

## LVII.

## TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

(2° sullo schema in discussione.)

PRESIDENZA BIANCHERI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione generale dello schema di legge per l'alienazione di alcune navi della regia marineria — Discorsi, del deputato Panattoni in opposizione allo schema ministeriale, e del deputato De Amezaga in favore — Discorso del ministro in difesa del suo disegno di legge — Considerazioni del deputato Garibaldi in appoggio del medesimo — Osservazioni del deputato Camperio — Opinioni del deputato Alvisi in favore di quello del Ministero.*

La seduta è aperta alle ore 2 10 pomeridiane.

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

PISSAVINI, segretario. È giunta alla Camera la petizione che segue:

1075. La deputazione provinciale di Teramo domanda che il rimborso al Governo, di cui nell'articolo 3 del progetto di legge per la costruzione di strade nelle provincie che più difettano di viabilità, non debba, per le provincie aggravate da altri simili rimborsi, avere cominciamento dall'esercizio del 1876, ma bensì solo dall'epoca in cui saranno le medesime esonerate dai carichi anteriori.

PRESIDENTE. L'onorevole Sebastiani ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

SEBASTIANI. I miei onorevoli colleghi Acquaviva, Finocchi, Aliprandi, De Riseis ed io, preghiamo la Camera a dichiarare d'urgenza la petizione 1075 della deputazione provinciale di Teramo, colla quale si chiede che i rimborsi che quell'amministrazione sarebbe tenuta di fare per gli effetti della legge sulla costruzione di strade nelle provincie che più difettano di viabilità, non debbano avere cominciamento nell'esercizio del 1876, ma bensì dall'epoca in cui sarà esonerata dai carichi anteriori a cui è soggetta in forza della legge 27 giugno 1869.

È un argomento assai grave. Si tratta di porre la provincia di Teramo, e le altre che avessero identiche condizioni, nella possibilità di fare onore

agli impegni, di cui le caricherebbe la nuova legge. È un interesse che abbraccia parecchie provincie, e che merita il più attento esame della Giunta per le strade provinciali, alla quale chiediamo che, come è di regola, sia inviata.

(Queste istanze sono ammesse.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE SULL'ALIENAZIONE DI ALCUNE NAVI DELLA REGIA MARINERIA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale del disegno di legge sulla alienazione di alcune navi della regia marineria.

La parola spetta al deputato Panattoni.

PANATTONI. Signori! Profano a tutto ciò che di tecnico in sè accoglie la legge, io mi propongo di considerarla con rapidi tratti sotto l'aspetto finanziario e politico.

A mio credere è grave questa abdicazione, che a noi si chiede, ad una parte sì grande del nostro naviglio.

Questa legge però si vuole a noi imposta come una luttuosa necessità.

Nei ci vediamo costretti oggi a vendere navi che in media non contano che dodici anni di vita; alcune riattate da poco, altre solo da tre anni varate

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

Ebbene, o signori, in questo insieme io vedo al-  
cunchè di penoso; perocchè io non so dissociare il  
pensiero, che questa legge ispirò, dal pensiero che  
omai più che 60 milioni non rappresentano che un  
ammasso di carcasse fracide, incapaci a reggere il  
mare.

Anche gli Stati Uniti in questi giorni attendono  
alla ricostituzione della loro marina. Una relazione  
stampata nel *Fleet Engineer*, fa manifesto come  
quelle navi un tempo individualmente eccellenti,  
fossero apparse, nelle ultime grandi manovre, in-  
dividualmente imperfette.

Ma non s'invochi questo esempio a nostra giu-  
stificazione, perchè il raffronto non sarebbe che umi-  
liante per noi.

Infatti, o signori, non potremmo obliare come  
sorgesse la flotta di quella Repubblica, che ogni  
vaporiera mercantile raccolse ed armò nella fretta  
angosciosa cui la sforzava l'irrompere della rea-  
zione separatista.

Il nostro naviglio all'opposto potè essere creato  
nei giorni della pace, quando nulla veniva a tur-  
bare gli sforzi dell'arte.

L'onorevole Maldini, nella seduta di ieri, vi ri-  
cordò come, nel volgere di pochi anni, noi abbiamo  
omai consacrato ai mari oltre 700 milioni. Ebbene,  
io domando, dei profusi tesori che resta a noi?

E bene è che questo si sappia, che, cioè, pur ven-  
dute le navi di cui a noi si domanda l'alienazione,  
non poche vi hanno fra quelle che si vorrebbero  
conservare, le quali presentano ragioni di deteriora-  
mento pari alle prime; non poche, che fra breve, sic-  
come quelle, appariranno inservibili.

Ora, o signori, tutto ciò è sconfortante; e questo  
spettacolo commuoverà penosamente il paese.

Ebbene, io vi dico: il paese ha diritto di conoscere  
intera la verità su tutta questa rovina; ha diritto  
di conoscere quali ne sieno state le origini; ha di-  
ritto di conoscere quali garanzie pergerete ad esso  
per l'avvenire.

Io non indagherò qui la natura del materiale da  
vendersi, nè la natura del materiale da conservarsi.  
Altri, di me più competenti, l'hanno già fatto.

Io mi propongo però una suprema domanda. De-  
pauperata in questa guisa la flotta, che cosa sostitui-  
remo noi per supplirvi?

Lasciate, o signori, che io esprima quell'intima  
incertezza che a me non consente illusioni su ciò  
che faremo. Fa paura a me la tendenza, che ha in-  
vase le menti, dinanzi al fantasma del disavanzo che  
soffoca ogni nobile iniziativa in Italia.

Si è detto, e con ragione, che il disavanzo era  
precipua occasione di debolezza ad un popolo. Ma  
questo disavanzo noi lo dobbiamo studiare, o si-

gnori, altrove, fuori che qui; lo dobbiamo studiare  
nelle faticose complicità dei nostri ordinamenti  
interni; e non già nel rendere vulnerabile la nostra  
esistenza militare e politica.

Esiste il male nella nostra marina? Ebbene, con  
coraggio la riforma si affronti. Ma alla marina si  
consacrino tutti quei capitali, di cui essa abbisogna.  
A noi lo studio che più saggio, che in passato non  
fu, sia oggi l'impiego di quei capitali.

Quanto a me non ho alcuna fiducia nel sollievo;  
che può derivare all'erario dal prezzo delle navi, che  
si stanno per vendere. Anzitutto deploro che dei  
valori di questa alienazione non si possano formare  
criteri esatti di previsione, perchè delle navi che si  
porranno in vendita mancano ancora le perizie: e  
solo di due le perizie sono complete.

D'altra parte è a supporre che il prezzo, che dalla  
vendita ricaveremo, sarà ben lontano da ciò che il  
ministro si augura. L'esperienza ci dica come in  
altre occasioni, non solo non potremmo raccogliere  
il 10 per cento sul valore originario delle navi, che il  
progetto prende a base delle sue previsioni, ma non  
raccolgiamo nemmeno il 3 per cento: e fu deserto  
l'incanto.

Nè basta: il prezzo che dalla alienazione racco-  
gliremo non sarà mai rilevante, se si riflette che le  
navi da guerra non possono che difficilmente ri-  
dursi al commercio; sia per la loro forma speciale;  
sia per la loro lentezza nel corso; sia infine per quel  
soverchio dislocamento di acque che imprimono, e  
cui è necessaria una potenza di macchine soverchia  
per navi destinate al commercio.

Ma vi ha di più: il valore di queste navi tanto più  
sarà depreziato, quanto più ingente è la mole del  
materiale che getteremo in uno stesso tempo sopra  
il mercato.

Talchè, se nuove costruzioni si vogliono, forza è  
si abbandonino questi calcoli fallaci su prezzi di  
vendite pur troppo ipotetiche; ed in bilancio si stan-  
zino capitali adeguati al restauro della nostra ma-  
rina.

Sia qualunque il concetto che accoglierete sul-  
l'opportunità della legge; sia qualunque la misura  
che imporrete alla vendita, non repugnete da sacri-  
fizi che l'avvenire della patria reclama.

Occorrerà un lento volgere di anni, prima che sia  
ricostituita la flotta. Ma gli eventi sono mutabili; e  
se sprovvisti ci colgano, potrebbero addurre pericoli  
alle sorti d'Italia.

Nè dobbiamo solo, o signori, preoccuparci delle  
eventualità di una guerra sui mari. Ma ne è forza  
pure rivolgere il pensiero ai commerci, che sono la  
vera potenza di un popolo. Dobbiamo pensare alla  
tutela dei nostri concittadini lontani. Vi tornino

SESSIONE DEL 1874-75 -- DISCUSSIONI -- TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

alla mente in quest'ora le immagini di quella esultanza che sempre saluta il vessillo d'Italia, allora che ondeggia su quelle plaghe lontane, che ignote un dì al mondo, il genio d'Italia per il primo intravvide.

Non vi stancate di imprimere un impulso indefesso alla nostra marina. Senza esitanza colmate quei vuoti che la proposta alienazione lascerà nella flotta.

Pensate, o signori, che là sopra i mari sono le tradizioni nostre ed i nostri destini. Là si raccolgono il passato e l'avvenire d'Italia.

DE ANEZAGA. Signori! A primo aspetto la questione che vi sta dinanzi appare semplice, piana; sembra infatti che si tratti, nè più nè meno, di decidere se le navi di cui vi si propone l'alienazione sieno, oppure no, utili, e se non essendole potrebbero divenirle sottoponendole a non esagerate riparazioni, a non esagerate spese.

Quando tali fossero i termini della questione, davvero che la sua importanza non dovrebbe uscire dai confini del pretto tecnicismo, e, rimanendovi, la questione medesima non potrebbe giungere a tal segno da riflettersi sull'animo di legislatori per commuoverlo, per destare vive impressioni, vivissime apprensioni.

Come ebbe a dire l'onorevole Marselli, la questione è ben altrimenti vasta, chè, nella sua forma modesta abbraccia un campo esteso, il passato, il presente, l'avvenire della marina italiana, che è quanto dire la sua storia, le sue speranze; ed ecco perchè essa ha potuto penetrare in quest'Aula, penetrarvi, come tutto ciò che è grande, col suo corteggio di amoreggiamenti, di seduzioni, di disinganni.

Ed ecco ancora perchè tra i banchi su cui siedono gli uomini tecnici (cerco il banco dell'onorevole Maldini) regna la discordia, insorge la lotta, invece dell'accordo che dominerebbe, ove gli apprezzamenti si traducessero in una questione di cifre, non già di sentimento.

Lo spettacolo è strano, quanto è grave la cosa in sè, e si comprendono i dubbi, le esitazioni di coloro che oggi chiedono di essere illuminati per formarsi una convinzione.

Ma a ciascheduno la propria responsabilità: ai tecnici quella di aver sostenuto un'opinione in cui avevano fede, agli altri la responsabilità di avere subito l'altrui opinione.

La verità vera, la verità che taluni non hanno il coraggio di dire, altri di sentire, la verità penosa contro la quale ingiustamente si ribella la coscienza pubblica, può formularsi in brevi parole, che sono le seguenti:

Otto anni or sono, l'Italia era, in riguardo al materiale militare navale, una potenza marittima di primo ordine, oggi dessa non è neppur prima fra quelle di secondo.

In un corto periodo di tempo, dal 1860 al 1866, a furia di sacrifici pecuniari, eravamo pervenuti a possedere un naviglio guerresco, che per importanza prendeva posto immediatamente dopo quello della Francia, a possedere una marina di prim'ordine relativamente al numero ed all'efficacia delle navi combattenti.

L'amministrazione della marina, slanciata nella via del progresso, aveva percorso un lungo tratto, rivelando ardore, intelligenza, tenacità di proposito.

Ardore ed intelligenza per avere avuto a combattere contro la violenza dei pregiudizi, a discernere chiaramente, in mezzo alla molteplicità delle invenzioni, alla confusione dei progetti, l'ultimo portato dell'arte navale, la *nave corazzata*.

Tenacità di proposito, dissi, dacchè l'esistenza di una giovine e bella flotta di navi miste, non la trattene di creare una flotta di *mostri marini*.

Ma codesti mostri, rivoluzionando l'architettura navale, portarono il dissesto nelle finanze degli Stati.

Essi decretarono che le nazioni povere dovevano essere radiate dal novero delle nazioni marittime, e che sul mare, per essere forti, si doveva essere molto ricchi.

Inoltre, la difesa, contrariamente ai suoi precedenti, si era cotanto agitata da sopraffare l'offesa. Lo scudo di ferro resisteva all'urto del metallo lanciato dalla pressione dei gaz. Resistenza effimera! L'offesa non aveva abdicato i suoi diritti di preponderanza; la scoperta del monaco Schwarz chiedeva alla metallurgia deboli sforzi: un robusto recipiente, e l'ottenne. Il masso di acciaio acuminato ebbe a cozzare col ferro ad ampia superficie, il proiettile a perforare la lastra; calibri enormi, corazze eccessive; cannoni giganteschi, navi bardate di spesso metalli; milioni e milioni!

Dalla galera al vascello a vela il passaggio si era operato senza scosse, gradatamente, e per giungere dal vascello al piroscampo trascorsero due secoli; indi repentinamente presentaronsi in scena formidabili strumenti di guerra navale, strumenti che riassumono in sè il genio inventivo dell'epoca nostra. Genio costoso!

Ma è colpa forse se abbiamo in pochi anni vissuto molto? E il vivere significa produrre, e il produrre, per difendersi od aggredire, vuol dire apparecchiarsi a consumare consumando.

Che colpa, chiedo, se al vascello di tre milioni convenne sostituire la corazzata di sei, senza che si

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

guadagnasse in durata ciò che si perdeva col maggior costo?

Diciassette navi corazzate contavamo nel 1867, corrispondenti ad un valore complessivo di 70 milioni.

I mostri marini, al pari che irrequieti a trasformarsi, dovevano essere insaziabili d'oro.

Il cannone di marina, di tre mila lire, andava scomparendo dinanzi agli Armstrong di duecento e più mila lire; la piastra di 10 centimetri cedeva il posto a quella di 65 centimetri; sei milioni erano divenuti sedici milioni! Appetiti enormi, che le condizioni dell'erario nostro non consentivano di soddisfare! (*Bravo!*)

Entrammo pertanto nel periodo della sosta; e poichè sosta è regresso quando altri camminano, e furono i ricchi che fecero strada: l'Inghilterra, la Francia, la Russia, l'Alemagna; colla sosta venne segnato il periodo del decadimento della nostra marina, il quale sarebbe stato precipitoso se l'amministrazione non l'avesse trattenuto coi ripieghi dell'ingegno e del buon volere.

Non nuove costruzioni, ma le navi in cantiere ed a galla furono assoggettate ai maggiori possibili perfezionamenti.

I magri bilanci dal 1868 al 1871 non permisero si facesse di più pel materiale, permisero cioè soltanto di accrescere in una certa misura la potenza difensiva di poche navi corazzate, e la potenza offensiva di tutte.

Nel 1871 il presentimento della debolezza della nostra marina assaliva l'universale.

Nel 1872 la decadenza di essa si rese così sensibile da allarmare, e conseguenza dell'allarme si fu un aumento sui fondi del bilancio, la messa in costruzione di due colossali navi corazzate.

Qui mi corre l'obbligo, come marino, di rammentare con riconoscenza, che all'ammiraglio Riboty, in quei tempi ministro della marina, è dovuta l'iniziativa della costruzione di quelle meravigliose macchine di guerra.

Il 1873 trovò la situazione generale della marina invariata; ma più vivi i timori nel pubblico, le illusioni sue maggiormente affievolite.

In quell'epoca il paese sentì il bisogno di essere rassicurato.

La voce di un uomo oggi notissimo a voi, ma non abbastanza allora, sorse in questo recinto a diradare i dubbi, inventariando, liquidando, se si vuole, il materiale nostro navale.

Egli aveva evocata la verità nuda, ed invero la mostrò tale nel cupo quadro che egli fece della marina presente. Quanto ferraccio vecchio! Quanto danaro sprecato!

Se l'onorevole Di Saint-Bon, additato il male, si fosse taciuto, il suo coraggio nell'espone la verità sarebbe stato crudele, ma egli aveva il rimedio per il male, di guisa che collo sconforto del presente traeva il conforto dall'avvenire.

