAGGIORANI. Vedo che il Codice sanitario rimane sempre al fondo e il Senato è ormai rassegnato a rimandarne la discussione a novembre e forse a dicembre.

Non so quanto quella discussione potrà durare in Senato e quanto poi nella Camera dei Deputati, ma si può presumere che abbia a decorrere almeno un altro anno prima che questo Codice sia approvato. Intanto in quel Codice, come il sig. Ministro ben sa, vi è un articolo in cui si ordina la compilazione di una farmacopea ufficiale per tutto il Regno: disposizione che era già nel progetto approvato dal Senato.

Si dice pure che il Governo del Re pubblicherà la farmacopea ufficiale approvata con decreto reale entro tre anni dal giorno in cui andrà in esecuzione la nuova legge. Mi pare che a tale impresa venga assegnato un troppo lungo intervallo di tempo.

In Italia abbiamo già un'eccellente farmacopea: quella del compianto chimico farmacista Rosi. Questa può ben diventare la farmacopea nazionale. Si ordini una revisione della medesima, vi si apportino qualche modificazione e qualche aggiunta delle ultime scoperte, e la farmacopea ufficiale per tutto il Regno è bella e fatta.

Adunque a risparmio di tempo io vorrei proporre all'on. sig. Ministro di ordinare fin d'ora (non essendovi perciò bisogno del beneplacito del Parlamento) che sia compilata questa farmacopea nazionale in maniera che approvato

poi il Codice sanitario se ne possa subito profittare.

Se questa proposta non fosse adottata, avverrebbe lo sconcio che, approvato il Codice, si dovrebbero aspettare ancora tre anni, prima che si potesse istituire una visita delle farmacie, secondo lo spirito della nuova legge; non potrebbe cioè esigersi che i farmacisti fossero forniti di quel dato numero e forma di medicinali che solo dopo altri tre anni sarebbero loro indicati dalla farmacopea patria.

L'onorevole signor Ministro, per quel che io credo, possiede già la facoltà di nominare una Commissione destinata alla compilazione di questa farmacopea, e sa come essa dovrebbe essere composta dei professori della chimica-farmacologica, della materia medica e della veterinaria nelle primarie Università del Regno.

Propongo adunque che, senza metter tempo in mezzo, il signor Ministro chiami subito all'opera questa Commissione, di maniera che fra un anno essa possa comparire al pubblico, e gli articoli del Codice sanitario che si riferiscono ai doveri dei farmacisti, entrino in vigore come tutti gli altri, acquistando così la legge un maggior grado di regolarità e di perfezione.

Ecco la mia domanda.

MINISTRO DELL'INTERNO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELL'INTERNO. Io comprendo che non è possibile chiedere al Senato in questo momento la discussione del Codice sanitario, e quindi anch'io mi rassegnò a vederla rimandata.

Comprendo del pari la giustezza della domanda dell'on. Senatore Maggiorani; egli però vorrà ravvisare che prima di assumere con formale impegno di eseguire il consiglio che egli mi dà, ho bisogno di chiedere il parere del Consiglio superiore sanitario e degli uomini non certo più competenti di lui, ma anche competenti in questa materia; quello di che posso assicurarlo è che mi darò tutta la premura di esaminare la sua proposta, e qualora non incontrasse difficoltà, egli può essere certo che seguirò il suo consiglio.

Senatore MAGGIORANI. Ringrazio l'onorevole signor Ministro.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno recherebbe

la discussione del progetto di legge sul bonificamento dell'Agro romano.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onor. Presidente del Consiglio, assente da Roma, mi ha incaricato di pregare il Senato a voler differire la discussione di questo progetto di legge al suo ritorno, trattandosi di cosa che essenzialmente lo riguarda.

PRESIDENTE. Allora verrebbe in secondo luogo all'ordine del giorno il progetto di legge: Conservazione dei monumenti e degli oggetti di arte e di archeologia.

Anche la discussione su questo progetto di legge per l'assenza del Ministro di Pubblica Istruzione trattenuto nell'altro ramo del Parlamento dovrà rimandarsi ad altra seduta.

Ora verrebbe in discussione il progetto di N. 3 sull'Abolizione dell'arresto personale per debiti civili e commerciali.

Non so se alcuno degli onorevoli signori Ministri voglia incaricarsi di rappresentare l'onorevole Guardasigilli che si trova impedito per malattia.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io ebbi questa mattina a conferire con l'onorevole mio Collega Ministro di Grazia e Giustizia, il quale mi aveva incaricato di sostenere in suo luogo qualche altro progetto di legge, ed egli mi disse che coll'onorevole Presidente del Senato era inteso che i due progetti che lo riguardano, di cui al N. 3 e 4, cioè quello testè accennato sull'Abolizione dell'arresto personale per debiti civili e commerciali, e quello che lo segue, circa alla facoltà alle donne di testimoniare negli atti pubblici e privati, sarebbero stati rimandati, affinchè egli stesso potesse prendere parte alla discussione.

PRESIDENTE. Si passerà quindi al progetto di legge segnato N. 5: Organico del materiale della regia marina militare.

Senatore ROSSI A. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ROSSI A. Osservo che siamo in 4 membri dell'Ufficio Centrale, e che ci manca il Relatore.

Però noi siamo disposti, se così desidera il Senato, di passare subito alla discussione di questo progetto di legge, se vi assente anche l'onorevole signor Ministro.

PRESIDENTE. Signor Ministro, vi assente?

MINISTRO DELLA MARINA. Se il Senato vi assente, io non avrei nessuna difficoltà a che si proceda alla discussione del progetto di legge.

PRESIDENTE. Prego dunque l'onorev. Senatore, Segretario, Chiesi di darne lettura.

Il Senatore, *Segretario*, CHIESI legge:

Art. 1.

Il naviglio dello Stato si comporrà delle navi qui appresso indicate:

Naviglio da guerra.

16 navi da guerra di prima classe, adatte a tutti gli usi della guerra marittima;

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

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

Naviglio onerario o sussidiario della flotta.

2 navi onerarie o sussidiarie di prima classe, di dislocamento superiore a tremila tonnellate;

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

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

Naviglio d'uso locale.

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

Art. 2.

Le navi attualmente esistenti nella Regia marina in servizio od in costruzione saranno ascritte alle specie e classi sopradescritte, conformemente alla distribuzione indicata nella tabella annessa alla presente legge.

Art. 3.

Nella parte ordinaria del bilancio della marina saranno stanziati le somme occorrenti

per provvedere alla manutenzione ed all'esercizio delle navi esistenti in servizio, nonché quelle corrispondenti all'annualità di riproduzione del materiale stabilito nell'art. 1° della presente legge, da impiegarsi nella costruzione di nuove navi.

Art. 4.

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

| | | |
|----------------------|----|-----------|
| Esercizio 1878 . . . | L. | 1,000,000 |
| id. 1879 . . . | » | 1,000,000 |
| id. 1880 . . . | » | 2,000,000 |
| id. 1881 . . . | » | 2,000,000 |
| id. 1882 . . . | » | 2,000,000 |

| | | |
|----------------|---|-----------|
| id. 1883 . . . | » | 3,000,000 |
| id. 1884 . . . | » | 3,000,000 |
| id. 1885 . . . | » | 3,000,000 |
| id. 1886 . . . | » | 2,000,000 |
| id. 1887 . . . | » | 1,000,000 |

L. 20,000,000

Art. 5.

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

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

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

Art. 6.

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

Allegato all'art. 2 della legge organica per il materiale navale della regia marina

Distribuzione delle navi esistenti in servizio od in costruzione nelle specie e classi rispettive.

Naviglio da guerra.

Navi da guerra di 1^a classe.

1. *Duilio*, fregata corazzata (in allestimento a Napoli).
2. *Dandolo*, fregata corazzata (in costruzione a Spezia).
3. *Italia*, fregata corazzata (in costruzione a Castellamare).
4. *N. N.*, fregata corazzata (in costruzione a Livorno) (1).
5. *Palestro*, fregata corazzata.
6. *Principe Amedeo*, id.
7. *Venezia*, id.
8. *Roma*, id.

9. *Ancona*, fregata corazzata.
10. *Castelfidardo*, id.
11. *Maria Pia*, id.
12. *San Martino*, id.
13. *Conte Verde*, id.
14. *Affondatore*, ariete corazzato.

Navi da guerra di 2^a classe.

1. *Terribile*, corvetta corazzata.
2. *Formidabile*, id.
3. *Varese*, cannoniera corazzata.
4. *Vittorio Emanuele*, fregata ad elica (scuola di marina).

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 GIUGNO 1877

| | |
|---|--|
| 5. <i>Maria Adelaide</i> , fregata ad elica (scuola d'artiglieria). | 6. <i>N. N.</i> , avv. ad elica (in costr. a Venezia) (2). |
| 6. <i>Vettor Pisani</i> , corvetta ad elica. | 7. <i>N. N.</i> , id. (id.) (3). |
| 7. <i>Caracciolo</i> , id. (scuola torpedinieri). | 8. <i>Pietro Micca</i> , portatorpedini. |
| 8. <i>Garibaldi</i> , id. | 9. <i>N. N.</i> , id. (in costruz. a Venezia) (4). |
| 9. <i>Cristoforo Colombo</i> , incrociatore. | 10. <i>N. N.</i> , id. (id.) (4). |
| 10. <i>Governolo</i> , corvetta a ruote. | 11. <i>Scilla</i> , cannoniera ad elica. |
| | 12. <i>Cariddi</i> , id. |
| | 13. <i>Guardiano</i> , id. |
| | 14. <i>Sentinella</i> , id. |
| | 15. <i>Veloce</i> , id. |
| | 16. <i>Ardita</i> , id. |
| | 17. <i>Confienza</i> , id. |
| | 18. <i>Ettore Fieramosca</i> , corvetta a ruote. |
| | 19. <i>Archimede</i> , id. |
| | 20. <i>Guiscardo</i> , id. |

Navi da guerra di 3^a classe.

1. *Staffetta*, avviso ad elica.
2. *Rapido*, id.
3. *Esploratore*, id.
4. *Messaggere*, id.
5. *Vedetta*, id.

Naviglio onerario o sussidiario della flotta.

Navi onerarie o sussidiarie di 1^a classe.

1. *Città di Genova*, trasporto per cavalleria (scuola fuochisti).
2. *Città di Napoli*, trasporto per cavalleria (scuola mozzi).

Navi onerarie o sussidiarie di 2^a classe.

1. *Europa*, trasporto per fanteria e materiali.
2. *Conte Cavour*, id.
3. *Washington*, id. (spedizione idrografica).
4. *Dora*, id.

Navi onerarie o sussidiarie di 3^a classe.

1. *Authion*, piroscavo a ruote.
2. *Garigliano*, id.
3. *Sirena*, id.
4. *Sesia*, id.
5. *Cisterna, n. 1*, piroscavo ad elica.
6. *Verde*, id. (cisterna a vapore).
7. *Pagano*, id. (id.)
8. *Calatafimi*, id.

Naviglio d'uso locale.

- | | |
|--|---|
| 1. <i>Mestre</i> , piroscavo ad elica. | 7. <i>Tremiti</i> , piroscavo ad elica. |
| 2. <i>Murano</i> , id. | 8. <i>Laguna</i> , piroscavo a ruote. |
| 3. <i>Gorgona</i> , id. | 9. <i>San Paolo</i> , id. |
| 4. <i>Ischia</i> , id. | 10. <i>Luni</i> , id. |
| 5. <i>Marittimo</i> , id. | 11. <i>Rondine</i> , id. |
| 6. <i>Tino</i> , id. | 12. <i>Baleno</i> , id. |

(1) Con regio decreto 11 marzo p. p. a questa nave fu dato il nome di *Lepanto*.

(2) A questa nave con reale decreto 11 marzo fu dato il nome di *Agostin Barbarigo*.

(3) Il regio decreto 11 marzo ha dato il nome a questa nave di *Marcantonio Colonna*.

(4) A questi due portatorpedini furono dati i nomi di *Sebastian Veniero* e di *Andrea Provana*.

PRESIDENTE. La discussione generale su questo progetto di legge è aperta.

Senatore PEPOLI G. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PEPOLI G. L'onorevole signor Ministro della Marina con questo progetto di legge domanda direttamente al Senato di autorizzare

una spesa straordinaria di 20 milioni per nuove costruzioni navali, e domanda indirettamente eziandio che il bilancio della Marina nella sua parte ordinaria gradatamente aumenti, sì che al finire dell'anno 1887 abbia raggiunto la cifra di 54 milioni.

Egli domanda quindi in realtà di aumentare

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 GIUGNO 1877

stabilmente di 14 milioni i fondi stanziati nel bilancio 1876, sopra proposta dell'onorevole suo predecessore. In altri termini, fra le sue proposte e quella dell'onorevole Saint-Bon corre una differenza notevolissima. Non dimentichiamo, o Signori, che in questo recinto medesimo, or fa due anni, l'onorevole Saint-Bon dichiarò che con 95 milioni egli avrebbe provveduto l'Italia di una poderosa flotta.

L'onorevole Ministro attuale domanda invece, al medesimo intendimento, 155 milioni. Il di-
vario è dunque di 55 milioni.

E qui non si restringe la contraddizione fra i due egregi uomini di mare. L'onorevole Saint-Bon aveva chiesto al Parlamento facoltà di iscrivere nella parte attiva del bilancio sei milioni, che egli sperava ottenere dalla vendita di alcuni navigli dichiarati inservibili, e che avevano costato all'Erario 50 milioni. L'onorevole Brin ha dichiarato invece che egli intende conservare gran parte di quel naviglio a difesa del porto di Venezia e del porto della Spezia, in guisa che egli in questo modo viene ad aumentare l'aggravio del bilancio di altri sei milioni.

La differenza dunque che corre fra il di lui piano e quello del suo antecessore, si riassume nella eloquente cifra di 61 milioni.

E perchè sieno presenti al vostro pensiero, egregi Colleghi, tutti i termini di confronto, onde possiate farvi un esatto criterio, aggiungerò che l'onorevole Saint-Bon dichiarò all'Ufficio Centrale ed al suo Relatore, ammiraglio Ribotty, che non era a supporre che i fondi stanziati nel bilancio fossero insufficienti a provvedere degnamente all'avvenire della marina italiana. Parole dirette a dissipare il dubbio che aveva fatto capolino nell'Ufficio Centrale che si sarebbero dovuti domandare susseguentemente al Parlamento degli altri fondi.

L'onorevole Saint-Bon non esitò a chiamare pubblicamente il dubbio dei Commissari una falsa paura, ed affermò a più riprese che il Senato poteva votare tranquillamente e serenamente le cifre proposte, poichè egli assumeva la responsabilità che in nessun caso sarebbero state superate.

