

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

CXXVI.

TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Petizioni numeri 1891 e 1894 dichiarate di urgenza. = Congedi. = Commemorazione del deputato Allis defunto in Torino, fatta dal presidente della Camera, Farini, e dal deputato Pissavini. — Si dichiara vacante il 1° collegio di Torino. = Determinazione del giorno in cui sarà svolta la interpellanza del deputato Benghi annunciata nella seduta precedente. = Svolgimento della interrogazione del deputato Nicotera sulle disposizioni date dal Governo per le provenienze dai luoghi affetti dalla peste — Risposta del ministro dell'interno, della quale il deputato Nicotera si dichiara soddisfatto sotto condizione. --- Il ministro dell'interno replica brevemente. = Comunicazione del guardasigilli, che dà notizia alla Camera del ritiro della querela contro il deputato Marani, e chiede quindi la restituzione degli atti processuali; la Camera, sul parere favorevole della Commissione nominata per esaminare la domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Marani, approva la domanda del guardasigilli. = Seguito della discussione sul bilancio di prima previsione pel 1879 del Ministero della marina — Il deputato De Rensis rivolge alcune interrogazioni al ministro della marina, Ferracciù, in relazione alla velocità effettiva di alcune nostre navi, diversa da quella che era stata preveduta prima di costruirle, e ragiona lungamente dei tipi adottati per le nostre costruzioni navali e del loro armamento — Il deputato Carbonelli parla della necessità di un riordinamento dei nostri arsenali, pei quali già tante proposte si sono fatte per un lungo periodo d'anni — Il deputato Ungaro parla della convenienza di affidare all'industria privata la costruzione di qualche nave da guerra e delle macchine relative, ed esorta il ministro a provvedere alla sorte di parecchi ufficiali del corpo disciolto di fanteria marina --- Il deputato Brin ribatte alcune osservazioni del deputato Manfrin e di altri dando estesi schiarimenti relativi alle precedenti amministrazioni della marineria. --- Osservazioni del deputato Elia sulle costruzioni navali nazionali — I deputati Borghi e Manfrin parlano per fatti personali — Schiarimenti del deputato Di Saint-Bon sulla fabbrica di armi portatili da lui istituita per la marineria — Raccomandazioni del deputato Grimaldi al ministro della marina riguardanti l'industria delle costruzioni navali — Il deputato Brin parla per un fatto personale, e risponde ad alcune osservazioni del deputato Manfrin. = Presentazione fatta dal deputato Boselli di una relazione del deputato Luzzatti sulla convenzione pel reciproco trattamento daziario fra l'Italia e la Francia.*

La seduta è aperta alle ore 2 15 pomeridiane.

Il segretario Quartieri dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Il segretario Pissavini legge il seguente sunto di petizioni:

1894. Il Consiglio direttivo della società operaia di mutuo soccorso in Sant'Arcangelo, fa piena adesione alla petizione del Consiglio provinciale di Pesaro ed Urbino, diretta ad ottenere che sia classificata in seconda categoria la linea ferroviaria Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano.

1895. Alcuni azionisti delle ferrovie romane pre-

sentano alla Camera un progetto che, mentre lascia intatto il quesito dell'esercizio, risolverebbe la questione del riscatto delle dette ferrovie, determinando fin d'ora il corrispettivo e la scadenza.

ATTI DIVERSI.

MARTINI. Vorrei raccomandare alla Camera di decretare l'urgenza per la petizione 1891.

Credo inutile accennare alla necessità che questa petizione sia rimandata alla Commissione, la quale esaminerà, quando sia presentato, come ha pro-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

messo l'onorevole presidente del Consiglio, il disegno di legge per l'indennità a Firenze, poichè tal petizione si collega strettamente con esso.

PRESIDENTE. L'onorevole Martini domanda che la petizione 1891 sia dichiarata d'urgenza.

Se non vi sono opposizioni, l'urgenza s'intenderà ammessa.

(È ammessa.)

La Presidenza si ricorderà poi, quando sarà presentata la proposta per l'indennità a Firenze di trasmettere alla Commissione, da nominarsi, la petizione per la quale ha fatto istanza l'onorevole Martini. (*Conversazioni su diversi banchi*)

Onorevoli colleghi, siamo in seduta pubblica, li prego di far silenzio.

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

VELINI. A nome dell'onorevole nostro collega, il generale Carini, ritenuto in casa da malattia, domando alla Camera che voglia decretare l'urgenza per la petizione 1894, del Consiglio direttivo della società di mutuo soccorso di Sant'Arcangelo, con la quale si chiede il passaggio alla seconda categoria della linea che da Sant'Arcangelo, per la valle della Marecchia traversando il circondario di Urbino, e toccando Cagli e Pergola, raggiunge Fabriano sulla linea romana.

Chiedo contemporaneamente che questa petizione sia mandata alla solita Commissione per le costruzioni ferroviarie.

PRESIDENTE. L'onorevole Velini fa istanza in nome dell'onorevole Carini perchè la petizione 1894 sia dichiarata d'urgenza.

Se non vi sono opposizioni, l'urgenza s'intenderà ammessa.

(È ammessa.)

La Presidenza manderà questa petizione alla Commissione per le costruzioni ferroviarie.

Chiedono un congedo, per ragioni di salute, gli onorevoli: Fossombroni e Davico di giorni 15; per affari particolari: Serazzi, Piccoli, Arisi, Di Carpegna, Asperti, Pasquali, Borelli Bartolommeo e Vayra di giorni 10.

Se non vi sono opposizioni, questi congedi s'intenderanno accordati.

(Sono accordati.)

COMMÉMORAZIONE DEL DEPUTATO ALLIS — DICHIARAZIONE DELLA VACANZA DEL 1° COLLEGIO DI TORINO.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi! Un telegramma mi annuncia la morte dell'onorevole nostro collega avvocato Alessandro Allis avvenuta ieri in Torino.

Alessandro Allis, nato in Torino l'anno 1837, studiò leggi ed entrò poi nella carriera dei pubblici uffici amministrativi, che ben presto lasciò per quella della stampa e del foro alle quali era chiamato dal brillante ingegno di artista, dalla vivace natura insopportabile dei troppo rigidi legami.

Eletto deputato del collegio di Chieri nella undecima Legislatura, prese assai larga parte ai lavori parlamentari, discorrendo acconciamente sui disegni di legge intorno alla circolazione cartacea, all'ordinamento dei giurati, alle modificazioni della tassa sul macinato.

Rimandato alla Camera, non sono ancora tre mesi, dal 1° collegio della sua città natale, la salute, affranta da un male che non perdona, non gli permise di sedere assiduo fra noi; sebbene con la tenace volontà, facendo forza alla malattia, egli si trovasse al suo posto quando, con solenne discussione e deliberazione furono, sullo scorcio del passato anno, chiusi i nostri lavori.

Consigliere provinciale e comunale della città di Torino, valente avvocato, deputato al Parlamento, Alessandro Allis fu del novero di quei giovani che, non arrestati dai triboli, non scoraggiati dalle delusioni dell'aspro cammino, tennero fede inconcussa al progresso ed a tutte le esplicazioni della libertà.

Ed io mi associo al dolore, per tanto immatura morte, dei molti amici, dei concittadini, della famiglia dello estinto, salutandolo in nome vostro per l'ultima volta. (*Benissimo!*)

PISSAVINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PISSAVINI. Signori, l'amicizia che fino dagli anni più giovanili mi legava all'egregio e compianto collega Allis, m'imporrebbe l'obbligo di toccare i punti più salienti della sua vita in questo recinto, ove la sua voce risuonò più volte sempre improntata a sentimenti d'ordine, di progresso e di libertà, sempre ispirata ai sacrosanti principii del vero, del giusto e dell'onesto.

L'animo mio però è sì angosciato per l'immatura perdita di un carissimo amico il quale, malgrado l'affranta salute, consacrò con lodevole ed inimitabile modestia l'intera sua vita al servizio del proprio paese, che la mente si ribella in questo doloroso istante ad ogni pensiero.

La Camera mi consentirà quindi che io mi associi, a nome di moltissimi amici, alle commoventi e degnissime parole testè pronunziate dall'egregio nostro presidente, parole che varranno a lenire l'immenso dolore dello sventurato genitore del prediletto collega Allis, e ad eternare in pari tempo la venerata memoria di un benemerito patriota da

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

tutti amato, da tutti stimato per le peregrine doti di mente e di cuore di cui andava a dovizia fornito. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Dichiaro vacante il primo collegio di Torino.

DIFFERIMENTO DELLA INTERPELLANZA DEL DEPUTATO BONGHI ALLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PEL MINISTERO DELL'INTERNO.

PRESIDENTE. Ieri furono annunciate, una domanda d'interpellanza e una domanda d'interrogazione.

Essendo presente il ministro dell'interno rileggo la domanda d'interpellanza:

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dell'interno sulle condizioni nelle quali il Governo lascia il municipio di Napoli.

« Bonghi. »

Prego il ministro dell'interno di voler dichiarare se e quando intenda rispondere a questa interpellanza.

DEPRETIS, presidente del Consiglio. Siccome è già stata presentata la relazione sul bilancio dell'interno, io pregherei la Camera di rimandare questa interpellanza alla discussione generale di quel bilancio.

PRESIDENTE. Aggiungo che il bilancio dell'interno potrà venire in discussione lunedì prossimo.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Accetto per lunedì prossimo.

PRESIDENTE. L'onorevole Bonghi è soddisfatto?

BONGHI. Accetterò la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio quantunque mi sarà assai difficile di trovarmi qui lunedì prossimo. Spero di essere presente martedì.

PRESIDENTE. È probabile che la discussione non sarà terminata in un solo giorno, ed allora ella potrebbe parlare nel secondo giorno se nel primo fosse assente.

BONGHI. Altrimenti prego il presidente del Consiglio ed il presidente della Camera ad accordarmi di svolgere la mia interpellanza in altra tornata.

Peraltro spero che frattanto me ne venga meno il motivo.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Dio lo voglia. (*Si ride*)

PRESIDENTE. Dunque rimane inteso che l'interpellanza dell'onorevole Bonghi è rimandata a lunedì, con l'accordo che se l'onorevole Bonghi non potesse lunedì trovarsi alla seduta, sarà rimandata a martedì. Così rimane stabilito.

SVOLGIMENTO DELLA INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO NICOTERA SULLE DISPOSIZIONI DATE PER LE PROVENIENZE DAI LUOGHI AFFETTI DALLA PESTE.

PRESIDENTE. Vi è inoltre una domanda d'interrogazione del tenore seguente:

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'interno e della marina sulle disposizioni date per le provenienze dai luoghi affetti dalla peste.

« Nicotera. »

L'onorevole ministro della marina, che era ieri presente, si riserbò di parlare col suo collega il ministro dell'interno per fissare lo svolgimento di questa interrogazione.

L'onorevole ministro dell'interno intende di accettare questa interrogazione?

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO E MINISTRO DELL'INTERNO. Siccome l'onorevole Nicotera vorrà delle spiegazioni dal Governo, ed il Governo desidera di darle al più presto, prego l'onorevole Nicotera di voler esporre subito la sua interrogazione, così potrò rispondere.

PRESIDENTE. Permettendolo la Camera, do facoltà all'onorevole Nicotera di svolgere la sua interrogazione.

NICOTERA. Questa mia interrogazione muove da un sentimento che ho ragione di credere condiviso da tutti.

Da diversi giorni il paese è commosso ed allarmato dalle notizie della peste, che per fortuna è lontana ancora da noi. Il paese si è tanto più allarmato, inquantochè ha veduto che il Governo finora non ha preso quegli energici provvedimenti che in questi casi sono indispensabili. In taluni centri più popolati, l'allarme si è fatto ancor più vivo, a causa di alcune disposizioni che darebbero ragione all'allarme.

A me è stato riferito che il Governo, non prima di lunedì passato, convocò il Consiglio superiore di sanità, per domandare agli egregi uomini che lo compongono, quali, secondo loro, dovrebbero essere le precauzioni da adottare.

Il Consiglio superiore avrebbe consigliato al Governo una contumacia di 20 giorni per le provenienze dai luoghi infetti; ed il Governo invece avrebbe creduto di ridurre i venti giorni a sette.

Inoltre, pare che il Governo avrebbe destinato per la quarantena il lazzeretto di Nisida, che, come tutti sanno, è Napoli, poichè non vi è che un breve tratto di mare che divide l'isola dalla terraferma; anzi un ponte quasi l'unisce.

Io ho voluto interrogare taluni uomini della

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

scienza, e non ne ho trovato alcuno che non abbia risposto, nel modo che sono per riferire alla Camera, a queste domande.

La peste è contagiosa?

Risposta: sì.

Quanto credete debbano rimanere in esperimento le persone (poi parleremo delle merci), che arrivano dai luoghi infetti?

La risposta è stata questa: per le malattie contagiose, cioè pel colera e per la febbre gialla, il periodo d'incubazione è dai sette agli undici giorni; per la peste il periodo d'incubazione non può mai essere minore di quindici giorni; e per periodo d'incubazione, s'intende quello in cui può manifestarsi il morbo.

A queste risposte autorevolissime e concordi di tutti gli egregi uomini ai quali mi sono rivolto (e tra noi avviene qualcuno, il quale potrebbe prendere la parola più autorevolmente di me), si unisce anche il fatto che le altre nazioni non si inquietano meno di noi di questo pericolo, e non sono così spensierate da non adottare tutti quei provvedimenti di rigore che richiede il caso.

Infatti noi sappiamo che a Malta la contumacia è di 21 giorno, ed a Trieste (un dispaccio giunto questa notte ce ne avverte) la contumacia è di 24 giorni. Sappiamo inoltre che alla frontiera di Germania e dell'impero austro-ungarico i viaggiatori provenienti per la via di terra dai luoghi sospetti sono sottoposti a suffumigazione di più ore.

Badate, signori, che neppure basta decretare una contumacia di 24 giorni. Voi tutti sapete che quando in qualche luogo si sviluppa una malattia contagiosa, il contrabbando degli uomini e delle merci si aumenta; perchè i contrabbandieri trovano ad esercitare il loro disonesto mestiere con più guadagno. È necessario quindi che, oltre alla contumacia, il Governo provveda a far esercitare una rigorosa sorveglianza, anche con cordoni di truppa e di forze speciali, per guardare tutti i punti dove il contrabbando può accadere.