Egli aveva un programma, un programma semplice e audace ad un tempo, compendiato in questo motto: *niente di superfluo, niente d'inutile.*

L'audacia stava nell'uscire francamente dal vecchio cammino, nel ripudiare il vezzo dell'imitazione servile, nel chiedere alla scienza, con tenue spesa, un mezzo valido di difesa marittima.

È codesto programma, il quale è tutta una nuova scuola, imperocchè implica che ogni nazione abbia a valersi del proprio cervello per escogitare gli elementi della propria sicurezza, che io intendo di sostenere, pur mantenendomi nei limiti dell'attuale discussione. (*Bravo! Bene!*)

Obbiettivo supremo di una marina militare è la guerra sul mare, quindi ogni buono amministratore a cui ne sieno affidati i destini deve poterlo raggiungere sempre ed ovunque colle sue navi.

I bisogni del commercio, quelli della scienza sono altresì importanti, ma di fronte alle necessità del pericolo divengono, lo si sente, secondari in importanza; e la nave atta a missioni pacifiche non a guerresche, è nave inutile, nave superflua, nave compromettente.

La guerra può essere attiva o passiva, e finchè noi non ci faremo aggressori, l'azione militare delle nostre navi avrà ad esercitarsi tutta ed esclusivamente lungo le nostre coste, le acque che bagnano il nostro litorale saranno il teatro delle future nostre battaglie marittime.

Le condizioni idrografiche della penisola concedono alle maggiori navi da guerra, alle navi di linea di lambire quasi coi fianchi la terra mantenendosi a galla; ciò pertanto il nemico ci aggredirà con navi di quella specie, che sono le più confacenti a navigare, ad inseguire, arrestare l'avversario; e ciò pertanto la nostra nave da guerra dovrebbe essere pure la nave di linea per opporre mole a mole, forza a forza.

Ma avremo un vantaggio sul nemico, stando sulla difensiva, il vantaggio di non allontanarci dalle nostre basi di operazione, conseguentemente potremo avere navi efficienti che non abbiano d'uopo di portar seco straordinaria quantità di combustibile, vistosi approvvigionamenti di munizioni.

Non è per la prima volta che mi si presenta alla mente il quesito della difesa delle nostre coste, e non è quindi a caso che stabilisco una distinzione tra la nave di linea che porta la distruzione col

mare alle spalle e quella che combatte in vista della terra nativa.

Codesta distinzione m'indusse un giorno a ritenere che una flotta di arieti rapidi corazzati doveva convenire alla protezione marittima d'Italia; oggi ritengo che siffatta flotta possa essere opportunamente rimpiazzata dalla flotta di navi *lancia-torpedini*, di cui ebbe già ad intrattenere la Camera l'onorevole ministro della marina.

Qui capisco come l'incredulità e la curiosità abbiano ad essere eccitate, ma per vincere l'una, appagare l'altra, si richiederebbero tediose dimostrazioni d'indole tecnica, e basti ai meno esigenti sapere che, somma velocità, facilità estrema di movimenti, armamento micidialissimo, tutti fattori precipui della potenza di una nave da guerra sono raggiunti dalla nave *lancia-torpedini* progettata.

Ma codesta nave è un *ripiogo*, è la nave *ausiliaria*, la nave di *transizione*, l'*arnese di guerra navale economico*, ed è a cotal titolo che l'accetto, poichè la nave *dell'avvenire*, quella che è chiamata a rappresentare il *desideratum* dell'ufficiale di marina ha ben altri caratteri, ben altra impronta.

Seguo il programma dell'onorevole Di Saint-Bon, e seguendolo scorgo la realizzazione di un mio ardente e non nuovo desiderio, scorgo la tregua all'esagerazione dell'invulnerabilità, il ripristinamento dell'audacia calcolatrice, la stabilità dell'unità tattica, la importanza dell'abilità marinaresca.

La nave dell'avvenire, quella che affidata all'invenzione di Fulton potrà col suo solco tracciare sul globo, con moderata corsa e senza prendere lena, un circolo massimo, che potrà, a suo talento accettare o rifiutare battaglia, animata da celerità estrema, combattere ad oltranza stante la validità dei suoi cannoni e delle sue torpedini, della sua mole e della sua insommergibilità è un parto del genio.

Qualora il mio paese fosse men povero io direi ai suoi rappresentanti: Se amate vivere tranquilli in casa vostra, vedere protetto il vostro commercio all'estero, arricchita la scienza dalle scoperte dei vostri marinai, ebbene sanzionate la creazione di una flotta di navi simili a quelle che or ora ho descritte.

In questo punto, affine di non divagare, conviene che io confuti l'asserzione di coloro che ci reputano nemici del buono; perchè vogliamo l'ottimo, dicono essi, non sapendo accontentarci di ciò che abbiamo, che in fin dei conti, somiglia a ciò che altre nazioni hanno.

L'argomentazione è sottile, non grave, chè per esserlo bisognerebbe che ci provassero come, per febbre d'innovazione, condanniamo alla vendita navi che altrove si considerano non solo riuscite,

ma capaci inoltre di operare efficacemente in guerra sulle nostre coste.

Intendiamo e nulla più di svincolarci da un materiale inutile per noi, e che altri paesi possono conservare, sì perchè hanno bisogni diversi dai nostri, sì perchè ancora le loro finanze tollerano il superfluo.

È il lusso che ripudiamo al pari della miseria: non vogliamo fregate miste che facciano bella mostra di sè, come non le vogliamo sdruscite ingombrando le nostre darsene.

È l'efficacia che vogliamo, non l'orpello della forza, epperò radiamo dall'elenco del nostro naviglio corazzato sette navi, di cui conoscete i nomi.

La nave *Re di Portogallo* non ha protettori, tanto si è resa evidente la sua inutilità, e ne ha scarsissimi il *Principe di Carignano*, nave imperfettamente corazzata, e così malconcia da esigere un raddobbo oltremodo dispendioso; quindi, posta fuori di discussione la convenienza di venderle entrambe, mi rimarrà a provarvi che le altre cinque non meritano trattamento diverso.

Fedele all'opinione che ebbi l'onore di esprimere in altra circostanza in quest'Aula, mi studierò di evitare lo scoglio dei particolari tecnici, che, a mio credere, deve essere esplorato altrove, ed invece di notomizzare quelle navi, che sono la *Guerriera*, la *Voragine*, la *Faa di Bruno*, la *Cappellini* e l'*Audace*, dirò solo dei loro caratteri essenziali.

Ma, in buona fede, possiedono esse, non dico tutti, un unico almeno degli attributi della nave da guerra? Non hanno potenti artiglierie, non hanno velocità, hanno deboli corazze, sono lente ad evolvere; dunque assenza completa, soggiungo, di qualità nautiche, avvegnachè sono così inabili alla navigazione, che, uscite dal porto, corrono costante rischio di essere ingoiate dal mare. (*Bisbiglio a sinistra*)

Che farne?

A codesta domanda taluni rispondono che, collocate dietro la diga di Spezia, immesse nelle lagune venete, nel mar piccolo di Taranto, potranno, in guerra, prestare un'opera efficace, rendere utili servizi.

Il nemico, lo sappiano quei tali, si presenterà dinanzi a cotali località armato di tutto punto, cioè invulnerabile contro quei *tipi negativi*, e siffattamente forte in artiglierie da affondarli a colpi di proiettili, non potendo colarli a picco a colpi di sperone.

Ognuno comprende come la distruzione di batterie terrestri armate coi cannoni delle navi in questione, sarebbe assai meno disastrosa, e come, per difendere le località accennate, si dovranno preferire quelle a queste.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

Vi ha poi un'altra trinciera per gli strenui difensori della cannoniera *Audace*, il Po; è da supporre che ne avranno scandagliate le foci, che si saranno resi conto della sinuosità del suo letto, eppoi della immersione e del raggio di evoluzione dell'*Audace*, montata del suo bravo cannone di prua; e se così è, che l'onorevole Di Saint-Bon si arrenda ai loro attacchi, e regali ad irrittura al suo collega della guerra l'infelice cannoniera, di cui la marina non saprebbe che fare.

Ma vi ha ancora la schiera dei conservatori ad ogni costo, dei conservatori che vi dicono: *tutto viene a taglio*; conservate le corazzate d'ogni specie, i piroscafi di ogni maniera, perfino i vascelli a vela, chè il giorno della aggressione avrete a vantaggiarvene.

Codesta classe di conservatori è la più pericolosa di tutte, perchè accarezza l'inerzia, vi sbalza nel vago, nell'indeterminato, e perchè... ora ve lo dirò.

L'onorevole Archer degli Stati Uniti al principio dell'anno scorso, annunciando ufficialmente che il naviglio della Federazione era decrepito, dichiarava che nessuno aveva il diritto di chiedere agli uomini della marina militare il sacrificio della loro vita, quando si negava ad essi i mezzi per assicurare la vittoria, e che se la repubblica voleva dei successi doveva dare i mezzi per compierli.

Sia lecito a me di chiedere se il giorno del pericolo, sotto la sferza dell'opinione pubblica che sarà allora prepotente, che vorrà che si agisca comunque, il Governo potrà impunemente trattenere nei suoi arsenali navi che egli sa disadatte assolutamente ad affrontare il nemico?

Quel giorno l'opinione pubblica gli farà violenza, ed egli dovrà cedere: uomini di cuore sapranno sacrificarsi in omaggio al sentimento dell'onore, ma tali esistenze preziose, degne di miglior sorte, peseranno sulla vostra coscienza, o conservatori! (*Benissimo!*)

Parlai di fregate miste, d'inutili corazzate, e potrebbe parere che io avessi saltato a piè pari le navi minori, che sono comprese nel quadro di alienazione.

Vado al loro incontro:

Il concetto della protezione marittima, che lo Stato deve porgere agli interessi nazionali in contrade remote, non può disgiungersi dall'idea della forza, e della forza materiale, dacchè la pulizia del mare, la rivendicazione di diritti violati, due parti costitutive di quella protezione medesima, implicano nel loro esercizio l'uso più o meno frequente delle armi.

Or bene, come ammettere l'uso delle armi senza ammettere altresì che esse sieno valide, e come am-

mettere quindi una nave, che abbia mandato di protezione, malamente, derisoriamente armata?

La nave che batte gli oceani in nome del diritto, per imporlo a chi lo disconosce o lo infrange, deve potere spiegare, ove occorra, una energia veramente efficace, deve cioè essere in grado non solo di ridurre a ragione i meno forti, ma di misurarsi cogli uguali e di togliere ai più forti l'occasione di facili vittorie. (*Bene!*)

Ne emerge che la nave stazionaria all'estero, che ha sempre il compito della protezione, debba essere una nave di *tipo moderno*; chi crede il contrario, citando l'esempio delle maggiori nazioni marittime, è nell'errore.

Cadiamo nuovamente nella dissimiglianza delle condizioni: l'Inghilterra, la Francia, gli Stati Uniti fanno diversamente di noi il servizio delle stazioni estere: infatti noi lo facciamo con navi isolate, essi con squadre, e si comprende allora come l'inferiorità relativa delle singole navi straniere trovi compenso nel numero: la *bontà* per codeste nazioni non istà nella *qualità*, bensì nella *quantità*, mentre deve essere l'opposto per noi.

Una corvetta *Principessa Clotilde* inglese può efficacemente stazionare a Shanghai, ad esempio, inquantochè, quando non bastassero i suoi cannoni, altre navi del suo gruppo disseminate nel mare di Cina non tarderebbero ad accorrere per appoggiare le sue pretese; ma una *Principessa Clotilde* italiana stazionaria a Shanghai, che deve fare assegno esclusivo sulle proprie forze, si espone a subire umiliazioni, o quanto meno a vedere frustrati gli sforzi fatti nel senso dell'equità, per il quale motivo essa non solo è una nave inefficace, ma una nave compromettente, pericolosa per la dignità nazionale.

Spesso sento vantare la forza morale per risolvere il quesito della debolezza, quasi che gli uomini avessero cambiato natura in questo secolo: per me, la forza morale è, e sarà sempre la forza materiale in vista o a portata di cannone. (*Sensazione*)

Ed ove dissi che le stazioni lontane tenute da squadre consentono di valersi di navi antiquate, non s'intenda la proposizione in senso assoluto, anzi in senso molto relativo e tale che si attagli a quest'altra mia proposizione: che potrebbe essere fatale anche ad una nazione potente il contare esclusivamente sulla quantità e non sulla qualità delle navi componenti le sue squadre.

Signori! Non ignorate la questione del *Virginus*; non ignorate pertanto che essa ebbe a traversare una fase luttuosa, foriera di gravi perturbazioni nei due continenti; ma ciò che forse ignorate, e che molti ignorano, perchè non si ha sempre interesse ad osservare tutto, si è che gli Stati Uniti, quella

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

nazione che ha delle virtù dei popoli antichi l'alto sentimento della fierezza nazionale, fu costretta in quell'epoca a chiamare a raccolta in fretta in fretta le navi della sua squadra di Europa, e ad ordinare a questa di fare sollecito ritorno in America.

Il perchè?

Gli elementi della sua flotta all'estero erano deboli, nel complesso non avrebbero potuto resistere all'urto dell'avversario, sebbene una guerra fratricida ne menomasse il vigore.

Il leone di Navarra era ferito, ma si sentiva abbastanza forte per spiccare un ultimo balzo contro quella squadra di pigmei.

Eppure, i pigmei erano il *Wabach*, l'*Alaska*, lo *Shanandoa*, ecc., ecc., sette tra fregate e corvette miste, infinitamente superiori, una ad una, in armamento, alle navi di corrispondente tipo, che il ministro della marina vorrebbe alienare.

Taccio della spedizione navale di Spagna contro il Chili nel 1865, la quale ebbe a risolversi col suicidio dell'ammiraglio Pareja e colla caduta nelle mani del nemico della cannoniera *Cavadonga*.

Mi rimane a scuotere un'ultima credenza, quella mercè cui nasce il desiderio di trasformare in trasporti le navi che l'arte navale ha testè disarmate della loro potenza militare.

All'Italia, che non sogna di organizzare future spedizioni militari di oltremare, tornerebbe inutile un naviglio speciale di trasporto; ed esclusa codesta eventualità, i movimenti di truppe da eseguirsi per la via di mare, si riducono da noi al cambio delle guarnigioni insulari, cambio al quale provvedono esuberantemente gli attuali trasporti del Governo.

Ma, accettata pure l'ipotesi di spedizioni marittime su vasta scala, converrebbe sempre, sotto il punto di vista dell'economia, lasciando impregiudicato l'obbiettivo militare, ricorrere all'ausilio delle società mercantili di navigazione a vapore, anzichè conservare durante il periodo della pace, che potrebbe essere lungo, un materiale inoperoso, soggetto a deperimento, e cagione di continue spese di manutenzione.

Non basta; codeste navi, di cui si vorrebbe la trasformazione oggi, per solo costo di raddobbo, di raddobbo che le abiliti a prendere il mare, non già a combattere con un armamento perfezionato, assorbirebbero 10 milioni; eppertanto non mi allontano dal vero sostenendo che, per trasformarle in trasporti adatti per installazioni e velocità, occorrerebbero da 15 a 18 milioni.

Somme cospicue, egregie, alle quali il mero senso addita un impiego più utile, l'acquisto, cioè, di un materiale guerresco nuovo e valido.

Io non voglio più oltre stancare la Camera. (*Parli! parli!*)

Qui mi fermo, chiedendo se ho convinto la Camera della inutilità delle nostre navi inutili.

Se no, dovrò dolermi del trionfo dei miei contraddittori, e non sia mai che quel trionfo stesso prepari al nostro paese amari pentimenti, irreparabili sventure! (*Numerose voci: Bene! Bravo!*)

DI SAINT-BON, ministro per la marina. Dopo il discorso splendidissimo di un ufficiale della regia marina, potrei astenermi dal ripetere gran parte delle cose che egli ha dette, certo meglio di me. Tuttavia, siccome a queste altre molte ne devo aggiungere, io pregherò la Camera di volermi scusare se, trattando a lungo di questo argomento, dovrò percorrere di bel nuovo la via che già è stata battuta da altri.

E, prima di entrar in materia, mi sembra che sia necessario di sgombrare alquanto il terreno da qualche preoccupazione accessoria che, facendo pressione sugli animi e sui cuori, potrebbe farli deviare verso sentenza men retta.