L'onorevole Saint-Bon oggi ha mutato, a quanto sembra, la sua convinzione. Forse l'esperienza e gli studi hanno influito sulla sua opinione; ma certo è che egli nell'altro ramo

del Parlamento ha dichiarato che l'attuale progetto di legge è assolutamente insufficiente e quasi derisorio, e che egli, esperto delle cose di mare, doveva affermare che a capo di dieci anni il nostro naviglio si sarebbe trovato in condizioni peggiori delle attuali. Lasciava quasi intravedere la necessità di una nuova vendita.

L'onor. Brin invece assicura risolutamente che sobbarcandosi a questi ultimi sacrifici, l'Italia avrà alla perfine un naviglio degno di lei, un naviglio sufficiente a custodire efficacemente le sue coste.

Come vede il Senato dalle cifre che ho citate e dalle parole che ho rammentate, la cosa non è così piana come a prima vista appare, poichè se fosse piana ed indiscutibile, come potrebbe supporre che due uomini esperti, meritevoli entrambi della nostra fiducia, sieno incorsi in così aperta contraddizione?

Non stupisca adunque l'onorevole Ministro, se io nutro gravi dubbj sulla efficacia di questa legge, e se con animo riverente io gli domandi alcune spiegazioni e se desidero per quella stima profonda che gli professo, che dal luogo eminente dove egli siede, illumini l'opinione pubblica che, non gli nascondo, è alquanto turbata per questo continuo aumento del bilancio della marina. Dico continuo aumento, poichè è bene che non sfugga alla nostra memoria, onorevoli Colleghi, che nel 1872 il bilancio della marina era ristretto nei limiti di 31 milioni, e che gradatamente è venuto aumentando, sicchè nel 1873 s'innalzò a 32 milioni, nel 1874 a 35 milioni, nel 1875 a 37 e nel 1876 e 1877 a 41 milioni. Se i calcoli dell'onorevole Brocchetti sono esatti come non dubito, nel 1887 il nostro bilancio della marina salirà per la sola parte ordinaria a 54 milioni, senza calcolare le spese straordinarie necessarie per le nuove costruzioni navali.

Appare dunque chiaramente che dal 1876 al 1887, il bilancio della marina aumenterà di quasi 24 milioni, cioè di quasi il doppio.

Se questo aumento non fosse indispensabile, noi potremmo senza tanto scalpore ridurre di un quarto la tassa sul pane.

So che l'onorevole Ministro Brin mi risponderà, invocando la solita necessità, e dolendosi anzi che l'Italia abbia speso fin qui poco per la sua marina. Io però non potrei convenire interamente in codesta sentenza, imperocchè l'I-

talia dal 1861 al 1877, ha speso per la sua marina oltre seicento milioni, somma ben lungi dall'essere esigua, se si considerano le misere condizioni del nostro bilancio.

Nè l'esempio degli altri paesi mi spinge a mutar opinione. Anzi a questo proposito debbo osservare che l'onorevole Ministro Brin nella sua Relazione ha citati alcuni dati di confronto che non sono esatti. Egli ha per esempio scritto che la Francia spende 185 milioni circa, cioè il 7 0/0 delle sue rendite totali. Ma qui mi duole di dover fare osservare rispettosamente all'onorevole Ministro ed al Senato, che la verità è che la Francia non spende 185 milioni per la sua marina, ma soli 150. E l'errore, mi permetta l'onorevole Ministro, è venuto da ciò che in Francia il Ministero della Marina è congiunto a quelle delle colonie, che non esiste in Italia per la semplice ragione che non abbiamo colonie da difendere o da custodire.

È giuocoforza dunque sottrarre dalla somma complessiva, citata dall'onorevole Ministro, le spese per il servizio coloniale che ascendono a circa trentacinque milioni.

La influenza di questa variazione sul calcolo ministeriale è evidente. La Francia spende non il sette, come scrisse l'onorevole Brin, ma appena il sei delle sue rendite per la marina.

Noi spendiamo, è vero, soltanto il quattro, ma le condizioni e le necessità della Francia sono esse paragonabili alle nostre condizioni e alle nostre necessità?

Quali colonie abbiamo noi da custodire? Quali nemici abbiamo noi da combattere? Quale frontiera da difendere da una probabile invasione?

Del resto, onorevole signor Ministro, abbenchè io abbia piena fiducia che Ella conosca ed apprezzi gli errori commessi dai suoi predecessori, pur tuttavia non posso a meno di osservare che se le condizioni della marina italiana volgono in non liete condizioni, non sarebbe giusto tenerne in colpa i rappresentanti del paese, perchè essi hanno accordato sempre senza esitanza i fondi richiesti dai Ministri della Marina.

È forse colpa della Camera dei Deputati e del Senato se i fondi accordati non furono sempre regolarmente ed utilmente spesi?

È sul potere legislativo o sul potere esecutivo che debbe cadere la responsabilità della necessità dolorosa che ho lamentato parecchie

volte, e che ci ha costretti ad autorizzare il precedente Ministero a vendere per 6 milioni delle navi che ne avevano costate 50?

Anzi, se sono vere le voci che corrono, neppure per questa modesta somma si trova chi voglia comperarle.

E qui sento che l'onorevole Brin potrebbe rivolgermi una domanda, potrebbe chiedermi con quale criterio, con quale autorità io ardisca intrattenere il Senato in cose affatto estranee ai miei studî e che sfuggono interamente alla competenza dei miei criterî.

Egli potrebbe anzi coll'onorevole Berti ripetermi che non può parlare autorevolmente di Marina chi non è uomo di mare e nemmeno navigatore di acque dolci. Potrebbe accusarmi a prima vista di presunzione e leggerezza. Ma se l'onorevole Brin vorrà considerare la questione in tutte le singole sue parti, dovrà convenire meco che oggi non siamo chiamati a risolvere soltanto un problema tecnico, ma eziandio un doppio problema economico politico.

E per verità, onorevole signor Ministro, se Ella non avesse potuto invocare la necessità di difendere le nostre frontiere marittime dalle offese nemiche, il Consiglio dei Ministri si sarebbe forse piegato a proporre questa legge?

Senza il concorso del Ministro degli Esteri e di quello delle Finanze, questa legge sarebbe ella sottoposta al nostro esame? Mi opporrei io forse all'incremento continuo del Bilancio della Marina se non temessi che l'aumento delle imposte giungesse a sconvolgere la tranquillità del paese, ad affievolire il prestigio delle nostre libere istituzioni? Chi non vede adunque che questa questione non può essere risolta senza un criterio politico che ne determini l'attendibilità, senza un criterio finanziario che ne determini l'attuabilità, senza un criterio tecnico, infine, che ne determini la modalità?

Non ho d'uopo di dirvi che fui spinto a prendere la parola principalmente dalla questione finanziaria e dall'obbligo che abbiamo tutti di raffrontare la urgenza delle nuove spese che il Ministro ci viene man mano proponendo, colle condizioni speciali dei nostri Bilanci, colle condizioni generali dei contribuenti.

Mi parve fosse giusto e prudente consiglio raffrontare i lontani pericoli di eventualità problematiche di una guerra, colle continue soffe-

renze, coi reali sacrifici che abbiamo imposti al lavoro ed al risparmio, e che potrebbero riaprire la porta (Dio disperda il presagio!) a perturbamenti interni.

L'onorevole Brin nella sua splendida Relazione, che io chiamo splendida non per ossequioso spirito di parte, ma per profondo convincimento, l'onorevole Brin nella sua splendida relazione, ha creduto suo compito di definire nettamente l'indole e lo scopo di questa legge.

Egli ha affermato che la nostra marina da guerra deve essere per ora costituita in modo da servire al supremo ufficio di difendere le frontiere marittime del Regno dalle invasioni e dalle offese forestiere. Mi permetta l'onorevole Ministro Brin di esporgli un dubbio gravissimo suggeritomi da considerazioni di fatto.

Non gli parrebbe che la questione dovesse essere altrimenti posta?

La marina di una Nazione non ha forse un doppio ufficio?

Forse oltre l'ufficio accennato dall'onorevole Ministro non ha pur anco quello di difendere i nostri interessi commerciali nei mari lontani facendo dovunque rispettare la nostra bandiera?

Io ritengo questo secondo ufficio molto più importante ed utile del primo. La necessità di difendere le nostre coste è una questione di apprezzamento. Io mi rifiuto di riconoscere nelle spese proposte il carattere di urgenza, imperocchè non credo ai pericoli d'una guerra. Mi schiero fra gli increduli, sono fra coloro che sperano che l'Italia giunta a Roma abbia definitivamente chiuso il tempio di Giano.

D'altra parte considero che se una guerra dovesse scoppiare, scoppierebbe al certo subito.

I pericoli sono prossimi, non remoti; quindi questa legge non provvederebbe efficacemente a quelle tristi eventualità.

Chi non vede che fra dieci anni quando l'Italia possederà una flotta poderosa, forse il pericolo di guerra sarà scomparso, forse le condizioni generali d'Europa saranno interamente modificate?

Io veggio invece il carattere urgente nel compito di tutelare e difendere gli interessi del nostro commercio nei mari lontani.

Nei diversi documenti che servono di commento a questa legge, ho trovato il processo verbale di una seduta del Consiglio superiore

di marina di cui faceva parte anche l'onorevole Brin. Appare da esso che quell'egregio e competente Congresso si preoccupò di questa questione: un ammiraglio, di cui ora mi sfugge il nome, volle che esso dicesse chiaramente, che proponendo i mezzi di difendere le nostre frontiere marittime, non intendeva però in nessun modo pregiudicare l'altra questione della difesa dei nostri interessi commerciali, e volle anzi che nel processo verbale che ho accennato ne fosse notata la grandissima importanza.

Ma per provvedere a questa seconda indiscutibile urgenza non occorre di aggravare il Bilancio. Il Ministro nel suo piano organico destinò alla protezione del nostro commercio dieci navi, numero, a suo dire, largamente bastevole all'uopo.

Ora, giova osservare che quelle dieci navi esistono nei nostri porti, e che fra esse solo quattro hanno d'uopo di essere sostituite in brevi termini da altre, mentre le altre sei sono in istato perfetto di conservazione.

Anzi, secondo i calcoli della tabella annessa alla legge, non saranno radiate dai ruoli che nel 1889 o 1890. I venti milioni che il Ministro domanda debbono dunque essere quasi esclusivamente spesi ad aumentare le difese delle nostre frontiere di mare.

Io non posso trattenermi quindi dall'esprimere il dubbio che questo progetto provveda a ciò che è meno urgente, e non curi sufficientemente ciò che è veramente, indiscutibilmente urgente.

Detto ciò, debbo richiamare l'attenzione del Ministro sopra un altro ordine d'idee. Io veggio che egli nel suo piano organico ha iscritto dieci navigli da guerra, di quei navigli che come il *Dutro* costano da dieci a quindici milioni; e che per la loro potente costruzione sono destinati a fare risplendere in battaglie marittime l'onore del nome italiano, contrastando il possesso delle acque dei nostri mari alle flotte nemiche. Ora si è diffusa, non solo in Italia ma in tutta Europa, una nuova opinione, che forse l'on. Brin giudicherà erronea, ma che egli non può negare abbia numerosi proseliti e di cui si è fatto organo uno dei principali giornali d'Europa, il *Times*. Il *Journal des Débats*, altro autorevolissimo foglio, ha egli pure aperto le sue colonne agli scritti di uomini competentissimi, espertissimi di cose di mare,

che tendono a provare che le ultime scoperte della scienza modificano radicalmente i sistemi seguiti fin qui.

L'Ammiragliato inglese se ne preoccupò seriamente. Oggi si fa strada l'opinione che i piccoli navigli che costano infinitamente, comparativamente, meno delle grosse navi da guerra non solo siano sufficienti a difendere le coste di un paese, ma che anzi siano il mezzo più sicuro e potente di offesa. — Non so se questo apprezzamento sia esatto, ma desidererei che l'onorevole Ministro Brin desse in proposito degli schiarimenti al Senato perchè io non vorrei che dopo avere speso i centocinquanta milioni ch'egli domanda ci sentissimo nuovamente dire che la flotta italiana non è all'altezza dei tempi, che essa è impotente a difendere le nostre coste, e che fossimo obbligati in ultima analisi di ricorrere nuovamente al vergognoso spediente d'un'asta pubblica per disfarcene.

E richiamerò l'attenzione dell'onorevole Ministro anche sulla efficacia terribile delle nuove torpedini, alle quali, se dobbiamo prestare fede ai giornali più autorevoli, i vascelli corazzati resistono a mala pena.

E questa opinione è convalidata dai recenti fatti della guerra d'Oriente. Due monitori turchi furono fatti saltare in aria appunto dalle torpedini, e la esplosione fu così tremenda ed istantanea che tutti gli uomini dell'equipaggio miseramente perirono.

So che non si può fare un esatto criterio di cose marittime quando i combattenti sono nella condizione in cui si trovano i Turchi; anzi se ciò che si narra è vero, la importanza di questo fatto sarebbe grandemente diminuita. È fama che dei marinari russi si siano di notte tempo avvicinati ai due *monitors* ed abbiano legato sotto di essi le torpedini senza turbare il sonno dei soldati turchi. In questo caso non sarebbe questione di perfezionamento nella scienza, ma semplicemente questione di intensità di sonno.

In ogni modo l'onorevole Ministro Brin renderà un servizio al paese se colla sua autorevole parola vorrà illuminare e dissipare i suoi dubbî e le sue diffidenze.

Ed ora vengo, o Signori, alla questione che maggiormente m'interessa. Io confesso, che sono grandemente preoccupato delle condizioni economiche del mio paese. Sono altamente preoccupato di questo continuo aumentare delle

spese che con grande mio dolore, temo possa avere influenza malefica per le nostre istituzioni.

In questo recinto alle mie querele si risponde sempre colla parola *necessità*. Ogni spesa diventa necessaria e bisogna curvar la fronte e votare in silenzio. Io confesso che non ravviso in questa spesa il carattere di necessità. E chi potrebbe dire che il mio dubbio sia censurabile se esso è diviso da uomini competentissimi nella materia? Se un antico Ministro della Marina pubblicamente dichiara che questo nuovo progetto di legge apparecchia al paese un amaro disinganno?

L'on. Brin obietterà che si tratta di spesa a lunga scadenza e che noi non dobbiamo preoccuparci se nel 1887 il bilancio della Marina sarà normalmente aumentato di 14 milioni? Mi permetta l'on. Ministro di rispondergli che il più grande pericolo che corrono le finanze di un paese nasce appunto da queste spese a lunga ed ignota scadenza.

Il Ministro Say nel Parlamento francese ultimamente a questo proposito diceva una grande verità: Allorquando i miei Colleghi vogliono ottenere dalla Camera un aumento di spesa, non domandano quasi mai che essa graviti sul bilancio dell'anno, ma propongono che sia distribuita nei bilanci futuri.