Ho detto che si deve fare una distinzione tra gli uomini e le merci. Infatti se per gli uomini basta un periodo d'incubazione di 10, 15 o 20 giorni, non si crede lo stesso per le mercanzie. Gli uomini della scienza pensano che per talune debba proibirsene assolutamente l'importazione. Domando quindi al Governo quali provvedimenti intende adottare in proposito.

Inquanto al lazzeretto di Nisida, l'illustre professore Cantani si esprime così in una sua lettera: « Credo che la quarantena a Nisida è completamente inadatta allo scopo; consiglio d'insistere

presso il Governo, affinchè faccia qualche cosa di più per la salute pubblica. »

E la Giunta municipale di Napoli, convocata espressamente per questo, ha deliberato un voto al Governo del Re, affinchè tale quarantena per le provenienze dalle contrade infette dalla peste sia portata almeno a 20 giorni, e che, invece del lazzeretto di Nisida, ne sia destinato per la contumacia altro più lontano dai grandi centri di popolazione, ed in condizioni tali da fornire serie garanzie contro un pericolo così grave.

Nella disgrazia, noi abbiamo la fortuna di avere delle isole le quali sono abbastanza lontane dai grandi centri popolati. È vero che non sarà un compimento per gli abitanti di quelle isole, ma quando si è minacciati da un pericolo così grave, fra i due mali bisogna scegliere il minore.

(Interruzione dell'onorevole Salaris.)

Non parlo della Sardegna. Io non ne indico alcuna, perchè credo che la scelta spetti al Governo, e non converrebbe in questo caso ad un deputato il dare dei suggerimenti. Io domando soltanto al Governo se esso pensi di stabilire i lazzeretti lontani dai grandi centri abitati, essendo evidente che il pericolo del contagio è maggiore nei luoghi dove più agglomerata è la popolazione.

Per esempio, Napoli, che disgraziatamente non si trova in condizioni igieniche soddisfacenti, per molte cause che ora è inutile indagare, e che sapremo quando l'onorevole Depretis avrà risposto all'interpellanza dell'onorevole Bonghi, e provvederò, a Dio piacendo, in modo che quella città abbia un'amministrazione che non faccia la politica nè in un senso nè nell'altro, Napoli, come diceva, non si trova in condizioni così igieniche da permettere che si faccia l'esperimento di un lazzeretto alle sue porte.

Per il momento mi limito a chiedere al Governo cosa ha fatto, cosa intende di fare, e più specialmente se intende di provvedere in modo che i lazzeretti siano collocati in luoghi lontani dai grandi centri abitati.

Un'altra domanda speciale intendo fare all'onorevole ministro dell'interno. Secondo il telegramma giunto questa notte, un caso di peste, o non peste, o dubbio di peste, sarebbe avvenuto a Salonico. Come egli sa, le comunicazioni fra Salonico, Brindisi, Otranto e Taranto sono facilissime. Ha egli provveduto, appena informato di queste notizie, per impedire gli approdi e gli sbarchi in questi luoghi che ho indicato delle navi provenienti da Salonico?

Aspetterò le sue risposte su tutto.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dell'interno e presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

DEPRETIS, presidente del Consiglio e ministro per l'interno. Io comincerò col fare una dichiarazione, perchè, avendola già fatta in Senato, mi è forza ripeterla in questa Camera. Io credo che le misure di precauzione adottate dal Governo, quando ebbe notizia che si era sviluppata la peste in una delle provincie meridionali della Russia, siano state piuttosto rigorose anzichè miti ed insufficienti. Spero di provare quello che affermo esponendo quali sono i provvedimenti che furono presi.

Prima di tutto, giova avvertire che, sin da quando noi abbiamo avute notizie un po' esatte della malattia scoppiata in quelle provincie russe, malattia che pareva la peste, o comunque poteva essere non meno micidiale della peste, trovavasi applicato un provvedimento che non era stato mai revocato.

Era un'ordinanza del 14 aprile 1878, emanata dal mio antecessore all'annuncio d'una malattia che si era sviluppata tra le truppe russe ed in alcune località dell'Oriente; malattia qualificata per tifo e con carattere contagioso. Mercè questa ordinanza fu proibita l'importazione nel regno degli stracci, degli abiti vecchi, delle biancherie non lavate, provenienti dai porti russi o turchi, dal mar Nero o dal mare d'Azoff.

In appresso, pervenuta, come ho detto, la notizia dei casi di peste in alcuni paesi russi, il Ministero fu sollecito di prendere un altro provvedimento più rigoroso; e questo provvedimento è del 27 gennaio, due giorni dopo, o un giorno dopo, che si era avuta la notizia.

Questo provvedimento il Governo ha preso spontaneamente, senza ricorrere al Consiglio superiore di sanità, perchè non ha creduto che abbisognasse di alcuna consultazione; fu decretato che, da quel giorno in poi, le navi provenienti dal litorale russo sul Mar Nero e sul mare d'Azoff non sarebbero, sino a nuova disposizione, ammesse nei porti del regno se non dopo visita medica e rigorosa disinfezione.

Questa disposizione, comunicata per telegrafo, fu immediatamente messa in vigore lo stesso giorno, cioè il 27 di gennaio.

Notizie posteriori avendo poi fatto temere al Governo che la malattia potesse minacciare anche l'Italia, quantunque solo per le provenienze dal mare, e quantunque si fosse accertato che pel mar Nero e pel mare d'Azoff i pericoli non esistessero, perchè quel mare era diventato in quei giorni innavigabile a cagione del ghiaccio formatosi intorno al porto di Odessa, e non navigabili erano pure diventate le acque del mare d'Azoff, malgrado questo, il Governo ha adottata un'altra misura.

Convocato il Consiglio superiore di sanità, gli ha comunicato tutte le relazioni che aveva avuto dalle regie Legazioni, e dalle autorità consolari italiane all'estero; e il Consiglio superiore di sanità diede il suo parere proponendo alcuni provvedimenti, fra i quali sta benissimo quello indicato dall'onorevole Nicotera; consigliò, cioè, il Governo a stabilire una quarantena di 20 giorni.

Il Governo non credette di prescrivere immediatamente questa quarantena di 20 giorni; gli è sembrato che tale provvedimento fosse eccessivo; e fece qualche osservazione al Consiglio superiore di sanità. E posso assicurare l'onorevole Nicotera che questo provvedimento non fu deliberato dal Governo, se non quando ebbe consenziente il Consiglio superiore di sanità.

E ciò anche per un'altra considerazione.

Il provvedimento fu messo in vigore, per ordini telegrafici, il giorno 3; la disposizione doveva durare per 7 giorni, durante i quali si sarebbero avute notizie più recenti, giusta le quali risolvere se dovesse la quarantena essere protratta a 20 giorni, come consigliava il Consiglio superiore di sanità, oppure se bastasse la precauzione intanto ordinata.

Continuando però le voci intorno alla rea natura del morbo, e giunte altre notizie che a tutta prima potevano allarmare il paese, il Governo, con ordinanza di ieri, cioè tre giorni dopo la prima da esso emanata, comunicò telegraficamente a tutte le autorità marittime del regno l'ordine pel quale non solo la quarantena è stata estesa secondo la proposta del Consiglio superiore di sanità, ma proibita l'importazione delle merci iscritte in quella prima categoria, che fu accennata dall'onorevole Nicotera.

Cosicchè, col provvedimento di ieri sera, io credo che il Governo abbia fatto tutto quello che poteva fare, ed abbia provveduto, almeno in questa parte, secondo il desiderio dell'onorevole Nicotera.

Vengo all'altra parte dell'osservazione dell'onorevole Nicotera; ma prima annunzierò alla Camera, poichè l'onorevole Nicotera ne ha fatto cenno, e per confermare quello che egli ha detto, che veramente un dispaccio spedito ieri dal nostro console di Trieste annunziava che un caso di peste si fosse verificato in una località del vilajet di Salonico.

Il nostro provvedimento era già deliberato, e per esso si era prevenuto questo pericolo. Appunto perchè era sorto il dubbio che la peste si sviluppasse in una nuova località, nella nostra ordinanza di ieri, telegraficamente comunicata a tutte le autorità di sanità marittima, abbiamo compreso le coste della Turchia e della Grecia fra le località le cui provenienze non potevano essere ammesse a

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

libera pratica, se non adempiuta una quarantena di 20 giorni, e colla proibizione delle stesse merci di cui erasi fatto divieto, se provenienti dai porti russi e turchi del mar Nero.

Onde anche il dubbio che i nostri porti dell'Adriatico, come Otranto e Brindisi, possano correre qualche pericolo nel caso di provenienze o dalle provincie turche o dalla Grecia, dove si diceva avvenuto un caso di peste, anche questo dubbio, pel nostro provvedimento, è completamente tolto.

Veramente io credo che sulla notizia corsa abbia influito un po' d'allarme; perchè noi, come era nostro dovere, appena avutala, abbiamo nuovamente telegrafato a Trieste per essere informati della sorgente onde il nostro console aveva ricevuta la notizia; abbiamo telegrafato al nostro console a Salonico, e alla nostra legazione di Costantinopoli. Non abbiamo ancora risposta da Trieste e da Costantinopoli, ma ho avuto due o tre ore fa la risposta del nostro console di Salonico, e leggerò il telegramma che egli ci ha mandato; esso dice così: « Stato sanitario *vilajed* di Salonico soddisfacente, villaggio Scenikova Sandjak Drama esiste tifo intestinale dichiarato erroneamente peste bubbonica. »

Malgrado questi schiarimenti, poichè *abundans non nocet*, io, che ho dichiarato di voler abbondare e di non voler essere indulgente in questa materia, dichiaro alla Camera che mantengo i provvedimenti già dati, che sono i più completi e che credo non ce ne siano dei maggiori nelle facoltà del Governo.

Vengo alla seconda parte dell'interrogazione dell'onorevole Nicotera, che veramente è la più spinosa pel Governo.

L'onorevole Nicotera e la Camera sanno che i nostri regolamenti distinguono due specie di quarantene, direi così, e di vigilanza da parte del Governo: c'è una quarantena di osservazione come la chiama il nostro regolamento, ed una quarantena di rigore, con norme affatto diverse, e molto precise.

Quando si trattasse di colera o della febbre gialla basta la quarantena di osservazione, la quale si può fare isolando il legno, mettendovi delle guardie sanitarie, e seguitando le altre cautele dal regolamento indicate; ma nel caso attuale, perchè si sospetta che si sviluppi la peste, il regolamento prescrive esplicitamente la quarantena di rigore, la quale non si fa che nei lazzeretti.

Ora, pur troppo, e *qui mi casca l'asino*, direbbe il Giusti (*Sorriso*), noi non abbiamo che quattro lazzeretti in cui si possano fare convenientemente le operazioni prescritte dal regolamento. Questi quattro lazzeretti sono quelli di Nisida, di Cagliari, del Varignano e quello di Poveglia a Venezia. Non ne abbiamo altri.

Quello di Poveglia a Venezia è un lazzeretto, non dico incomodo, ma incomodissimo; ci sono moltissimi inconvenienti che non si possono togliere immediatamente, prontamente; fra gli altri c'è quello del canale per accedervi che bisognerebbe scavare, e pel quale ci vorrebbe un tempo lunghissimo; poi mancano locali adatti; bisogna aggiungervene, e il prefetto avendo indicati questi bisogni, il Governo ha ordinato immediatamente di costruire delle baracche, di fare insomma tutto ciò che il prefetto ha domandato, meno quello che torna impossibile eseguire, come sarebbe l'escavazione del canale.

Degli altri lazzeretti alcuni non soddisfano neppure completamente alle condizioni essenziali; e non bisogna poi costringere tutte le navi italiane che vengono nei nostri porti, tutto il commercio, ad accedere in un porto solo. Abbiamo quattro lazzeretti, e sono pochi, perchè tutti gli altri sono stati ridotti ad altro uso. Del resto ce n'era dappertutto, non c'è città marittima nostra dove non ci fosse lazzeretto; a Messina, a Brindisi, ad Ancona, a Livorno, a Genova c'erano dei magnifici lazzeretti che ora servono gli uni, come quello di Ancona, ad uso di magazzino generale, e gli altri ad usi diversi.

Adesso, ripeto, non abbiamo più che i 4 lazzeretti da me accennati, e di questi 4 quello che soddisfa di più alle condizioni essenziali, perchè la quarantena vi si possa fare in modo regolare, in modo da garantire la perfetta osservanza delle prescrizioni del regolamento, è quello di Nisida.

Si osserva che è troppo vicino a Napoli, si suggerisce di trasportare il lazzeretto a Ventotene. Io non voglio dire di essere molto pratico di queste cose, ma persone pratiche mi hanno detto che il trasporto di un lazzeretto, dove si debba e si possa fare una quarantena rigorosa per le provenienze sospette di avere a bordo il germe della peste, non è una cosa che si possa fare in pochi giorni; ci vuole assai tempo; poi ci deve essere il facile approdo a questi luoghi, e conviene che i bastimenti possano starvi con sicurezza e sotto la sorveglianza dell'autorità governativa.

Come fare? Io per verità non saprei.

SALARIS. Spendere 4 milioni a Cagliari.

MINISTRO PER L'INTERNO. Adesso è il caso di urgenza perchè *est periculum in mora*. Come faccio a trasportare il lazzeretto da Nisida a Cagliari? Perchè mandarvi le merci sarebbe facile, ma per i passeggeri come facciamo? E poi dobbiamo concentrare tutto a Cagliari?

SALARIS. Spendendo 4 milioni.

MINISTRO PER L'INTERNO. A Venezia non ci si può fare assegnamento.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

Per conseguenza la mia opinione, pure ammettendo che il Governo debba, naturalmente domandando al Parlamento le somme necessarie...

SALARIS. Ecco ; 4 milioni.

MINISTRO PER L'INTERNO... cercare, se è possibile, di allontanare il lazzeretto da Napoli, e incaricare una Commissione ad esaminare se la cosa è possibile, e se è possibile, il Governo farla; se poi la cosa non è possibile, io credo che la Camera non vorrà condannare il Governo, perchè *ad impossibilia nemo tenetur*, quindi non è tenuto nemmeno il Governo.

C'è un provvedimento a cui posso impegnarmi ed è di usare tutta la prudenza possibile, di concerto col mio collega il ministro della marina, ed una sorveglianza rigorosissima intorno a questi lazzeretti. Si possono mettere guardie, cordoni, lance a vapore armate, per impedire gli approdi, per impedire le comunicazioni in qualunque modo, come si userà la massima vigilanza perchè il contrabbando non segua: ma di più credo che non si possa domandare al Governo.