La legge che noi discutiamo è essenzialmente tecnica; in essa non solamente si discorre dell'armata, cosa generalmente poco nota a chi non è marinaio, ma per giunta si scende a particolari; si parla dei tipi, si parla delle varie qualità delle navi. Come, potrebbe dire taluno, saremo noi competenti a dare un giudizio coscienzioso intorno ad un argomento così speciale? Io temo che, sotto l'influenza di questo sentimento inopportuno, malaugurato, più d'uno si possa astenere dal libero voto e dal libero esame, e che si rimetta al giudizio di quella persona, o di quelle persone a cui concede competenza e stima.

Questo non farebbe certamente il mio conto.

Esaminiamo un po' la cosa insieme. (*Segni di attenzione*)

È certo che in tutte le scienze e in tutte le arti si fa uso di vocaboli speciali ignoti al volgo, e l'esistenza medesima di questo frasario a parte ne dimostra la necessità. Ma non ne risulta mica che tutti i principii di ogni scienza siano inintelligibili ai profani, come i simboli di cui essa si vela. Al contrario, noi vediamo in tutta la cerchia dello scibile umano che i principii importanti sono semplici, sono facilmente traducibili in volgare.

Per questo ha potuto Herschell, ha potuto Arago, rimossa la zavorra degli integrali, dare al pubblico una retta intelligenza dei movimenti planetari; così poterono molte persone illustri mettere in chiara luce i principii della chimica, della geologia e di tutte le scienze. Così, e molto più facilmente, mi riuscirà di fare intendere a tutti

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

i principii semplicissimi su cui si poggia questo semplicissimo progetto di legge, a giudicare del quale sarete tutti competenti. E, se così non fosse, quando mai sarebbe competente il Parlamento? Non è ogni legge che vi si presenta, sia essa di scienza militare, amministrativa o finanziaria, una questione tecnica, che solo una parte di voi studiò per professione? E se non foste competenti a risolverle, mentre ogni giorno le risolvete, come potrebbe essere vero il detto di quell'arguto, che della nostra Camera sentenziava: vi si dicono talvolta delle stranezze, ma non se ne votano mai? (*Movimenti diversi*)

Sulla competenza adunque, o signori, vi prego di mettere l'animo in pace. I principii su cui poggia questa legge, sono semplicissimi; e se, come spero, mi riuscirà di metterli in piena evidenza, sarete tutti perfettamente competenti a decidere.

L'ordine pertanto del mio ragionamento sarà questo: comincerò collo spiegare i principii, e vedrete quanto siano elementari; passerò in seguito ad esaminare il nostro naviglio colla scorta di questi principii, e vedrete quanto il suo stato sia doloroso; giungerò infine alle conseguenze, e vedrete quanto la legge di alienazione sia mite.

Ho viva fede di persuadervi; ma nello stesso tempo non mi nascondo che non potrà piacervi la esposizione che io dovrò farvi della condizione delle nostre navi. Ed invero non sono ridenti i colori che dovrà tratteggiare il mio pennello; ma io vi devo la verità, e ve la dirò. Il vero solo è fecondo, solo dal vero si può aspettare il risveglio dopo il lungo sonno dormito.

Ma nel mentre la mia voce mesta vi andrà esponendo cose non liete, ricordatevi, io ve ne prego, che adempio ad un dovere sacro. Se a voi dispiace, io non ne son lieto. Non cessa di essere pia la mano di una madre, quando terge dolorosamente le ferite del figlio.

E non vi spaventi neanche la pubblicità di quest'Aula, donde la voce si diffonde fino all'estremo dell'orbe. Non vi sono qui segreti da nascondere nè da svelare; chi abbia interesse di conoscere le nostre cose, le può conoscere come noi conosciamo quelle degli altri. Una parte delle nostre navi fu costruita all'estero, e della parte che fu costruita in Italia non se ne fece mai un mistero, nè sarebbe stato opportuno di farlo. Se dunque, per timore dello straniero, stimassimo doverci astenere dall'investigare fino al fondo le nostre miserie, potrebbe avvenire non già di ingannare gli altri, ma bensì di ingannare noi medesimi e di rimanere in una condizione piena di pericoli. La nostra ingenuità

sarebbe quella del fanciullo che chiude gli occhi per non essere veduto.

Entriamo dunque in argomento.

La necessità e l'opportunità di una marina governativa dipende dal fatto che per compiere una azione sul mare, o un'azione relativa al mare, è necessario d'innestare le cognizioni proprie dell'atto da compiere sopra altre cognizioni preesistenti, le quali nel loro complesso costituiscono la scienza della marineria.

Le attribuzioni della marina di un Governo sono adunque: esercitare l'azione governativa sul mare ogni qual volta ne occorra il bisogno; sono per conseguenza quelle che in terra sono devolute ai rappresentanti di tutti gli altri Ministeri.

A norma di queste definizioni che io mi astengo dallo svolgere, dovrebbe essere molto ampio e molto variamente composto il corpo della marina. E, a dire il vero, non vi è un solo dei servizi, che quella definizione chiarirebbe marinareschi, il quale, prima o poi, in un paese o nell'altro, non sia stato effettivamente attribuito alla marina. Devo però immediatamente soggiungere che non conosco attualmente alcun paese nel quale questo programma sia intieramente attuato. Ed io stesso non l'ho enunciato a guisa di aspirazione; è anche troppo vasta per le mie forze la cerchia delle attribuzioni che mi è assegnata. Ma volendo far capo dai principii generali, non ho saputo acquietarmi ad una definizione monca ed imperfetta, quale sarebbe risultata dall'esame di un caso particolare e segnatamente del nostro.

I servizi che il nostro paese aspetta dalla sua marina sono principalmente l'esercizio della guerra ed i viaggi lontani.

Da questa semplice definizione, senza bisogno di ricorrere ad altre circostanze subalterne, deriva già la possibilità di definire quali devono essere le qualità primordiali di una qualunque nave della marina governativa.

In primo luogo, la nave che deve esercitare una azione qualunque, in un luogo qualunque, deve avere i mezzi, in viveri e provviste di ogni natura, di recarsi sul luogo, di rimanervi il tempo necessario a compiere la sua missione e di tornare indietro. È questa una verità così semplice che basta enunciarla per vederla ammessa: essa è però sommaramente importante. E notisi, o signori, che non è solo la nave da guerra che ha bisogno di questo, ma anche la nave mercantile.

Nel caso però di una nave governativa, la quale da un giorno all'altro può trovarsi in guerra con un altro Governo, può avvenire che i luoghi di rifer-



SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

nimento siano lontanissimi, epperò una tale circostanza deve sempre presupporli.

Avremo campo di tornare su questo argomento, mi basta per ora di averlo enunciato a guisa di assioma. Il volgo col suo buon senso lo esprime col detto: *non ti mettere in mare senza biscotto*; io lo ricorderò d'ora innanzi dicendo che la nave governativa deve essere *autonoma*.

In secondo luogo, l'azione che una nave governativa è chiamata a compiere è la maggior parte delle volte relativa ad altre navi: occorre dunque che, giunta sul luogo, essa abbia la possibilità di raggiungere quelle altre navi, o di schivarle, secondo i bisogni. Essa deve aspirare ad essere veloce più delle altre navi simili di tutte le altre nazioni. Ma non può certamente ripromettersi di riuscire. Se però la sua velocità non è superiore a quella della maggior parte delle navi mercantili, il contrasto tra la protezione che essa pretende d'impartire e l'impotenza assoluta che risulta dalla mancanza di velocità, provoca il riso, provoca il sarcasmo.

Anche questo è un assioma, per così dire, e non vi è bisogno di dimostrarlo maggiormente: io lo ricorderò d'ora in avanti dicendo che la nave governativa deve essere *veloce*.

In fine, la nave governativa deve essere fornita di mezzi offensivi e difensivi proporzionali allo scopo a cui mira. Questo è anche evidente da sè. Dunque la nave governativa deve essere *autonoma*, deve essere *veloce*, deve essere *forte*.

Trent'anni fa, nei principii della mia carriera, queste cose si capivano da tutti. Le marine in quei tempi erano organizzate in modo che ciascuna nave aveva quelle qualità primordiali indispensabili. Non già che alcuno si fosse mai curato di formulare, come ho fatto, questi principii così elementari, questi assiomi; ma perchè in un tempo che non era, come il nostro, spettatore di mutamenti così frequenti, e così profondi, l'esperienza, questa grande maestra delle cose umane, aveva guidato per mano poco per volta alle condizioni le più acciende.

Ogni nave in quei tempi aveva o poteva avere non meno di sei mesi di viveri e di ogni genere di provviste. Anche la velocità non mancava; le alberature erano alte, altissime, ed erano suscettibili di ricevere tanta vela che ben di rado s'incontrava la nave mercantile che condizioni speciali potessero rendere atta a contendere con essa nel corso. In quanto alla forza, era sufficiente; aveva i cannoni più efficaci dei suoi tempi, le cui forme d'altronde erano tradizionali e quasi stereotipate.

Quando il vapore, introdotto come forza motrice

a bordo, venne a turbare il bello equilibrio ottenuto nel sistema a vela, si ebbe fin da principio la coscienza delle perturbazioni a cui si andava incontro. Si capì che il posto concesso alle macchine, al combustibile veniva tolto agli approvvigionamenti, e che ne veniva offesa l'autonomia delle navi da guerra.

Il primo concetto, per conseguenza, fu quello di una macchina motore ausiliario, di una macchina debole, la quale occupava poco posto, domandava poco combustibile, era intesa a giovare in alcune circostanze determinate e non pretendeva di contendere il primato alla vela.

In questo modo rimanevano gli approvvigionamenti quasi sufficienti, e intanto si era ottenuto il vantaggio importantissimo di assicurare le girate, le evoluzioni del bastimento in caso di combattimento, in caso di pericolo.

Però quella macchina ausiliaria non era potente ad imprimere gran velocità alla nave, specialmente poi contro il vento.

Mentre le marine da guerra facevano queste trasformazioni, un gran numero di navi mercantili abbandonavano intieramente la vela, antico motore, e si appigliavano al nuovo, ottenendo così un'invidiabilissima indipendenza di movimento con una velocità non spregevole.

Allora apparve a tutte le marine del mondo la necessità di lasciare da parte il motore ausiliario, siccome quello che costituiva la nave governativa in troppa inferiorità relativamente alla mercantile.

Si presentò a tutti un dilemma: o abbandonare l'autonomia, dando alla macchina ed al combustibile il posto che doveva spettare agli approvvigionamenti, o abbandonare la velocità. Ora la scelta non poteva essere dubbia, e non lo fu. L'inferiorità di locomozione contrasta così bizzarramente colla pretensione alla forza, cui ogni nave governativa aspira, che, all'atto pratico, risulta cosa da riso. Ed il ridicolo, voi lo sapete, è un'arma contro cui ciascuno tenta possibilmente di schermirsi. Fu sacrificata l'autonomia. Venne una nuova trasformazione. Alla macchina a motore ausiliario fu sostituita la macchina a motore principale, e la nave perdette l'autonomia, o non l'ebbe più che in limiti assai ristretti. Inoltre perdette altre qualità, perchè ecco ciò che avvenne.

Mentre le macchine erano voluminose e chiedevano molto combustibile, questo combustibile non bastava che per un certo numero d'ore limitato. Non si poteva quindi abbandonare la vela, la quale attinge forza in un motore inesauribile, il vento. Dovendo conservare la vela, siccome le alberature erano di ostacolo al cammino, e si girava in un cir-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

colo vizioso, si dovettero ridurre, e ne venne fuori una creazione anfibia, nè bastimento a vela, nè bastimento a vapore, nè carne, nè pesce; come bastimento a vela, inferiore a tutti i bastimenti a vela; come bastimento a vapore, inferiore a tutti i bastimenti a vapore. (È il caso della nostra *Clotilde* e delle sue sorelle.)

In quel tempo la nave da guerra perdette la massima parte delle sue qualità.

L'antica nave a vela era la regina dei mari; passava facilmente mesi interi a incrociare ove più le convenisse. Se essa scopriva una vela all'orizzonte, permettendo il vento, distendeva le sue ali e le era addosso. La nave nuova invece dovette abbandonare le crociere, e limitarsi a traversate dirette, angosciose, sempre accompagnate dal timore di rimanere senza viveri se le circostanze del tempo le erano contrarie; e se scopriva un fumo all'orizzonte, non tentava nemmeno di iniziare una caccia inutile affatto.

L'antica nave a vela, nelle traversate, soleva scoprire avanti a sè le navi mercantili, le vedeva mano mano avvicinarsi, le perdeva all'orizzonte, a poppa; la nuova nave all'opposto vedeva le navi mercantili apparire ad un tratto all'orizzonte, a poppa, avvicinarsi, venire attraverso, e perdersi di vis'a nell'orizzonte in avanti.

La nave antica a vela era una nave da guerra, le altre definite voi.

E notate bene, o signori, le mie parole sono state generalissime, e non sono applicabili solo alla nostra marina, ma a tutte quante le marine del mondo. (*Si portano a questo punto due modelli di proiettili, uno grossissimo e l'altro più piccolo, che vengono collocati nello spazio della tribuna parlamentare, dietro il banco dei ministri — Movimenti e risa*)

Ma, mi si dirà, era questo un male necessario, che nessuna delle marine del mondo ha saputo schivare? Sì, risponderò io, era un male necessario. I cannoni erano numerosi, e domandavano molta gente, e questa molta gente era richiesta anche dalla alberatura; inoltre ci era bisogno di molta gente a bordo per eseguire certe manovre di forza; le macchine erano voluminose e consumavano molto combustibile; nella condizione di quei tempi era assolutamente impossibile di provvedere a tutto.

Devo però aggiungere che le condizioni sono mutate, che, se per un momento la nave da guerra ha perduto forzatamente una almeno di quelle sue qualità primordiali, al giorno d'oggi, in virtù dei progressi eseguiti, si può nuovamente avere delle efficaci navi da guerra.

Ma prima di spiegarvi la natura dei perfezionamenti che hanno reso alla nave da guerra la sua ef-

ficacia, penso sia bene arrestarmi un poco sul confronto tra la nave antica a vela, e la nave meschina, frutto delle transitorie necessità del passato, la nave così detta mista.

Supponiamole tutte e due, una trent'anni fa, e l'altra al giorno d'oggi, inviate all'estremo del mondo col solito scopo della protezione del commercio, e sorprese da una guerra marittima per parte di una grande potenza: vediamo che avviene dell'una, e che avviene dell'altra.

La nave di trent'anni fa, rifornitasi di viveri, si metteva risolutamente in mare, e poteva con ragionevole speranza di successo accingersi a qualunque navigazione. Se essa in mare incontrava un legno nemico, questo era segnalato immediatamente da un marinaio, ed allora si manovrava o per incontrarlo o per sfuggirlo. Se si sfuggiva, era segno che era più grossa. Ora, o il vento era leggero, e in quel caso la nave leggera riusciva a mettersi in salvo; o il vento era gagliardo, ed allora il vantaggio del cammino spettava generalmente alla nave grossa; ma nell'ipotesi ordinaria la caccia si prolungava sino a notte, e allora col favore delle tenebre, con cambiamento di rotta si riusciva a sguarsela. Se a questo aggiungete che quella nave aveva i cannoni più efficaci dei suoi tempi, voi vedrete che quella era una vera nave da guerra a cui si poteva affidare una bandiera, e dirle: fatele onore.

Vediamo ora la nave nuova.

Supponiamo pure che sia provveduta di carbone e di viveri, cosa non sicura, perchè il carbone non si trova dappertutto. Che cosa ne seguirà? Che farà essa? Navigherà a vapore? Bisogna vedere se i pochi depositi che esistono qua e là scaglionati si troveranno in mani amiche.

Navigherà a vela? Ma avrà essa viveri bastanti? Se si tratta di una navigazione un po' lunga, non giungerà. E se incontra il nemico, che farà? Combatterà? Fuggirà? Fuggire, già non si fugge, perchè non cammina nè a vela nè a vapore. Combatterà con i suoi cannoni vecchi? E poi, se è in legno, sarà certamente incendiata, perchè dopo l'introduzione delle granate a percussione, sebbene ogni tanto si parli di combattimenti di bastimenti in legno, si può con certezza assicurare che, contro un nemico che sa maneggiare il cannone, il combattimento del bastimento a vela è assolutamente un'impossibilità, perchè il bastimento in legno dà luogo alla certezza dell'incendio.