In questo modo si votano, si assumono inconsultamente per le finanze dello Stato dei grandi impegni, si votano col cuore leggero delle grandi spese senza pensare ai mezzi normali di farvi fronte. Quali sono poi le conseguenze di questa politica? Suonano sempre amaramente al mio orecchio le concordi dichiarazioni dei Ministri di Finanza che si sono succeduti su quei banchi: a coloro che chiesero e chiedono di alleggerire le imposte crudeli ed ingiuste che percuotono il lavoro ed il risparmio, invariabilmente risposero e rispondono: È necessario mantenerle per adempiere agli obblighi assunti.

Ne conseguita quindi che prima di assumere degl'impegni, bisogna seriamente riflettere; che prima di votare delle spese, bisogna attentamente considerare se esse sieno veramente necessarie, bisogna saggiarle, direi quasi, sulla pietra di paragone delle imposte.

Se queste norme prudenziali di amministrazioni non saranno osservate, sapete voi che succederà dell'Italia e della sua fortuna?

Succederà ad essa come al negoziante che non conserva un regolare scadenziario delle proprie cambiali e quando deve pagare non sa il modo di provvedervi ed è costretto sovente a cercare salvezza nella fuga o nel sepolcro.

Per carità della patria guardiamo animosamente in faccia la situazione: scrutiamo non solo la condizione presente, ma eziandio la condizione futura del bilancio.

Pesiamo la conseguenza che ogni legge che accorda nuove spese può avere nei bilanci futuri. Pensiamo che ogni nuova spesa inconsulta è un nuovo ostacolo, è un nuovo indugio che noi medesimi apparecchiamo alla invocata riforma tributaria.

In questo recinto hanno trovato eloquenti avvocati tutte le necessità. Ha trovato eloquenti avvocati la necessità di aumentare il bilancio della guerra di quasi 15 milioni. Ha trovato avvocati la necessità di compiere in gran parte a carico dello Stato i lavori del Tevere e quelli del porto di Genova. Ha trovato avvocati la necessità di aumentare la Lista civile. Ha trovato avvocati la necessità di aumentare la spesa per i trasporti marittimi. Trovarono avvocati le nuove ferrovie, l'ampliamento delle strade provinciali meridionali, gli attrezzi del teatro S. Carlo, l'aumento degli stipendi degli alti impiegati dello Stato e perfino le sovrimposte comunali.

Troverà per anco domani avvocati la necessità di migliorare le condizioni dell'agro romano.

Or bene, o Signori, consentitemi che in questo recinto io sia l'oscuro ma il convinto avvocato di un'altra suprema necessità, quella di frenare le spese.

In altra guisa noi non potremo raggiungere mai lo scopo che noi dobbiamo avere sempre dinanzi ai nostri occhi, quello di diminuire le imposte che gravitano il capitale in formazione.

Rammentiamoci che fino a tanto che noi non avremo diminuito le attuali eccezionali gravanze, non avremo poste salde e stabili basi ai nostri ordini costituzionali. Io quindi, a rischio di essere importuno a miei onorevoli Colleghi e di offendere gli onorevoli Ministri fra i quali seggono antichi amici che altamente venero ed apprezzo, non mi ristarò mai dal suo-

nare la campana d'allarme, memore dell'antico detto evangelico: *pulsate et aperietur vobis*.

Sì, o Signori, io non mi starò mai del richiamare l'attenzione del Senato e del Ministero sulla gravissima condizione del lavoro in Italia, imperocchè, lo ripeto per la centesima volta, è necessario e indispensabile di pensare seriamente a togliere dal nostro bilancio quelle imposte che la civiltà ha bandito da qualunque altro bilancio civile d'Europa. Se il nostro sistema finanziario potè trovare venia nell'animo di molti fra noi, prima che l'Italia ricuperasse Roma e Venezia, oggi che la nostra unità è raggiunta viene meno la sola plausibile ragione che valse in parte ad assolverlo agli occhi del paese.

Per queste considerazioni se l'onorevole Ministro non mi proverà la imprescindibile necessità di questa spesa, con mio grave dolore non potrò accordare voto favorevole al presente progetto di legge.

MINISTRO DELLA MARINA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLA MARINA. L'onorevole Senatore Pepoli ha svolte le obiezioni, od almeno i dubbj che l'esame di questo progetto di legge ha sollevati nell'animo suo, ed ha conchiuso che non si sarebbe deciso a dargli il suo voto favorevole, se non quando fosse stato convinto dell'imprescindibile necessità della spesa che si domanda per attuare l'organico che si propone per la nostra marina militare.

Prima di entrare nell'esame e giustificazione delle varie disposizioni di questo progetto di legge, e tenendomi per ora a ciò che riguarda il suo concetto generale, io osserverò che ho creduto fosse stretto obbligo del Governo di presentare un progetto di legge per dare un assetto organico alla nostra marina, onde trovasse uno stabile fondamento in una disposizione legislativa e non continuasse a subire le vicende delle continue variazioni di indirizzo che si verificano ad ogni cambiamento di Ministri.

È antico lamento questo che nulla di stabile si riscontri nell'ordinamento della nostra marina militare, per cui discutendosi annualmente il bilancio, riesce impossibile di sapere in quale misura assegnare i fondi a ciascun ramo di servizio.

Ripetuti voti della Camera e del Senato hanno invitato il Governo a presentare un piano or-

ganico per la marina militare, e quindi io, come già dissi, ho ritenuto che fosse mio debito di ottemperare a questi inviti.

Io ricorderò che nella tornata del 3 giugno 1871 del Senato ebbe luogo un'importante discussione nello stato in cui si lasciava la marina militare; parole autorevoli segnarono allora il pericolo a cui poteva andare incontro il paese, ove non si provvedesse, ed il Senato votava allora il seguente ordine del giorno:

« Il Senato, persuaso della necessità di un forte ordinamento della nostra marina militare, per la difesa dello Stato, prende atto delle dichiarazioni del Ministero, di volervi provvedere, e passa all'ordine del giorno. »

Tale ordine del giorno fu accettato allora dal Ministero, così che esisteva un impegno formale per parte del Governo di presentare delle proposte per l'ordinamento della marina militare.

Pare dunque a me che se vi fosse un appunto da fare, sarebbe solo di aver ritardato di troppo a presentare questo progetto di legge, ed io non potrei sfuggire a questo rimprovero se non rammentando la brevità di tempo trascorso fra la presentazione di questo progetto di legge all'altro ramo del Parlamento, e l'epoca in cui ebbi l'onore di esser chiamato a questo posto.

Il modo in cui è formulato l'ordine del giorno che ho citato, esprime troppo chiaramente il pensiero del Senato, perchè io debba preoccuparmi della necessità di provvedere alla difesa marittima del nostro paese, necessità della quale pare dubiti l'onor. Senatore Pepoli, il quale si preoccupò invece esclusivamente delle necessità finanziarie.

Ora il Senato formulava a questo riguardo la sua opinione in un'epoca in cui le nostre finanze erano in ben altre condizioni che non attualmente, eppure questa illustre assemblea, anche allora affermava, e giustamente a mio credere, la necessità di dare un forte ordinamento alla nostra marina militare, e di non subordinare le necessità della difesa nazionale alle esigenze finanziarie.

Io ho creduto che questa necessità della difesa marittima segnasse il limite inferiore al disotto del quale non potesse scendere lo sviluppo a darsi alle nostre forze marittime, e che d'altra parte, le condizioni delle nostre finanze

c'imponessero l'obbligo di non eccedere questo limite che c'indicava lo stretto necessario, e con finanze povere è obbligo del Governo di non intraprendere delle spese che non abbiano un carattere di vera necessità.

La marina militare, come giustamente osservò l'onor. Pepoli, deve avere in vista oltre lo scopo della difesa della frontiera marittima, anche quello di proteggere il commercio marittimo.

Questo secondo scopo è senza dubbio utilissimo, ma non riveste il carattere di assoluta urgenza e di suprema necessità, come quello della difesa della frontiera marittima, ed è per tal motivo, che il Governo ritenne che, tenuto conto delle nostre condizioni finanziarie, dovesse per ora subordinare le sue proposte per ciò che riguarda lo sviluppo a darsi alle nostre forze marittime, a ciò che era indispensabile per la difesa del nostro paese.

In questo ordine di idee si erano fatti nel passato importantissimi studi.

Ed a questo riguardo dirò che il sistema a cui ha accennato l'onorevole Pepoli di costituire la nostra difesa marittima mediante piccoli bastimenti destinati a proteggere le località più esposte, fu lungamente studiato, anzi tale idea è quella che ha dato l'origine alla riunione della Commissione presieduta dall'illustre generale Menabrea e composta di molti ufficiali dell'esercito e della marina, e che nel 1873 studiò nel modo più completo la questione della difesa marittima del paese.

Questo sistema della difesa localizzata mediante bastimenti relativamente piccoli, parve a taluni che fosse quello che potesse dare la soluzione più economica al problema della difesa delle nostre coste.

A far parte di questa Commissione furono chiamati anche quelli a cui sorrideva tale sistema. Ebbene, quando si venne allo studio della questione, e che si calcolò il numero ed il genere dei bastimenti che occorreano per questa difesa localizzata, si riconobbe che dessa non corrispondeva allo scopo, nè sotto l'aspetto economico, nè sotto l'aspetto militare; che con una spesa molto maggiore a quella necessaria per costituire una marina atta a combattere in alto mare, si sarebbe riesciti ad esser deboli in ogni punto, e perciò la proposta a cui accennò l'onor. Pepoli fu ad unanimità scartata.

D'altra parte già il Ministero della Guerra aveva riconosciuto che anche con spese ingenti era impossibile provvedere in modo efficace alla difesa delle nostre coste mediante fortificazioni, e la conseguenza cui si venne fu quella della necessità di costituire una marina militare nel vero senso della parola, cioè una marina dotata di un materiale atto a combattere in alto mare.

E quindi alla domanda che mi fa l'on. Senatore Pepoli che non potrebbe votare la spesa per costruire questo materiale, se non gli fosse dimostrata la necessità assoluta di questa spesa per la difesa del paese, io non potrei rispondere che col risultato di tutti questi studi. Dirò anzi che le proposte fatte dalla suddetta Commissione presieduta dal generale Menabrea, furono che la nostra flotta corazzata dovesse essere composta di 21 navi; queste proposte vennero studiate in seguito a più riprese dal Consiglio superiore di Marina che stabilì a 20 il numero di queste navi corazzate.

Ora, nel progetto che si discute il Governo ha ridotto questo numero a sole 16 navi cioè ad una cifra inferiore a quella a cui erano stati condotti gli uomini più competenti che il nostro paese conti in questa materia.

Riassumendomi adunque io dirò che non occorre di insistere davanti a questa Assemblea sulla necessità di provvedere alla difesa marittima del nostro paese, poichè di questa necessità si dimostrava già da molto tempo convinto il Senato, e formulava questa sua convinzione in un voto nella tornata del 3 giugno 1871 e rammentava al Governo l'obbligo che gli incombeva di provvedervi e in quanto alla misura in cui si intende di provvedere a tale necessità, essa vi è proposta nei limiti inferiori a quelli a cui condussero gli studi fatti dagli uomini più competenti, e quindi la spesa che si propone ha veramente quel carattere di necessità che l'onorevole Pepoli desidera che sia dimostrata.

L'onorevole Pepoli ha fatta una escursione sulle vicende passate della nostra marina, ed ha detto che a chi domandasse ragione della debolezza attuale della nostra marina, probabilmente il Ministero risponderebbe che deve attribuirsi al fatto che il Parlamento non ha accordati fondi sufficienti per essa. Eppure, secondo l'onorevole Pepoli, le spese fatte per la

marina sarebbero considerevoli, e le ha valutate a 600 milioni per un certo periodo di anni.

Io non dissento dall'onor. Pepoli che somme considerevoli si sieno spese per la nostra marina, e basta per convincersene riandare i bilanci dei primi anni della costituzione del Regno d'Italia. Allora si ebbero i bilanci della marina di 70 milioni, poi di quasi 90 milioni, ma non bisogna dimenticare che precipitarono poi al disotto di 30 milioni.

Ora, più grande è lo sforzo che si fa per costituire una marina, più considerevole è l'impianto che vi si dà, più grande è lo sviluppo che si dà al suo materiale, più considerevoli devono essere le spese per il suo mantenimento ulteriore. Poichè le navi non sono come le costruzioni murarie che eseguite a dovere hanno una durata quasi eterna; le navi invece hanno una vita molto limitata da 20 a 25 anni.

Quando adunque il materiale di una marina è costituito, bisogna provvedere a che tutti gli anni si costruiscano navi per mantenerlo nella sua primitiva forza, e se si cessa dal ciò fare, ben tosto questo materiale scompare la marina entra in un periodo di rapido decadimento.

Ed è ciò che avvenne presso di noi.

Per avere adunque una marina occorre non solo uno sforzo una volta tanto, ma degli sforzi continui, altrimenti si perde il frutto delle spese fatte, e si commette un errore anche dal lato amministrativo ed economico.

Quindi anche sotto l'aspetto finanziario io sono convinto che sia cosa saggia e prudente di stabilire le basi del nostro ordinamento marittimo, onde evitare, come ho insistito nella Relazione che accompagna questo progetto di legge, che si ripeta il fatto a cui ha accennato l'onorevole Pepoli, di spendere, come avvenne nel passato, ingenti somme per creare un materiale per la nostra flotta, e poi non provvedere per il suo regolare mantenimento e rinnovamento.

Noi, come dissi, siamo arrivati a bilanci di 90 milioni per la marina, poi, preoccupati dalle condizioni finanziarie, e non avendo dato alcun assetto legislativo all'ordinamento di essa, siamo precipitati a bilanci di 27 milioni ed abbiamo così perduto il frutto dei sacrifici prima fatti.

Nella Relazione presentata alla Camera dei

Deputati, a corredo di questo progetto di legge, si trovano le indicazioni delle spese fatte negli anni passati per la marina, e cominciano dal 1861. Ebbene, la spesa media di un decennio, a partire dal 1861, ascende a circa 47 milioni, vale a dire a una somma molto vicina a quella che importerà annualmente la spesa per la marina con l'organizzazione che si verrebbe a darle, quando fosse raggiunto il pieno sviluppo contemplato nel presente progetto di legge. E con tale spesa annua la marina conserverebbe in modo permanente la sua forza normale. Mentre nel passato facendo delle spese saltuarie, ma variabilissime da un anno all'altro, si finì per spendere in media la stessa somma passando per dei periodi di estrema debolezza. Io ho quindi ragione di dire che anche dal punto di vista di cui si preoccupa specialmente l'onorevole Pepoli, cioè da quello finanziario, l'ordinamento proposto sarà vantaggioso, e con un sacrificio che corrisponderà a quello fatto in media nel decennio passato, il paese avrà la certezza di avere un assetto militare marittimo di una forza costante e tale da assicurare la sua difesa.