Io non so se con queste dichiarazioni avrò soddisfatto l'onorevole Nicotera. Io veramente non avrei altro da aggiungere.

PRESIDENTE. L'onorevole Nicotera ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro dell'interno.

NICOTERA. Io non farò osservazioni sul fatto del non essersi il Governo uniformato la prima volta al parere del Consiglio superiore; nè adesso voglio esaminare come il Consiglio superiore abbia aderito al desiderio del Governo di limitare a 7 giorni la contumacia. È un fatto accaduto ed è inutile ora discorrerne; ma io mi fermo sull'ultima parte della dichiarazione dell'onorevole ministro dell'interno.

L'onorevole ministro ha detto che vi sono delle difficoltà, e che per impiantare un nuovo lazzeretto occorrono dei mesi.

Io conosco un pochino come si creano le difficoltà. Ho veduto che quando si ordina ad un impiegato di scrivere una lettera in cinque minuti, vi risponde che ci vogliono 5 giorni; ho veduto che quando si ordina ad un impiegato di cercare una carta subito, vi risponde che ci vogliono 6 mesi. Ma il ministro in certe cose ed in certi casi specialissimi (e questo dei lazzeretti ne è uno), deve saper fare, in sei ore, ciò che in altri tempi si fa in 6 mesi.

Io non domando all'onorevole ministro di trasportare immediatamente il lazzeretto di Nisida in un altro luogo che non voglio indicare; però lo avverto che il luogo che egli ha indicato ha un porto migliore di quello di Nisida.

Se l'onorevole ministro assicura la Camera, e

permettete dica il paese, che farà subito esaminare le località più convenienti, io sarò soddisfatto.

Signori, se un giorno nascessero dei disturbi, se un giorno accadessero dei guai che non si sono saputo prevedere e prevenire in tempo, la colpa ricadrebbe tutta sul Governo.

La questione è abbastanza seria. Non si tratta di una dimostrazione qualunque, si tratta della vita; e di fronte a tale questione, io non so quale potrebbe essere l'attitudine del Governo, e quanta ragione potrebbe avere, nell'adottare delle misure di repressione.

Ebbene, se l'onorevole ministro dell'interno assicura la Camera che egli nel più breve tempo possibile, non di mesi, non di settimane, ma di giorni, farà quanto occorre; e l'onorevole Depretis comprende che certe cose, per volerle e per volere che altri le esegua, hanno bisogno di una certa energia (*Ilarità*), io non ho difficoltà a dichiararmi soddisfatto: ma se egli non dà questa assicurazione, io non posso dichiararmi soddisfatto; sarò costretto di mutare in interpellanza la mia interrogazione, e di provocare un voto della Camera. Richieda quanti denari vuole ed io sono sicuro che in questa occasione non ci sarà alcuno che glieli negherà; ma provveda e provveda presto.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io non pretendo già di essere dotato di una straordinaria energia. (*Ilarità prolungata*) L'energia giovanile io forse non la possiedo più. (*Nuova ilarità*) Mi credo ancora abbastanza robusto e abbastanza risoluto; ma, insomma, sarebbe eccessiva pretesa la mia di vantarmi di poter fare miracoli colla mia energia. Qui ce n'è uno che è energico (*Accenna l'onorevole Ferracciù*), perchè gl'isolani sono tutti energici.

Ma io assicuro l'onorevole Nicotera che manderò immediatamente, senza perdere un minuto, questa sera stessa, a visitare le località da lui indicate, per vedere se è possibile fare in pochi giorni l'impianto di un lazzeretto come egli desidera, e riferirò poi il risultato alla Camera. (*Bravo!*) È contento di questo? (Sì! sì! *a sinistra*)

Ma poi mi lasci aggiungere una cosa, per Bacco! È una questione poi in cui la politica non dovrebbe entrare, e per fare questo tentativo non ci vuole poi una grande energia. Basta dire, andate, visitate, riferite e impiegate poco tempo! (*Ilarità*)

Io debbo dare ancora una notizia alla Camera, per tranquillizzare gli eccessivi allarmi. Sono i provvedimenti presi dal Governo russo che mi furono comunicati l'altro ieri a sera. Sono provvedimenti che dimostrano un'energia veramente eccezionale. Io qui potrei darne lettura alla Camera; ma sarebbe un po' lunga, ed è meglio che diamo passo ai bi-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

lanci, perchè la strada che abbiamo fatta finora è un po' corta. Non so se siamo arrivati alla metà o ad un terzo di quella che dobbiamo percorrere; perchè le questioni grosse sono ancora di là da venire.

Se l'onorevole Nicotera però vuole, gliene darò comunicazione, come posso darne comunicazione a chiunque altri lo desidera. Ma il riassunto di questi provvedimenti è questo: il Governo russo convocò anch'esso una Commissione, avute le proposte del ministro dell'interno, ha adottato questo provvedimento: i villaggi, quello in specie di Wetlianka e quelli vicini, nei quali è scoppiato il morbo, saranno abbruciati (*Ilarità*), previa emigrazione forzosa delle popolazioni, le quali saranno tenute in stato di quarantena; e perchè l'esecuzione non soffra imbarazzi, il Governo russo ha pure adottato questi provvedimenti: 1° il ministro dell'interno ha aperto un credito illimitato per quest'operazione; 2° dell'esecuzione di questi provvedimenti, presi per decreti già firmati dall'Imperatore, è stato incaricato il generale Loris-Melikoff, il vincitore di Kars, generale di somma energia (*Ilarità*), il quale è stato rivestito dei pieni poteri.

Questa è anche una notizia che deve tranquillizzare noi tutti.

Il Governo russo comprende tutta l'importanza di questo fatto spaventevole, qual sarebbe lo sviluppo ulteriore della peste, sia per il suo grande impero, sia per l'Europa, e si è affrettato, prima che arrivi il disgelo, ad ordinare e fare eseguire questi energici provvedimenti, per evitare la diffusione della peste.

Io manderò a visitare, come ho detto, le località indicate dall'onorevole Nicotera, e verrò poi a riferire alla Camera il risultato di questa ispezione; poichè veramente i lazzaretti indicati dalla legge sono i quattro che io ho ricordati, ed in quello di Nisida si è fatta la quarantena nel 1874, quando si era sviluppato il colera, senza nessun inconveniente.

Insomma, io ripeto, farò eseguire le indagini opportune, ed appena potrò, verrò a riferirne alla Camera.

PRESIDENTE. Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole Nicotera.

ANNUNZIO DI UNA COMUNICAZIONE DEL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA CHE CHIEDE LA RESTITUZIONE DEGLI ATTI DEL PROCESSO CONTRO IL DEPUTATO MARANI.

PRESIDENTE. Dall'onorevole guardasigilli giungeva ieri la seguente comunicazione:

« Il procuratore generale di Parma mi ha riferito

che il 31 gennaio prossimo passato, aveva termine innanzi al tribunale di Reggio-Emilia il processo iniziato sull'istanza dell'onorevole Cesare Marani, deputato al Parlamento, e Davolio Marani Bernardo contro il dottore Antonio Tapparelli per libello famoso. Entrambi le parti querelanti in seguito ad un prestabilito giudizio arbitramentale, dichiararono di recedere dalle loro querele. In seguito di che l'onorevole Marani ed Antonio Tapparelli dichiararono ancora di rimettersi allo stesso giudizio arbitramentale, per ciò che si attiene alle ingiurie che essi si scambiarono in Fabbrico nel 31 luglio prossimo passato, recedendo egualmente dalle rispettive querele.

« Essendo in tal guisa cessata la ragione di doversi procedere contro l'onorevole Marani, io prego l'E. V. di restituirmi gli atti che le comunicai con le mie lettere del 9 e 19 settembre 1878, numeri 7803 e 8151. »

Io comunicai questa richiesta dell'onorevole guardasigilli alla Commissione, che era stata incaricata di riferire intorno alla domanda di procedere contro l'onorevole deputato Marani.

La stessa Commissione oggi riferisce nel tenore seguente:

« La Giunta incaricata di riferire sulla domanda di procedere contro il deputato Cesare Augusto Marani,

« Vista la nota del ministro di grazia e giustizia e dei culti, in data del 6 corrente, colla quale si richiede la restituzione degli atti processuali a carico dell'onorevole deputato Marani e del dottore Antonio Tapparelli, comunicati alla Presidenza della Camera colle precedenti lettere delli 9 e 19 settembre 1878, numeri 7803 e 8151 per desistenza di querela;

« Vista la domanda di procedere in giudizio contro l'onorevole Marani, presentata alla Camera dal ministro guardasigilli nella tornata del 26 novembre scorso;

« Veduta la deliberazione presa dalla Giunta del 3 corrente febbraio, colla quale, a maggioranza di voti, fu emesso il parere potersi dalla Camera accordare la chiesta autorizzazione,

« Delibera:

« Di proporre che piaccia alla Camera, dando atto al guardasigilli delle comunicazioni in data 6 febbraio 1879, di aderire alla fattale richiesta di restituzione degli atti processuali di cui si tratta, per non esservi più luogo ad alcun procedimento per desistenza di querela.

« Il presidente: Salaris.

« Ercole, relatore. Pissavini, segretario. »

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

Non sorgendo obiezioni do atto alla Giunta di questa sua comunicazione, e saranno restituiti tutti gli atti al ministro guardasigilli.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE PEL 1879 DEL MINISTERO DELLA MARINA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge relativo allo stato di prima previsione pel 1879 del Ministero della marina.

L'onorevole De Renzis ha facoltà di parlare. (*Rumori e conversazioni*)

Aspetti, onorevole De Renzis, che si faccia silenzio. Prego gli onorevoli colleghi di far silenzio, altrimenti i bilanci non si discutono chiacchiando.

L'onorevole De Renzis ha facoltà di parlare.

DE RENZIS. Non debbo dire che due sole parole.

Allorquando l'onorevole ministro della marina ci onorò di persona nella Commissione generale del bilancio, io mi permisi di fargli alcune osservazioni ed alcune domande, alle quali egli non poté rispondere, perchè mancava dei documenti necessari.

Credo di rendere servizio all'onorevole ministro della marina ed alla sua amministrazione, presentando di nuovo queste domande, perchè egli possa, dando una risposta pubblica, rassicurare coloro i quali, da certa pubblicazione venuta fuori in questi ultimi tempi, hanno potuto essere malamente impressionati.

Faccio astrazione degli articoli dei giornali inglesi, e delle famose polemiche sulla stabilità del *Duilio* che sono state rinviangate, dappoichè nulla dimostra che gli oppositori di quella costruzione abbiano avuto ragione.

Non è così però di una nuova pubblicazione venuta fuori or sono pochi giorni, nella *Rassegna settimanale*, periodico che gode fama di molta serietà; e dove scrivono ordinariamente, sotto l'anonymo, persone di molta abilità e di riconosciuta autorità tecnica.

In questa *Rassegna*, si ragiona a lungo della velocità delle nostre navi, e si sono fatti alcuni appunti particolareggiati, che avendo un'impronta di verità, hanno impressionato non poche persone come me profane nel mestiere di marinaio. Si dice, a mò d'esempio che la nave il *Cristoforo Colombo*, la quale pel numero delle sue tonnellate e per la spesa che ha costato, può calcolarsi come una corazzata, e doveva percorrere 16 miglia all'ora, invece di essere fra le navi più celeri, alla corsa di

prova non fece che 14 miglia. Quando tal nave avrà avuto qualche anno di navigazione, non raggiungerà forse che i dodici nodi appena; pochini come vedete per un incrociatore.

MICHELI. Chiedo di parlare.

DE RENZIS. Non sono cose che dico io: le ho lette, ed attendo dall'onorevole ministro della marina la spiegazione di questi fatti, che, se veri, sono abbastanza gravi.

Le due navi *Scilla* e *Cariddi*, da quanto si dice, hanno la velocità di soli undici nodi all'ora, facendo i massimi sforzi; lo stesso si dice delle due navi *Palestro* ed *Amedeo*, tutte di recentissima costruzione.

Le cannoniere *Palestro* ed *Amedeo* pare che abbiano dato questo risultato poco felice, perchè l'immersione dopo la corazzatura è stata maggiore di quel che si prevedeva dagli ufficiali tecnici.

Non aggiungo altro; mi fermo solamente all'avviso *Rapido*..

BORGHI. Chiedo di parlare per fatto personale.

DE RENZIS... il quale, come lo dice il suo nome, dovrebbe essere una nave velocissima. Ebbene, mentre nei giorni di prova avrebbe dovuto fare 16 miglia, pure anch'essa non percorre che a stento 12 nodi all'ora.

Il costruttore della macchina, al quale sembra che il Governo si sia rivolto per rifacimento del danno subito per un così gran divario di velocità, pare che si sia scusato col dire: io ho fatto una macchina per una nave che doveva avere tale immersione, ma voi ne avete costruita una che ha un'immersione maggiore di quella stabilita; l'attrito è maggiore, quindi è naturale che la mia macchina non produca quel numero di rotazioni nell'albero che io non aveva preveduto.

Profanissimo di cose di marineria e del mare poco amico, non metto bocca su questa questione. Io so benissimo che nella Camera abbiamo dei distinti costruttori; ed è appunto per questo che ho fatto codeste domande pubbliche all'onorevole ministro della marina: egli dandomi pubblica risposta, ridurrà al loro giusto valore le notizie che si vociferano nel pubblico; gli stessi costruttori potranno una volta alla perfine far sapere agli Italiani, che sono in errore quando accusano i lavori di un'amministrazione che è diretta da persone di così alto ingegno.

Passo ad un'altra domanda, che è la seguente:

Oggi che l'onorevole ministro non esce dal personale della marina, e che è stato salutato ieri con tanto plauso da uno dei nostri più distinti ammiragli, spero che senza darsi pensiero delle idee espresse dai suoi predecessori, possa portare alla Camera,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

non il suo parere personale, ma il parere di uomini tecnici indifferenti, perchè noi sapessimo una buona volta qual è la via che bisogna seguire nelle costruzioni marittime.

Noi ci siamo lanciati a tutto vapore (e con una velocità che le nostre navi non hanno) in un sistema di costruzioni marinaresche che si dice facciano la meraviglia delle nazioni civili. Così sia!