Che farà dunque?

Non le rimarrà altro scampo che quello di fuggire in un porto neutrale, se lo trova.

Ora, o signori, io ve lo domando: che guerrieri

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

sono mai questi che, quando il tempo è bello, vanno a passeggiare sui mari per il prestigio così detto della bandiera, e poi, quando si rannuvola, debbono fuggire in un porto neutrale e stimarsi fortunati se lo trovano? (*Movimento d'approvazione*)

Ma, dicono taluni, gli Inglesi hanno anch'essi di quelle navi? Ammesso questo, e non concesso, che ne risulta? Sono gli Inglesi nelle medesime condizioni che noi? E se essi mandano talvolta dei deboli incrociatori a poca distanza dal porto, ne risulterà forse che noi dobbiamo mandarli le migliaia di miglia lontano?

Ma torniamo ad esporre i perfezionamenti che ci hanno permesso di uscire dalle tristi condizioni transitorie cui accennava.

In primo luogo, quando si è sicuri di ottenere a vapore una grandissima velocità, non è più necessario di volerla ottenere anche a vela; e per conseguenza, in questo caso, per l'alberatura basta, un'alberatura come quella che usano le navi mercantili, un'alberatura cioè che richiede pochi uomini. Pochi del pari se ne richiedono per maneggiare i cannoni, pei quali altre volte ci volevano moltissimi marinai. I cannoni diminuiscono in numero, ma crebbero in volume ed in potenza, e fu possibile, col mezzo di congegni connessi alle macchine, sostituire la forza del vapore a quella dell'uomo, e, dove prima occorreva un numero ingente di persone, oggi bastano pochissimi macchinisti. Nella stessa guisa fu provveduto col mezzo del vapore a salpare le ancore e fare le altre manovre di forza. In poche parole, la tendenza è quella di trasformare la nave moderna in una macchina con pochi macchinisti.

Il timore che ieri manifestò l'onorevole Maldini, che, con tenere armate troppe navi, si possa danneggiare il commercio, va ogni giorno più rimovendosi. Le navi saranno, per così dire, altrettante macchine. E da ciò che ne avviene? Ne avviene che i viveri, che prima erano insufficienti per i molti, diverranno anche esuberanti per i pochi.

Una cosa analoga avviene nelle macchine; le macchine consumavano qualcheduna fino a quattro chilogrammi di carbone per ora e per cavallo; al giorno d'oggi si è giunti a portare questo consumo a poco più di tre quarti di chilogramma. La nostra corvetta, per esempio, *Cristoforo Colombo*, che è di stazione a Venezia, consumerà 48 decagrammi per ora e per cavallo, cioè meno del quinto di quello che si consumava una volta. Da questo che cosa risulta? Risulta che il carbone, che durava per un certo numero di ore, dura per un numero di ore cinque volte maggiore. Per conseguenza, la stessa provvista, che prima era scarsa, ora ha potuto diventare sufficiente.

Ma a ciò non si limitarono i perfezionamenti ottenuti nelle macchine. È necessario bensì che una nave governativa possa essere veloce quando vuole, ma non è punto necessario che essa sia sempre veloce; per conseguenza si cercarono delle macchine le quali potessero a volontà svolgere una potenza grandissima, e svolgerne una piccolissima.

Spiegherò questo con un esempio.

Io mi trovai pochi anni or sono a Lisbona con la fregata *Conte Verde*; stava vicino a me l'altra fregata inglese l'*Hercules*; il *Conte Verde* è un bastimento che pesa 3900 tonnellate, l'*Hercules* ne pesa 8600, cioè assai più del doppio.

Il *Conte Verde*, quando in navigazione cercava di impiegare il meno possibile di combustibile, consumava 35 tonnellate al giorno di carbone facendo sei o sette miglia, l'*Hercules* poteva invece ridurre il suo consumo giornaliero a 15 tonnellate al giorno.

Notate, signori, la differenza: il bastimento che è meno della metà dell'altro consuma molto più che il doppio. Questa differenza, si farà ancora più manifesta se voi badate che l'*Hercules* può fare 14 miglia e 7 decimi all'ora consumando 278 chilogrammi, mentre che il massimo pel *Conte Verde* è di 10 miglia all'ora consumando 2833 chilogrammi.

I limiti dunque in cui può restringersi e allargarsi il consumo delle due parti sono, per l'*Hercules* 1 e 18, per il *Conte Verde* 5 e 1/2. Vedete che è immensa questa differenza; sono cifre queste che fanno pensare, ma ne sentirete delle altre. Devo però dichiarare che non le ho citate in odio al *Conte Verde* che ha ben altre magagne, e che pure ho dovuto risparmiare nella lista di proscrizione, ma ho dovuto citare questi fatti unicamente per far sentire la natura dei perfezionamenti che hanno reso alle navi governative la sua autonomia.

L'*Hercules* consumando 15 tonnellate di carbone al giorno, e avendo 600 tonnellate di carbone a bordo, può stare 40 giorni in navigazione a vapore; di più ha la vela; di più ha posto quanto vuole per mettere viveri di qualunque natura. Independentemente dalle armi che non stiamo a considerare per ora, vedete che ha qualità di bastimento da guerra, e se il problema potè essere sciolto per l'*Hercules*, ben più facilmente può esserlo per un bastimento che non abbia l'impiccio della corazza.

Al giorno d'oggi dunque sono possibili di nuovo le tre qualità primordiali che io vi ho indicato. In queste qualità tuttavia, o signori, vi prego di osservare che nulla vi è di assoluto, tutto è relativo.

E cominciamo dall'autonomia. Un bastimento che abbia, per esempio, due mesi e mezzo di provviste, come la *Principessa Clotilde*, può benissimo

essere considerato come autonomo nel Mediterraneo. Diffatti è probabile che troverà sempre un porto di rifornimento, non essendo da ammettersi che il suo Governo si trovi in guerra con tutte le nazioni che hanno degli stabilimenti in uno spazio così ristretto.

Ma se lo destinaste invece ad una campagna oceanica, ad una navigazione, per esempio, che richieda due mesi come quella, mettiamo, da Gibilterra a Montevideo, che avverrà? Potrà avvenire che la contrarietà dei tempi, delle lunghe calme, delle gravi avarie sofferte o nell'alberatura o nei viveri, la riducano alla conseguenza estrema di un vitto insufficiente e forse deficiente affatto.

Nel maggio del 1868 la *Principessa Clotilde*, che aveva viveri per 75 giorni, partì da Gibilterra per il Capo di Buona Speranza. Quantunque il suo comandante facesse tutto il possibile per giungere presto, tuttavia la navigazione durò 78 giorni. Intendete bene che questi risultati implicano un qualche sacrificio nella razione del marinaio, sacrificio che potrebbe essere molto maggiore, perchè nulla dimostra che 78 giorni fosse l'ultimo limite possibile; potevano essere assai di più.

Ora la *Principessa Clotilde* al Capo trovò approvvigionamenti, si rifornì, e tutto andò bene. Ma, signori, in 78 giorni l'orizzonte politico si muta. Molte volte in minor tempo abbiamo veduto mutazioni importanti nel campo della politica. Se la *Principessa Clotilde* giungendo al Capo trovava una città nemica, che sarebbe succeduto? Essa avrebbe avuto non solo il danno, danno gravissimo, ma le beffe, perchè la natura umana ha diletto e non pietà per chi è colpa del proprio danno, per chi si mette in mare senza biscotto. (*Segni di approvazione*) E quella responsabilità, signori, risale dal bastimento alla nazione di cui il bastimento porta la bandiera.

L'onorevole Camperio, nostro collega, che si trovava in quel tempo a Calcutta, sentì parlare in quel paese di quella navigazione e potrà darne notizia alla Camera.

Le nostre navi destinate alle navigazioni oceaniche debbono necessariamente avere una quantità di viveri sufficiente. E qui mi sembra possa essere il luogo di far osservare che la proporzione di questa autonomia non è la stessa per tutti. Le condizioni che s'impongono a noi non si impongono sempre a tutti gli altri. Supponete, per esempio, che gli Inglesi avessero un bastimento con due mesi e mezzo di viveri, che facesse il viaggio da Gibilterra al Capo di Buona Speranza. Certamente sarebbe poco, ma per un paese che possiede il punto di partenza e il punto di arrivo, e che ha altri due porti

nell'intervallo, la cosa certamente sarebbe assai meno irragionevole.

La velocità, signori, è meno elastica ed è una qualità essenziale in una qualunque nave da guerra. In tempo di pace come in tempo di guerra nei nostri paesi, sulle nostre coste, come all'estremo del mondo, quella nave che in ogni tempo non è capace d'uscire a portare un ordine, a salvare un bastimento che pericola, a raggiungere un piroscifo colpevole di atto di pirateria o d'infrazione alle leggi del paese, non è una nave da guerra, non è degna di portare la fiamma distintiva dei legni di un Governo.

Ma, mi potrà dire taluno, tutte le navi non possono essere veloci. Ad alcune, alle piccole, fa ostacolo la stessa loro piccolezza.

Questo poteva essere vero alcuni anni sono, prima che sul Tamigi Thorukroft ci avesse fatto vedere che anche a semplici lancia si può dare la velocità di 22 miglia all'ora.

Altri potrebbe dire: ma la velocità è costosa.

È costosa se l'adoperate sempre. La potenza di quella velocità si deve avere su ogni nave. All'atto pratico si deve usare poca forza, e navigare in un modo economico; ma, lo ripeto, una nave da guerra deve sempre essere capace di mostrarsi da più di una qualunque nave mercantile. Ma ogni regola ha la sua eccezione, e la regola della velocità ha una eccezione anche essa. Debbo fare eccezione per i bastimenti destinati unicamente alla difesa locale di un porto. In questi casi si capisce che la grande velocità, se potrebbe essere utile, non è almeno necessaria. S'intende del pari che l'autonomia in questi casi, cioè le grandi provviste di viveri e di carbone sono affatto inutili, essendovi la possibilità di riprovvedersi quando si vuole.

Ma, signori, in queste navi, se appunto non si richiedono queste due qualità, se per loro il problema è più semplice, si esige d'altra parte che le forze offensive e difensive siano raddoppiate; si esige che siano di gran lunga superiori in corazze ed in forza offensiva a tutte le altre corazzate, le quali debbono sciogliere un problema più complesso.

Così la intende la Francia, la quale ce ne diede segno, mettendo sui cantieri la *Tempête* e la *Tonnerre*, due corazzate che erano destinate a portare le corazze ed i cannoni più ferti al tempo in cui furono messe in cantiere. Così fa pure l'Inghilterra; e ce ne dà esempio colla costruzione del *Glatton* e del *Rupert*, che hanno corazze e cannoni superiori a tutte le corazze e tutti i cannoni esistenti. E questa specie di navi, in cui l'autonomia e la velocità sono sacrificate alle qualità offensive, ne richiama un'altra in cui avviene il contrario. La velocità e l'autonomia

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

invece dispensano dall'aver la forza offensiva e difensiva.

Si capisce perfettamente che quando una nave sia talmente veloce da essere sicura da sfuggire a qualunque nemico poderosamente armato, se questa nave abbia provvigioni sufficienti per stabilirsi sopra una larga linea di navigazione, sono incalcolabili i danni che può arrecare al commercio. Navi di questo genere, utilissime in guerra, esistono già in altri paesi, e sarebbero vantaggiosissime anche a noi.

Ora, o signori, devo passare alla seconda parte di questo mio ragionamento, all'applicazione cioè dei principii generali al caso pratico.

Io salterei molto volentieri a piè pari questa parte della mia esposizione, ma è pur necessario che la benda cada dagli occhi, è pur necessario che cessiate, leggendo una lunga lista di navi, di credere di avere una gran forza marittima; è mio dovere di farlo, e lo farò.

Consideriamo tutti i nostri legni in blocco; essi sono bastimenti i quali hanno in media il carbone sufficiente per percorrere un migliaio di miglia ed hanno a bordo da due mesi e mezzo a tre mesi di viveri; sono bastimenti che possono dirsi autonomi nel Mediterraneo, ma non in altri mari.

Vi leggerò in proposito alcuni brani di un rapporto del comandante della *Magenta* da Gibilterra nell'anno 1868, al momento in cui quella nave ritornava dal suo ben noto viaggio di circumnavigazione, che ci procurò il trattato col Giappone.

Nei primi periodi, il comandante espone che la sua nave è buona nel Mediterraneo, ma tali considerazioni non giovano ugualmente per le navi di lungo corso che si mandano in mari lontani, dove scarsi aiuti possono aversi in tempo di guerra.

« .... In simili occorrenze, soggiunge, bisogna prima di tutto assicurare a questo bastimento sufficiente indipendenza di movimento, onde imbarcare munizioni da guerra e viveri in maggior copia...

« L'Italia non ha colonie, e dovrà sempre all'estero ricorrere a stabilimenti di altre potenze o al commercio per il mantenimento delle sue forze navali. Ora, se si considera che la maggior parte delle potenze marittime europee hanno provveduto ai bisogni delle loro navi da guerra con arsenali nelle colonie, si deve convenire che le navi italiane vogliono essere in condizioni di navigabilità almeno uguali, se non superiori alle navi delle altre nazioni. »

« La corvetta non porta attualmente che novanta giorni di viveri (la *Magenta* ne aveva un pochino di più della *Clotilde*), e dovrebbe ricevere sei mesi di viveri come le corvette del medesimo tipo *Challenger* e *Charybdis* che trovammo in Australia. »

Il comandante della fregata *Garibaldi*, testè ritornata da un brillante viaggio di circumnavigazione con a bordo S. A. R. il Principe Tommaso, nel quale speriamo un futuro e valoroso ammiraglio, mi riferiva che, sebbene la sua nave avesse tre mesi e mezzo di viveri, tuttavia la sua preoccupazione principale, in tutto il tempo della sua campagna, era quella di rimanere senza viveri, di essere obbligato ad un momento dato ad abbandonare la sua corsa per fare due mila miglia in altra direzione per andarsi a rifornire di viveri. Egli mi diceva: sono navi con cui si va dove si può, non dove si vuole, non dove si chiamerebbe una missione diplomatica, non dove si chiamerebbe il dovere, ma dove costringe la necessità di andarsi a rifornire di viveri e di carbone. (*Sensazione*)

Sempre a questo stesso proposito leggerò alla Camera un brano di un rapporto del comandante generale della marina sarda a Genova, l'ex-ammiraglio Serra, uomo venerabile e venerato, che fu per lungo tempo qui a Roma presidente del Consiglio di marina, e che seppe per l'affabilità dei suoi modi e per l'altezza dell'intelligenza, acquistarsi l'affetto e la stima di tutti.

Nel 1860 il Ministero, che allora si trovava a Torino, pensò di costruire una corvetta, e scrisse all'ammiraglio Serra, comandante allora della marina che si concentrava a Genova, per domandargli il suo parere in proposito.

Per la completa intelligenza di questa lettera giova notare che in quel tempo esistevano già parecchie delle navi ad elica che sono segnate nella lista di alienazione, e che si mettono in linea come ottime per i lunghi viaggi. In quel tempo esisteva il *Carlo Alberto*, esisteva la *Maria Adelaide*, esisteva il *Vittorio Emanuele*; erano in cantiere il *Principe Umberto*, il *Duca di Genova*; e per di più anche la *Magenta*. E questa circostanza è molto importante, e vi prego di notarla.

Ora, ecco alla domanda del Ministero la risposta dell'ammiraglio Serra.

« ... E qui compiendo al debito di rassegnare a V. E. il riverente mio avviso in proposito, osserverò che nella regia marina si difetta di bastimenti atti ad intraprendere lunghe navigazioni. In prova di che accennerò che nello scorso anno si dovette ricorrere alla fregata a vela *Euridice* per designare il bastimento che si divisava di spedire alla China. »

Notate bene: mentre esistevano tutte quelle altre navi, l'ammiraglio Serra le dichiarava non atte a navigazioni lontane, ed aveva preferito proporre al Ministero un bastimento esclusivamente a vela.

« Quindi è che riputando necessario di avere un bastimento colla stiva capace di contenere una

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

discreta quantità di provviste e tale da riunire i maggiori comodi possibili, anche per il personale, ognora utili, ma indispensabili per le lunghe navigazioni, il mio voto sarebbe per la corvetta a batteria coperta fornita di cassero a poppa.