L'onorevole Pepoli ha poi osservato che il mio predecessore, l'onorevole Saint-Bon, aveva dichiarato al Senato che con una spesa di 95 milioni avrebbe provveduto al materiale occorrente alla nostra marina, e che ai dubbi sollevati dalla Giunta del Senato sulla insufficienza di tale somma, aveva risposto coll'assicurazione di poter garantire con tale somma la difesa marittima del paese. Col progetto attuale invece si domanda di spendere per lo stesso scopo circa 150 milioni. L'onorevole Pepoli osserva quanto distanti sieno questi termini, e come sia difficile metterli d'accordo. Ma l'onorevole Senatore soggiunse egli stesso che l'onorevole Saint-Bon, nell'occasione in cui si discusse questo progetto di legge nell'altro ramo del Parlamento, affermava che la somma domandata di 150 milioni circa in un decennio non era sufficiente per creare il materiale che occorre per la nostra marina militare, e che tale materiale avrebbe costituito una difesa illusoria ed irrisoria, e l'onorevole Pepoli osserva come davanti ad affermazioni cotanto disparate, il giudizio diventi incerto. Mi permetta che gli osservi che non spetta veramente a me di mettere l'accordo fra queste

proposizioni, e che io profitti quindi della fortunata circostanza di non avere questo dovere. Ma in pari tempo faccio riflettere che nel caso mio non si tratta di affermazioni generiche su quel che si abbia a fare, sulle spese che occorrono per costruire un materiale, che io abbia nella mia mente; qui si tratta di un progetto nel quale sono dettagliatamente indicate le navi che devono costituire il nostro naviglio: per ciascuna nave è indicata la spesa necessaria.

Si possono quindi discutere tali proposte, si può esaminare se il naviglio sia o no sufficiente, se la spesa prevista per la sua costruzione sia o no sufficiente; non si tratta quindi di accettare di fiducia l'affermazione di un Ministro, ma si hanno tutti i dati per esaminare e discutere le sue proposte.

E questa stessa considerazione mi servirà per rispondere ad un'altra osservazione fatta dall'onorevole Pepoli.

Egli disse: il vostro predecessore, l'onorevole Saint-Bon, disse che il naviglio proposto in questo progetto di legge costituirebbe una difesa illusoria, e quindi espresse il timore che in un avvenire prossimo qualche Ministro di Marina venga a dichiarare che le navi che andremo a costruire nel decennio previsto nel progetto di legge, sono inutili per la difesa, e proponga un altro progetto di legge per l'alienazione di queste navi.

Ora, io rispondo, non vi domando già di stanziare una somma per costruire in genere delle navi, vi indico quali sono le navi che si vogliono costruire, quale è la costituzione che si vuole dare al nostro naviglio, quale è la sua forza; il genere di queste navi, la forza di questo naviglio, secondo l'opinione degli uomini tecnici che sono chiamati per legge ad illuminare il Governo, rispondono allo scopo di assicurare la difesa marittima del nostro paese; ma se quest'opinione non vi basta, discutiamola pure, e vedremo se dessa sia fondata.

Di più, col progetto di legge che vi sta dinanzi si obbliga il Governo a fare esaminare e studiare i progetti di ciascuna nave dai Consigli tecnici previsti dalle leggi, a presentare al Parlamento annualmente dei rapporti sul modo con cui si sarà data esecuzione a questa legge.

Il Parlamento avrà quindi una garanzia con-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 GIUGNO 1877

tinua ed i mezzi di assicurarsi del modo con cui questo naviglio sarà costruito.

Non si tratta quindi di fare un salto nel buio, di votare di fiducia una somma per costruire il nostro naviglio colla tema, che se questa fiducia non fosse ben collocata, di trovarsi davanti ad un'affermazione posteriore sopra l'inutilità di questo naviglio.

A meno di ammettere che ogni capacità tecnica in fatto di marina manchi nel nostro paese, io credo che vi sia ogni garanzia per evitare il pericolo accennato dall'onorevole Pepoli.

E poichè l'onorevole Pepoli ha parlato varie volte della legge di alienazione di parte del nostro naviglio, mi permetta il Senato alcune osservazioni su tale proposito.

La necessità in cui la marina italiana si è trovata di dover vendere una parte dell'antico suo naviglio, non significa per nulla che siansi in addietro male spesi i denari che al detto naviglio eransi consacrati, non essendo questa misura stata che il risultato di quella necessità che dovettero pur subire tutte le altre marine in seguito alla trasformazione del materiale navale avvenuta coll'introduzione dei bastimenti corazzati.

Se noi esaminiamo la legge relativa all'alienazione di una parte del naviglio, troviamo che delle 33 navi contemplate in tale legge sole 7 erano corazzate, cioè il *Principe di Carignano*, il *Re di Portogallo*, due batterie e tre cannoniere.

Cominciamo dal *Re di Portogallo*. Quella era una grossa fregata corazzata, comprata in America per la guerra del 1866. Ora, la necessità di vendere quella fregata non risultò dal fatto che il bastimento fosse cattivo per la sua epoca, chè anzi per i suoi tempi era un bastimento che corrispondeva alle esigenze della guerra; ma il motivo ne è stato che, per l'urgenza appunto della guerra, lo si è dovuto costruire in America, con i legnami americani che, come tutti sanno, hanno pochissima durata; e tanto è vero che, se noi guardiamo i bastimenti della marina americana fatti in legno, ne troviamo di quelli, stati costruiti proprio per la marina militare di quel paese, di una data più recente del *Re di Portogallo*, i quali sono già scomparsi dai quadri del naviglio di quella marina.

Io citerò la corvetta *La Guerriera*, che ho veduta alla Spezia. Questa era una nave di grande velocità, ed è stata costruita molto più tardi del *Re di Portogallo*; dessa è già stata demolita.

In quanto al *Principe di Carignano*, si tratta di un'antica fregata ad elica stata trasformata in nave corazzata. S'intende facilmente che dessa non corrispondesse alle esigenze moderne; tale trasformazione fu fatta per aumentare in quell'epoca rapidamente il nostro naviglio corazzato; e difatti quella fregata ci servì nel 1866.

Restano le altre cinque corazzate. Ma è proprio il caso di dire che ci sono corazzate e corazzate. Per esempio le tre cannoniere, malgrado il loro nome di corazzate, sono state di pochissima importanza, essendo cannoniere di 500 tonnellate di spostamento.

Ora, quando si pensi che le grandi corazzate hanno dalle 9 alle 12 mila tonnellate di spostamento, si ha un'idea della poca importanza di questi piccoli bastimenti contemplati nella legge dell'alienazione del naviglio. Queste corazzate, queste piccole cannoniere erano state fatte con uno scopo speciale, che era quello di attaccare la laguna veneta; erano state decretate nel 1865, in vista di tale scopo, quindi erano bastimenti che avevano piccolissimo tirante di acqua, piccolissime macchine e qualità marittime nulle. Solo scopo loro era di attaccare la laguna. Avuta la Venezia, lo scopo di avere queste cannoniere era scomparso in gran parte, e questo spiega anche la ragione per cui si sono messe nella legge di alienazione; tanto è vero che ciò era nella convinzione di tutti i Ministri precedenti, che, appena avuta la Venezia, una di quelle tre cannoniere non fu nemmeno più corazzata, per cui non era corazzata che di nome; infatti non avea che una semplice lamiera non protetta da corazza.

Quindi è che di queste 33 navi contemplate dalla legge di alienazione ben 26 erano bastimenti in legni di antico modello per i quali la nostra marina si è trovata nel caso identico delle altre marine, di doversene cioè disfare. E difatti ancora prima della legge di alienazione i precedenti Ministri, senza neppure presentare un progetto di legge, ne avevano fatto

scompare una cinquantina con semplici disposizioni amministrative.

Non mi pare adunque che il fatto di questa legge di alienazione, a cui ha accennato l'onorevole Senatore Pepoli, possa indurre nel Senato il timore che dopo aver votata la legge presente, si trovi poi nella necessità di dover approvare una nuova legge di alienazione. Dirò anzi di più che se vi è modo di impedire la necessità di un nuovo progetto di legge di alienazione che produrrebbe senza dubbio nel paese un effetto morale disastroso; se vi è modo, dico, di impedire la presentazione di un simile progetto di legge, si è quello appunto di determinare con legge quello che si vuol fare per la marina e non lasciare ciò all'arbitrio dei Ministri che si succedono.

Conseguentemente anche sotto questo punto di vista che preoccupa l'onorevole Pepoli, parrebbe a me prudente e saggio di stabilire con legge quale sia l'importanza e la composizione che si deve dare al naviglio dello Stato e quali le norme che si debbono seguire perchè questo naviglio si costruisca con tutte le garanzie che sono necessarie quando si tratta di spendere somme così considerevoli.

L'onorevole Senatore Pepoli ha accennato all'importanza che avrebbe il bilancio della marina dopo il decennio; a questo riguardo anzi ha detto che il Ministro della Marina aveva errato facendo il paragone del bilancio della marina nostra col bilancio della marina francese poichè dicendo che in Francia si spendono 185 milioni, non aveva tenuto conto che in quel paese la marina provvede pure al servizio delle colonie, ciò che non succede da noi.

Mi permetta l'onorevole Pepoli che osservi come nella Relazione presentata alla Camera dei Deputati, accennando appunto alla Francia, io ho osservato che se si fossero prese per base onde determinare lo sviluppo a darsi alle nostre forze marittime, le risorse della marina mercantile italiana, si sarebbe arrivati ad una spesa troppo considerevole; perchè la marina mercantile italiana eguaglia se non supera la marina della Francia, quindi si sarebbe dovuti arrivare ad un bilancio eguale alla marina francese. E soggiunsi: « la Francia spende all'anno per la sua marina 185 milioni, dalla qual somma detratte le spese per le colonie e per altri servizi che noi non abbiamo, il bilancio della ma-

rina italiana dovrebbe ascendere a 125 milioni.

Io conchiusi quindi che non credevo che le nostre finanze ci permettessero di prefiggerci questo scopo. Come vede l'onorevole Pepoli, io ho tenuto conto della considerazione a cui egli ha accennato.

Ed ora ritornerò brevemente alla osservazione fatta dall'onorevole Pepoli, che la marina militare ha due scopi: quello di difendere lo Stato e quello di proteggere il nostro commercio all'estero, e che il Ministro della Marina, a torto secondo lui, aveva dato più importanza al primo che al secondo scopo, mentre che nella sua opinione era più urgente di provvedere a quest'ultimo. Io non saprei accostarmi a tale opinione, io credo che *porro unum est necessarium*, ed è di difendere la casa nostra e che questo sia il primo compito a cui deve provvedere il Governo e che facendo una graduatoria delle urgenze, quella della protezione del commercio all'estero venga in seconda linea.

Ma dirò di più, che provvedendo al primo scopo, si raggiunge in parte il secondo, poichè col materiale destinato a costituire il naviglio per la difesa marittima, si può provvedere in tempo di pace al servizio di protezione del commercio.

L'onorevole Pepoli ha già accennato come nel naviglio contemplato nel presente progetto di legge, siano 10 navi di secondo ordine. Ora, questo numero corrisponde a quello che noi abbiamo ora in questo genere di navi e che ci servono per provvedere alle stazioni all'estero, così che potremo provvedere a tale servizio anche per l'avvenire.

Oltre a ciò giova considerare che le 16 navi da guerra di prima classe che costrurremo per servire alla difesa dello Stato, avranno le qualità volute per essere destinate a lunghe navigazioni e quindi anche esse serviranno per lo scopo di cui tanto si preoccupa l'onorevole Senatore Pepoli.

Poi prevediamo 20 navi da guerra di terza classe e queste serviranno per tutte le stazioni del Mediterraneo. Quindi l'onorevole Pepoli può rassicurarsi che anche per ciò che riguarda la protezione del nostro commercio, col naviglio proposto si potrà provvedere per lo meno altrettanto bene che attualmente.

L'onorevole Pepoli ha poi accennato all'im-

portanza della spesa che sarà necessaria per provvedere alla marina quando dessa avrà raggiunto lo sviluppo preveduto in questo organico, ed ha detto: il Ministero indica una spesa di 50 a 54 milioni, ma poi vi saranno le spese straordinarie per costruzioni di navi. A questo riguardo io devo osservare che quando si arriverà a quel punto non ci saranno più spese straordinarie per costruzioni navali. Ora, sono alcuni anni che la spesa per le costruzioni navali era contemplata nella parte straordinaria del bilancio di marina, e questo era un errore amministrativo, perchè siccome i bastimenti non durano che dai 20 ai 25 anni, così annualmente bisogna costruire nuove navi per una cifra corrispondente dal 4 al 5 0|0 del naviglio; la spesa adunque per costruzioni navali si ripete annualmente, è una spesa continuativa e perciò di quelle che secondo la legge di contabilità devono figurare nella parte ordinaria del bilancio.

Ora, nel calcolo che il Ministero ha fatto per determinare a 55 milioni la cifra del bilancio della marina, quando questa abbia raggiunto lo sviluppo previsto nel presente organico, ha computata già la spesa annuale per costruzioni navali, e non occorrerà a tale uopo stanziare altra somma nella parte straordinaria.

Dirò di più, alla fine del decennio il naviglio avrà raggiunto, come numero, lo sviluppo previsto nell'organico, ma non come valore, poichè a quell'epoca esisteranno ancora parecchi degli attuali bastimenti; per cui il naviglio che al suo pieno sviluppo dovrà avere un valore di 275 milioni, non raggiungerà alla fine del decennio che un valore di 226 milioni, e quindi la spesa annua di 50 a 54 milioni non si dovrà raggiungere nemmeno passato il primo decennio, ma solo ad un'epoca ulteriore.

Ora io dico: dopo tutti i voti che sono stati espressi dal Parlamento circa la necessità di organizzare la marina, se si considera la condizione del nostro paese che ha una frontiera marittima eguale a quella dell'Inghilterra e superiore a quella che hanno gli altri paesi, se si paragona lo sviluppo delle altre marine, cioè quale sviluppo diano gli altri paesi alle loro marine militari, mi pare impossibile che il Senato trovi che prefiggere, come meta molto lontana al bilancio normale dell'Italia per la sua marina, la cifra di 50 a 54 milioni, sia

cosa eccessiva. Mi pare anzi che il Governo nel fare questo organico abbia tenuto largamente conto delle condizioni delle nostre finanze; e difatti, l'unica accusa che abbia avuto questo organico nell'altro ramo del Parlamento è stata quella della sua estrema modestia.

L'onorevole Pepoli poi ha parlato dell'idea che era sorta in molti, se non convenisse nello stato attuale dell'esigenza della guerra marittima, invece di organizzare delle squadre con grosse navi, costruire delle piccole e numerose navi.

Ho già accennato a questa questione quando ho parlato degli studi che erano stati fatti da apposite Commissioni appunto nell'idea, e ciò per uno scopo economico, di organizzare la difesa marittima del nostro paese con dei piccoli bastimenti da farsi stazionare nei diversi punti che occorre di difendere. Ho già detto che questi studi hanno dimostrato con grande evidenza la nessuna convenienza di questo sistema.