Però io che, come ho detto, sono profano, e che di marina tanto so, per quanto leggo e studio, ho potuto imparare che viva lotta è impegnata fra coloro che sostengono la necessità delle grandi navi dalle enormi corazzature e quelli che vorrebbero le navi piccole, leggere e di facile maneggiamento.

Infatti molte grandi potenze europee non seguono la via costosissima nella quale noi siamo entrati. Io ricorderò l'Austria, ricorderò la stessa Francia, la quale, pur potendo spendere molti milioni più di noi per prove, si mantenne in un prudente riserbo, facendo a mala pena quello che doveva fare per non restare troppo indietro agli altri.

In questi ultimi tempi ho letto anche nella *Revue des Deux Mondes* parecchi articoli di un ammiraglio distintissimo francese, Jurien de la Gravière. Egli studia le guerre antiche per trarne un insegnamento sull'avvenire riserbato alla marina: sapere cioè se mai, nello stato presente, non sia il caso di ritornare alle origini. Abbandonare per conseguenza i grossi bastimenti e ridursi di nuovo a qualche cosa che rassomigli alle triremi, con le quali gli antichi Greci hanno pur vinto grandi e famose battaglie.

Io, come ho detto, non metto bocca in codesta questione; dico però che, di fronte al parere di autorevolissimi nostri ammiragli, troviamo il parere contrario o almeno l'incertezza di uomini studiosi di cose marinaresche, che possono errare bensì, ma certamente il loro errore non viene da ignoranza.

Esporrò ora un'altra osservazione che pure mi impensierisce.

Ultimamente, in una nave inglese, il *Thunderer*, dove si facevano esperienze di bersaglio, un cannone di 38 tonnellate è scoppiato, producendo morti e feriti più di quanti se ne abbiano a bordo di una nave in pieno combattimento.

Il *Thunderer* era armato di cannoni del genere di quelli che noi metteremo a bordo dei nostri *Duilio*; e, dirò di più: se sul *Thunderer* il cannone era di 38 tonnellate, sulle nostre navi il cannone è da 100.

Ora, se per poco nella mente facciamo una proporzione del danno che può produrre lo scoppio di un cannone da 100 tonnellate, tenendo conto di quello che ha fatto il cannone di 38, io non so se

non dobbiamo spaventarci all'idea di un semplice esperimento di tiro a bersaglio che si possa fare a bordo del *Duilio*.

Eppure è bene che il ministro della marina, il quale io credo abbia documenti da dimostrar vane queste osservazioni, il ministro della marina, dico, ci rassicuri, perchè possiamo dire a tutti che i nostri cannoni non iscoppianno; perchè le madri italiane siano almeno sicure che i terribili istrumenti di morte non saranno d'offesa che pei soli nemici.

Io dirò di più; egli è stato, a quanto pare, provato (ed io prego qualche ingegnere marittimo di volermi correggere occorrendo) che non è la qualità della fusione, o qualche paglia nella grana del cannone, che abbia prodotto lo scoppio; l'inchiesta pare abbia messo in sodo che il cannone è scoppiato perchè il metodo di caricamento lasciava qualche cosa a desiderare.

Or bene, il cannone di 60 tonnellate...

Una voce al centro sinistro. Da 38.

DE RENZIS... che è scoppiato, aveva un sistema di caricamento simile a quello che abbiamo noi introdotto per il *Duilio*, e che sarà pure attuato per gli altri nostri bastimenti. Questo modo di caricamento fa sì che nell'intromissione del proiettile, il cannone rimane con la culatta in alto, e però il proiettile stesso, dopo essere stato messo a posto nella camera, ridiscende alquanto, lasciando certo spazio vuoto tra la propria base e la carica di polvere. È questo un inconveniente riconosciuto pericolosissimo ed è cosa che io, se i miei ricordi giovanili militari non falliscono, rammento come difetto che più di tutto bisogna evitare.

L'onorevole ministro della marina voglia aver la compiacenza di rassicurarci, affermando che il metodo di caricamento dei nostri cannoni non lascerà il dubbio che il proiettile, dopo essere stato messo a posto, possa fare poi quel certo scivolo pericolosissimo. Sulla questione dei cannoni Armstrong io dovrei pregare l'onorevole ministro della marina di volermi dire un'altra piccola cosa. Noi abbiamo fatto costruire i grossi cannoni in Inghilterra, e l'anno passato dovevamo riceverne due; però al momento della consegna vi è stato qualche incaglio; la guerra possibile in Oriente ha fatto sì che i cannoni hanno corso rischio di non arrivare in Italia, poichè l'Inghilterra aveva già chiuse le sue coste e non permetteva l'uscita d'armi dal Regno Unito.

Intanto noi in Italia, a Torino, e sotto la dipendenza del Ministero della guerra abbiamo fatto delle spese ingenti, dei gravi sacrifici per arrivare a fondere anche noi un cannone di cento tonnellate in ghisa fasciata. L'amministrazione dell'artiglieria si

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

è mostrata soddisfatta di questo risultato. E ne sarei soddisfatto anch'io, se veramente l'Italia fosse in grado di non essere più debitrice ai forestieri dei pezzi d'artiglieria di grossa portata.

E però se i grossi cannoni di ghisa o d'acciaio possono farsi in Italia, io domando all'onorevole ministro della marina, a che servirsi dei cannoni inglesi; e se invece sono più convenienti i cannoni inglesi, per qual ragione noi spendiamo a far prove, a stabilire grandi fornelli di fusione, e sciupare tempo, uomini e denari senza un pratico risultato?

Uno dei due sistemi può solo essere vero e utile. Ma se la marina non si serve di cannoni fusi in Italia, vuol dire che qualche cosa c'è; ed è questo qualche cosa che vorrei sapere dall'onorevole ministro della marina.

Sarebbe utile pensare anche un poco all'economia e da una parte e dall'altra non dovremmo poi cessare di farla davvero in queste grandi amministrazioni che costano grandi sacrifici.

Termino con una dichiarazione.

Io non sono molto amico della divisione in gruppi della Camera, ma pure mi ascriverei volentieri al gruppo dei *rusteghi*; quando si tratta di votare delle spese, mi si alligano i denti, e pure, malgrado ciò, quando il ministro della guerra o quello della marina mi chiedono dei quattrini, li do con tutto il cuore; solamente vorrei avere la sicurezza che i quattrini che io do con piacere, siano almeno spesi bene e diventino proficui per il mio paese. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Spotta di parlare all'onorevole Carbonelli.

CARBONELLI. Ho chiesto di parlare, cosa che si ripete tutti gli anni quando si discute il bilancio della marina. La ragione che mi costringe a parlare nell'occasione del detto bilancio è sempre la stessa, cioè il riordinamento degli arsenali del regno d'Italia.

Signori, sono 14 anni che io a tempo fisso rinnovo al ministro della marina la stessa preghiera, sono 14 anni che i vari ministri che si sono succeduti, mi hanno fatto la stessa promessa, ma nulla han mai mantenuto.

Signori colleghi, non è mio pensiero tediarevi col lungo catalogo dei disegni di legge che furono presentati per l'ordinamento degli arsenali marittimi, basta dire che il primo data dal 1865 e di seguito ve ne furono molti altri fino al 1878.

Come la Camera vede, l'enumerazione è lunga e se si dovesse fare una ristampa di tutti i detti disegni di legge proposti dai ministri e di tutte le relazioni fatte dalle Giunte parlamentari, si avrebbe una discreta biblioteca in ordine agli arsenali ma-

rittimi del regno, senza che nulla finora siasi ordinato.

In Italia abbiamo tre arsenali: uno, cioè il primo, si trova in discrete condizioni, il secondo, quello di Napoli, è assolutamente nominale, ed il terzo, quello di Venezia, abbenchè in buone condizioni, è anche esso nominale perchè le navi di grossa portata non vi possono accedere a causa di mancanza di profondità del canale di Malamocco.

Finora, onorevole ministro, abbiamo avuto degli illustri ammiragli al posto che lei occupa. Questi egregi uomini, valenti sotto tutti gli aspetti, a nulla approdarono; voglio sperare che lei, che è in fama di dotto nelle pandette e nel diritto romano, sappia condurre a termine ciocchè non seppero conseguire i nostri più valenti ammiragli. (*Bene! a sinistra*)

Ieri l'onorevole Borghi, uomo tecnico, riconosciuto da tutti per competentissimo nelle cose della marineria militare, chiaramente ha detto: che noi manchiamo di bacini per armare e riattare le navi da guerra, che alla Spezia ne abbiamo solamente 4, che sono sempre occupati, e che se per circostanze straordinarie o per qualunque altra eventualità si dovessero riattare alcune navi corazzate, non si avrebbero bacini adatti a riceverle.

L'arsenale di Napoli, come ho detto più sopra, è puramente nominale, perchè fu fatto nel 1835, cioè quando le più grosse navi non raggiungevano la terza parte delle attuali, per cui si deve ritenere come se non esistesse.

A Castellammare, nello stesso golfo di Napoli, non vi è che un cantiere di costruzioni, senza bacino e senza quei mezzi che costituiscono un arsenale.

A Venezia, come anche ho ripetuto, per mancanza di profondità delle acque del canale di Malamocco le nostre corazzate non possono accedere in quei bacini. Cosicchè l'Italia che ha spesi parecchi milioni per avere una flotta, in caso di bisogno non ha dove raccoglierla e dove riattarla.

Ora io domando all'onorevole ministro della marina, che fortunatamente non è un ammiraglio; è egli possibile che una nazione marittima come l'Italia, che ha spesi tanti milioni per avere una flotta, non deve avere nè dove raddobbarla nè dove raccoglierla in caso di bisogno?

Un'altra cosa voglio richiamare alla memoria del ministro, anche essa fin troppo conosciuta. L'Italia è molto lunga e poco larga, essa è circondata dal mare e si estende verso l'oriente; gli arsenali che abbiamo, cioè quello della Spezia e quello di Venezia, (quando sarà disponibile), sono ambidue nella parte settentrionale della penisola, la Spezia e Ve-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

nezia non difendono che la parte superiore del regno; tutta l'Italia meridionale, l'isola di Sicilia ed il canale di Otranto sono totalmente scoperti ed a disposizione del primo occupante.

In quelle acque non vi è nessun porto sicuro per le navi, non vi è nessun stabilimento marittimo dove ricoverare la nostra flotta, approvvigionarla e rad-dobbarla.

Fino dal 1863 (come vede la Camera si tratta di 15 anni e non di giorni), fino dal 1863, diceva, il Comitato per la difesa nazionale, indicava al Governo la rada di Taranto come la più adatta per la costruzione di un arsenale e per difendere quelle coste in caso di guerra.

Il Governo prese in considerazione l'avviso del Comitato, e spedì una Commissione di uomini competenti, fra i quali vi era il nostro collega onorevole Di Saint-Bon, che, con lodevole zelo, fecero i più accurati studi e presentarono le relative proposte al Governo.

Il Ministero della marina, come ho già ripetuto, fino dal 1865 fece una sequela di disegni di leggi e le presentò alla Camera, i quali, ora per crisi ministeriali, ora per mancanza di tempo, e perchè non furono mai sostenuti validamente dai ministri, non ebbero nessun utile risultato. E qui giova rammentare che nel 1874 l'attuale presidente dei ministri fu eletto dalla Commissione parlamentare, relatore pel disegno di legge riguardante la stazione navale di Taranto; ma l'onorevole Depretis non presentò mai la relazione a lui affidata, e la Camera ancora l'aspetta.

Voce a sinistra. Non è vero!

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Ce n'ho tante di relazioni!

CARBONELLI. È questa la verità. E la verità bisogna dirla a tutti, tanto agli amici che ai nemici.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. In questo caso agli amici.

CARBONELLI. Sì agli amici, ma la verità. Dunque io domando al Ministero: dobbiamo procedere di anno in anno sempre col medesimo sistema? Si vuole o no prendere una risoluzione e cominciare una buona volta il riordinamento dei nostri arsenali?

Signori, spero che mi prestiate fede, io non domando nulla per Taranto. Sarei un pessimo italiano, se mi passasse soltanto per la mente, che la stazione navale nelle acque di Taranto dovesse essere a profitto della mia terra nativa. Io parlo in favore dei bisogni nazionali, ormai riconosciuti urgenti da tutti i poteri dello Stato.

Signori, senza un punto di congiungimento fra l'arsenale della Spezia e quello di Venezia, l'uno non può essere di aiuto all'altro, e l'Italia non

può ricavare dai suoi mari tutta l'importanza che le compete. Signori ministri, fra il Tirreno e l'Adriatico vi è il mar Jonio; voi non avete il potere di farlo sparire, ed è nel mar Jonio che si deve con un punto di legame unire il Tirreno all'Adriatico.

Io spero da lei, onorevole ministro, quello che non si è potuto ottenere in tanti anni dagli altri ministri che l'hanno preceduto. Si ponga dunque d'accordo col suo collega delle finanze, per la parte che gli spetta e col consenso del presidente dei ministri, si compiaccia di stabilire il giorno che si deve discutere il disegno di legge per il riordinamento degli arsenali, la cui relazione da più di sei mesi fu già stampata e distribuita alla Camera.

MAZZARELLA. Lo domando anch'io in beneficio del porto di Gallipoli.

UNGARO. Ho domandato di parlare nella speranza che il ministro della marina voglia accettare di buon grado alcune mie raccomandazioni.

Sarò breve, poichè già l'onorevole Borghi ha parlato in proposito di ciò che io volevo dire. Io raccomanderei all'onorevole ministro di affidare all'industria privata almeno una delle navi che egli si propone di mettere in costruzione, perchè con ciò egli otterrà due vantaggi: il primo cioè di dar lavoro agli operai dei cantieri mercantili; il secondo di suscitare l'emulazione negli operai dei regi cantieri. Aggiungerò ancora qualche cosa in proposito della costruzione delle macchine.

Io raccomando all'onorevole ministro di volere affidare la costruzione delle macchine pel servizio delle regie navi, a quegli stabilimenti industriali dei quali tanto abbondiamo in Italia, e che già hanno dato prova delle loro buone costruzioni nelle ordinazioni avute e da privati e dal Ministero. E faccio questa raccomandazione allo scopo di favorire lo svolgimento delle nostre industrie.

E giacchè ho la parola, mi permetta l'onorevole ministro di rivolgergli anche una preghiera in riguardo agli ufficiali del disciolto corpo di fanteria marina. Molti di quegli ufficiali domandarono di far passaggio nel corpo di commissariato.