« Quanto al motore sussidiario, parmi che basterebbe all'uopo una macchina da dare alla nave una velocità da sei a otto miglia al più per ora, da servirsi nei siti di calma e in altre circostanze di vero bisogno.

« Ignoro se le grandi nazioni facciano intraprendere lunghi viaggi a bastimenti con macchina a grande velocità, chiamati in Francia *rapides*. »

(Notate bene che questi bastimenti a grande velocità di quel tempo erano la *Ottilde* e tutta quella categoria.)

« Ignoro se lo facciano, ma nol crederei, e quando ciò fosse, conviene por mente che la regia marina non ha, come esse posseggono, stabilimenti in tutti i mari, forniti di depositi di viveri, di materiali e di carbon fossile, ragione questa per cui si richiede di annoverare nel regio naviglio un bastimento tale da riunire in sé le suaccennate condizioni di ampiezza e di locali per l'igiene di bordo e per l'imbarco di copiose munizioni. » (Notate, la *Magenta* è in corso di costruzione. E poi esistevano già in mare tutti quegli altri)

La risposta del ministro fu in due parole, di fare una seconda edizione della *Magenta*.

Il ministro ordinando così condannava il concetto di fare una nave destinata a viaggi lontani, e diceva: fatene un'altra, la quale, come la *Magenta* sia stata messa in cantiere dal Governo toscano per esplorare l'arcipelago etrusco e non già quello delle Filippine. (*Movimento*)

Dunque, signori, tutte le nostre navi non corazzate mancano per i viaggi lontani della necessaria autonomia.

Devo però fare una eccezione in favore di alcuni piroscafi, i quali non avendo grandi alberature, non avendo grandi artiglierie, possono con pochissima spesa essere disposti a bordo in modo da portare vastissime provviste di carbone e di viveri.

Questo vi spiega per quale ragione ho collocato nella lista dei bastimenti che si possono mandare all'estero molti legni, che alcune persone qui alla Camera e fuori hanno visto con sorpresa, come la *Dora*, come il *Conte di Cavour*, come la *Città di Napoli* e di *Genova*.

A me è parso che in un gran numero di bastimenti, che mancano di tutte le qualità necessarie per una nave governativa per il Mediterraneo, fossero preferibili quelli che sono suscettibili di averne almeno una.

Passiamo al secondo elemento, la velocità.

Abbiamo due navi veloci, le quali sono capaci di percorrere 17 miglia all'ora. Queste navi hanno una forza di 89 cavalli a vapore per metro quadrato di superficie da trascinare innanzi. Ora, signori, di questa forza di 89, cifra che è attualmente ammessa per i bastimenti veloci, in Inghilterra e in Francia ve ne sono parecchi. Ma in tutto il rimanente del nostro naviglio non corazzato non abbiamo una sola nave, la quale giunga alla metà di quella forza. Il massimo è 35. Ne abbiamo pure di quelli che giungono fino a 13, come l'*Italia*, oppure a 11, come il *San Giovanni*.

A questo proposito, signori, devo notare che le altre nazioni hanno anche un buon numero di bastimenti che per la velocità si trovano in condizioni perfettamente analoghe; ma ne hanno pure un grandissimo numero di quelli che sono molto più veloci.

Debbo inoltre far notare che tutte le corazzate di tutte le nazioni sono più veloci di questi legni.

Ora, signori, voi lo sapete, sui mari la corazzata fa la parte che fa il leone nel deserto; la gazzella gli sfugge, ma gli armenti ne sono la preda.

Quelle navi, o signori, debbono ora venire esaminate sotto il punto di vista della forza. Esse hanno cannoni di ferraccio, cioè cannoni vecchi; sono di legno, cioè incendiabili, come lo fu la flotta turca a Siope, e come avverrà ogniqualvolta una flotta di bastimenti in legno si presenterà a combattere contro cannonieri che sanno maneggiare i loro cannoni. Di più, essendo in legno, sono completamente aperte ai colpi di quell'arma nuova ed insidiosa che voi conoscete, la torpedine. Essendo di legno, non possono avere efficacemente paratie stagne; e gli esperimenti fatti in proposito hanno pur troppo dimostrato che le paratie stagne sui bastimenti in legno non danno nessun risultato.

Era necessario, o signori, che io vi dicessi queste cose, e questa necessità la rilevo dalla lettura della relazione della vostra Giunta parlamentare, la quale, a proposito di questa flotta di bastimenti invecchiati, li chiama stupendi.

Passiamo alle corazzate.

Prima però d'inoltrarmi in questo tema doloroso, voglio leggervi le parole recentemente scritte dall'ammiraglio Parker, il decano della marina americana, in un rapporto che fu sottoposto al Congresso.

Esso comincia così:

« Io dico dei fatti che sono noti, non solo ai nostri, ma anche agli ufficiali forestieri, i quali ci hanno visitato, ed i quali, nell'eseguitamento del loro dovere, hanno dovuto trasmettere quelle informazioni al loro Governo. Io non credo per conse-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

guenza di tradire la nostra debolezza, poichè essa non è che troppo nota a tutte le altre nazioni, meno che a noi. Il nostro popolo si immagina di avere navi formidabili, e di fare grandi spese per mantenere una marina, mentre di quelle prime non ne abbiamo alcuna, e la nostra spesa è molto minore in paragone di quella delle altre nazioni che hanno coste meno estese, minori interessi da sostenere, perchè noi siamo il secondo paese commerciale del mondo, con principii da difendere e diritti da mantenere, i quali sono certamente di maggiore importanza che pochi milioni di dollari. »

Relativamente all'autonomia, le nostre corazzate hanno carbone per 1200 miglia all'incirca.

Hanno inoltre un'alberatura, ma l'esperienza ha dimostrato che quell'alberatura, anzichè un vantaggio, si può dire quasi un impaccio. I comandanti che poi avevano il culto della vela, hanno dovuto all'atto pratico persuadersene, e tutti i rapporti che mi giungono dal comando della squadra permanente confermano quest'opinione.

Sul solo carbone adunque si deve calcolare; e questo dà 1200 miglia circa di cammino in media. Aggiungete a questo che hanno 80 giorni di viveri. Quelle corazzate, o signori, sono per conseguenza autonome anch'esse nel Mediterraneo, ed anzi la loro autonomia non può dirsi veramente perfetta che sulle nostre coste. Per questo lato adunque, il paese non avrebbe il diritto di ripromettersene servizi efficaci in una guerra lontana. Allora si cercherebbe di provvedere con trasporti, ma non vi si riuscirebbe che imperfettamente.

Passiamo alla velocità.

Gli Inglesi hanno 18 fregate corazzate che fanno 14 miglia e più; che facciano 14 miglia noi non ne abbiamo nessuna; quella che più si avvicina è lo *Affondatore*.

Supponendo che noi possiamo avere un gruppo di corazzate che raggiunga la velocità di 12 miglia e mezzo, noi troviamo che gli Inglesi ne hanno 30 che possono fare di più.

In quanto alla velocità delle corazzate delle altre potenze, non si hanno dati perfettamente sicuri ed attendibili.

Quando dovessi ritenere esatte le indicazioni del Dislère, il quale pubblicò recentemente un'opera su tale materia, di molto valore, dovrei credere che anche la Germania, la Francia e la Russia abbiano molte corazzate più veloci delle nostre; tuttavia, in quanto a prove della velocità, quando non siano accertate con molta cura, vi è tanta elasticità che io mi permetto di dubitarne. Ritengo anzi che il lato più brillante delle nostre corazzate sia la velocità, quantunque, come dico, difficilmente si potrebbe

mettere insieme anche una piccola squadriglia che avesse una velocità media di 12 miglia e mezzo.

Veniamo alla forza.

Gli Inglesi hanno 57 corazzate: tra queste 57 ne comprendo 3 che sono ancora in cantiere, ma che saranno presto in mare. Noi ne abbiamo 21.

Ora, o signori, alla distanza di 1000 metri, 41 delle corazzate inglesi forano 19 delle nostre, per cui ne restano escluse solo 2. Ora, se noi escludiamo dal contare tra le nostre navi queste due corazzate, le ultime che non sono ancora state armate, *Principe Amedeo* e *Palestro*, se noi le escludiamo, a 1000 metri di distanza le corazzate inglesi, nessuna eccettuata, forano le nostre navi.

Dividiamo ora la nostra squadra corazzata in quattro classi. La prima classe comprende due navi, cioè quelle che ho indicato, il *Principe Amedeo* e il *Palestro*. Ora, o signori, rispetto a queste navi, otto sono le inglesi che forano senza essere forate. La seconda classe si compone della sola *Venezia*, ed in tal guisa il numero delle navi inglesi che forano senza essere forate giunge ad undici. La terza classe comprende 13 corazzate, cioè a dire il nucleo delle nostre forze. Gli Inglesi hanno 24 corazzate le quali, a 1000 metri di distanza, forano senza essere forate. La quarta classe, infine, delle nostre corazzate si trova nelle stesse condizioni, di faccia a 34 corazzate inglesi.

Ma dirà taluno: voi vi confrontate con gli Inglesi soltanto. Certo, risponderò io, verso chi dobbiamo noi alzare gli occhi se non verso chi ha la fama di avere il primato?

Ma andiamo pure sino al fondo della questione; parliamo anche degli altri.

La Russia ha 13 corazzate che a mille metri di distanza forano tutte le nostre, e 8 possono farlo impunemente; la Francia ha 45 corazzate che a mille metri di distanza forano tutte le nostre, sei delle quali in mare e tra poco 11 lo potranno fare impunemente; la Germania ne ha 13 che ne forano 13 ed impunemente.

Ma, signori, questo non basta; bisogna che vi rendiate conto del valore di questo vocabolo forare, del suo vero significato; la corazza, fino a tanto che non è forata, è una difesa, ed è utile, ma quando è forata diventa un pericolo assai maggiore.

Ve lo dirò con le parole del vice-ammiraglio Touchard:

« Potete immaginarvi quale effetto produrrà uno di quei proietti penetranti nel ridotto centrale, scoppiandovi, e cacciando innanzi a sé un cono letifero di rottami di legno e di ferro; lo spazio è ristretto, i cannoni sono disposti su di una doppia linea a diritta ed a sinistra; gli uomini vi si accal-

## SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

cano numerosi; tutto sarà falciato, abbattuto, distrutto, non un uomo resterà in piedi, non un cannone in istato di far fuoco, tutto sarà finito.

« Mi diceva uno dei nostri ufficiali, che durante la guerra ultima del 1870 comandava una delle nostre più potenti corazzate: a che dunque serve quella corazza dal momento che è penetrabile? Ben lungi dall'essere una protezione, è un pericolo, e non fa che disturbare nel tiro quei cannoni che essa è impotente a proteggere.

« Da un esperimento fatto a bordo della *Guerriera* sulla penetrazione delle granate, abbiamo potuto convincerci che lo scoppio di una sola granata a bordo della batteria di una fregata, a bordo della *Guerriera*, predisposta allo scoppio, aveva prodotto questo risultato, 69 uomini uccisi ed un cannone smontato. »

Ora, o signori, colla granata comune siamo riusciti a forare quella corazza di 12 centimetri, e, come ci siamo riusciti noi, ci riescono gli altri.

Dello stato di cose doloroso che io vi ho esposto non vorrei, o signori, che voi commettete l'ingiustizia di attribuire la colpa alle amministrazioni che mi hanno preceduto, ai personaggi che prima di me sono stati al timone della regia marina.

Le cagioni che ci hanno messi in questa condizione sono ben diverse. Tutta la nostra flotta, o signori, senza eccezione, è anteriore al 1865; le stesse due navi che noi non abbiamo ancora armate sono state messe in cantiere nel 1865, e, colle idee del 1865. Negli anni successivi al 1860, in vista della guerra contro l'Austria, vi fu un'attività febbrile nei nostri cantieri e la media della spesa fu di 65 milioni all'anno. Ma a un quinquennio di attività febbrile è succeduto un decennio di quiete assoluta. Il bilancio, in media, da 65 milioni fu ridotto a 35, e quella somma, ben lungi dal permettere di intraprendere costruzioni nuove, permetteva appena di mantenere in piede tutto il numeroso materiale; poichè, oltre quello relativamente nuovo costruito dopo il 1860, rimaneva ancora tutto il vecchio ereditato dai Governi dell'Italia divisa, e i cui materiali più vecchi risalgono sino al 1834.

Con un bilancio così limitato e in un tempo che era gran voga gridare e sui giornali e perfino in Parlamento contro la marina militare, dico è maraviglia che non si sia accasciata e che invece abbia continuamente reagito e procurato di avvicinarsi alla perfezione nei particolari, poichè le condizioni del bilancio le vietavano di aspirarvi nell'insieme. E difatti, signori, io sono certo che chiunque di voi si sia recato sopra una delle nostre fregate o su parecchie di esse, avrà dovuto rimanere meravi-

gliato dell'ordinamento interno, della nettezza che vi regna, della cura con cui tutto il materiale è mantenuto, della disciplina che vi si osserva. E la medesima impressione, o signori, ha luogo quando ammiragli di altre nazioni vengono a visitarle; e più di una volta ho veduto anche i signori del mare dare segni di manifesta sorpresa passeggiando nelle batterie delle nostre navi e trovandovi delle innovazioni degne di essere imitate. In questo modo, o signori, l'amministrazione antecedente ha cercato, per quanto era possibile, di spingere la marina nella via del progresso, perocchè se il materiale è decrepito, nel personale il fuoco sacro c'è, o signori! La marina sa che è destinata a diventar grande: sa che le tradizioni, che le memorie degli avi e le necessità del paese indurranno un giorno l'opinione pubblica ad esigerlo. La marina lo sa, e sapendolo ha sempre cercato con lo studio e con la meditazione di rendersi degna delle sorti avvenire a cui aspira, e non è piccola lode delle amministrazioni passate l'averla avviata e mantenuta su quella via.

Ma che volevate che facessero le amministrazioni passate mentre il progresso era quale si è verificato nel decennio scorso? Vi basti paragonare il *Northumberland* del 1865 coll' *Inflexible* del giorno d'oggi. Sono due corazzate, signori, tutte e due sono inglesi; tutte e due di prim'ordine; tutte e due rappresentano il massimo progresso dei loro tempi. Ebbene, senza addentrarmi a discorrervi di una infinità di differenze che vi sono fra l'una e l'altra, mi limiterò a due che sono un po' più notevoli. Il *Northumberland* aveva i cannoni di 12 tonnellate, cioè alcuni cannoni di 12 tonnellate erano i massimi che vi fossero. L' *Inflexible* che è in costruzione ora che cannoni avrà? Da principio si era creduto che vi si volessero mettere i cannoni di 80 tonnellate che sono pressochè ultimati, ma in seguito si seppe che fu mutato avviso e che quei cannoni saranno messi invece su di una nave minore. Intanto il signor Barnaby, ingegnere capo della marina inglese, annunciò in una riunione di architetti navali che le torri dell' *Inflexible* sono state calcolate per ricevere cannoni di due volte il peso di 80 tonnellate, cioè di 160 tonnellate.

E la corazza... (*L'onorevole ministro spiega davanti alla Camera un disegno colorato rappresentante il modello di due corazze di bastimenti, come pure fa collocare sulla tribuna due modelli di proiettili da cannone*) Ecco: questa rappresenta la corazza del *Northumberland*, e l'altra quella dell' *Inflexible*. (*Sensazione e movimenti*)

Questi poi sono i proiettili dei cannoni di 80 tonnellate, non di quelli di 160, di quelli di 80 che, si può dire, sono già un progresso realizzato. Questo



SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

poi è il proiettile dei cannoni del *Northumberland* di dieci anni or sono.

Ora, signori, la giustificazione delle amministrazioni precedenti voi l'avete qui.

Se, mentre gli altri camminavano di questo passo, noi stavamo fermi, come potete essere sorpresi che noi siamo rimasti indietro?

Di più vi farò osservare che abbiamo un fatto analogo altrove, perchè gli stessi effetti producono dappertutto gli stessi risultati. Terminata la guerra d'America, anche gli Stati Uniti vollero diminuire improvvisamente il bilancio della marina; ebbene, io vi ho letto la prima parte del rapporto dell'ammiraglio Parker, permettete che ve ne legga qualche altro brano.