Forse il concetto a cui accenna l'on. Senatore Pepoli potrebbe riferirsi ad un ordine di idee un po' diverso da quello di avere delle navi non corazzate a grande velocità e con potenti artiglierie. Mi viene il dubbio che tale sia l'idea cui volle accennare l'on. Pepoli, da che egli ha citato il giornale il *Times* in cui quest'idea fu recentemente patrocinata. Si può dire che questa proposta di dare la preferenza a bastimenti piccoli e veloci data dall'epoca dei bastimenti corazzati.

L'introduzione della corazza ha portato quasi subito la necessità di costruire delle navi di mole molto maggiore degli antichi bastimenti ad elica non corazzati, i quali già erano tanto superiori in mole ai bastimenti a vela. Questo continuo crescendo nella mole dei bastimenti e nel loro costo ha fatto sorgere l'idea di sostituire a queste grandi corazzate dei bastimenti più piccoli, ma veloci e potentemente armati. Ma che io mi sappia, la soluzione di questo problema non è mai stata trovata.

E, se ben ricordo, nell'articolo, cui accennava l'on. Pepoli, si parla di un piccolo bastimento che costò poco, che porta un cannone di 150 tonnellate.

Ora, siccome il cannone di 150 tonnellate col suo affusto e munizionamento costerebbe all'incirca un milione e mezzo, mi pare evi-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 GIUGNO 1877

dente come sia un problema di risoluzione impossibile, quello cioè di fare un bastimento che costi poco mentre che la sua sola artiglieria esige una spesa di un milione e mezzo.

Ed importa anzitutto intendersi sopra questo piccolo costo de' bastimenti non corazzati. La nostra marina ha costruito il *Cristoforo Colombo* che è una nave sprovvista, si può dire, di artiglieria, ma a grande velocità, senza che si possa dire che tale velocità superi molto quella delle più rapide corazzate. Eppure questo bastimento costa tre milioni di lire.

Se si trattasse adunque di costruire delle navi di questa velocità, ma armate potentemente, la spesa salirebbe molto.

La marina inglese possiede delle navi di questo tipo, citerò per esempio l'*Inconstant*, di cui certo l'on. Pepoli ha sentito parlare. Essa è una nave a grande velocità e che porta un armamento abbastanza potente. Ebbene questa nave costa 7 milioni circa, benchè essa non sia protetta da nessuna corazza, e sia quindi esposta a qualunque offesa anche di artiglierie di piccolo calibro.

Come vede l'onor. preopinante, per risolvere il problema di avere un bastimento a grande velocità si arriva già alla cifra di 7 milioni; cioè ad una spesa perfettamente paragonabile con quella necessaria per costruire le grandi corazzate. Io ritengo pertanto che l'era dei grandi bastimenti non è ancora finita.

E mi rafferma in tale idea quanto veggo spesso praticarsi dalle marine estere.

Noi vediamo l'Inghilterra che oltre l'*Inflexible* ha messo tre grandi corazzate in costruzione.

La Francia ha posto da poco in costruzione una grande corazzata di undici mila tonnellate, vale a dire più grande del nostro *Duilio* ed eguale all'*Inflexible*.

E, da quanto pare, quella marina va a mettere in costruzione parecchie altre grandi navi corazzate.

Dunque se noi teniamo conto di quello che fanno le marine estere possiamo convincerci di questo: Che i grandi bastimenti di battaglia continueranno ancora a far parte del materiale della marina militare.

Io mi rendo perfettamente conto dei dubbî, che ragionevolmente si debbono avere sul tipo dei bastimenti di battaglia che si adotteranno in un prossimo avvenire, ma prego l'onore-

vole Pepoli di considerare che tale obiezione avrebbe un valore se nel nostro progetto di legge avessimo definito bene quali sono le navi che debbono comporre il naviglio. Evidentemente se si fosse fatto un progetto di legge di organico di materiale negli anni passati, per esempio 25 anni fa, invece di due navi da guerra di primo ordine si sarebbe specificato il tipo di queste navi coll'indicazione di vascelli di primo, secondo e terzo ordine, e del numero dei cannoni; invece nel nostro caso, tenuto conto appunto delle variazioni che si possono fare coi progressi dell'architettura navale moderna, nel progetto di legge non si è stabilito altro che la parte principale del nostro naviglio sarà composta di 16 navi di prima classe, vale a dire 16 navi corrispondenti a quanto di più potente l'architettura navale avrà all'epoca della loro costruzione.

A meno adunque che vengano a scomparire le navi di battaglia, il concetto indicato nel progetto di legge potrà sempre attuarsi.

Ora, non credo che questa scomparsa delle navi di battaglia sia vicina, quando vediamo le marine estere mettere ora in costruzione dei bastimenti, che non saranno ultimati che fra cinque o sei anni.

Io stimo che il Consiglio superiore di marina abbia detto benissimo quando asserì, che fino a che i mari non si saranno asciugati, saranno sempre dei bastimenti di battaglia che solcheranno questi mari.

L'on. Senatore Pepoli ha accennato al nuovo mezzo di offesa introdotto nella marina, quello delle torpedini, e rapportandosi anche ad esempi recenti si domandò se questa nuova arma non debba fare scomparire l'impiego di queste grandi navi di battaglia, ed accennò ai due *monitors* turchi che sarebbero saltati in aria, perchè colpiti da torpedini. Da quanto ho potuto rilevare dai giornali, un solo di questi *monitors* sarebbe stato affondato per mezzo di torpedini, mentre l'altro sarebbe saltato in aria perchè una granata avrebbe penetrato nel suo interno, di modo che, a giudicare da questo fatto, l'efficacia dell'artiglieria e delle torpedini si sarebbe mantenuta ad uguale livello circa il risultato ottenuto.

Ma come l'on. Senatore Pepoli ha osservato giustamente, se sono esatti i dettagli avuti circa al modo impiegato per colpire il *mo-*

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 GIUGNO 1877

ntor turco con torpedini, la dimostrazione dell'efficacia di queste non sarebbe ancora molto considerevole circa alla loro superiorità come arma offensiva, poichè noi troviamo nelle storie delle guerre marittime dei risultati anche più efficaci ottenuti con dei brulotti impiegati in circostanze consimili senza che a nessuno sia venuto in mente di dubitare della necessità di avere grandi navi di battaglia.

Nella guerra dell'indipendenza greca noi abbiamo molti di questi fatti eseguiti dagli arditi marinari greci i quali sono andati ad abbruciare bastimenti turchi.

Se noi volgiamo lo sguardo ai fatti della guerra di secessione americana, dove già erano impiegate le torpedini, noi troviamo fatti anche più concludenti circa l'efficacia delle torpedini stesse.

Pur tuttavia malgrado ciò, e dopo questi fatti, si è continuato sempre da tutte le marine a costruire bastimenti corazzati.

Io con questo non voglio per nulla diminuire l'importanza dell'impiego delle torpedini, anzi dirò che sarebbe cosa poco saggia il non riconoscere che la torpedine semovente costituisce una arma offensiva potentissima e di cui occorre grandemente preoccuparsi.

Al cannone ed al rostro si è aggiunto così un altro mezzo offensivo potentissimo, la torpedine. A proteggerci contro il primo abbiamo la corazza, contro il secondo la costruzione di paratie stagne longitudinali e trasversali. Questo sistema di costruzione fu applicato anche sopra più larga scala in vista di proteggere le navi contro le torpedini.

Le ricerche per aumentare questa protezione continuano; non sarebbe qui il luogo di parlare di questi studi.

Come dissi, la torpedine semovente, come la torpedine a remorchio, costituiscono nuove armi offensive oltre le artiglierie; le navi di battaglia dovranno disporre di questi mezzi offensivi e dei mezzi di protezione contro gli effetti di queste armi. Ma, come dissi, continueranno ad esistere le navi di battaglia. È impossibile di prevedere il tipo esatto di queste navi di battaglia nelle epoche future; starà a noi il seguire i progressi dell'arte militare marittima nel costruire i nuovi bastimenti. Il piano organico ci permetterà di attuare tutti questi progressi, poichè nulla stabilisce circa

i dettagli di queste navi, solo impone al Governo di consultare per la loro costruzione gli uomini tecnici chiamati per legge a consigliarlo su queste materie, e di rendere conto annualmente al Parlamento di ciò che avrà fatto e di ciò che intende di fare.

In conclusione nulla fa prevedere che in un avvenire imminente abbia a scomparire la grande nave di battaglia, ma aggiungerò ancora che se tale rivolgimento avesse ad avverarsi, il progetto di legge che discutiamo prevede anche questo caso, ed impone al Governo di proporre al Parlamento quelle modificazioni che credesse necessarie nella composizione del naviglio. Questo ordinamento adunque, nel mentre permette alla marina di seguire tutti i progressi che si verificheranno nell'arte navale, impedisce che la costituzione del naviglio militare possa variarsi ad arbitrio di ciascun Ministro, ed esige che i cambiamenti in cosa di tanta gravità e che interessano tanto la sicurezza del paese, si facciano con maturità di studi coll'approvazione del Parlamento.

Mi pare che questo concetto sia ispirato ad idee di stabilità che non escludono alcun progresso nella nostra marina, e che solo impediscono i rapidi e continui rivolgimenti che scuotono qualunque amministrazione.

Io spero di avere date le opportune spiegazioni sopra le varie questioni sollevate dall'on. Pepoli e che questi schiarimenti sieno tali da indurre questa illustre assemblea a dare voto favorevole a questo progetto di legge.

Senatore PEPOLI G. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PEPOLI G. L'on. signor Ministro della Marina mi ha domandato dove io abbia trovato i dati di confronto che ho citato. Rispondo subito che gli ho trovati a pagina 14 della Relazione da lui presentata alla Camera dei Deputati.

Ecco le parole usate dall'onorevole signor Ministro:

« Alcuni confronti con ciò che si spende per la Marina in altri paesi, serviranno a darci ragione.

Potenze d'Europa. — Francia 1877 — Bilancio della Marina 186 milioni. Rapporto col bilancio attivo 7 e 2 per cento.

Egli da questa cifra trae argomento per stabilire che se l'Italia spenderà nei futuri eser-

cizi il 4 e cinque della sua rendita totale, spenderà sempre assai meno della Francia.

Ho dunque citate esattamente le cifre esposte dall'onorevole Brin nella sua Relazione, ed ho a ragione notato che egli non aveva fatto nel bilancio della marina francese la debita sottrazione delle spese iscritte per le colonie.

Se egli in altre successive Relazioni ha corretto la contraddizione in cui è caduto, io non posso essere dell'errore tenuto in colpa. E valga il vero; il confronto fra le spese della marina e le spese pel bilancio francese, per i termini mutati, varia sensibilmente. Da sette e due per cento la proporzione scende sotto il sei. — E qui voglio notare che dallo specchio presentato dall'onor. Ministro risulta che, eliminate l'Inghilterra e la Francia, tutte le altre nazioni, Russia, Germania, Austria, Turchia, spendono oggi molto meno che non spenderemo noi quando avremo il bilancio a 54 milioni.

L'onor. Ministro si è studiato di provare la necessità di spendere venti milioni in costruzioni navali, e di aumentare gradatamente il bilancio della marina di quattordici milioni, citando il parere di alcune Commissioni tecniche e specialmente una presieduta dall'illustre generale Menabrea. Dirò francamente la mia opinione intorno ai giudizi delle Commissioni speciali.

Io rispetto e venero l'autorità degli uomini competenti in queste materie, ma confesso che in fatto di difesa del paese non posso spogliarmi interamente di alcuni dubbî generati nell'animo mio dal ricordo di quanto avvenne alcuni anni or sono.

Voi tutti rammentate che fu istituito un Comitato per studiare quali fossero i mezzi più opportuni ed acconci per fortificare le nostre frontiere di terra. Or bene, esso dichiarò che per difendere il paese erano necessari 370 milioni.

Il Ministro, sgomentato dall'enormità della spesa, rimandò il progetto e la necessità imprescindibile fu ridotta a 190,000,000. A grado a grado la necessità si restrinse a 30, a 40. Quindi io confesso che temo grandemente che gli uomini competenti e pratici nella materia, guardino unicamente la questione dal lato della scienza. Non intendo dire con ciò che io non mi inchini al loro autorevolissimo giudizio, e che io neghi ad essi il fermo proposito di di-

fendere efficacemente l'Italia dal lato di mare. Ma se veramente esistessero i pericoli di una guerra, la spesa che ci viene proposta sarebbe ella sufficiente a provvedere alla custodia di un litorale che si svolge per undici mila chilometri? Potremo noi dormire tranquillamente in questa fiducia? D'altra parte, se colle somme chieste non possiamo assicurare la nostra salvezza, a che spendere 20,000,000, a che aumentare il bilancio ordinario della marina?

Le spese di fortificazioni fatte a metà, molte volte sono più nocive che utili. Depauperano il pubblico Erario e non giovano allo scopo cui sono destinate.

Le fortificazioni della mia città hanno costato molti milioni, hanno contribuito ad aumentare i disavanzi, e non giovano allo scopo cui furono destinate.

È prudenza di uomo di Stato di non incominciare le opere che non ha i mezzi di proseguire e di compiere.

Chi teme che le nostre frontiere marittime siano assalite da flotte forestiere debbe assolutamente proporre una spesa proporzionata al grande pericolo.

Nell'altro ramo del Parlamento fu sollevato il dubbio che il numero delle navi fosse sufficiente. E per verità io sono di questo parere; se credessi ai pericoli che turbano la usata calma di molti uomini di Stato, voterei non venti ma cento milioni.

Coloro che credono che il paese sia realmente in pericolo, hanno obbligo di coscienza di provvedere alla sua difesa in modo tale che non lasci aperto il varco a nessun dubbio ed a nessun sospetto.

Ma se questa legge non raggiunge veramente il suo scopo, se non provvede stabilmente ai pericoli di una invasione forestiera, allora io domando a me medesimo: fra la necessità di diminuire le imposte che minaccia di perturbare gli interessi economici d'Italia, e la necessità di un'eventuale difesa, quale merita di essere presa in considerazione dal Parlamento e dal Ministero?

Io credo che la questione posta in questi termini non sia di difficile soluzione.

L'onorevole Ministro ha soggiunto: l'onorevole Pepoli ha esposto alcune sue opinioni intorno al sistema delle navi. No, onorevole Ministro, io non ho osato entrare in un campo in

cui io sono affatto estraneo: ho semplicemente desiderato di sapere dall'onorevole Ministro se il sistema proposto presenti condizioni di stabilità; se non andiamo incontro a doverlo nuovamente modificare. E quando ho osservato che mi dorrebbe che dovessimo tornare all'espedito di vendere le navi, non ho voluto dire cosa che offendesse menomamente l'onorevole Ministro; non ho voluto dir cosa che ponesse in dubbio la sua operosità e la sua competenza in questa materia. Ma non ho potuto dissimulare l'amaro dubbio che fra alcuni anni il sistema attuale riesca pur sempre opportuno, riesca pur sempre efficace.