Questo corpo al certo non poteva dar loro sufficienti posti: in conseguenza pochi furono gli eletti.

È già a mia conoscenza che l'onorevole ministro, interessandosi della triste posizione degli altri, abbia cercato di agevolarla nella miglior maniera che i regolamenti gli permettevano, ed io per loro gliene rendo grazie; però mi permetto di osservare che, quanto più si prolunga la condizione presente di quegli infelici, tanto più per loro diventa penosa la vita, dappoichè colla tenue paga dell'aspettativa essi non possono neanche sopperire ai primi bisogni.

A molti di essi mancano pochi mesi pel diritto

alla pensione di ritiro, e sarebbero gratissimi all'onorevole ministro, se cercasse il modo di far loro trascorrere ancora quel poco di tempo collocandoli in altri posti dipendenti dal suo Ministero, come alle polveriere, negli arsenali per ispezionare od altrove. L'onorevole ministro così accontenterebbe vecchi ufficiali che spesero la loro vita al servizio dello Stato, e che non per colpa propria trovansi nella posizione di aspettativa.

Io mi auguro che le risposte dell'onorevole ministro, tanto in riguardo all'affidarsi all'industria privata la costruzione di qualche nave per la regia marina, quante in riguardo alla fornitura delle macchine per i regni legni dalle fabbriche nazionali, e pel collocamento degli ufficiali del disciolto corpo di fanteria marina, vogliano essere conformi ai voti da me manifestati pel bene del paese e del nostro commercio.

PRESIDENTE. L'onorevole Brin ha facoltà di parlare.

BRIN. Ieri io ho chiesto di parlare quando l'onorevole Manfrin spiegava alla Camera l'impressione che gli aveva prodotto lo studio del bilancio della marina. E questa impressione era che si esageravano i servizi di terra, i servizi accessori, servizi parassiti...

MANFRIN. Non ho mai detto questo. Chiedo di parlare per un fatto personale.

BRIN. I servizi, insomma, che non sono di una vera utilità per lo scopo che deve avere una marina da guerra, e che vanno a scapito della parte più importante, che sarebbe più specialmente il naviglio armato.

Egli ha fatto dei paragoni delle cifre stanziato nel nostro bilancio con quelle dei bilanci di altre marine, ed i risultati di questo studio l'avrebbero indotto a confermarsi nel concetto che si è fatto, dell'indirizzo erroneo che avrebbe la nostra amministrazione marittima.

Io tengo a dichiarare anzitutto, che approvo pienamente l'ordine di idee da cui ha preso le mosse l'onorevole Manfrin, e mi unisco a lui per desiderare e per pregare l'onorevole ministro di marina a fare tutto il possibile affinché le spese di amministrazione, le spese degli arsenali, insomma tutte le spese così dette generali, sieno ridotte allo stretto necessario, e che tutte le limitate somme, delle quali possiamo disporre per la nostra marina militare, siano impiegate nella parte veramente utile, che è quella di accrescere la potenza militare della nostra marina.

Io credo che sia questa una proposizione così evidente, che non occorran parole per dimostrarla. E penso che ciò sia tanto più necessario, inquantochè

so per esperienza quante resistenze si trovino per diminuire queste spese, che io chiamo parassite, malgrado che l'onorevole Manfrin si sia quasi offeso che gli abbia attribuita questa parola, che per me è correttissima, per indicare il genere di spese nocive a cui accennavo.

Ma se sono d'accordo coll'onorevole Manfrin sul concetto che deve dirigere un'assennata amministrazione della marina militare, non potrei consentire con lui nelle affermazioni che la nostra amministrazione anzichè accostarsi a questo ordine d'idee, tenda a vieppiù allontanarsene; e perciò mi decisi a ricorrere alla benevolenza della Camera per presentarle alcune osservazioni che, secondo me, sono di tal natura da modificare l'impressione non favorevole che lascierebbero i fatti e le deduzioni, che ne ha tirate l'onorevole Manfrin.

Alcuni dei fatti che esso ha citati appartengono alla storia del passato della nostra marina. Ma per giudicarli con equanimità, bisogna tenere conto delle circostanze di quei tempi.

La Camera sa a quale miseria era stato ridotto il bilancio della marina, e non è quindi a stupirsi se tutta la compagine dei servizi sia stata disorganizzata.

È naturale quindi che in tale condizione di cose, tutti i ministri che si sono succeduti al Ministero della marina, abbiano cercato di risecare anche quelle spese che pure erano utilissime e necessarie, ma che credevano potersi ritardare, finchè sorgessero giorni migliori per la marina nello scopo di salvare, per così dire, l'avvenire della medesima.

Se non si possono quindi giustificare intieramente, si possono spiegare i concetti che caratterizzano i bilanci della nostra marina di parecchi anni fa; e la sproporzione che si riscontra in essi fra le spese destinate in modo quasi esclusivo a conservare il personale dei vari corpi della marina, ed il totale delle spese destinate a fare funzionare i vari servizi a cui deve provvedere una bene organizzata marina militare.

È facile quindi spiegarsi come vi sia stata una tendenza a fare delle economie sproporzionate sul materiale, sugli armamenti, mentre che si facevano minori economie sulle spese del personale dei vari corpi della marina.

Ma se voi esaminate i bilanci successivi della marina, voi vedrete pure che, a misura che la marina veniva dotata di maggiori mezzi, l'andamento dell'amministrazione ha preso un indirizzo più logico. E bisogna pure essere giusti nel riconoscere, che non si è mai fatto mistero delle tristi conseguenze a cui si sarebbe andati incontro inevitabil-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

mente, continuando in questo sistema di economie esagerate.

Se leggete le relazioni preliminari dei bilanci della marina presentati dai vari ministri che si sono succeduti; se esaminate i pareri del Consiglio di ammiragliato annessi a questi bilanci, trovate costantemente che si richiama l'attenzione della Camera sui risultati ai quali si sarebbe giunto continuando a battere questa strada. Tutti i ministri si sono sforzati di rimontare la corrente e di ottenere maggiori somme per potere provvedere al rinnovamento del naviglio, per potere aumentare il numero dei bastimenti armati, per assicurare l'istruzione dei nostri ufficiali e dei nostri equipaggi, ai maggiori armamenti.

È appena necessario che io accenni alla Camera la dolorosa storia del materiale del nostro naviglio in quegli anni di strettezze finanziarie.

(Molti deputati ingombrano l'emiciclo.)

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, prendano i loro posti.

BRIN. Rimontando a quell'epoca, voi troverete che dopo l'anno 1865 si cessò dal provvedere allo stanziamento di fondi pel rinnovamento del nostro naviglio. Si continuò così sino al 1872. Allora, sotto l'amministrazione dell'onorevole Riboty, si ricominciò a stanziare nei bilanci della marina delle somme molto limitate, è vero, per il rinnovamento del naviglio, ma ciò costituiva nonpertanto un gran risultato, di cui la nostra marina deve essere grandemente riconoscente a quell'egregio uomo. Quelle somme permisero di mettere in cantiere il *Duilio* e il *Dandolo*, ed oggi, che siamo alla vigilia di vedere rinforzato il nostro naviglio di quelle potenti navi, è doveroso per noi di ricordare a chi dobbiamo il risveglio che allora ebbe l'attività spenta dei nostri cantieri.

Vi fu quindi un periodo, dal 1865 al 1872, durante il quale non si è pensato alla costruzione di nuovi bastimenti. Gli antichi deperivano, poichè la durata delle navi è assai limitata, la loro vita media è di circa 20 anni, ed era quindi naturale che non avendo provveduto per tanti anni, ed avendo provveduto poi per un'altra serie di anni in modo insufficiente al rinnovamento del naviglio, era naturale, dico, che la nostra flotta andasse incontro ad un decadimento inevitabile, e sempre più accelerato.

Questa triste conseguenza fu segnalata e dai ministri e dal Consiglio di marina, ma le preoccupazioni finanziarie ebbero il sopravvento; quelle voci non furono ascoltate, finchè la crisi ebbe il suo scoppio con la legge di alienazione, la quale aperse gli occhi anche ai ciechi, poichè si vide che il valore del nostro naviglio era disceso ad un tratto da 160

a 100 milioni; eravamo insomma arrivati ad una vera liquidazione della nostra potenza marittima.

È naturale quindi, od almeno è spiegabile che in una condizione di cose così anormale, fosse pure anormale l'organizzazione della nostra marina, ma è pur giusto il constatare che parecchi ministri si resero conto di questo stato di cose e che fecero ledevoli sforzi per rimontare la corrente, e che se non si è raggiunto lo scopo pure si sono già fatti passi soddisfacenti per avvicinarvisi.

E quindi quando l'onorevole Manfrin invita il ministro a perseverare in questa via, a domandare anche che si accelerino le riforme che tendono a raggiungere tale scopo, io unisco volentieri la mia debole voce alla sua; ma siccome nel breve tempo in cui ebbi l'onore di reggere le cose della marina, sono sempre stato guidato da quest'ordine di idee, così fui impressionato quando sentii l'onorevole Manfrin annunziare che lo studio da esso fatto del progetto di bilancio pel 1879 l'aveva condotto alle convinzioni che vi era una tendenza ad aumentare i servizi accessori della nostra marina, che vi era una tendenza a fare navigare tutti i giorni meno le nostre navi da guerra.

Egli si appoggiò sui dati che ricavò dai documenti ufficiali presentati dal Ministero alla Camera, accennò ad un voto dato dal Consiglio superiore di marina relativo ai giornali di bordo tenuti dagli ufficiali al rapporto del comandante in capo la squadra permanente nella campagna del 1877, alle cifre sempre inferiori per acquisto di carbone portate nei successivi bilanci, e finalmente fece un raffronto fra le spese che facciamo noi per far navigare le navi e quelle che fanno altre marine per lo stesso scopo.

Io non ho potuto afferrare bene le cifre citate dall'onorevole Manfrin, ma mi pare che abbia detto come tutte le spese che secondo lui rappresenterebbero la parte veramente utile di una marina militare, quella degli armamenti navali ascendano nella nostra marina ad 8 milioni, cioè ad un quinto totale della spesa annua che è di 42 milioni.

Egli crede poi che, fatto il paragone coi bilanci delle altre marine, questa proporzione sia molto maggiore. Io non potrei ammettere assolutamente questa formola, che il capitolo *Armamenti navali* rappresenti la parte utile del bilancio della marina, formola che mi pare anche accennata dall'onorevole Commissione del bilancio, in guisa che l'elevazione proporzionale di questo capitolo degli armamenti navali rappresenti quasi il coefficiente di una buona o cattiva amministrazione della marina.

Prima di tutto in questo capitolo non sono contemplate tutte le spese degli armamenti navali; non

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

sono contemplati che i supplementi di bordo per la gente che è imbarcata. Se voi guardate a tutti gli altri capitoli del materiale e del personale, vedrete che ci sono una quantità di spese che, crescendo gli armamenti, crescono anche esse: e quindi anche entrando nel concetto anzi accennato questi aumenti degli altri capitoli, che si vorrebbe credere non rappresentare nessuna utilità, concorrono grandemente all'incremento degli armamenti navali.

Ci sono, per esempio, i viveri che figurano in un altro capitolo; ci sono le spese d'ospedale; ci sono le spese per le materie grasse, olio, ecc., e tutte le riparazioni dei bastimenti che navigano.

C'è poi un capitolo il cui ammontare è grandemente influenzato dall'incremento che si dà agli armamenti navali, ed è quello del carbone.

E difatti l'onorevole Manfrin citava a sostegno della sua tesi, della tendenza cioè a non fare navigare i nostri legni, la diminuzione (che infatti non si è verificata, anzi successe il contrario come dirò in appresso), della spesa per carbone. Vuol dire adunque che un aumento di questo capitolo rappresenta una maggiore mobilità delle navi, mentre che la parte proporzionale del capitolo *Armamenti navali*, nella spesa totale per la marina viene a scendere.

Io credo che la misura effettiva della buona amministrazione non è l'armamento navale in tempo di pace; perchè l'armamento navale in tempo di pace non è, se non in proporzioni molto limitate, quello che rappresenta lo scopo della marina militare.

La cifra che può dare il coefficiente della buona amministrazione è piuttosto quella che dà il numero delle forze di cui si potrà disporre in tempo di guerra in navi e uomini potenti sia in fatto di mezzi materiali che per istruzione e disciplina.

Ora, se si adotta questo elemento che mi pare il più esatto come pietra di paragone per giudicare la bontà relativa dell'organizzazione delle marine militari, anzichè quello del numero di navi che si tengono armate in tempo di pace, si arriva a delle conseguenze differenti da quelle a cui giunse l'onorevole Manfrin quando paragonava la nostra marina con altre marine militari.

Come dissi, non ho potuto ritenere tutte le cifre da esso esposte, ma anche senza discuterle, prenderò l'esempio della marina britannica che egli contrappone alla nostra. Io mi guarderò bene dal mettere in dubbio la perfetta organizzazione di quella marina, che a giusto titolo viene citata come modello. Ma evidentemente (considerata la questione sotto il solo aspetto amministrativo, è impossibile non ammettere che quella marina sia più costosa

della nostra. Basta per convincersene considerare il sistema che essa ha pel reclutamento dei suoi equipaggi e dei suoi soldati d'infanteria di marina, le paghe molto più elevate del suo personale. Ma considerando anche quelle spese che l'onorevole Manfrin considera come spese generali, certo quella marina spende proporzionalmente più di noi.

Basta per convincersene dare uno sguardo ad un bilancio della marina inglese. Prendo il bilancio del 1878 e citerò alcune cifre di quelle che riguardano spese di amministrazione. Per esempio da noi per l'amministrazione centrale cioè nel capitolo, *Ministero*, spendiamo 500,000 lire all'anno. Non è una piccola cifra, ebbene, in Inghilterra si spende a questo titolo cinque milioni.

Ora, per quanto si voglia tener conto della grandissima differenza che passa tra l'importanza della nostra marina e quella della marina inglese, siamo lontani dal rapporto di 1 a 10.

Il valore del naviglio inglese è stimato 800 milioni, il nostro nel 1873 ascendeva a 160 milioni.