« Delle 48 corazzate che abbiamo scritte nell'annuario della marina, 31 non possono essere del menomo uso, sì in pace, che in guerra, a meno che non si affondino quali mezzi di ostruzione di un canale. Tutto il rimanente può servire ad incrociare contro il commercio nemico, giacchè non potrà mai far parte di una linea di battaglia. »

« Queste sono cose che non possono essere interamente apprezzate che dagli uomini tecnici; ma quantunque non vi sia nella nostra marina un comandante solo che esiterebbe ad assumere la direzione di una di quelle navi, pur dobbiamo dire, che in tal caso si sentirebbero obbligati a sacrificare, oltre alla vita, anche la riputazione. »

« In seguito all'introduzione della torpedine come arma d'attacco, non è probabile che una nazione qualunque tenti più d'invadere le coste od i porti di un nemico come si faceva una volta, se vi è una sufficiente protezione di arieti e di torpedini. » E aggiunge: « io non sarò contento, finchè non metteremo in costruzione 5 mila tonnellate di corazzate all'anno, e finchè non avremo 50 battelli porta-torpedini. »

Un po' più giù dice ancora: « Tutto questo tende a dimostrare che non sono le esplosioni delle torpedini fisse quelle su cui bisogna contare, ma bensì i bastimenti porta-torpedini, e le torpedini semoventi che agiscono sotto la superficie del mare. Per queste ragioni io raccomanderei di non più riparare i nostri vecchi bastimenti di legno, ma di ricostruirli interamente con nuovi scafi e nuove macchine e nuovi cannoni. »

« Se noi mettessimo da parte tutto il nostro naviglio, e lo ricostruissimo di nuovo, con macchine migliorate, in ultima analisi sarebbe economizzare. »

Ho letto i passi principali, i quali dimostrano che gli stessi effetti sono dappertutto prodotti dalle stesse cause.

Le diminuzioni nel bilancio hanno prodotto in

Italia lo stesso effetto che ha prodotto in America. In America si sentì che il rimedio sta nelle armi nuove, nelle torpedini; ma intanto, signori, con un materiale come questo l'Italia non può stare; essa ha bisogno di una nuova marina.

Ciascuno degli oratori che hanno parlato prima di me ve lo ha fatto sentire, esprimendosi in quella parte in cui era competente.

Il problema che si presenta e si presentava al ministro della marina era arduo; da un lato il ministro delle finanze che chiede danari e un gruppo di deputati che lo applaude, e dall'altro un materiale in queste condizioni. Cosa si fa?

Signori, questo quinternetto che ho tra le mani è la nota dei 170 bastimenti inglesi che furono venduti dal 1859 al 1867, ed ho anche qui un altro stampato che è la nota dei 201 bastimenti, fra cui 13 corvette analoghe alle nostre, che sono stati venduti dall'Inghilterra dal 1867 al 1874. In questo libro trovo che la via per cominciare a venir fuori mi è indicata dall'ammiraglio inglese Robinson Spencer. L'ammiraglio Robinson Spencer è stato per lungo tempo il *controller* della marina inglese, che è uno dei posti più importanti. È un ufficiale per altro noto ed ammirato non solo per la sua capacità marinaresca, ma anche per la sua scienza tecnica in questione di macchine e di materiale navale.

Ora, ecco ciò che dice l'ammiraglio Spencer:

« Data una congerie di materiale costoso, ma inutile, come lo si trasforma in macchine da guerra nuove e necessarie? »

« La risposta è ovvia: vendete ciò che è inutile il meglio che voi potrete, ed impiegate il ricavo a comperare ciò che è utile non solo, ma assolutamente necessario. »

Continua sempre l'ammiraglio: « È necessario di non confondere il costo primitivo col valore attuale. Il valore di queste navi può essere fuori di ogni proporzione col loro costo effettivo, e tuttavia può essere vera economia realizzare quel valore. Il valore di ciò che non ci serve dipende unicamente dal prezzo che ci sarà offerto da altri. Conservare ciò che non serve, ciò che è costoso a conservare, ciò che non può essere usato senza spendere forti somme, non è certamente economico. »

« Questo è precisamente il caso delle vecchie navi. Non si propone di vendere se non quelle che non servono più alla guerra moderna, o che sono completamente invecchiate. Quando queste saranno vendute (dice sempre l'ammiraglio Spencer) ne resterà ancora un gran numero. Ma tenere nei nostri porti lunghe file di navi che nessuno riparerà, perchè costano troppo, e che nessuno

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

armerà, perchè sono inabili alla guerra; fare ciò, perchè è difficile venderle ed ottenerne un prezzo vicino al costo originale, è cosa affatto indegna di un'amministrazione navale vigorosa. »

Come vedete, questo è il concetto della legge di alienazione. E da qual bocca viene? Da quella dell'ammiraglio Spencer, uomo noto in tutto il mondo per la sua abilità, per la sua prudenza e la sua saggia amministrazione. E da qual paese ci viene? Da un paese che non è come il nostro; non ha l'Inghilterra il granchio al borsellino, come noi, quando si tratta delle cose marittime; e, avendo porti in tutto il mondo, si può dire che è autonoma per quasi tutte le sue navi, e trova modo quasi di utilizzarle tutte. Eppure è l'ammiraglio Spencer che suggerisce quest'alienazione. E vedo che, in seguito alla sua proposta, altre 208 navi sono state alienate dall'Inghilterra, fra cui 13 delle corvette che la vostra Giunta vorrebbe conservare.

Ma questo concetto non è esclusivo agli Inglesi; è stato manifestato anche in Italia. Voi vi ricordate che l'ammiraglio Ricci, uomo competentissimo, gridava: bruciatele quelle navi! Evidentemente era una figura rettorica; egli non voleva bruciarle, voleva venderle.

Un'altra persona autorevole in paese, l'onorevole Sella, quantunque non marinaio, ma pure con quell'intuito che è proprio delle menti elevate, riconobbe anche lui la necessità di questa vendita, e l'ebbe ad esprimere in un discorso che acquistò una certa celebrità.

L'ammiraglio Riboty, come già ebbi l'onore di esporre al Parlamento, fin dal 1867 voleva vendere tutte le fregate. Infine, io trovo che nel 1870 una Commissione parlamentare composta dei deputati: Depretis, presidente, D'Amico, Torrigiani, Ricci, Robecchi, Maurogò nato, La Porta, membri, vi esprime in un modo molto chiaro e molto accéntuato quello che io già vi ho detto.

Al giorno d'oggi si vorrebbe che l'alienazione non fosse più che un provvedimento amministrativo, sentite che cosa dicevano quei signori nel 1870:

« Il ministro della marina ha cominciato con una certa larghezza a disfarsi del materiale antiquato, prendendo per norma di non più intraprendere forti riparazioni... »

« Il modo prudente con cui è risoluto di procedere è commendevole nelle circostanze ordinarie, ma noi siamo nell'assoluto bisogno di provvedere ai servizi marittimi colla minore spesa, siamo in condizioni eccezionali e dobbiamo procurare tutte le possibili risorse per accrescere dell'indispensabile il bilancio della marina, aggravando il meno possibile il bilancio passivo generale. »

Quindi quella Commissione propone di alienare la *Maria Adelaide*, che io ritengo, la *Vittorio Emanuele*, che io non propongo ancora di alienare, la *Garibaldi*, di cui parimente non chiedo ancora l'alienazione, e parecchie altre.

Fra le altre cose è notevole questo. Al giorno d'oggi vi sono fra le navi quattro cannoniere, le quali furono votate con una legge dal Parlamento, mi pare nel maggio del 1865 o del 1864, e furono messe in cantiere certamente nel 1865.

Di queste quattro cannoniere ecco la storia.

Due furono date a impresa alla ditta Orlando, di Livorno: furono commissionate all'industria privata. Essendo venuto il fine della guerra, e Venezia essendo caduta nelle nostre mani, l'amministrazione, per le altre due che rimanevano da fare, era libera di provvedere; ma per le due ora indicate, fu d'uopo subire la sorte del contratto fatto e del lavoro cominciato. Per questa ragione quelle due corazzate furono fatte. Ma le altre due, che l'amministrazione doveva fare per conto proprio a Castellammare, e che erano state messe entrambe in quel cantiere, non furono più finite, perchè si ritenne che lo scopo per cui erano state iniziate, essendo stato raggiunto, non occorreva più di terminarle. Una fu assolutamente abbandonata, l'altra fu portata avanti stentatamente, perchè il progresso, come voi capite, andava gradatamente aumentando, e fin dal primo giorno non si vedeva mica che risulterebbe dopo un certo tempo inutile. Dunque si continuava a lavorare. La decisione di dire: cessate, non venne mai; ma intanto nessuno se ne curava. Quel bastimento, l'*Audace*, è andato aumentando lentamente, lentamente, e non è stato varato che nel 1871: ed allora il ministro non ha più voluto comprarne la corazza, perchè non si è giudicato che il bastimento la meritasse, ed al giorno d'oggi non l'ha ancora.

Ebbene, signori, da questi fatti che vi ho narrati, si è presa l'occasione di accusare il Ministero. Si disse: vedete, ecco un bastimento che non è ancorai terminato: come mai venite a proporre di disfarsene?

Sentite quello che vi proponeva nel 1870 la Commissione del bilancio:

« Di più noi troviamo nella lista della flotta una nave corazzata ancora nuova, per la quale dubitiamo che convenga la spesa necessaria per completarla: vogliamo parlare del *Conte Verde*. Questo bastimento venne messo in cantiere come fregata mista, ecc. »

« Ora, noi domandiamo: non converrebbe egli arrestarsi nello spendere intorno al *Conte Verde*, ed invece disfarsene immediatamente? »

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

Al giorno d'oggi, invece, la Giunta si meraviglia che il ministro abbia messo il *Conte Verde* fra le navi che non sono di tipo.

Signori, se, partendo da quei principii, io fossi venuto a proporvi l'alienazione di quasi tutto il nostro materiale navale, per quanto concerne il materiale, sarei stato logico e avrei potuto validamente sostenere questa tesi innanzi al Parlamento. Ma in tal caso sarei stato realmente esagerato, ed avrebbero avuto ragione i miei oppositori di dire quello che dissero l'anno scorso e sono andati ripetendo nei quindici mesi trascorsi dalla presentazione di questo progetto di legge al giorno d'oggi. Imperocchè non del solo materiale si compone una marina governativa, il personale è l'essenza della marina militare. Ora, se noi cessassimo di avere per il personale le cure che sono necessarie per la sua istruzione ed il suo mantenimento, oltre il danno presente noi avremmo la certezza del danno avvenire.

Dunque, o signori, nel presentarvi un progetto di legge, dovevo avere presente questa necessità del personale; imperocchè il personale deve sussistere. Con pochi milioni si può in pochi anni ottenere un materiale sufficiente; si possono avere le corazzate o i bastimenti che si crederanno migliori, quando si voglia fare la spesa; ma il personale va mantenuto, perchè ci vogliono delle generazioni per riprodurlo. Ora, signori, per tranquillizzarvi a questo proposito io dirò: questa è la nota del materiale che ci rimane, nella supposizione che il mio progetto d'alienazione sia accettato, che tutti quei bastimenti sieno scomparsi. Io trovo che, mantenendo lo stesso numero di ufficiali impiegati negli uffici attualmente, non in libertà, ed armando tutti i bastimenti rimanenti, coi loro tipi, sarebbe necessario avere 614 ufficiali, mentre ne abbiamo in tutto 475; e lo stesso si dica per i macchinisti, per i medici, per tutte le categorie del personale.

Questo, signori, vi dimostri che sarà assai facile (poichè rimane tanta esuberanza di bastimenti) di provvedere all'istruzione del personale, la quale non è poi necessario che sia acquistata nei mari lontani, ma si acquista benissimo, e maggiormente ancora sulle nostre coste, come è opinione di tutti i marinari.

Un'altra preoccupazione che non doveva dimenticare si è quella della protezione del commercio.

Altra volta, o signori, in quest'Aula ebbi occasione di manifestare le mie convinzioni in proposito, ma in allora non feci che una esposizione; credo possa essere opportuno ora di estendermi alquanto di più risalendo ai principii generali.

Vi fu un tempo in cui tutti i mari i più frequen-

tati erano infestati da una folla di pirati sempre in agguato per iscoprire e piombare addosso alla nave mercantile che la sua mala fortuna le inviava.

In quei tempi la navigazione era certamente piena di pericoli e di peripezie d'ogni natura. La navigazione si faceva principalmente di notte, spegnendo tutti i fanali per non essere scoperti, e quando veniva il giorno, si raccoglievano le vele, osservando all'orizzonte se appariva una vela, ciò è un nemico.

Ma questi tempi, o signori, sono lontanissimi da noi. Però, da quei tempi ebbe origine il concetto attuale della necessità di proteggere il commercio nel luogo ove si esercita col mezzo di bastimenti colà destinati. E quest'idea si continuò sino ai giorni nostri, per due ragioni principali: primieramente, perchè la sicurezza dei mari non è stata completa fino a ieri; ed in secondo luogo perchè, colle comunicazioni incerte, faceva comodo a molti Governi di permettere molte cose ai bastimenti lontani. Ma tutto è mutato, o signori, al giorno d'oggi: il telegrafo ed il vapore hanno ucciso completamente la pirateria. Se ancora ogni tanto si sente di qualche caso avvenuto in mari lontani, le potenze europee che hanno colonie vicine provengono subito e ne hanno ragione facilmente.

Dall'altro canto il progresso della civiltà ha fermato sopra basi più solide il diritto internazionale, e ne ha estesa l'applicazione a tutto l'orbe terraqueo. Al giorno d'oggi non si trova più un Governo che osi dare al suo comandante la consegna: *fatevi giustizia da voi*: questo non esiste più, e non è solo il sentimento della morale che trattiene dal fare ciò, ma è anche il timore delle rappresaglie sulle merci e sulla vita dei nazionali.

Al giorno d'oggi in tutti i mari la protezione del commercio è affidata esclusivamente ai consoli. Essi alzano la loro bandiera alla finestra del loro ufficio, e sotto la dipendenza immediata del ministro degli affari esteri trattano tutte le questioni relative al Governo.

Io non vi dirò già che possano tutte le volte riescire a fare dare ragione a chi l'ha; può avvenire il caso che sia mestieri ricorrere alla ragione delle armi, ma a questa non si deve mai ricorrere che per ordine del Governo centrale, e dietro mature riflessioni, dopo avere esauriti tutti i mezzi di conciliazione ed avere pensato ben seriamente alle gravi conseguenze cui si va incontro usando la forza; e quando la decisione di adoperarla sia stata presa, ritenete che non solo un legno, ma molti si avrà il tempo di spedire sul luogo.

Resta la disciplina degli equipaggi. Molti ritengono che a tale effetto sia necessaria la presenza

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

all'estero di una nave da guerra. Anche questo, o signori, ritengo che non sia conforme al vero.

I porti esteri possono venire distinti in due categorie: quelli in cui la giurisdizione consolare è ammessa dal Governo locale, e quelli in cui tale giurisdizione non è ammessa.

Nei luoghi dove è ammessa, il bastimento è perfettamente inutile, poichè tutte le autorità locali, tutti gli agenti della polizia locale sono a disposizione dei consoli e ne fanno eseguire le sentenze.

Se quella giurisdizione non è ammessa, sarebbe illusione il credere che un bastimento da guerra possa far uso della forza pubblica la quale fa eseguire le decisioni del console. Questo non è possibile, imperocchè quel paese che ha tanta gelosia da non voler ammettere la giurisdizione consolare si deve ritenere che avrà meno disposizione ad ammettere che i nostri bastimenti da guerra esercitino atti di forza mentre questo esercizio implica dominio.

Anche la disciplina dell'equipaggio non ha nulla che vedere con la presenza, all'estero, dei bastimenti da guerra.

Questa estate ebbi una eloquente conferma di questo mio modo di vedere e di sentire nell'occasione in cui uno dei nostri consoli all'estero, uno di quelli che risiede in luoghi ove generalmente si crede più sentito il bisogno dei bastimenti da guerra, venne a presentarsi al ministro della marina per domandare effettivamente che gli fosse inviata una nave; si tratta del console di Rangoon.