L'onorevole Ministro ha spiegato oggi al Senato le ragioni per cui furono poste in vendita alcune navi, cioè che si è tentato di porre in vendita. Anzi, su questo punto avrei desiderato una risposta dall'onorevole Ministro.

Egli dunque afferma che quelle navi non furono poste in vendita perchè fossero state mal costruite, ma perchè erano mutati i sistemi; perchè, mi corregga l'onorevole Brin se dico male, se cito i termini tecnici a sproposito, dal sistema dei bastimenti a elica eravamo dovuti passare al sistema delle navi corazzate.

Ringrazio l'onorevole Ministro di queste dichiarazioni perchè esse spiegano il mio concetto.

Esponendo il dubbio che nell'avvenire noi potremo essere eventualmente costretti ad una nuova vendita delle nostre navi, non ho inteso al certo porre in dubbio l'operosità e la competenza dell'attuale Ministro, ho voluto accennare al pericolo che l'Italia sia costretta ad abbandonare l'attuale sistema delle grosse navi corazzate per seguire il sistema delle piccole navi che appare all'orizzonte della scienza, od altro che ancora si ravvolge nei misteri dell'avvenire.

Lungi dunque da me l'idea di fare il monomo appunto all'onorevole Ministro Brin, che merita tutta la nostra fiducia. Le sorti della marina sono bene affidate nelle sue mani, ed io sono persuaso che saranno da lui gelosamente custodite.

E qui dichiaro che egli mi ha in parte rassicurato, dichiarando che egli reputa che le grosse navi anche per lungo tempo conserveranno il primato.

Ho detto in parte, perchè mi è sembrato che egli non escluda interamente la possibilità

di una modificazione nel sistema degli armamenti navali. E se ciò è esatto, e se ho bene interpretate le sue parole, non potrebbe l'onorevole Ministro, prima di attuare la sua proposta, attendere di conoscere quali saranno i risultati della guerra marittima che si sta appunto combattendo ora in Oriente?

Io non so piegarmi a riconoscere in questo progetto di legge i caratteri dell'urgenza e dell'opportunità.

L'onorevole Ministro mi risponderà che l'opportunità e l'urgenza nascono dalla suprema necessità di essere apparecchiati ad ogni eventualità.

Se l'onorevole Brin possedesse, come il Dio della favola, il potere di trasformare le foglie in navi da guerra, ammetterei l'urgenza. Ma i Turchi ed i Russi non sospenderanno le loro cruenti battaglie per dare tempo agli Italiani di apparecchiare un poderoso naviglio.

Non mi si venga adunque dicendo che la quistione d'Oriente ci preme e c'incalza.

Ringrazio anzi le condizioni della nostra marina se esse ci vietano di partecipare a quella od altra simile lotta.

Quindi a me, ripeto, sembra prudente consiglio procedere con piede di piombo, e non risolvere oggi prematuramente un problema che potrebbe domani essere risolto in condizioni migliori ed in termini più economici e convenienti.

Quanto alle questioni tecniche io m'inchino alle opinioni dell'on. Ministro Brin, e mi limito a prendere atto della sua dichiarazione che con questa legge si provvede in realtà non in apparenza alle sorti della marina italiana, poichè mi dorrebbe grandemente che il suo successore (che Dio tenga per molti anni lontano) venisse poi al Senato a dirci a nome delle necessità: il mio predecessore si appagava di 150 milioni io ne abbisogno invece di 200, se pur si vuole riordinare la marina italiana.

L'onor. Brin non ci chiede oggi forse 150 milioni per il medesimo scopo per il quale l'onorevole suo antecessore ne chiedeva 87?

Le dichiarazioni dei due Ministri non sono esse identiche, le promesse fatte non sono esse egualmente precise e categoriche?

La progressione delle spese nel bilancio della marina, confesso ingenuamente che mi ha sgo-

mentato sempre, e ciò che succede oggiaumenta, e non diminuisce le mie paure.

Io dunque conchiudo che mentre nella parte tecnica accolgo con riverente ossequio i criterî dell'on. Brin, non posso accogliere con eguale fiducia i criterî politici e finanziari che hanno determinato la presentazione di questo progetto di legge, imperocchè io dubito grandemente che esso abbia quel suggello d'imprescindibile necessità che vale a giustificare la permanenza nei nostri bilanci di quelle gravose imposte che ho anche oggi rammentate con parole forse soverchiamente audaci, errore di cui domando rispettosamente venia ai miei onorevoli Colleghi.

MINISTRO DELLA MARINA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola il sig. Ministro della Marina.

MINISTRO DELLA MARINA. L'onorevole Senatore Pepoli ha svolto di nuovo la sua idea che questa legge non sia necessaria, ed ha accennato addirittura al dubbio della necessità della marina per la difesa del paese. Ora, siccome questo dubbio è stato sollevato da altre persone in varie occasioni, io credo che appunto sia necessario che il Parlamento risolva una buona volta la questione e dica cosa intende si faccia in fatto di marina, poichè realmente se nel Parlamento fosse prevaluta o prevalessse la convinzione che pel nostro paese non sia necessaria una marina militare, sarebbe una vera follia nelle nostre condizioni finanziarie spendere 40 milioni all'anno per questa marina. E mi permetta l'onorevole Pepoli di osservargli che colla convinzione che egli ha espressa, dovette venire alla conseguenza, non solo di non votare questa legge, ma di domandare una radicale riduzione nel bilancio della marina; poichè se la spesa sinora di 40 milioni è troppo poca secondo la mia convinzione per avere una marina che assicuri la difesa del paese, sarebbe troppa, sarebbe eccessiva quando una marina non fosse necessaria per tale difesa, e che ci occorresse solo una marina per la polizia delle nostre coste. Se ciò fosse, nelle presenti condizioni finanziarie sarebbe dovere di tutti di ridurre le spese della marina a minime proporzioni, ed almeno si contribuirebbe a fare delle buone finanze, ciò che è pure elemento di forza militare; mentre che procedendo come si fa ora senza avere un concetto di ciò che si vuole

per la marina, non si fanno nè buone finanze, nè forte marina.

A qualunque punto di vista uno si metta, mi pare evidente che bisogna determinare cosa si debba fare nel nostro paese per la nostra marina militare ed anche nell'ordine di idee dell'onorevole Pepoli, egli dovrebbe lodare il Governo di avere data l'occasione al Parlamento di risolvere la questione, e se la soluzione proposta dall'onorevole Pepoli fosse la buona, io non dubito che l'adotterebbe.

Non vi è sistema peggiore per un paese, come per qualunque grande impresa, che il procedere senza un concetto esatto della meta che si vuole raggiungere. Si procede in direzioni diverse, talora opposte, e si fanno le spese di questi tentativi senza mai goderne il frutto.

Così si procedette nel nostro paese per la marina. All'inizio della nostra ricostituzione nazionale, si partì dall'idea che il nostro paese dovesse avere una considerevole forza marittima.

Certo era in questo ordine di idee il grande uomo di Stato, che allora moderava le sorti del paese. Allora si fecero grandi spese per creare una flotta. Si decretò in pari tempo la costruzione del grande arsenale di Spezia, e si spesero per quell'opera 60 milioni circa. Ma poi, per ragioni di economia, si risparmiarono le spese necessarie per conservare la flotta, e questo, si può dire, in breve volgere d'anni, non più. Ciò non impedì che, dopo aver creato per questa flotta immaginaria l'arsenale di Spezia, si trovasse necessario che questa flotta trovasse a Spezia una base d'operazione, e così si decretarono altri milioni per fortificare quel golfo. Poi, unita Venezia all'Italia, si decretarono altri 11 milioni per ingrandire quell'arsenale. Tutte queste spese considerevoli presupponevano che l'Italia dovesse avere una marina militare, poichè senza di ciò sono denari gettati. Ora, appunto perchè non si è mai stabilito nulla di positivo di ciò che si volesse per la nostra marina, si fecero economie inconsiderate per la parte vitale della marina, cioè per la flotta; e se si continuasse in questa via, e se il partito proposto dall'onorevole Senatore Pepoli fosse adottato, il paese si troverebbe aver fatte delle ingenti spese per la sua marina in pura perdita.

Mi pare adunque di avere ragione dicendo

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 GIUGNO 1877

che il peggiore modo, anche dal lato finanziario, di regolarsi in fatto di marina sia quello di risolvere le varie questioni così a spizzico, senza coordinare le spese e senza prima decidere la questione essenziale, quale forza marittima debba avere il paese.

L'onorevole Pepoli osservò che egli rispetta grandemente le opinioni degli uomini tecnici, ed in modo speciale quella dell'illustre generale Menabrea, ma che bisogna andare guardinghi nell'adottare le loro decisioni, poichè dessi guardano le quistioni da un solo punto di vista, e perciò facilmente esagerano, e, preoccupati nel nostro caso dalla sola idea della difesa del paese, sono facilmente condotti ad ammettere la necessità di una marina militare.

Mi permetta l'onorevole Pepoli che gli osservi come io già rammentai che questa quistione della necessità o meno, di una marina militare pel nostro paese, fu ventilata e discussa nei due rami del Parlamento, e che fu risolta affermativamente, e che l'opinione del Senato a questo riguardo fu in modo preciso formulata nell'ordine del giorno votato nel 1871, che io ho già citato.

Non si tratta quindi dell'opinione isolata di persone, per quanto rispettabili, ma di una risoluzione presa da chi deve risolvere siffatte quistioni, poichè quando vi ha disparità di pareri, bisogna bene venire ad una risoluzione, e nel caso nostro io non dubito che il Senato manterrà quella già presa, e che io ho rammentata.

In quanto all'osservazione fatta dall'onorevole Pepoli, che io non ho esclusa la possibilità che non si debba variare il sistema di costruzione dei bastimenti, io credo che avrei dato prova di una presunzione veramente imperdonabile se, dopo tutti gli esempi ai quali abbiamo assistito, io avessi affermato che si è detta l'ultima parola in fatto di architettura navale; e ciò sarebbe strano per parte mia, sapendo che le corazzate messe ora in costruzione già differiscono dal *Duilio*, per cui vi è da arguire che quelle che metteremo dopo in cantiere non corrisponderanno esattamente a queste. Io credo che nessuno possa dire oggi quale sarà il tipo di bastimenti che sarà messo in cantiere più tardi. [Ma non deduco da ciò la conseguenza, alla quale vuol venire l'onorevole Pepoli, di fare una sosta nelle costru-

zioni pel nostro naviglio. Questo sistema è quello che si è seguito dal 1865 al 1873. Allora, usando od abusando per uno scopo finanziario del fatto che l'architettura navale era in progresso, si è detto: stiamo a vedere cosa faranno gli altri; e dal 1865 al 1873 si è abbandonata ogni costruzione di nuove navi, ed i risultati che ne abbiamo avuto sono visibili a tutto il mondo; siamo arrivati allo stato di debolezza che colpì tutti, e che già fin dal 1871 preoccupò grandemente il Senato e che fu da esso deplorato, e l'indusse ad ammovere il Governo a provvedervi.

Nel 1872 si ricominciò a metter mano alla costruzione di nuove navi: si misero allora in cantiere il *Duilio* e il *Dandolo*; e ciò dobbiamo al Ministro Riboty, e l'anno prossimo il paese coglierà i primi frutti di questa previdente politica di quell'egregio ammiraglio, poichè il *Duilio* potrà allora prendere il mare.

Ma intanto, malgrado questi continui rivolgimenti dell'architettura navale, che servirono da noi alla scuola delle economie fino all'osso per la marina, nissun'altra marina smise dal costruire nuove navi, e la conseguenza si fu che ci trovammo in uno stato d'inferiorità rispetto ad altre marine, al disotto delle quali non pareva che l'Italia fosse destinata a discendere, e ciò perchè le altre nazioni hanno dal 1863 in poi fatto sempre dei bastimenti nuovi, e li hanno fatti secondo le esigenze del progresso, mentre noi tralasciavamo completamente di costruire, e quindi non abbiamo al giorno d'oggi niente da contrapporre ai bastimenti moderni.

E dirò ancora che questo arrestarsi nella via del progresso per aspettare l'ultima parola dei perfezionamenti, ciò che non si realizzerà mai, è il modo sicuro di ridursi all'impotenza e di subire l'inconveniente temuto dall'onorevole Pepoli di vedere resi inutili da questo progresso le navi antiquate. Difatti quando si crea un nuovo tipo di nave più potente delle navi esistenti, è certo che questa nave può affrontare quasi impunemente le vecchie. Allo stesso modo che il lupo non conta le pecore che attacca, così è certo che il *Duilio* non avrebbe a preoccuparsi di qualunque numero di navi del tipo di quelle che formano la nostra attuale flotta corazzata; ed in questo senso si può dire che questa flotta è resa inutile da una sola nave come il *Duilio*. Ma se a questo

Duilio di una marina estera noi contrappo-
niamo un'altra nave eguale, esso sarà neutra-
lizzato, ed allora le antiche nostre navi coraz-
zate conserveranno il loro valore rispetto alle
navi di eguale tipo egualmente antiquate che
pure hanno le altre marine, e così la forza ri-
spettiva della nostra marina rispetto alle altre
conserva l'antica proporzione.

A questo riguardo, io leggendo appunto la
importante discussione avvenuta nel Senato a
riguardo della marina e di cui ho tenuta parola
già a più riprese, trovai che il compianto ge-
nerale Bixio ricordava come risultasse dalla
relazione dell'ammiraglio Bonet de Villaumez
che nelle operazioni della flotta francese nel
Baltico nella guerra del 1870, fosse stata per
quell'ammiraglio causa di grande ansietà la pre-
senza di un solo bastimento corazzato prussiano
che era più potente di tutti i bastimenti che
componevano la mariniera francese, che non
poteva contrapporgli nulla di altrettanto effi-
cace.

Mi pare quindi che l'osservazione dell'ono-
revole Pepoli circa i perfezionamenti che s'in-
troducono nell'architettura navale e l'idea di
volere aspettare sempre questi progressi, sa-
rebbe il modo più sicuro di non avere ba-
stimenti di nessun genere, poichè ci sarà sem-
pre una ragione di aspettare nuovi progressi
prima di metter mano alla costruzione di nuove
navi, e col volere far meglio ed esser più forti
degli altri, saremmo certi di avere nessuna
forza e di arrivare al massimo della debolezza.

Come io ho già accennato, noi abbiamo se-
guito questo sistema dal 1865 al 1873 e la no-
stra inferiorità attuale ne dimostra i frutti.

L'onorevole Pepoli mi ha ricordato giusta-
mente che non gli avevo dato le informazioni
che egli mi aveva chieste circa alla vendita
dei bastimenti contemplati nella legge di alie-
nazione.