Dunque si vede che il nostro supera di molto la proporzione di uno a dieci. Adesso, per circostanze eccezionali è sceso a 100 milioni, ma a misura che saranno ultimati i bastimenti nuovi il suo valore risalirà ed in forza dell'organico deve salire fino a 188 milioni circa, vale a dire circa al quarto del naviglio inglese; mentre riguardo alla spesa per l'amministrazione centrale noi stiamo come uno a dieci.

Citerò un'altra classe di spese, per la mano d'opera in Inghilterra si spendono 30 milioni, e noi ne spendiamo sei; nella provvista di materiali, là si spendono 66 milioni, e ci sono degli anni in cui si è arrivati fino ad 80; e noi invece per nuove costruzioni e manutenzione del naviglio, non arriviamo a dodici milioni.

Prendo un'altra categoria di spese.

Si dice che nelle marine del genere di quelle in cui l'onorevole Manfrin crede sia stata annoverata la nostra, si esagera nelle spese d'impianto degli arsenali.

Ebbene, dal bilancio risulta che noi spendiamo annualmente, per la manutenzione dei nostri fabbricati, 380 mila lire. Poi abbiamo la spesa di un milione per Venezia per costruzioni nuove. Ebbene, l'Inghilterra per i suoi arsenali, per la parte dei fabbricati, spende annualmente 14 milioni.

L'onorevole Manfrin si è basato sopra la parte proporzionale del personale della marineria italiana, che è imbarcata, rispetto a quello che si impiega in Inghilterra. Ma lì c'è una gran differenza: gli inglesi non hanno le caserme pei loro marinai; li tengono tutti a bordo dei bastimenti; quindi nel loro bilancio considerano tutti i marinai come im-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

barcati, benchè evidentemente non tutti abbiano da considerarsi in servizio di bordo.

Se guardo il bilancio della marina inglese trovo che per l'infanteria di marina, la quale ha le caserme, di 14 mila marinai sette mila sono in terra, e sette mila sono in mare.

Quanto alla questione degli armamenti navali, ed alle continue premure che si fanno al Governo onde li aumenti sempre più, conviene esaminare con prudenza tale questione.

Io ammetto che negli anni scorsi si armarono forse troppo pochi bastimenti, e questo per il gran motivo della mancanza di fondi; ma io credo altresì che non si debba spingere il Governo a eccedere in ciò un giusto limite, perchè quando gli armamenti sono sproporzionati, invece di essere indizio di una buona amministrazione, sono indizi di una amministrazione che potrebbe portare a pesime conseguenze.

Tutti i ministri che si sono succeduti hanno cercato di aumentare questi armamenti, ed io credo che con il materiale che abbiamo, noi siamo arrivati al giusto limite; anzi credo che se il nostro materiale non si trovasse così ristretto per un fatto eccezionale, ma che la sua misura attuale fosse quella normale, credo che i nostri armamenti navali, come sono al giorno d'oggi, sarebbero esagerati.

Che questa esagerazione degli armamenti in tempo di pace possa portare a delle dannose conseguenze, la storia di tutte le marine ce lo insegna; e perchè l'onorevole Manfrin ha citata la relazione sul bilancio della marina francese, lavoro del deputato Lamy, pregevolissimo per la copia dei dati che racchiude, e per le considerazioni che vi sono svolte, io sono certo che egli avrà notato che in quella relazione si cita a titolo di lode la nostra marina, dove si riscontra una più giusta proporzione fra le spese del personale e quelle del materiale, da noi queste ultime ascenderebbero al 60 per cento, mentre che nella marina francese questa proporzione discende al 40 per cento.

Da noi si provvede meglio all'avvenire, mentre che là succederebbe il contrario.

In quella relazione si fa la storia di tutti gli organici della marina francese ad epoche diverse, e si nota come costantemente l'esagerazione degli armamenti in tempo di pace, e quindi delle spese per questa parte del servizio, ha portato ad assorbire per essi una parte dei fondi che erano destinati a portare il materiale del naviglio a quel grado di sviluppo che si era determinato.

La relazione dell'onorevole Lamy accenna a quest'esagerazione degli armamenti come il fatto più antico e costante che si è verificato in quella marina,

e constata come tutti i ministri, in tutte le epoche hanno lamentato negli stessi termini quest'esagerazione degli armamenti in tempo di pace.

Nel 1831 il ministro della marina francese in un suo rapporto diceva « Les constructions et les approvisionnements ont perdu en raison directe de l'augmentation des armements. »

Nel 1833 il ministro riferiva ancora « la proportion des armements est trop considérable pour qu'il soit, en ce qui concerne la flotte, de pouvoir à rien de plus qu'aux entretiens et à une partie des renouvellements. »

E nel 1836 si ripete lo stesso lamento.

Ed ancora nel 1877 si constatava che per la stessa causa, « les constructions neuves sont toujours sacrifiées. »

Voi vedete adunque quanto importi per l'avvenire di una marina evitare un'esagerazione a cui è facile essere condotti in fatto di armamenti navali in tempo di pace.

Io diceva che la proporzione dei nostri armamenti, dato come normale il numero dei bastimenti a cui siamo ridotti, sarebbe esagerata. Noi siamo ridotti a 71 bastimenti e ne abbiamo in armamento 42; è quindi facile rendersi ragione del perchè sia difficile tenere in buono stato un naviglio, quando più della metà dei bastimenti è in armamento.

E se prendiamo la proporzione degli armamenti, sia inglesi che francesi, troviamo che in confronto del relativo naviglio è in ambedue inferiore alla nostra.

Infatti l'Inghilterra tiene in armamento circa il quarto del suo naviglio, la Francia tiene il terzo.

L'onorevole Manfrin ha fatto dei paragoni fra il numero degli ufficiali che sono imbarcati e quelli che teniamo per il servizio di terra.

Le osservazioni che ha fatte a questo riguardo credo che abbiano impressionata la Camera nel senso che da noi poco si naviga, che gli ufficiali stanno troppo a terra, che insomma si ha troppo personale in rapporto ai bastimenti che teniamo armati.

Ebbene io prendo le tabelle degli ufficiali di vascello proposte pel 1879 ed esaminiamo come stanno le cose a tale riguardo.

Il numero totale di ufficiali di vascello che avremo nel 1879 è di 477. Di essi ne occorrono 275 per l'imbarco nelle navi armate, 212 per il servizio di terra, cioè più della metà saranno imbarcati.

Nota ancora che nel bilancio nostro non sono previsti come imbarco che quelli su bastimenti veramente armati, mentre che in altre marine si considerano come imbarco anche quelli che succedono

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

su navi di riserva che corrisponderebbe alla nostra disponibilità.

L'onorevole Manfrin ha preso per esempio il numero che si propone pei gradi più elevati, e gli parve che per essi la proporzione degli ufficiali imbarcati, rispetto al numero totale, fosse troppo tenue. Se noi esaminiamo ciò che succede peggli ufficiali dei vari gradi, troviamo che a misura che ci eleviamo nella gerarchia, la proporzione degli ufficiali imbarcati è sempre minore.

E questo è nella natura delle cose. Prima di tutto per il servizio di terra occorrono proporzionalmente più ufficiali di grado elevato che di grado inferiore. La necessità poi dell'istruzione, dal lato marinaro, è evidentemente minore nei gradi superiori che nei gradi inferiori.

Finalmente c'è anche la questione della necessità di avere qualche riguardo in considerazione delle forze fisiche. È evidente che ad una data età non si potrebbe esigere quel continuo imbarco che si può esigere dai giovani ufficiali.

Se si guarda il nostro bilancio, noi vediamo che nel grado di guardia-marina, che sono gli ufficiali più giovani, e dei quali ne abbiamo 52, essi sono tutti imbarcati; ed è così difatti da parecchi anni che la loro istruzione ha preso un andamento più regolare e normale.

Nel grado di sottotenente di vascello, tre quarti del loro numero sono imbarcati, vale a dire che gli ufficiali di questo grado passano i tre quarti della loro vita a bordo, come vedete è una bella proporzione.

Andando ai tenenti di vascello, ai capitani di corvetta e di fregata, la proporzione è metà a terra e metà imbarcati.

Pei capitani di vascello, questa proporzione discende ad un terzo; peggli ufficiali ammiragli ad un sesto; difatti sono previsti 13 ammiragli, e due di essi hanno destinazione d'imbarco.

PRESIDENTE. Onorevole Brin, la prego di alzare la voce, perchè gli stenografi possano meglio udirla.

BRIN. Se noi paragoniamo queste nostre proporzioni con quelle delle altre marinierie, noi troviamo che, a misura che andiamo verso i gradi superiori, ci avviciniamo alle stesse cifre, mentre che nei gradi inferiori proporzionalmente abbiamo più ufficiali imbarcati.

Io prendo, per esempio, la marineria francese. Anche in essa tutti i guardia-marina sono imbarcati come da noi. Se andiamo ai tenenti di vascello, mentre noi ne abbiamo la metà imbarcati, nella marineria francese ne hanno su 700, 317, cioè meno della metà; e dei capitani di fregata un terzo, mentre noi ne abbiamo la metà. Dei capitani di vascello

noi ne abbiamo un po' meno imbarcati. Ne abbiamo 0,33; loro ne hanno 0,40, del numero totale. La differenza non è molta. Ma dirò poi che ci sono delle circostanze specialissime per noi che giustificano questo fatto.

Finalmente, su 45 ufficiali ammiragli nella marineria francese, ve ne hanno 8 imbarcati, un sesto, precisamente come noi; ed è quella cifra che aveva colpito di più l'onorevole Manfrin.

L'onorevole Manfrin potrà forse osservarmi che io ho citato la marina francese, la quale secondo lui non è un modello da citarsi.

Vediamo l'Inghilterra: l'onorevole Manfrin mi ammetterà il paragone. Ebbene noi troviamo nel bilancio del 1878 che con un numero di 68 ammiragli nella marineria inglese ne avevano 11 imbarcati. E notiamo ancora che di questi 11 imbarcati, tre sono comandanti di dipartimento, che hanno la bandiera d'ammiraglio sopra un bastimento che non naviga mai. Ebbene, quantunque io calcoli anche questi come imbarcati, 11 su 68 è la nostra stessa proporzione di un sesto.

L'onorevole Manfrin ha creduto di trarre la stessa conseguenza che nella nostra marina si naviga poco dai fatti consegnati nel rapporto della squadra permanente.

Egli ha detto: io prendo un vostro stesso documento, prendo il rapporto del comandante della squadra per la campagna del 1877. Mi aveva colpito questa osservazione perchè credo che, se ci è stata squadra che abbia navigato molto, questa è stata appunto la squadra del 1877. Anzi l'onorevole Manfrin ha detto: avrà anche navigato, ma è sempre uscita da un porto per entrare in un altro. Io capisco che bisogna finire sempre così. Ma ha accennato anche, che i nostri bastimenti non sono andati molto all'estero. Ora nell'anno 1877 per i fatti d'Oriente la squadra è andata moltissimo all'estero; e se l'onorevole Manfrin esamina il rapporto del comandante la squadra, troverà che egli si lamentò che, le circostanze politiche portando la necessità di tenere tanto numero di bastimenti all'estero, egli non li avesse potuti tenere tutti riuniti, per lo che le esercitazioni tattiche ne soffersero un poco.

Questo inconveniente però è largamente compensato dall'abitudine presa dagli ufficiali e dagli equipaggi di navigar molto.

A conferma di quanto dico, nel rapporto annuale del comandante la squadra, allegato alle relazioni trasmesse dal ministro della marina alla Camera, si legge alla pagina 114:

« Le circostanze politiche di quest'anno per la guerra orientale, avendo indotto il Governo del Re

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

a distaccare dalla squadra per intraprendere crociere in Levante, successivamente le varie navi che la compongono, ed anche contemporaneamente alcune fra esse per quello scopo, le esercitazioni di squadra non poterono mai effettuarsi con tutte le navi destinate a comporla. Tuttavia siccome le crociere non ebbero nella buona stagione che la durata di 40 o 50 giorni, e che molte furono le evoluzioni dalla squadra eseguite, così puossi asserire con sicurezza che grande fu il profitto raccolto da tutti.

« In tutte le navigazioni compiute dalla squadra si eseguirono regolarmente ogni giorno esercitazioni tattiche. In alcune circostanze parte della squadra diretta dall'ammiraglio sott'ordini ha effettuato tali manovre. I numerosi movimenti eseguiti dai legni hanno fatto acquistare ai comandanti una grande prontezza di manovra, e la squadra è ora in grado di eseguire qualunque passaggio colla più grande esattezza. Tutti gli ancoraggi furono presi in formazione e ancorando ad un tempo: questa manovra ha abituato a mantenere le navi nella formazione segnalata, e a manovrarle colle velocità ridotte che sempre usansi per andare alla fonda. »

Basta leggere questo rapporto minutissimo, nel quale v'è la storia scritta giorno per giorno per vedere quante navigazioni abbiano eseguite tutti i legni della squadra. Anzi, facendo il riassunto di tutte queste particolarità che sono nella relazione, si viene a concludere che la *Venezia* in quell'anno ha eseguite 581 evoluzioni, la *Palestro* 442, la *Roma* 458, altri bastimenti 345, e così di seguito.

Anche per ciò che riguarda la presenza delle nostre navi all'estero, è un fatto conosciuto da tutti che, come ho già accennato a proposito della relazione del comandante, per le circostanze politiche della guerra d'Oriente, non si era data mai un'occasione, in cui le nostre navi avessero di più fatta vedere la loro bandiera all'estero. Ed anche nel rapporto sulla squadra si cita il buonissimo effetto che ha prodotto la presenza della nostra bandiera all'estero. Anzi, quantunque si fermassero pochi giorni nei porti, appunto per la loro estrema mobilità, la protezione dei nostri connazionali è stata assicurata in tutti gli scali. Anche a questo proposito ho fatto lo spoglio dei movimenti delle nostre navi all'estero, e delle miglia che hanno percorse, ed ho trovato che la *San Martino* all'estero ha percorso nell'anno, 3200 miglia, la *Varese* 1850, la *Palestro* 4660, altri bastimenti 3180, altri 3590.

Un altro argomento che egli ha tratto, studianolo amministrativamente, dal bilancio della marina, per venire anche a dimostrare la tendenza della nostra marineria di stare a terra, e di navi-

gare tutti gli anni il meno possibile, l'ha dedotto dalle cifre iscritte nel bilancio per il carbone, ed ha detto: prendendo tutti i bilanci successivi, questa cifra che rappresenta i mezzi che ha la marina di muoversi, invece di crescere va sempre diminuendo. Ed ha citato anche qui la cifra del 1877.