Voi sapete che, non in forza di trattato, ma in seguito all'apertura dell'istmo di Suez le navi che prima andavano a caricare il grano nel mar Nero, ora vanno a Rangoon a ricevere un carico di riso dai proprietari inglesi. Le navi che convengono nel fiume Irawaddy eccedono il centinaio.

Il console adunque mi chiedeva un bastimento da guerra: qual è l'uso che ne volete fare, gli chiesi, che bisogno avete di quel bastimento da guerra? Il console stette qualche tempo cercando delle buone ragioni, ma infine non esitò a dirmi chiaramente come stavano le cose. La ragione per cui il console di Rangoon desiderava una nave, era questa: pareva che l'autorità trovasse difficoltà non già nell'arrestare i marinai, ma bensì nel farli custodire, perchè il Governo locale non permetteva che fossero ritenuti nelle carceri locali.

Ora, o signori, sentito questo scopo, se debbo dire il vero, a prima vista non mi parve che fosse molto decorosa quella missione di un bastimento da guerra, e che non avesse da guadagnarvi molto quel tal prestigio che vanno cercando i miei oppositori.

Tuttavia non dissi di no, ed ordinai al *Vittor Pisani*, che si trovava nei mari della China, di recarsi a Rangoon.

Che avvenne? Appena il *Vittor Pisani* giunse a Rangoon, ricevetti questo telegramma del console:

« Gouvernement allant passer lui permettant incarcération matelots étrangers présence *Vittor Pisani* pas nécessaire recomande son rappel. »

Io domanderei alla Camera un momento di riposo.

**PRESIDENTE.** Se l'onorevole Garibaldi desidera parlare, gli posso dare la parola subito, mentre si riposa il signor ministro. (*Segni generali di attenzione*)

Prego gli onorevoli deputati a riprendere il loro posto.

**GARIBALDI.** Io ho da aggiungere poche parole alle considerazioni svolte dall'onorevole ministro della marina.

Mi associo interamente al duplice progetto di vendita dei bastimenti inutili, e di costruzione di corazzate di primo ordine. Questo è il fatto.

Svolgere questo duplice concetto mi è molto facile in poche parole.

Vendere i bastimenti inutili sembrami logico nell'ordine normale delle cose; infatti, se sono inutili, perchè tenerli? Credo che l'onorevole ministro della marina è il più competente in questa materia.

Io lo confesso, benchè vecchio marinaio, non sono competente, perchè non conosco lo stato dei bastimenti nostri da guerra; per il che mi sembra che si dovrebbe tener conto dell'opinione dell'onorevole ministro della marina nella vendita dei bastimenti che sono inutili, o nella conservazione di quelli che possono fare ancora servizio.

Il secondo progetto dell'onorevole ministro della marina è quello delle corazzate. In questo sono anche perfettamente d'accordo con lui; invece di tenere delle corazzate deboli, io sono d'avviso che si facciano delle corazzate forti, - le più forti che si possono trovare oggi nella marina inglese, russa, germanica, americana; insomma in tutte le prime marine delle grandi nazioni del mondo.

Pertanto io mi associo interamente a questo suo secondo progetto della costruzione di corazzate di prim'ordine.

Mi permetto solamente di aggiungere che tutti gli onorevoli nostri colleghi sono interamente persuasi della necessità di accrescere la marina nostra, perchè noi, quasi isolani, dobbiamo certamente, con un litorale immenso qual è quello dell'Italia, sia per la protezione delle nostre strade ferrate, che sono per la maggior parte lungo il litorale, sia

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

per la protezione del nostro commercio e delle nostre coste, noi dobbiamo avere una marina competente. Ho finito. (*Applausi*)

**PRESIDENTE.** Onorevole ministro della marina, desidera di riprendere il suo discorso?

**MINISTRO PER LA MARINERIA.** Io sono ben lieto di avere avuto al mio progetto di legge l'appoggio dell'onorevole generale Garibaldi.

L'aiuto in favore della marina di un uomo di tanta competenza non può che tornare immensamente utile alla medesima e pertanto al paese, ed io gliene porgo per conseguenza i miei più vivi ringraziamenti. (*Bravo! Bene!*)

(*Segue un intervallo di dieci minuti di riposo.*)

**PRESIDENTE.** Invito gli onorevoli deputati a riprendere i loro posti.

Onorevole ministro per la marina, ella ha facoltà di riprendere il suo discorso.

**MINISTRO PER LA MARINERIA.** Le ultime parole che io pronunciai si riferivano ad un telegramma del console di Rangoon, il quale non solo dichiarava l'inutilità della presenza in quel luogo di un legno da guerra, ma andava più in là, ne consigliava il richiamo.

Ora, signori, di fronte a questo telegramma sta il fatto che da tutte le parti i nostri consoli sogliono chiedere con molta istanza bastimenti da guerra. Perchè li chiedono essi dunque? Compiono essi un atto irragionevole? No, signori. Vi è una ragione, per la quale i consoli desiderano la presenza dei bastimenti da guerra. E questo fatto io ve lo spiegherò.

I nostri consoli nei paesi lontani sentono necessariamente una impressione d'isolamento e di abbandono, soli, come essi si trovano, in mezzo a popolazioni straniere. Quando giunge un corriere dall'Italia, essi afferrano con gioia i dispacci ufficiali e le corrispondenze di ogni natura; ma, dopo avere lette le scarse corrispondenze d'ufficio e le abbondanti polemiche dei giornali, in luogo di sentirsi confortati, si sentono anzi più abbandonati di prima; hanno toccato con mano, per così dire, che nel loro paese a molte cose si pensa, ma propriamente a loro, no.

Ora, signori, questo sentimento non è solo nei consoli, ma è pure in tutte le popolazioni dei nazionali nostri che li circondano. Quell'uomo messo là lontano, abbandonato, gode alla vista di un bastimento da guerra.

In questa condizione di cose quando un bastimento da guerra apparisce, s'intende che sia salutato con giubilo dal console, e dai nazionali, e che produca anche una impressione sugli stranieri, e che quella impressione sia giovevole. Io non ho mai

inteso di negare l'utilità dei bastimenti da guerra all'estero, ma bensì la loro necessità per lo sviluppo del commercio, e se vi fosse bisogno di prove, basterebbe citare quella della Norvegia, citata dal relatore del bilancio, la quale, ancorchè abbia una marina molto superiore alla nostra, pure non usa questi bastimenti giranti all'estero, o li usa in una proporzione minima. Io perciò, o signori, non ho stimato di dovere in alcun modo pregiudicare la questione.

Nel proporvi la legge per l'alienazione delle navi ne ho ritenuto un numero sufficiente per provvedere a quei servizi, come vi si è provveduto in passato. Le navi che sono state ritenute per questo scopo, certamente vi possono provare altrettanto bene, se non meglio, che la *Principessa Clotilde*, la *Magenta* ed altre coi vecchi cannoni, onde sono armate, riescono affatto inutili per missioni di questo genere. Si tratta di esercitare un'influenza morale. Quella influenza morale si eserciterà ogni qual volta un nostro bastimento mandato dal nostro paese giungerà in un porto straniero, quando questo rappresenti un tipo veramente moderno e grande. Ma quella impressione non potrà che essere diminuita dall'ostentazione dei vecchi cannoni di ferraccio, come l'hanno la *Principessa Clotilde* e la *Magenta*, ed altri che io vi ho proposto di eliminare.

Le ragioni che mi hanno indotto alla esclusione di quei bastimenti determinati, credo già di averle totalmente svolte, prima d'ora, onde stimo inutile tornarvi sopra.

Vi ha però un ultimo argomento che devo ancora toccare. Una delle ragioni accessorie sì, ma importanti, per cui io desidero vivamente che questo tipo di vecchie navi sia eliminato dalla marina si è questa, che esse rappresentano ancora, per così dire, la bandiera del passato. Vi sono nella nota di alienazione delle navi meno invecchiate, ma che non hanno incontrata la simpatia di nessuno, imperocchè, signori, i *laudatores temporis acti* non amano il piroscalo di qualunque natura esso sia; amano la nave a vela, quell'antica nave a vela che fu la nostra scuola e che era invero meritevole di amore, e siccome queste navi ne presentano ancora al di fuori una falsa apparenza, finchè quell'apparenza dura essi sono soddisfatti, e credono di tenere ancora un lembo di quella gioventù che è sparita.

Ed invero, o signori, codesto culto del passato non è senza qualche cosa di nobile. In realtà, chi abbia navigato sulle antiche navi a vela in tempo in cui l'assenza del carbone permetteva una tale squisitezza di pulizia, che al giorno d'oggi si cerca invano nei palazzi, chi abbia provato l'emozione, dopo

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

una lunga calma, di vedere giungere una brezza a bordo che gradatamente va rinfrescando ed incurva la nave e la fa balzare come un cavallo focoso, chi abbia provato le forti emozioni del pericolo trionfato con una manovra elegante, ardita, lottando corpo a corpo cogli elementi, si capisce che si rassegni difficilmente alle necessità del presente. Ma questa, signori, è poesia; le questioni invece del materiale marittimo sono prosa, inesorabilmente prosa.

Io vi ho dunque dimostrato, o signori, che la legge è opportuna, vi ho dimostrato che è mantenuta dentro una giusta misura, poichè si è tenuto conto di tutti i bisogni a cui deve soddisfare per il momento la nostra marina nel suo periodo di trasformazione. Quale altro dubbio potrebbe ora rimanervi?

La Commissione, la quale fu incaricata di fare quella scelta di navi, e la quale emise il suo parere nel verbale consegnato in unione al progetto di legge, è la più autorevole di quante sia possibile di formarne nella marina. La vostra Giunta, egli è vero, contrappone continuamente a questa Commissione ed al suo parere il parere del Consiglio di marina.

Ora io devo necessariamente trattare quella questione.

Il regio decreto che istituisce il Consiglio di marina lo compone di poche individualità, competenti in ciascheduno dei diversi rami delle cose marittime; ma, siccome appunto la sua natura complessa gli impedirebbe di poter essere sufficientemente competente in tutte le questioni speciali che possono presentarsi, provvede che il ministro, ogniqualvolta abbia da sciogliere un quesito determinato, debba aggiungere al Consiglio di marina, e con voto deliberativo, quel numero che crede conveniente di ammiragli o di altri capi-servizio esistenti nel corpo della regia marina.

Ora, signori, fino dall'anno scorso quest' appunto al ministro della marina era stato fatto. Resta evidente che quando il ministro della marina non avesse sdegnato di scendere a quell'arte, aveva il mezzo molto semplice di togliersi questo argomento di mezzo. Evidentemente tutti gli ammiragli, che hanno firmato il verbale, che è annesso alla relazione della Commissione, potevano dal ministro della marina essere annessi al Consiglio di marina. Questi signori non avrebbero certamente dato un voto diverso in quella questione da quello che avevano dato prima, e il Consiglio di marina allora avrebbe dato un voto perfettamente conforme a quello che aveva dato il ministro.

Io non ho creduto di usare questo mezzo, perchè

appunto mi pareva di essere tanto forte nelle ragioni che mi guidano, che poteva consentire ai miei oppositori qualche piccolo sistema di difesa di questa natura.

Qualcuno dei contraddittori vi ha detto che lo colpiva specialmente l'osservare che, mentre si conservavano delle navi più antiche, se ne alienavano di quelle più recenti.

L'onorevole Maldini, se non erro, anzi diceva che egli avrebbe inteso che si fosse preso il criterio, per esempio, di alienare le navi che hanno una determinata età, oppure di alienare quelle di un determinato tipo, ma che non intendeva il sistema seguito dal ministro; ora questo sistema è semplicissimo. Queste navi che si conservano sono: il *Governolo*, il *Guiscardo*, l'*Ettore Fieramosca* e l'*Archimede*.

Il *Governolo*, quando fu presentata la legge, era in navigazione all'estero; fu riparato nel 1872 appunto per andare a fare quel viaggio. Il *Guiscardo* ha subito una completa riparazione a Napoli; si trovava in buono stato e con caldaie nuove; non poteva essere il caso di alienarlo. L'*Ettore Fieramosca* è in buono stato, e si trova in America. L'*Archimede* è stato riparato a Venezia nel 1873; gli fu cambiata la caldaia, ed è in buono stato. Per qual ragione avrei dovuto alienare questi bastimenti quando si trovano in buono stato? Come forza militare, come autonomia, vi ho fatto vedere che gli uni valgono gli altri.

Quelle che realmente sarebbe stato necessario di escludere, in ogni caso sono quelle che vi ho definite prima, quella specie di navi impotenti che non sono buone a navigare nè a vela, nè a vapore, e che non saranno, in caso di bisogno, buone a nulla, malgrado i loro quattordici cannoni di ferraccio vecchio, con cui hanno l'aria di minacciare la gente. Queste navi era forse opportuno di alienarle prima di tutte.

Ma, si dice, si doveva tenere un altro criterio, quello dell'età.

Io non posso capire come un criterio simile possa essere suggerito. Si sa che vi sono degli uomini per esempio di 60 anni, i quali valgono più di altri di 40 e di 30. Bisognava tener conto dello stato di conservazione delle navi. Il *Governolo*, il *Guiscardo*, l'*Ettore Fieramosca*, l'*Archimede* sono in buono stato, quelle altre navi invece, che si vogliono conservare, hanno bisogno di un milione e mezzo e più di riparazioni. Poteva essere dubbia la scelta? Non è mille volte meglio alienare queste ultime?

Da tutto questo, signori, risulta, che, come vi ho già detto, io non mi trovo nel caso di poter accettare le riduzioni proposte dalla vostra Giunta.

Ci sono le navi cannoniere, l'*Alfredo Cappellini*,

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

il *Faa di Bruno*, ecc., che vorrebbero conservarsi per la difesa di Venezia dal lato di mare. Queste navi cadono certamente, ed a maggior ragione, nell'esposizione che ho fatta di tutte le altre navi che hanno corazze, come le hanno quelle che possono essere affondate a mille metri, senza che esse possano affondarne altre, mentre l'essere affondate importa, come io vi ho spiegato, che certe navi non possono essere impiegate a combattere contro altre navi.

La questione dunque della difesa dal lato di mare è completamente esclusa. Resta la questione della difesa dal lato di terra. Ora, signori, io vi farò osservare che il bisogno a cui si vuol provvedere in questo caso, è un bisogno che è stato inventato per il desiderio di levare quelle navi dalla lista d'alienazione, non per altro, perchè è un bisogno che non è sentito da nessuno: non dal Ministero della guerra, che non le accetterebbe; non dalla Commissione di difesa dello Stato, che non lo ha mai proposto.

L'onorevole Maldini vi diceva ieri che la Commissione generale di difesa dello Stato proponeva un campo trincerato a Mestre...

**MALDINI.** Non ho detto questo.

**MINISTRO PER LA MARINERIA.** Mi pareva; bene, avrò sentito male. Quello che è certissimo, si è che nel 1848 esistevano a Venezia alcune navi di questa natura, o di natura analoga, che erano delegate a difendere l'Estuario. Queste navi fu creduto che avessero reso un grandissimo servizio nell'assedio fatto dagli Austriaci; tuttavia avvenne questo, che, appena gli Austriaci ebbero preso possesso di quella città, fecero scomparire tutte quelle navi e non ne vollero più sapere; e costruirono invece fortezze, le quali sono state sempre giudicate più che sufficienti per difendere e proteggere efficacemente l'Estuario. Le cannoniere che si è immaginato per un bisogno fittizio di cacciar là, non possono andarvi. Pescano due metri e non possono uscire dai canali; sono lunghe oltre 40 metri e non possono girare, e probabilmente non potrebbero neanche puntare lateralmente.

Qualcuno ha immaginato di farle uscire nella Laguna, e di farle rimanere a secco nel tempo che l'acqua si ritira. Ma allora che avviene? Avviene che una parte abbastanza cospicua della carena rimane scoperta, ed appunto quella parte in cui si trovano i magazzini delle polveri, per cui è una idea propriamente inattuabile.

A questo si aggiunge poi ben altro. Da quelle navi se ne potrà cavare, secondo i calcoli fatti, 220,000 lire all'incirca. Ora, ammesso che realmente, cosa che io non ammetto, e neppure il mio collega della guerra non ammette, si ricavassero

220,000 lire da quella vendita, si potrebbe fare qualche cosa. Io ho fatto studiare appositamente la cosa, onde assicurarmene, e n'è risultato che si potrebbe fare una specie di bastimento interamente corazzato, che pescasse 50 centimetri invece di 2 metri.