Come il Senato sa, il Governo è stato auto-
rizzato ad alienare 33 bastimenti della nostra
marina. Questa cifra di 33 bastimenti spaventa
alquanto, ma giova considerare che a com-
porla entrano dei bastimenti di nessun valore
militare e che da lungo tempo non servivano
più per la navigazione. Così il vascello *Re Ga-
lantuomo* era ridotto da gran tempo a caserma,
la fregata *S. Michele* a pontone, dicasi lo

stesso della *Partenope*, *Tukery* e parecchi
altri.

Tutto questo materiale fu posto in vendita,
si dette la massima pubblicità alla cosa anche
nei paesi esteri; ma il risultato fu nullo, si
trovarono compratori per tre soli bastimenti
e per un valore minimo, centomila lire circa.
Come il Senato sa, si erano iscritti in bi-
lancio tre milioni come primo acconto del pro-
dotto di questa vendita.

In seguito al risultato negativo della tentata
vendita, si decise di demolire queste navi, onde
utilizzare ed alienare il materiale che se ne
ricaverà.

Già parecchi bastimenti furono demoliti, e
si ha in magazzino tanto materiale per quasi
un milione di lire.

L'onorevole Pepoli accennò all'idea che io
avrei di conservare quasi tutti questi basti-
menti. Io debbo dare qualche spiegazione in
proposito. La demolizione di tante navi richiede
naturalmente un lungo spazio di tempo, anche
per non ingombrare eccessivamente i magaz-
zini di vecchio materiale.

In questo stato di cose ho ordinato che si
riserbassero per ultime a demolirsi quelle navi
che potevano ancora in dati casi servire per
contribuire alla difesa di Spezia e Venezia,
cioè le due batterie corazzate *Guerriera* e *Vo-
ragine*, e le due cannoniere *Alfredo Capellini*
e *Faa di Bruno*.

Siccome però non si farà nessuna spesa per
quelle navi, così specialmente per le prime due
non tarderà ad arrivare l'epoca della loro
morte naturale, per cui scompariranno in tale
modo invece che di morte violenta.

Oltre a ciò, come il Senato conosce, alla
Spezia si sta costruendo una diga subacquea
per la difesa di quel golfo. La costruzione di
quella diga esige qualche tempo per essere
ultimata. Venne proposto dalle Commissioni
che si occupavano della difesa quel golfo, di
conservare parecchi vecchi bastimenti per af-
fondarli all'occorrenza ed ostruire quei tratti
della diga che non sono ancora ultimati. Come
si vede, si tratta di conservare provvisoriamente
quelle navi, e siccome siamo necessariamente
obbligati a ciò perchè non trovammo a ven-
derle, così anche in parte ordinai di riservare
per ultime alla demolizione quelle navi più
adatte al suddetto scopo.

Come si vede, quasi tutte queste navi finiranno per essere demolite. È possibile che qualcheduna di queste navi possa essere utilizzata, ma in ogni caso si tratterà di un piccolissimo numero.

Questo è lo stato delle cose per ciò che riguarda l'esecuzione della legge di alienazione di navi della nostra marina.

Senatore ROSSI A. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ROSSI A. La Relazione dell'Ufficio Centrale fa manifesto il desiderio degli Uffici del Senato perchè non solo si costruiscano presso di noi gli scafi delle navi, ma che si fabbrichino pure in paese le macchine non che i materiali per ciò occorrenti, non escluse le corazze ed i cannoni.

Io mi faccio modestissimo interprete di questo desiderio al quale naturalmente concorrono le industrie nazionali metallurgiche e delle costruzioni meccaniche.

Non è certo la stagione, nè anche forse questa la legge da pigliar modo di esporre al Senato delle idee in proposito, però mi permetta il Senato di dire pochissime parole.

Quando fu creato lo stabilimento di Pietrarsa, nel 1840, quando Carlo Alberto ordinò la costruzione dello stabilimento di S. Pier d'Arena, nel 1846, quando si fondarono i cantieri di Livorno, era intenzione dei Governi di valersi il più possibile dell'industria nazionale.

Tutti ricordano quanto ha fatto per primo il Ministro Paleocapa nel 1854 e quindi Cavour nel 1859 e come hanno risposto gli stabilimenti nazionali alle esigenze del Governo sia per le ferrovie, sia per la marina ed altro.

Più tardi si riconobbe che non era buon principio quello di aver stabilimenti governativi, per cui questi si cedettero all'industria privata. Si ebbero da questi stabilimenti diversi lavori fra quali, per navi cogli scafi di ferro, vanno notate le ordinazioni date dall'on. nostro Collega Barbavara.

I nostri servizi marittimi si valsero molte volte dell'industria nazionale.

Se non che in seguito a poco per volta prevalsero due concetti. Uno di preferire le provviste all'estero; e vi fu un'epoca in cui la nostra marina all'estero ha speso di molti danari, non so con qual profitto; quelle tante navi che oggi vendiamo, acquistate all'estero,

ci lasciano in dubbio se abbiano veramente soddisfatto ai desiderî ed alle esigenze della amministrazione. Poi prevalse l'altro concetto di far lavorare di nuovo i cantieri governativi.

In una certa epoca da noi era negletta la fabbricazione delle armi portatili dell'officina di Brescia, mentre era apprezzata all'estero donde venivano delle commissioni importanti, preferendosi qui l'officina Regia di Valdocco. E così dicesi di quella del Lagaccio di Genova.

Io dubito sempre che l'industria governativa, anche per la marina, non possa dare risultati economici e forse nè anche tecnici migliori di quelli della industria privata, quando questa sia circondata di tutte le necessarie garanzie.

Ora, fino al 1873 i cantieri governativi non si sono occupati che di costruzioni in legno; e adesso il sistema si cambia, cioè scafi in ferro, corazze in ferro, macchine e cannoni.

Possiamo noi credere che l'industria nazionale che fu così celebre, che ha conservato tanta riputazione a Genova ed altrove per la industria della costruzione in legno, non possa riescire anche nelle costruzioni in ferro?

Io credo che i nostri ingegneri meccanici possano valere quanto gli ingegneri esteri: e parimenti li nostri operai. Io credo che possiamo in queste materie competere con ogni altro; e che l'industria metallurgica e delle costruzioni meccaniche possa attecchire quando il Governo voglia farle prendere quella parte che le è legittimamente dovuta.

Senza questo intervento naturale del Governo, non si può ottenere continuità del lavoro, non si potrà mai specialmente per impianti, come son questi, di grandi spese, ottenere quella divisione di lavoro che è necessaria a che le industrie in genere si sviluppino e si assodino.

Abbiamo avuto pur troppo fin qui, sotto altre amministrazioni, troppa predilezione per mandare all'estero i nostri danari, abbiamo avuto compagnie di strade ferrate, che non si valsero d'altro materiale sì fisso che mobile se non estero; e compagnie concessionarie privilegiate per esenzioni di dazi a pregiudizio dell'industria italiana.

Anche il nostro sistema daziario era così male composto, da impedire che potessero attecchire in Italia le costruzioni meccaniche.

I privilegi dati alle officine governative in massima non possono dare buoni risultati e

vedrò con piacere venire il momento in cui anche il cantiere di Castellamare e l'arsenale di Napoli saranno ceduti all'industria privata, quando sarà finito l'arsenale di Taranto.

Nella costruzione del *Duilio* e del *Dandolo* che costano 20 o 25 milioni, rimase esclusa l'opera delle officine governative, mentre il cantiere a cui l'amministrazione stessa aveva consigliato a spese private di montarsi per le costruzioni in ferro, non ha avuto che un milione o un milione e mezzo di commissioni.

Anche sull'esempio di quello che ha ottenuto l'Austria a Trieste valendosi dell'industria privata, penso ch'esista abbastanza valentia in Italia, abbastanza onestà, abbastanza capacità, se il Governo nostro faccia in modo a che si possano offrire anche alle industrie nazionali delle condizioni di vita.

E come la continuità del lavoro è una condizione necessaria, giacchè vedo presente al Banco dei Ministri l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, io faccio a lui la stessa raccomandazione rispetto ai capitoli di onere stabiliti colle convenzioni marittime perchè debbano concorrere al medesimo intento le compagnie sovvenzionate dallo Stato. L'art. 17 del capitolato delle convenzioni che abbiamo l'altro giorno votate, dice:

«Le riparazioni di ogni natura del materiale nautico dovranno essere affidate, durante il tempo della concessione, alle officine meccaniche ed ai cantieri italiani, cui a parità di condizioni dovrà darsi anche la preferenza per le nuove costruzioni.»

Ivi si parla di parità di condizioni; ma io prego l'onorevole Zanardelli a riflettere che la parità di condizioni non si deve intendere matematicamente; anche con una piccola differenza a vantaggio de' costruttori nazionali lo Stato deve considerare i vantaggi d'ordine morale, e le imposte che seco trae sotto molti aspetti il lavoro nazionale, per cui l'Erario risente altri benefici. Con che certe non gravi differenze si ragguagliano, ed avremo poi, ripeto, altri vantaggi di ordine morale, di ordine sociale, che certo non si possono non avere presenti. Io sarò molto grato ai due onorevoli Ministri se vorranno in proposito dirmi le loro opinioni.

(Segni d'approvazione).

MINISTRO DELLA MARINA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DELLA MARINA. L'onorevole Senatore Rossi si è rivolto al Ministro per avere delle assicurazioni che nella costruzione dei bastimenti, preveduti in questa legge organica, si sarebbe fatta la giusta parte all'industria nazionale. Io comincerò a dire che l'idea del Governo è di costruire in paese tutte queste navi il cui numero nel decennio sarà di 31; ed appunto si è proposto di stabilire un decennio per l'attuazione di questo organico, soltanto in vista di distribuire la spesa in un periodo di tempo tale da non aggravare troppo le finanze, ma anche perchè i mezzi che ci sono da noi non permetterebbero di costruire questa massa considerevole di bastimenti in più breve tempo; e si è voluto evitare di essere obbligati a ritornare al sistema di rivolgersi a tutti i cantieri del mondo per costruire il nostro naviglio.

Ora, se questo sistema è stato giustificato nel 1860 in vista di una prossima guerra, e quando la nazione non aveva nessun mezzo nei suoi arsenali, non sarebbe certo conveniente ora il ricorrere nuovamente all'estero. Dunque per ciò che riguarda la costruzione degli scafi dei bastimenti è nell'intendimento mio che debba essere eseguita nel nostro paese.

In tale modo la mano d'opera per siffatto lavoro sarà tutta spesa in paese. Sarebbe desiderabile che anche i materiali potessero essere da noi forniti, ed io per parte mia sono disposto a fare tutto il possibile perchè ciò si avveri.

Per ciò che riguarda gli scafi vi sono le materie prime in lamiera e cantoniere, poi vi sono le macchine motrici che hanno un grandissimo valore, poi le corazze e finalmente tutto il materiale di corredo.

Come ho detto, io desidero che tutti questi oggetti sieno provvisti dall'industria nazionale ed io sono disposto a rivolgermi anche esclusivamente ad essa, ma alla condizione di non pagare prezzi eccezionali rispetto a quelli che troviamo all'estero, e che i prodotti sieno di buona qualità.

Dirò alcune parole partitamente delle varie categorie di materiali ed oggetti che ho prima accennate.

Per ciò che riguarda le lamiere e cantoniere necessarie per la costruzione degli scafi io dirò che se si tratta di lamiere di ferro esiste in paese

lo stabilimento della Perseveranza a Piombino il quale ha provveduto alla marina per il *Duilio* e per il *Dandolo* vistose quantità di lamiera.

Però ora nella costruzione degli scafi delle navi si impiega su larga scala l'acciaio, e non esiste da noi nessun stabilimento che possa fabbricare lamiera e cantoniere d'acciaio, per cui siamo di nuovo obbligati a ricorrere all'estero per avere questo materiale primo che ci occorre per la costruzione degli scafi delle nostre navi.

Ora, molti, e fra questi persone competentissime, credono che coi progressi ottenuti in questi ultimi anni dalla metallurgia, che portarono a fare rilevantissime economie nella consumazione del carbone impiegato in tali industrie, molti, dico, pensano che da noi si possa ora produrre l'acciaio a prezzi tali da sostenere la concorrenza all'estero. Siccome è mio vivissimo desiderio che la marina possa trovare in paese le materie prime che le occorrono, così credetti che valesse la pena di studiare la questione, e fin dall'anno scorso radunai a tale uopo una Commissione. Si esaminò quali quantità di tale materiale poteva la marina commettere ad uno stabilimento che si fondasse e mi misi d'accordo col mio Collega dei Lavori Pubblici per vedere quali quantità di rotaie d'acciaio potevano occorrere annualmente pel nostro paese. Anche coll'onorevole Ministro delle Finanze presi gli opportuni concerti per assicurare a tale stabilimento i minerali dell'Elba a condizioni favorevoli.

Stabilite così le basi generali, la suddetta Commissione si rivolse con circolare ai più importanti industriali per avere delle proposte circa l'impianto in paese di uno stabilimento per produrre l'acciaio, facendo loro conoscere che il Governo poteva loro assicurare l'ordinazione di 5000 tonnellate annue d'acciaio in lamiera e cantoniere per la marina, e 20,000 tonnellate di rotaie d'acciaio.

La Commissione ricevette varie proposte, ed in questi ultimi tempi qualcheduna che dà speranza di venire ad una conclusione. Io, per parte mia, desidero che ciò si avveri, e l'onorevole Senatore Rossi vede da quanto ho fatto che ho dato prove di questo mio desiderio. Io penso che, se si potesse introdurre da noi la fabbricazione di questo materiale, che serve per la costruzione degli scafi delle navi, ciò tornerebbe non solo utile per la marina mili-

tare, ma anche per la marina mercantile, la quale potrebbe sperare di veder fiorire anche l'industria delle costruzioni navali in ferro, a similitudine di quanto successe per le costruzioni navali in legno. Ma la condizione perchè ciò si avveri, è che l'industria nazionale possa fabbricare e provvedere questo materiale a condizioni tali da poter sostenere la concorrenza dell'estero; poichè, ove ciò non si avveri, l'industria privata non ricorrerà all'industria nazionale, e le ordinazioni che può fare la marina militare non sono tali da dare lavoro sufficiente per mantenere in esercizio uno stabilimento di tal genere, a meno di pagare prezzi favolosi, per cui deve necessariamente cadere, e si farebbero sacrifici inutili senza riescire allo scopo di impiantare da noi tale industria.

In quanto alle corazze, non se ne è ancora parlato, e ciò per non complicare le cose, poichè l'impianto di uno stabilimento adatto a tale fabbricazione esigerebbe grandi spese.

Noi abbiamo dovuto commettere all'estero le corazze del *Duilio* e del *Dandolo*; ma per le nuove navi corazzate previste nel presente organico occorreranno altre corazze, e se io ricevessi proposte convenienti per impiantare tale industria da noi, non mancherei di assicurare la provvista delle corazze che ci occorrono per questi nuovi bastimenti.