E questo a me ha fatto impressione, perchè so i palpiti che ho avuti quando si discutevano le maggiori spese per il carbone nel 1877; e mi ha fatto stupire come risultasse dalle cifre prodotte dall'onorevole Manfrin che questa spesa del carbone fosse diminuita tutti gli anni. Ed allora ho fatto lo spoglio delle cifre delle spese di carbone per la marina, ed ho rilevato che nel 1875 si spese per carbone 1,329,000 lire, nel 1876 1,782,000 lire, nel 1877 2,850,000 lire. Oltre le somme che erano iscritte in bilancio, è stata prelevata la maggiore spesa di 322,000 lire dal fondo delle spese impreviste.

Poi vi fu una legge di maggiori spese per la guerra e per la marina, che è stata discussa dopo la mia uscita dal Ministero. Questa legge aveva per iscopo di regolare le maggiori spese fatte allora. Per tal guisa, nel 1877, abbiamo speso, oltre alle somme stanziare in bilancio, la somma di 700,000 lire. Del resto, anche dai dati del bilancio della marina, si rileva che la consumazione del carbone è andata sempre aumentando.

L'onorevole Manfrin si lagna della scarsità dei documenti pubblicati.

Mi associo alle sue lagnanze. Però, guardi a pagina 56 del bilancio del 1879, e vedrà indicato il consumo del carbone nel 1875, nel 1876 e nel 1877.

Nel 1875 se ne consumarono 34,000 tonnellate; nel 1876 tonnellate 37,000, e nel 1877 43,000 tonnellate. Queste quantità erano tratte dai depositi dello Stato; ma, mentre all'estero si spendevano inoltre dapprima 200,000 lire all'anno per carbone, nel 1877 la spesa ascese a 700,000 lire, appunto perchè i bastimenti erano all'estero. E questo prova che la squadra ha navigato molto di più. Dal rapporto fatto dalla squadra nel 1877 risulta che il consumo dei soli legni della squadra, non parlo degli altri legni armati, è stato di 16,263 tonnellate di carbone, mentre negli anni precedenti non era stato che di 11,500 tonnellate.

L'onorevole Manfrin aggiunge che le spese destinate al carbone non sono tutte spese per carbone; che vi è una cifra di 40,000 lire per facchinaggio, e gli parve che questa spesa sia molto elevata, pel solo maneggio del carbone. A me invece pare molto tenue.

Come vi ho detto dalle cifre che sono consegnate in bilancio risulta che nei nostri porti sono arrivate

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

dall'Inghilterra nel 1875 34,000 tonnellate di carbone. Nel 1877 il consumo di carbone fatto nei nostri porti ascese a 43,000 tonnellate.

Ora bisogna notare che il carbone ci viene consegnato sotto paranco, e che l'amministrazione della marina deve provvedere al trasporto nei magazzini. Quindi, se noi consumiamo, per esempio, 34 mila tonnellate di carbone, dobbiamo prima trasportarlo nei magazzini e poi riportarlo sulle nostre navi, per modo che abbiamo un doppio trasporto. Ma non basta; avviene qualche volta che ne abbisogna un terzo, e ciò quando le navi vanno in disarmo; chè allora bisogna trasportarne il carico nei magazzini.

Io mi limito ai primi due movimenti. Si hanno dunque 86 mila tonnellate di carbone da maneggiare, per cui la somma di 40,000 lire corrisponde a meno di 50 centesimi la tonnellata, come spesa di trasporto, spesa insufficiente.

Quindi questa cifra di 40,000 lire non è giustificabile che nella previsione che aveva fatto il Ministero di comperare pochissimo carbone pel 1879. Essa è giustificata pure in parte dal fatto che nel porto principale dove si consuma più carbone, si sono organizzati dei nuovi magazzini dove il carbone si maneggia con mezzi meccanici.

Io ho voluto dare alla Camera queste spiegazioni forse troppo minute perchè essa non restasse sotto l'impressione che la nostra marineria fosse ridotta ad una marina di terra, come mi pare abbia accennato l'onorevole Manfrin, o, come altre volte è stato detto, una cavalleria a piedi. Anzi si era accennato che vi fosse una tendenza ad esagerare ancora questo carattere della nostra marina, invece di cercare di correggerlo. Questo appunto si poteva fare parecchi anni fa, ma allora era la forza delle cose che ci portava a ciò, ed i nostri ufficiali subivano con dolore questo stato di cose. Ma in questi ultimi anni tutto ciò è cambiato.

Come conclusione di questa parte del mio discorso io dirò che molte delle osservazioni fatte dall'onorevole Manfrin, circa la esagerazione della proporzione delle spese così dette generali a detrimento delle spese veramente utili per la marina, avevano fondamento nelle condizioni eccezionali in cui si trovò la nostra marina per le riduzioni fatte fuori d'ogni giusta proporzione nei bilanci degli anni scorsi; ma che a misura in cui si cambiò questo stato di cose, migliorarono pure i servizi, e si fecero dei passi soddisfacenti nel senso giustissimo desiderato dall'onorevole Manfrin. Gli ordinamenti della marina approvati dal Parlamento furono ispirati a questo concetto, e basterà citare l'abolizione della fanteria marina: uno dei grandi scopi è stato appunto di fare un risparmio sulla spesa che co-

stava quel corpo, per concentrare i mezzi limitati che abbiamo sopra la parte più utile, sopra la marina navigante.

Ma come dissi, se qualche cosa si è fatto in questo senso, io mi associo a quelli che spingono il ministro in questo senso, tanto più che non sono lievi le resistenze che si tratta vincere.

Io citerò un fatto solo. Per la guardia dei nostri arsenali avevamo l'abitudine di impiegare molte sentinelle, ed era la fanteria marina che faceva questo servizio. Dopo l'abolizione della fanteria marina si è introdotto il servizio dei carabinieri. In questo abbiamo imitato l'organizzazione inglese. Anche là, benchè abbiano 14,000 soldati di fanteria marina, pure gl'inconvenienti che sono succeduti hanno indotto quel paese a non servirsi di loro per la guardia degli arsenali, che è fatta dai *policemen*. Ebbene, in Inghilterra, coi suoi arsenali più numerosi e tanto più vasti dei nostri, tutto questo servizio è fatto con 309 *policemen*, ed essi fanno, oltre il servizio di polizia, il servizio delle porte ed il servizio dei pompieri. Ebbene noi impieghiamo 250 carabinieri; e vedete come proporzionalmente impieghiamo un numero molto più forte di carabinieri di quello che s'impiega in Inghilterra.

Malgrado questo, abbiamo ancora dei guardiani e portieri; e poi abbiamo il servizio dei pompieri fatto in Inghilterra dai *policemen*.

Dunque, io dico, è bene di incoraggiare il ministro a perseverare in questa via; ma è giusto anche riconoscere che si sono fatti grandissimi passi nel senso che desidera l'onorevole Manfrin e che, credo, desidera tutta la Camera: cioè, che le spese morte della marina siano ridotte a minime proporzioni.

Passo ora ad un altro ordine di considerazioni, alla questione delle navi che stiamo costruendo.

L'onorevole Manfrin disse che non credeva conveniente continuare a fare delle grosse corazzate, mentre che le altre nazioni facevano dei bastimenti più piccoli; e che neppure era conveniente che noi armassimo i nostri bastimenti di cannoni da cento tonnellate, mentre gli altri li avevano abbandonati.

Una voce. L'ha detto l'onorevole De Renzis.

BRIN. L'onorevole De Renzis oggi; ma mi pare che l'onorevole Manfrin avesse detto la stessa cosa.

Altra voce. Come dubbio.

BRIN. Bene, vada come dubbio.

L'onorevole De Renzis oggi ha sollevato lo stesso dubbio, e ha detto: gli uomini che si occupano della marina hanno una grave preoccupazione a questo riguardo, e domandano se la via nella quale siamo entrati e perseveriamo, sia là buona.

E soggiunge: noi facciamo dei grossi bastimenti corazzati molto costosi, li armiamo con cannoni

molto pesanti, mentre che molti dubitano se questa sia la buona via. E se andiamo a vedere (l'onorevole De Renzis ha detto anche questo) le altre marine, troviamo che esse hanno abbandonata questa via, e tornano indietro.

Ebbene, io dico: è un fatto che tutti quelli che si occupano della trasformazione della marina militare moderna, sono preoccupati della grandezza delle navi, del loro costo, del continuo aumento che si fa nelle corazze e nei cannoni. E dico che questa preoccupazione è divisa da molti di quelli che sono competenti in queste questioni. Per me, credo che questi dubbi siano naturalissimi. Chiunque, per poco che abbia di senno, cerca per raggiungere un dato scopo, per sviluppare una data forza militare di fare il bastimento più piccolo; tutti i progressi che si fanno nelle arti affini alla marina, sono indirizzati appunto a questo scopo. La trasformazione dei bastimenti di legno in bastimenti in ferro ebbe per una delle sue ragioni precipue l'alleggerimento dello scafo. La trasformazione più recente che abbiamo fatta noi per i primi, è che ora è adottata dappertutto, dello scafo di ferro in scafo di acciaio, non ha altro scopo che quello di alleggerire ancora lo scafo, cioè di fare un bastimento più piccolo possibile.

In quanto a ciò che si riferisce alle marine estere, è positivo che un anno fa si aveva ragione di credere che, sia nella marina inglese che in quella francese, l'opinione prevalente fosse che si era esagerato nella mole delle ultime navi corazzate, e che si era disposto di fare un passo indietro nella grandezza di queste navi, nella grossezza delle corazze, e nel calibro delle loro artiglierie. Io stesso avevo esposto ufficialmente al Governo questo fatto in seguito ad una missione che avevo unitamente ad altro egregio ufficiale adempita all'estero.

Da noi siffatta questione fu lungamente e maturamente studiata. Due successivi ministri della marina, impensieriti di questa corrente di opinioni, preoccupati della gravità della decisione a prendersi circa il tipo della nuova nave che si trattava di mettere in costruzione, della grandezza degli interessi che si trattava di impegnare, istituirono successivamente, ad un anno circa di distanza, due Commissioni per studiare siffatta questione.

A far parte di queste Commissioni furono chiamati, si può dire, tutti gli uomini più competenti che conta la nostra marina. E qui osservo che il giusto desiderio dell'onorevole De Renzis perchè siffatti gravi problemi sieno studiati dai ministri senza idee personali e preconcepite, ma sieno dibattute dalle persone competenti della marina, fu attuato in queste occasioni.

Ebbene, quelle due Commissioni, malgrado questa corrente di opinioni, malgrado quello che allora si verificava in Inghilterra e in Francia, consigliarono al Governo che la nuova corazzata che si deve mettere in cantiere fosse del tipo adottato per le corazzate che si trovano ora in cantiere.

Sarebbe troppo lungo esporre alla Camera i motivi che indussero quelle Commissioni a tale decisione, ma accennerò solo che quanto succede ora all'estero è un argomento di più per provare che quel parere era ragionevole. Recentemente fu discusso nell'Assemblea francese il bilancio della marina pel 1879, e da tale discussione risulta che in Francia si è mutata opinione.

A quelli che deploravano come la marina francese in fatto di nuove corazzate si fosse lasciata sorpassare da altre marine, e fra queste si citava la nostra, il ministro rispose: « Se noi non abbiamo camminato di un passo egualmente rapido come nelle marine estere in fatto di costruzione di grandi bastimenti, si è perchè c'è stato un momento in cui si è creduto che non si dovesse sorpassare il tipo *Duperré*, e che si è parlato pure per un momento di abbandonare il corazzamento delle navi. »

Il *Duperré* è la più grossa nave corazzata in costruzione in Francia, dessa è alquanto più grande del *Duilio* e sarà armata con cannoni di 72 tonnellate.

Come vedete in Francia dove si era deciso di non sorpassare questo tipo, ora si è rivenuto su tale decisione, e difatti il ministro annunciò in seguito che si mettevano in costruzione altre tre corazzate armate con cannoni di 100 tonnellate invece di quelli di 72 tonnellate del *Duperré*. Anzi da informazioni più recenti risulterebbe che i nuovi cannoni peserebbero 116 tonnellate.

Come vede la Camera, anche questo risponde alle obiezioni che hanno fatto parecchi, i quali credono che questi cannoni di 100 tonnellate siano stati adottati da noi, forse spingendoci un po' troppo avanti. Certo il nostro è stato un passo avanti arditissimo, ma saggio però, dal momento che quelli i quali non l'hanno fatto quattr'anni fa, sono obbligati a farlo adesso. Parmi che quando uno ha fatto un passo avanti, ed è dimostrato che gli altri hanno riconosciuto che questo passo era saggio, e si preparano a farlo alla loro volta, parmi, dico, che questo torni a lode della decisione presa da noi.

Quanto alla marineria inglese, non ho dati positivi sopra gli ultimi bastimenti colà costruiti od in costruzione. Quando io sono stato in Inghilterra pareva che non si volesse colà oltrepassare il limite di bastimenti di 9500 tonnellate. E a questo riguardo io faccio una parentesi per dire che quando

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

si parla di bastimenti piccoli bisogna anche intendersi. Non basta dire: le altre marine fanno dei bastimenti piccoli; quelli che si contrappongono come piccoli sono di 9500 tonnellate, cioè come vedete non piccolissimi riferiti al *Duilio* di 11,000 tonnellate.

Dunque allora la marina inglese pareva che fosse decisa a non oltrepassare la cifra di 9500 tonnellate.

Ebbene si rileva dal *Times* che in Inghilterra si vanno a mettere in costruzione altre due navi corazzate il *Colossus* e il *Majestic*.

Ora io non ho dati precisi, sopra le dimensioni di questi bastimenti; ma io per me non credo possibile che in Inghilterra si voglia permettere che, mentre la marina francese ha 4 bastimenti, di cui uno con cannoni di 72 tonnellate, e gli altri 3 con cannoni di 100 a 116 tonnellate, la marina inglese debba rimanere con una sola nave l'*Inflexible*, armata di cannoni di potenza corrispondente.

Una delle ragioni, per cui molti si impensieriscono quanto alla convenienza o meno di questi grandi bastimenti, è la considerazione finanziaria.

Molti dicono che queste spese in blocco di 15 a 19 milioni spaventano, e quindi preferiscono bastimenti più piccoli.