Su queste corazzate mi pare di avere detto abbastanza.

Rimane il *Cambria*.

Mentre mi si rimprovera di non avere messo nella lista di alienazione il *Governolo*, il *Guiscardo*, l'*Ettore Fieramosca*, e l'*Archimede*, che sono navi più vecchie, mi si rimprovera di avervi messo il *Cambria*, che rimonta al 1840.

Quel bastimento, devo dirlo, mi pare che abbia pochissima importanza. È un bastimento che è destinato unicamente al trasporto, e può solo trasportare 250 tonnellate di roba in tutto, perchè quasi tutto il posto è occupato da macchine vecchie, preadamitiche. Per questo trasporto poi si impiegano 60 tonnellate di carbone al giorno. Abbiamo invece un trasporto un po' più moderno, non però un tipo di modernità, tutt'altro, abbiamo l'*Europa*, il quale trasporta 1000 tonnellate colla stessa velocità, e che consuma 25 tonnellate al giorno invece di 60.

Ora, o signori, fatta la proporzione, si trova che col *Cambria* questo trasporto costa 10; coll'*Europa* costa 1, trasportando con un altro vapore.

Quando crediate che le finanze siano abbastanza prospere per permettersi di questi lussi, io non sono punto alieno dall'acconsentire alla proposta della Commissione di conservarlo.

Dopo tutto questo, o signori, io non ho altro a dire: aspetto con fiducia il vostro voto. Quando voi rigettiate la legge dell'alienazione, al nuovo ministro che verrà a prendere il mio posto, certamente darei il consiglio di suggerirvi che è meglio assai levare assolutamente dalla nota dei bilanci quello della marina.

Ma io non credo che questo possa avvenire; voi siete i rappresentanti di un paese il quale dal mare ebbe più volte la sua grandezza e che l'avrà, ed io sono certo che non fallirete alla vostra missione. *(Molte voci. Benissimo! Bravo!)*

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Camperio per un fatto personale.

**CAMPERIO.** L'onorevole ministro, parlando nel suo discorso della *Principessa Clotilde*, citò il mio nome, ed io devo dichiarare che il fatto è non solo verissimo, ma che destò una dolorosa impressione fra gli Italiani che in allora si trovavano nei porti al di là del Capo di Buona Speranza. La traversata di cui parlava il ministro si fa dai velieri di discreta

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

velocità in 45 o 50 giorni e la *Principessa Clotilde*, legno misto, ne ebbe ad impiegare 80.

Fu quindi grande il mio stupore nel vedere la *Principessa Clotilde* fra i legni che la Commissione vuol conservare.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Alvisi.

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Se si comincia alle 2 e 1/2 e si vuol finire alle 5 e 1/2 non so come si potrà andare avanti.

Parli, onorevole Alvisi.

ALVISI. Signori, io mi sono trovato con la minoranza della Commissione, non tanto per la questione di massima della vendita delle 33 navi inseribili, che, come si vede nella relazione, fu accettata dalla intiera Commissione, ma sul punto della divergenza che vi era fra il numero totale delle navi che il ministro propone d'alienare e quello parziale proposto dalla Commissione.

Ma se da una parte io aderiva al parere ed alle dimostrazioni dei colleghi che più specialmente conoscevano la materia tecnica, dall'altra mi sentiva perplesso nel dare il mio giudizio definitivo, perchè altre persone militarmente istruite ponevano di riscontro ragioni opposte a quelle avanzate dai miei colleghi; però, colla discussione di ieri e di oggi, il dubbio si è completamente svanito.

D'altronde io mi trovava nella condizione morale della maggior parte dei componenti un'Assemblea legislativa che non possono avere studiato a fondo o per professione l'arte militare nei suoi rapporti colla scienza moderna. Ma un senso retto ispirato dall'amor di patria, che scuote le fibre d'ogni cittadino quando si tratta della salvezza e della dignità del paese, mi ha reso libero da ogni impegno politico, per giudicare con imparzialità le ragioni del ministro; perciò invito i miei colleghi, profani come me agli studi profondi di quella scienza marinaresca di cui hanno dato prova evidente l'onorevole ministro e gli oratori che l'hanno preceduto, compreso l'onorevole mio collega Marselli, di acquetarsi alle conclusioni del progetto ministeriale.

Di fronte a considerazioni sapienti, a fatti incontestabili, per quanto abbia stima dei colleghi i quali ebbero opinione contraria, io mi sono consciamente confermato nel mio proposito di dare il mio voto senza riserva al ministro della marina. Con ciò non faccio che confermare quanto ebbi l'onore di esporre nel seno della Commissione, cioè che, tra il sacrificio delle navi che la Commissione vorrebbe serbare, ed il sacrificio di un uomo che per la prima volta su quel banco ministeriale io trovo informato allo spirito di vero progresso, che ha fede nella

scienza, e che segna una colonna miliaria sopra un passato di disordine amministrativo e di umiliazione politica, io francamente, ripeto la mia opinione, sostengo quest'uomo.

Però non è incondizionata la mia opinione favorevole al ministro; bisogna che gli faccia un appunto già un poco tratteggiato dall'onorevole Marselli. Forse troppo preoccupato della sua grande idea di tutto innovare nella marina da guerra, ha sdegnato di offrire alla Commissione molti di quegli schiarimenti che avrebbero potuto in seno della medesima essere vagliati e portare in essa quel convincimento che era penetrato nell'animo della minoranza.

La balda parola, mi permetta quest'espressione, del ministro di dire incompetente la Commissione a dare un giudizio definitivo, è stato uno dei motivi che mi avevano un po' scosso nella mia fiducia; chi nega ragione ha torto; ma io spero che il ministro abbia pronunziato quel motto così amaro verso la Commissione nella riserva di fare quel lungo ed elaborato discorso, col quale oggi ha svolto dinanzi alla Camera il suo piano di riforma completa del materiale della marina da guerra. Ritengo perciò indubitato che la maggior parte dei deputati, sebbene estranea alla specialità tecnica del soggetto in discorso, sarà venuta, in seguito a questa discussione, in quella convinzione profonda di favore, che in me già prima esisteva, sebbene fosse unicamente appoggiata a quella manifestazione di principii scientifici che io aveva trovato negli antecedenti discorsi dell'onorevole Saint-Bon, e per i quali io aveva data la mia piena adesione.

Ma se al ministro della marina ho fatto una lieve censura sul modo di rispondere alla Commissione, io debbo fare un altro e severo appunto al Ministero come parte responsabile del passato, che risulta tanto infelice dai documenti letti dall'onorevole ministro: cotesti documenti vi provano come i ministri della marina erano stati sordi alla voce della verità e della scienza, come nulla abbiano studiato, nulla previsto, e quindi abbiano costretta la nazione a fare dei sacrifici enormi di danaro, che costa sangue, e per quale scopo? Per venire oggi alla Camera a dire che dei 600 milioni spesi nella marina nulla rimane, che potete cancellare la somma del patrimonio dello Stato, e che la partita avere è bilanciata da un zero.

E quindi se si trattasse di dare un voto al Ministero, siccome dovrei in questo caso ricordare tutti i fatti anteriori (così facendo la questione politica, dichiaro che darei il mio voto contrario al Ministero), io dovrei naturalmente considerare il presente come la conseguenza di un sistema condan-



SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

nato da tutti, e giudicarlo come il risultato di idee preconcepite, e l'opera di quegli uomini i quali nulla hanno imparato, e che disprezzavano quel progresso della scienza, del quale si dimostra così zelante cultore l'attuale ministro.

Ma la Commissione si è inoltre occupata, ed io con essa, delle condizioni del nostro commercio all'estero, alle quali patriotticamente ha pure accennato oggi l'onorevole ministro nel suo discorso.

È ben giusto che coloro i quali si lanciano arditi oltre l'Oceano e affidano il loro avvenire nei mari lontani per allargare i traffici del proprio paese, e aprire le fonti alla ricchezza nazionale, abbiano diritto e sentano il bisogno di essere validamente protetti. Essi vedono con gioia l'apparire della bandiera italiana che loro ricorda un lembo della loro patria diletta.

Io sono perfettamente d'accordo che alla emigrazione lontana la patria debba protezione ed appoggio, e vorrei che si potesse adottare l'idea esposta dal relatore, cioè che vi fossero due marine, una marina militare per la difesa, e la marina viaggiatrice che potesse veleggiare continuamente e manovrare intorno a quelle spiagge che sono abitate dai nostri concittadini. Credo che servirebbe molto utilmente a rincorare le speranze e mantenere viva l'operosità di coloro che preparano alla madre patria le grandi risorse dei traffici e degli scambi coi prodotti italiani. Ma se non posso averle entrambe, intanto preferisco di avere la marina militare all'altezza dei tempi, all'altezza della scienza, una marina che mi possa essere di efficace difesa della dignità nazionale.

Quindi appoggio l'onorevole ministro nel suo concetto di sbarazzarsi completamente di tutto un materiale il quale costa per la sua conservazione, e di mettere in disparte la somma ricavata per fabbricare nuove navi secondo i tipi più perfetti.

Ma non basta, o signori; un'altra causa che mi fa favorevole al progetto ministeriale, consiste nel nuovo mezzo di difesa che il ministro propone per sostituire quelle inutili navi cannoniere e quei vecchi arnesi da guerra che si vorrebbero conservare. Anzi io ho sentito ufficiali di marina competentissimi, ho parlato con ufficiali del genio, che ragionando di questa materia concordavano nella opinione ministeriale che le torpedini e i lancia-torpedini sono mezzi di difesa delle coste molto più efficaci che non sieno le corvette e le cannoniere destinate a scomparire dai nostri arsenali.

Col ricavo delle navi inservibili, colle somme che si possono risparmiare della loro manutenzione e del necessario raddobbo si può provvedere a co-

struire un numero di torpedini che valga a tenere guernite le nostre coste, e possa validamente operare alla loro difesa; anche per questo motivo appoggio col mio voto il progetto dell'onorevole ministro.

Ma nella mia franca approvazione non debbo dissimulare che vedo in serio pericolo il ministro delle finanze, che avendo promesso il pareggio da conseguirsi in cinque anni, ha impegnato tutte le possibili risorse ed anche le problematiche nuove imposte per le spese ordinarie dei bilanci.

Nell'adottare quindi la riforma sulla marina militare devo preoccuparmi di questo fatto e rivolgere in proposito alcune parole di sconforto all'onorevole ministro per la marina! Badi bene di non porre la Camera nella necessità, per il fatto della vendita delle 33 navi che egli dice inservibili, di dovere in un avvenire molto prossimo votare somme considerevoli. Pensi bene che su tutte le entrate stabilite in bilancio, non si può, col sistema adottato dal Ministero, risparmiare un soldo perchè tutte assorbite dai diversi servizi pubblici; e perciò il Ministero della marina non potrà dire più tardi: non abbiamo più nulla, bisogna ricostituire il materiale che avete alienato; la nazione non può restare assolutamente sprovvista di quelle navi che occorrono a proteggere il nostro commercio, oltrechè devono servire alla ordinaria e straordinaria difesa del nostro paese; e in forza di queste, d'altre giustissime argomentazioni, se il ministro Di Saint-Bon domandasse al ministro delle finanze di fare una nave all'anno, che costa da 15 a 20 milioni, e quindi obbligasse la Camera, per sentimento di dignità propria e per amore della patria minacciata, a votare un 20 milioni di più di imposte nuove, io gli dico fin d'ora la verità che il ministro della marina si troverebbe in pessima condizione dinanzi alla Camera stessa; perchè se oggi una maggioranza discende nella sua opinione, e gli dà il voto favorevole all'alienazione completa del naviglio, si ricordi bene che la Camera stessa è nella persuasione che non si possa aumentare il bilancio della marina oltre alla somma già iscrittavi, alla quale si aggiunge il ricavato dalla vendita del vecchio naviglio e da altre economie possibili ad un ministro veramente riformatore.

Non voglio dubitare che il ministro, che oggi domanda un voto di fiducia per un progetto, si possa trovare domani disapprovato dalla Camera, che ha certo il diritto di negargli i fondi per fare il naviglio nuovo. Nè al certo può fare assegnamento sopra le economie degli altri servizi, perchè il Ministero, e lo ripeto, ha già impegnato per cinque anni persino le speranze, e quindi bisognerebbe ag-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1875

gravare il paese di nuove imposte, che non può sopportare.

Ho fatto questa considerazione, la quale giustificherà anche la mia futura condotta parlamentare, se dovessi dare un voto contrario per la domanda di nuove somme allo stesso ministro che oggi approvo.

Ma se è mio convincimento, come del paese, che non si possa gravarlo di aumento dei vecchi, nè di nuovi balzelli, è d'altra parte mia opinione fondata che, se fosse assolutamente necessaria la sollecita riproduzione del nostro naviglio da guerra, le somme occorrenti potrebbero e dovrebbero risultare da un complesso di economie relativo ad un riordinamento generale di tutti i servizi, compreso quello della guerra. A scanso di equivoci e per giustificare il mio voto di oggi, come quello del domani, ho creduto di fare quest'avvertenza.

Intanto nessuno può contestare che il linguaggio energico del ministro della marina non abbia rinfanciato il morale della giovane nazione, e perciò non convengo coll'onorevole De Amezaga, il quale ha detto che la forza morale di uno Stato si misura unicamente dal materiale di guerra, e là si estende la sua influenza fin dove arriva il cannone; insomma, nella forza sta la dignità di un paese. Ma il ministro disse, ed io mi associo alla sua opinione, che vi sono paesi, per esempio gli Scandinavi, che ho visitato nell'autunno scorso, che, senza avere un potente naviglio da guerra, senza avere una forte marina da sbarco, pure fanno sventolare la propria bandiera nei mari più lontani ed infidi, ed è rispettata su tutti i porti del mondo. Vi sono dunque elementi di forza morale eguali, se non superiori, alla materiale, cioè l'attività, il commercio, la marina mercantile e la ricchezza dei popoli, che hanno saputo mantenersi quel prestigio di grandezza che è appunto quello che sopperisce alla forza materiale a portata dei cannoni. Quindi nella mia coscienza di italiano non posso approvare in tutta la sua interezza quelle idee e quelle parole, le quali valgono a far scemare nel paese la fede in se stesso, e a fargli credere che il suo morale e la sua dignità siano posti in ridicolo in tutti i paesi d'Europa, solo perchè non vuole, o perchè non può, improvvisare una nuova flotta da guerra.

Io posso dire che sia nella Germania sia negli Stati Scandinavi, che ho percorsi nel mio viaggio autunnale, la nostra patria è rispettata, e che il suo nome, oltrechè suonare gradito a quelle popolazioni, è considerato eziandio come simbolo di forza e di dignità.

Ed io, rappresentante, come voi tutti, dell'Italia, mi sento il dovere di respingere questa massima, che la forza morale di un paese dipenda da dieci cannoni di più o da dieci di meno.

Vi è un complesso di operosità, di produzione, d'intelligenza, di lavoro, che formano gli elementi della grandezza delle nazioni, e con essi, e non altrimenti, si acquista quell'opinione nei popoli civili che non è racchiusa entro i confini della forza materiale, ma li oltrepassa a perdita di misura e di tempo.

Se gli Italiani avessero calcolato soltanto sulla loro forza materiale, non si sarebbero accinti a tanta impresa, e non avrebbero intimata la guerra agli stranieri se non avessero confidato nella forza morale d'un popolo.

Io ho creduto di porre in rilievo questi miei sentimenti dinanzi ai legislatori, che anche se militari, non possono nè devono misurare la dignità nazionale col tiro del cannone, ma ricercare dove troveranno la vera forza, cioè nell'animo della nazione e nel cuore di un popolo contento del suo Governo.

Fatte queste brevi considerazioni, io abbandono agli onorevoli miei colleghi della maggioranza che devono succedere, la difesa del progetto della Commissione, contro il quale ho già formulato il mio voto.

La seduta è levata alle ore 6 10.

*Ordine del giorno per la tornata di lunedì:*

1° Seguito della discussione del progetto di legge sull'alienazione di alcune navi della regia marina.

2° Discussione dello stato di prima previsione pel 1875 del Ministero della marina.