Veniamo ora alla questione delle macchine. A questo riguardo il Ministero della Marina ha sempre cercato di aiutare i nostri stabilimenti nazionali, ed invero parecchie delle macchine dei nostri bastimenti sono state fatte negli stabilimenti nazionali. Quando però si tratta di grandi macchine, ho preso il partito di far venire dei tipi perfetti dai primi stabilimenti esteri, e di darli a copiare ai nostri. Non ho avuto il coraggio di dirgermi ai nostri stabilimenti per la costruzione di grandi macchine nuove di loro concetto; ma anche sotto questo riguardo sono dispostissimo ad aiutare gli stabilimenti nazionali subordinando però questo desiderio alla condizione di avere delle buone macchine, perchè l'averne una buona macchina è una condizione così essenziale per il risultato di bastimenti costosissimi, che non potrei certo subordinare all'idea di proteggere l'industria nazionale la riuscita delle macchine stesse, e pur troppo alcuni esempi verificatisi

per la nostra marina non sono molto incoraggianti.

Quando si riflette quale immenso valore hanno le corazzate moderne (si tratta di 16 a 18 milioni), e si pensa che il valore militare di queste navi è completamente compromesso quando la loro macchina non sia perfetta, è facile rendersi conto quale responsabilità assumerebbe un Ministro che avesse in siffatta questione in vista solo l'interesse dell'industria nazionale. Quindi anche a questo riguardo il Ministro della Marina ha tutta la buona intenzione di aiutare i nostri stabilimenti, ma subordinatamente, ripeto, alla questione di una perfetta garanzia di avere delle macchine che siano perfette. Ed a questo riguardo dirò che ho l'intenzione di tener conto dei risultati che si sono avuti nelle macchine che sono state costrutte per la nostra marina da stabilimenti nazionali, classificandoli per ordine di capacità, escludendo tutti quelli i cui prodotti non hanno dato buoni risultati.

Uno dei malanni che si hanno a lamentare quando si deve ricorrere all'industria nazionale è questo, che per rispettare la concorrenza si deve ammettere al concorso tutto il mondo in questo genere di costruzione; per quanto i capitoliati sieno rigorosi non si è mai garantiti della buona esecuzione, nel mentre poi d'altra parte le multe non giungono mai a ricompensare il danno che dalla cattiva esecuzione si viene a risentire. Quando invece il Governo può ricorrere all'estero, esso ha facoltà di rivolgersi addirittura ai più accreditati stabilimenti e così avere la certezza di ottenere lavori di perfetta esecuzione anche senza tanta sorveglianza.

Del resto, io posso assicurare l'onor. Senatore Rossi che è desiderio del Governo di servirsi per quanto è possibile dell'industria nazionale, subordinatamente però alla condizione di non dover pagare prezzi superiori (non voglio dire prezzi matematicamente eguali, ma non eccezionali) a quelli dell'estero e subordinatamente altresì alla condizione che i prodotti dell'industria nazionale possano sostenere anche come qualità la concorrenza dell'estero.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Senatore Rossi, sollecito delle sorti dell'industria

nazionale, sotto le cui insegne milita con tanto onore, ed ai cui progressi ha così grandemente contribuito, volle farmi un'osservazione riguardo alle condizioni introdotte nei capitoliati per le convenzioni marittime, ove egli riconobbe bensì che si è provveduto affinché i concessionari si servano preferibilmente dell'industria nazionale, ma espresse il timore che non si sia provveduto con abbastanza efficacia a questo riguardo. Io gli ricorderò che anzi nella Camera elettiva un onorevole Deputato, e precisamente un suo compaesano, l'onorevole Maldini, mi ha fatto un'inversa accusa, mi ha cioè tacciato di protezionismo, perchè aveva introdotto a favore dell'industria nazionale l'articolo ricordato dal Senatore Alessandro Rossi.

In quell'occasione si è risposto alla Camera come, ben lungi dall'esservi protezionismo, non si erano introdotte che condizioni di priorità ad uguaglianza di condizioni, ma non si era andati più oltre, tranne che per le riparazioni, riguardo alle quali, per la stessa vicinanza dei luoghi, si poteva credere che esse si possano fare con miglior utile degli stessi concessionari in paese.

Riguardo alle costruzioni poi non si poté adottare una formola più assoluta e vigorosa, perchè, dando un obbligo assoluto e incondizionato, ciò sarebbe equivalso a porre i concessionari, mani e piedi legati, in balia degli industriali che esercitano l'industria delle costruzioni navali, i quali sono in sì scarso numero che non vi sarebbe stato nemmeno il lenitivo della concorrenza.

Nondimeno quello di cui posso assicurare il Senatore Rossi, è che non sono meno sollecito di lui nel cercare che abbia risveglio l'industria nazionale, e farò sì che l'articolo citato abbia la più larga e rigorosa applicazione.

Senatore ROSSI A. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore ROSSI A. Io non posso essere che soddisfatto della risposta datami dall'onor. Ministro della Marina; egli non poteva essere nè più giusto, nè più patriota.

Io spero che quando si possa cedere con sicurezza all'industria privata l'estrazione del minerale superlativo dell'Isola d'Elba, e si possa usufruire meglio di quelle miniere e dell'attitudine che pur non manca all'Italia anche per

l'industria metallurgica, potrà risolversi più facilmente anche la costruzione delle corazze.

Quest'organico contribuirà a dare una sicurezza di prospettiva a quelli che vogliono affidare alla metallurgia de' capitali a lungo corso.

L'onorev. Ministro deve sapere per prova, che anche le provviste fatte all'estero non sempre riescono soddisfacenti, ma senza dubbio il Governo ha il diritto e il dovere di ripetere dall'industria nazionale tutte le garanzie di onestà e di capacità.

Risponderò all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici che pur troppo usando ed abusando della parola protezionismo, come il *baban*, ogni qualvolta si parla d'industrie nazionali, noi ci siamo messi in mano degli stranieri proteggendo le industrie loro a pregiudizio delle nostre.

Spero di avere l'occasione entro pochi giorni di potere svolgere al Senato alcune mie idee, e di esporre alcuni fatti sul lavoro nazionale.

Certo nè Paleocapa, nè Cavour avevano quelle ubbie per la testa, e hanno pure fatto fare, nella ristretta cerchia d'allora, coll'interesse del paese, quello delle industrie, senza temere di offendere il principio della libertà.

Io ringrazio intanto delle sue ottime disposizioni anche l'onorev. Ministro dei Lavori Pubblici. Che se noi arriveremo a togliere gli ostacoli che si oppongono, per una ragione o per l'altra, al lavoro nazionale; una volta che non se ne possono ridurre gli oneri, si troverà almeno il modo di poterli pagare.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo la parola, metto ai voti la chiusura della discussione generale.

Chi intende che la discussione generale sia chiusa, è pregato di alzarsi.

(Approvato.)

PRESIDENTE. Si passa alla discussione degli articoli.

Rileggo l'articolo 1.

Art. 1.

Il naviglio dello Stato si comporrà delle navi qui appresso indicate:

Naviglio da guerra.

16 navi da guerra di prima classe adatte a tutti gli usi della guerra marittima;

10 navi da guerra di seconda classe, desti-

nate ad alcuni usi speciali della guerra marittima ed alla protezione del commercio, cioè: navi di difesa locale, navi speciali da crociera, navi per le stazioni navali all'estero e simili; 20 navi da guerra di terza classe o minori, cioè: avvisi, portatorpedini, piccole cannoniere o navi simili.

Naviglio onerario o sussidiario della flotta.

2 navi onerarie o sussidiarie di prima classe, di dislocamento superiore a tremila tonnellate;

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

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

Naviglio d'uso locale.

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

Se non si fanno osservazioni, metterò ai voti quest'articolo.

Chi lo approva, sorga.

(Approvato.)

Art. 2.

Le navi attualmente esistenti nella Regia marina in servizio od in costruzione saranno ascritte alle specie e classi sopradescritte, conformemente alla distribuzione indicata nella tabella annessa alla presente legge.

(Approvato.)

Art. 3.

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

(Approvato.)

Art. 4.

La forza del naviglio dello Stato in servizio,

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 GIUGNO 1877

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

| | |
|---------------------|---------------|
| Esercizi 1878 . . . | L. 1,000,000 |
| id. 1879 . . . | » 1,000,000 |
| id. 1880 . . . | » 2,000,000 |
| id. 1881 . . . | » 2,000,000 |
| id. 1882 . . . | » 2,000,000 |
| id. 1883 . . . | » 3,000,000 |
| id. 1884 . . . | » 3,000,000 |
| id. 1885 . . . | » 3,000,000 |
| id. 1886 . . . | » 2,000,000 |
| id. 1887 . . . | » 1,000,000 |
| | L. 20,000,000 |

(Approvato.)

Art. 5.

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

Unita al bilancio definitivo, il Ministro della Marina presenterà annualmente una Relazione sopra quanto si è fatto nel precedente anno, in base alle disposizioni della presente legge.

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

Art. 6.

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

(Approvato.)

PRESIDENTE. Desidera il Senato che si legga anche l'allegato?

Voci. No, no, non occorre.

PRESIDENTE. Ci sarebbe ancora qualche altro progetto da discutere, ma stante l'ora tarda, bisognerà rimandarlo a lunedì, a meno che il Senato non voglia tener seduta domani.

Voci. No, no.

Presentazione di due progetti di legge.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ho l'onore di presentare al Senato, a nome de' miei onorevoli Colleghi, il Ministro di Grazia e Giustizia, e della Pubblica Istruzione, due progetti di legge che furono approvati oggi alla Camera dei Deputati e sono; l'uno: Revoca dei provvedimenti contrari alla libertà dei culti, riguardanti la chiesa e confraternita dei nazionali greci di Napoli (*Vedi Atti del Senato, N. 80*); l'altro: Pareggiamento della R. Università di Sassari alle Università indicate all'art. 2°, lettera B, della legge 31 luglio 1862, N. 719 (*Vedi Atti del Senato, N. 81*).

Per questi due progetti di legge domanderei l'urgenza, e pregherei in pari tempo il Senato a voler approfittare di questo scorcio di seduta per discutere il progetto di legge relativo alla nuova convenzione stipulata il 1° maggio 1877 colla Società delle strade ferrate sarde.

PRESIDENTE. Do atto al signor Ministro dei Lavori Pubblici della presentazione di questi due progetti di legge, per i quali, se il Senato non fa opposizione, s'intenderà accordata l'urgenza domandata dal signor Ministro.

Il Senato ha udito la proposta da lui fatta, di porre in discussione in questa seduta il progetto di legge: Nuova convenzione stipulata il 1° maggio 1877 colla Società delle strade ferrate sarde.

Non facendosi opposizione, si passerà alla discussione di questo progetto di legge.

Se ne dà lettura.

(*Vedi infra.*)

PRESIDENTE. Domando al Senato se vuole dispensare dalla lettura della convenzione.

Voci. Sì, sì.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

Nessuno domandando la parola, si passa alla discussione degli articoli.

Rileggo l'

Art. 1.

È approvata la convenzione stipulata il 1° maggio 1877 dai Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze colla Società delle strade ferrate sarde, mediante la quale, sotto nuove condizioni, è mantenuta alla predetta Società la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie nella convenzione medesima indicate.

Se non si fanno osservazioni, porrò ai voti quest'articolo.

Chi lo approva, sorga.

(Approvato.)

Art. 2.

Per la iscrizione delle ipoteche di cui nella suddetta convenzione, in quanto riguarda l'adempimento del N. 7 dell'articolo 1987 del Codice civile, sarà sufficiente la denominazione della linea di strada ferrata che percorre la circoscrizione territoriale dell'ufficio delle ipoteche in cui si fa l'iscrizione, e delle stazioni nella stessa circoscrizione esistenti.

Le iscrizioni delle ipoteche di cui qui sopra, saranno esenti da tassa e da qualsiasi emolumento, e le istanze e le note per le ipoteche medesime saranno fatte in carta libera.

(Approvato.)

La votazione a squittinio segreto si farà nella prossima tornata.

Invito l'onorevole Commissione di Finanza di affrettare i suoi lavori, onde per martedì almeno si abbiano in pronto le Relazioni sui progetti di legge che sono allo studio.

Si passa allo spoglio de' voti.

Risultato della votazione:

I Senatori votanti non sono che 67.

Non essendosi raggiunto il numero legale, dichiaro nulla la votazione, la quale sarà ripetuta nella seduta che si terrà lunedì prossimo, alle ore 2.

L'ordine del giorno sarà quindi il seguente:

Al tocco. — Riunione negli Uffizi per l'esame dei seguenti progetti:

Aggregazione della provincia di Siracusa al distretto della Corte d'appello di Catania;

Revoca di provvedimenti contrari alla libertà

dei culti, riguardanti la chiesa e confraternità dei nazionali Greci in Napoli;

Pareggiamento della R. Università di Sassari alle Università indicate all'art. 2, lettera B, della legge 31 luglio 1862, N. 719;

Alle due pomeridiane. — Seduta pubblica per la votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:

Cessione al comune di Roma dei sotterranei dell'ospizio di Termini;

Concessione di somme occorrenti all'archivio di Stato in Genova;

Spesa per l'acquisto degli oggetti d'attrezzatura e meccanismo addetti al teatro di S. Carlo in Napoli;

Leva militare sui nati nell'anno 1857;

Convenzione per la permuta di alcuni locali demaniali con altri del comune di Capua;

Nuovo riparto delle spese autorizzate per gli anni 1877, 1878, colle leggi N. 2574, 2577 in data 29 giugno 1875, per provvista di materiali d'artiglieria da campagna di grosso calibro, e per armamento delle fortificazioni;

Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio 1873;

Maggiori spese ai residui 1876 e retro iscritti nel bilancio definitivo di previsione per 1877;

Modificazione degli stanziamenti stabiliti dalle leggi 30 maggio 1875, N. 2521 e 9 luglio 1876, N. 3232, per la costruzione di strade ordinarie;

Aggregazione della frazione di Montisi, comune di Trequanda, circondario di Montepulciano, al comune di San Giovanni d'Asso, circondario di Siena;

Facoltà al Governo di mutare le circoscrizioni territoriali dei comuni di Sicilia;

Leva marittima dell'anno 1878 sulla classe 1857;

Organico del materiale della Regia marina militare;

Nuova Convenzione stipulata il 1° maggio 1877 colla Società delle strade ferrate Sarde.

Quindi saranno messi in discussione i seguenti progetti di legge:

Bonificazione dell'agro romano;

Conservazione dei monumenti e degli oggetti d'arte e di archeologia;

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 9 GIUGNO 1877

Approvazione del piano regolatore e di ampliamento della città di Genova, mediante contributo de' proprietari dei beni confinanti e contigui;

Esonero da servitù militare della zona della fortezza di Verona denominata *il Basso Aquar*;

Abolizione dell'arresto personale per debiti civili e commerciali;

Facoltà alle donne di testimoniare negli atti pubblici e privati;

Codice sanitario.

La seduta è sciolta (ore 6).