Ora se si parla di cifre assolute è evidente che il bastimento più piccolo costerà meno, ma credo che queste cifre assolute abbiano poco valore. Si può fare un bastimento piccolo che costi poco e nulladimeno costituisca una operazione disastrosa finanziariamente.

Se noi guardiamo il commercio, vediamo che appunto nel senso economico, l'unico modo di avere dei bastimenti a vapore economici, è quello di aumentarne sempre più la grandezza.

Il lato commerciale non è quello che ci deve preoccupare nel caso nostro; ma se questa spesa assoluta che spaventa, la riportiamo alla forza militare, che si ottiene con una data nave, vediamo che i bastimenti più grandi sono i più economici; che anzi appunto mediante la grandezza piuttosto considerevole alla quale siamo arrivati, si è potuto avere dei bastimenti relativamente economici.

Prendiamo come tipo di paragone la corazzata il *Re di Portogallo*. Il suo costo fu di 7 milioni. Ebbene consideriamo uno solo degli elementi della sua forza militare, la forza offensiva delle sue artiglierie, che come sapete è misurata dal peso di ferro che desse possono lanciare in una fiancata. Questo peso è di 500 chilogrammi. Prendiamo ora il *Duilio*, il peso di ferro della sua fiancata è di 4000 chilogrammi, cioè 8 volte tanto. Voi vedete che al prezzo di 18 milioni il *Duilio* è come forza militare molto

più economico che il *Re di Portogallo*, e ciò senza tenere conto che rispetto alla forza difensiva è alla sua volta immensamente inferiore poichè esso è protetto da corazze di 11 centimetri invece che di 55 centimetri come nel *Duilio*.

Si potrebbe dire che i termini di paragone fra il *Re di Portogallo* e il *Duilio* sono troppo distanti perchè la conclusione sia più esatta. Ebbene, farò il raffronto fra bastimenti simili, fra bastimenti dello stesso tipo. Come sapete l'Inghilterra ha costruita la celebre corazzata l'*Inflexible* alquanto più grande del nostro *Duilio*. Come ho detto, non si volle oltrepassare la grandezza di quella nave, anzi si fece un passo indietro, e si costruirono due corazzate dell'identico tipo l'*Agamemnon* e l'*Ajax* che furono chiamati *Inflexible* di tipo ridotto. Come vedete qui i termini di confronto sono molto più vicini. Vediamo ora i risultati. L'*Inflexible* ha uno spostamento di 11,407 tonnellate, è protetto da corazze di 61 centimetri di spessore, è armato con quattro cannoni di 81 tonnellate, e costa 19 milioni. L'*Ajax* e l'*Agamemnon* hanno uno spostamento di 8500 tonnellate, sono protetti da corazze di 45 centimetri, sono armati con quattro cannoni di 38 tonnellate, costano ciascuno 14 milioni.

Come vedete abbiamo una riduzione di un quarto circa nella grandezza e nel costo delle navi, ma osservate in quale maggiore proporzione discende la loro forza militare. La potenza offensiva cioè quella delle artiglierie è un po' meno della metà, la protezione della corazzatura è la metà anche all'incirca, tenuto conto che la resistenza delle corazze diminuisce molto più rapidamente che in ragione del minore loro spessore.

Per cui due *Agamemnon* che costerebbero in complesso 28 milioni invece di 19, avrebbero all'incirca complessivamente la stessa potenza in artiglieria, come peso di una fiancata che l'*Inflexible*, ma mentre che le loro corazze sarebbero forate dai proiettili dell'*Inflexible* essi sarebbero impotenti a forare le corazze del primo.

Se dunque lo scopo che si ha in mira non è di costruire un dato numero di bastimenti, ma di produrre una data forza militare marittima, ed evidentemente questo deve essere lo scopo, questi bastimenti più grandi e più costosi unitariamente sono in fatto più economici.

E notate ancora che per una nazione come l'Inghilterra che deve proteggere interessi così diversi in punti lontanissimi gli uni dagli altri, che ha a combattere con nemici e con navi di forza differentissima, la considerazione di avere un maggior numero di navi ha un peso maggiore che da noi, i quali vogliamo avere una marina destinata a difendere

le nostre coste, e quindi abbiamo in mira un teatro di guerra molto ristretto.

Mi pare quindi che il consiglio dato al Governo dalle Commissioni che studiarono tale questione sia stato ragionevole, anche visto l'aspetto economico che è quello che preoccupa, e giustamente, molti in questa Camera.

Ma taluno può dire: ebbene, vi ammetto che finchè vi intestate a fare dei bastimenti corazzati, siete obbligati dalla forza delle cose a fare dei bastimenti enormi, e costosi, ma vi sono altri che credono che la corazzatura abbia fatto il suo tempo, (come vi ho detto, quest'opinione fu seriamente dibattuta in Francia e fu causa di arresto nelle costruzioni) che conviene abbandonare questo sistema, e sostituire alle corazzate bastimenti piccoli, veloci, potentemente armati e poco costosi.

Certo il programma è seducente, e vale la pena di discuterlo.

Cominciamo a intenderci nelle parole; piccoli e poco costosi, e a farsene un concetto poichè tutto a questo mondo è peso e misura.

Voi sapete che l'Inghilterra ha costruite delle navi di crociera, cioè appunto delle navi veloci e non corazzate, ed ha creato i rinomati tipi *L'Inconstant* ed il *Shah*.

Vediamo la loro piccolezza: hanno 6000 circa tonnellate di spostamento, una larghezza di 104 metri, cioè 2 metri più lunghi del *Duilio*, e costano ciascuno 8 milioni circa.

Come vedete, non bisogna credere, quando si parla di questi piccoli bastimenti, rapidi, poco costosi, si tratti di vaporini.

Abbiamo dunque un bastimento molto veloce, che raggiunge quasi la velocità di 17 miglia, che costa 8 milioni, ma che ha un armamento insignificante rispetto a quello delle corazzate, impotente ad offendere queste, e che per contro non ha alcuna protezione, sicchè un cannone di campagna lo può ferire.

È facile farsi un'idea dell'impossibilità per tali navi di sostenere un combattimento, quando si rifletta che le sue polveriere, le sue caldaie, che occupano una porzione grandissima della lunghezza della nave, e che lavorano ad una pressione di 4 atmosfere, non hanno alcuna protezione. È quindi un bastimento che non potrebbe entrare in lizza colle corazzate.

Voi vedete dunque che, per arrivare a questo tipo di bastimenti, cosiddetti piccoli, veloci, potentemente armati, e poco costosi, si spendono otto milioni; e che si riesce poi ad ottenere in realtà? Una nave lunga più del *Duilio*, ma che non ha nessuna forza.

Esaminiamo anche come sono stati giudicati que-

sti bastimenti, che hanno avuta una bella riuscita nel loro tempo, ed hanno fatto epoca.

Appunto quell'ufficiale della marina americana, che ha citato ieri l'onorevole Manfrin, nel suo rapporto ufficiale sul viaggio fatto in Europa, cita questi bastimenti, e dice: « Egli è ora senza mistero ammesso dalle autorità che sia *L'Inconstant* come il *Shah* sono bastimenti non soddisfacenti.

Recentemente la marina inglese ha fatto un altro tipo di questi bastimenti, diminuendone ancora l'armamento. Sulla considerazione che i cannoni onde erano armati quei bastimenti fossero impotenti contro le corazzate, e soprabbondanti contro le navi di commercio, gl'Inglesi hanno costruito bastimenti meno armati e quindi più piccoli, anche perchè furono costrutti in acciaio.

L'armamento di questi bastimenti è insignificante, ma hanno una grandissima velocità, una velocità che supera i 18 nodi all'ora. Questo è il tipo di bastimento non corazzato più piccolo e veloce che conti qualunque marina. Anche questa è una nave di nessuna forza militare, e non ha altro pregio che quello essenziale della velocità. Ciò non ostante un tale bastimento costa quasi 7 milioni. Quindi molto opportunamente venne consigliato ai vari ministri della marina che si succedettero, di non introdurre in una marina povera come la nostra tipi così costosi, e che in una marina potente come l'inglese erano in numero molto ristretto.

Infatti la potente marina inglese non novera che due bastimenti dell'antico modello e due del nuovo.

Questi ultimi sono l'*Iris* e il *Mercury*.

E poichè sono venuto a parlare di questo tipo di navi, cioè delle navi di crociera, vorrei rispondere alcune brevi parole alle osservazioni dell'onorevole De Renzis.

Egli ha citato un pregevole articolo sortito nel giornale la *Rivista settimanale* che si occupa della nostra marina. L'autore dell'articolo lamenta giustamente come da noi, e nella stampa, e nella Camera poco si discutano le questioni interessantissime che riguardano i sistemi di costruzione delle nostre navi da guerra, e cita la differenza di quanto succede a questo riguardo in Inghilterra.

In questo articolo si discutono i risultati avuti in parecchie delle nostre navi, e l'onorevole De Renzis ne ha discorso alla sua volta. In riguardo alla nave di crociera, il *Cristoforo Colombo*, si mostrò preoccupato come una nave che egli disse quasi grande e quasi costosa come una delle corazzate e nella quale si sacrificò l'armamento, abbia poi raggiunto solo la velocità di 16 miglia alle prove, velocità che in navigazione si riduce a 14 miglia. Questi risultati si do-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

vrebbero alla maggiore immersione avuta rispetto a quella prevista.

Comincerò a dire che pel *Cristoforo Colombo* si tratta di una nave di 2300 tonnellate di spostamento, ed il cui costo valutato largamente è di 3 milioni. Come vedete siamo ben lungi da una nave della grandezza e costo delle corazzate, ma anche delle navi di crociera delle altre marine, siamo a molto meno della metà dell'*Inconstant* che ha 6000 tonnellate di spostamento e costa 8 milioni.

E quindi nel costruire il *Colombo* non abbiamo mai inteso di fare un incrociatore da stare a confronto con quelli inglesi.

E non sarà male di dire una parola circa la storia di questa nave.

Quando il *Colombo* fu messo in cantiere si voleva fare una corvetta del tipo *Vettor Pisani*, cioè una nave a media velocità, 12 o 13 miglia all'ora; la nave fu costruita a scafo di legno. Mentre che era in cantiere ed a scafo ultimato, si decise di aumentare la forza della macchina, ridurre a pochissima cosa l'artiglieria, onde avere un peso disponibile per l'aumento della macchina. Le forme della prora furono cambiate onde renderle adatte a raggiungere una velocità molto superiore a quella per la quale erano state tracciate.

Quelle di poppa poco adatte a tale scopo non furono cambiate, onde non fare troppa spesa, poichè si sarebbe quasi dovuto costruire uno scafo nuovo.

Come vedete si tratta di un bastimento tracciato in un ordine d'idee, e trasformato poi a nave a grande velocità. Si calcolava che la sua velocità alle prove dovesse essere di 16 miglia e $1\frac{1}{2}$ con uno sviluppo di forza di 4000 cavalli. Alle prove si raggiunsero miglia 16, 3; ma le macchine svilupparono solo 3782 cavalli invece di 4000. Ci siamo avvicinati adunque moltissimo alle previsioni nostre che erano d'accordo con quelle del costruttore delle macchine.

L'onorevole De Renzis dice che ora la nave fa solo 14 miglia. Io non ho dati positivi a questo riguardo, ma s'intende che mai in navigazione si raggiungono le velocità alle prove che si fanno percorrendo una base corta, e servendosi di carbone sceltissimo e di fuochisti sceltissimi.

L'onorevole De Renzis ha rilevato dall'articolo succitato come essendo sorta contestazione col costruttore delle macchine, circa la velocità non raggiunta nelle prove, questi rispondesse, datemi la nave alla pescagione prevista e che mi avevate indicata, ed io allora raggiungerò colle mie macchine la velocità promessa. Ora giova notare che il costruttore delle macchine non si era obbligato per nulla a raggiungere una data velocità, e questo si comprende facilmente perchè esso non costruiva la

nave e quindi non poteva assumere alcuna responsabilità circa la sua velocità; esso si era obbligato a che le macchine sviluppassero la forza di 4000 cavalli, e la contestazione nacque da che questa forza non si potè mai raggiungere, e si arrivò solo a 3782 cavalli.

Ma d'altra parte se veramente il costruttore delle macchine avesse voluto avere alle prove il bastimento alla pescagione primitivamente preveduta, nulla era più facile di contentarlo, poichè la linea d'acqua di una nave non è una cosa fissa, è variabilissima a misura delle consumazioni dei pesi come carbone, acqua, viveri, ecc., che si fanno, per cui si potevano fare le prove anche con una pescagione minore di quella primitivamente indicata, bastava mettere a bordo il non completo carico di carbone, viveri, ecc.

E dirò ancora che quando si tratta di navi di nuovo tipo, arriva quasi sempre che non si avverino le previsioni in fatto di pesi di bordo.

Vedete la *Devastation* ha avuto uno spostamento assai maggiore benchè si sia diminuito l'approvvigionamento di carbone.

Il *Captain* ebbe una pescagione molto maggiore.

Non citerò il fatto ultimo di un bastimento da guerra americano nel quale fu riconosciuto che i pesi effettivi superavano di tanto le previsioni da essere impossibile di continuarne la costruzione.

Si è che quando si tratta di tipi nuovi, gli elementi di paragone mancano. Vedete per esempio, nel caso del *Colombo*, le macchine furono costruite da una casa inglese che certo conta gli ingegneri più valenti del mondo in fatto di macchine marine, ebbene, quella casa aveva indicato 470 tonnellate per il peso di queste macchine, ed invece pesarono 572 tonnellate.

Si ebbe quindi un aumento di 102 tonnellate che contribuì ad accrescere l'immersione del *Colombo*.

Del resto, come dissi, la linea di galleggiamento delle navi è una linea continuamente variabile a misura che esse navigano e consumano il loro carbone, e delle variazioni in limiti abbastanza estesi nell'immersione hanno pochissima influenza sulla loro velocità, in guisa che, esaminando i risultati delle prove, voi vedrete sovente delle navi che hanno raggiunte velocità superiori con pescagioni più forti, e ciò si spiega col fatto che il leggiero aumento della resistenza era più che compensato dalla maggiore efficacia dell'elica che aveva sopra di sè uno strato più alto di acqua.

L'onorevole De Renzis ha anche citato il *Cariddi* e lo *Scilla*, che ha creduto fossero dei bastimenti rapidi ed anche di crociera; ed è stato stupito che questi bastimenti non facciano che 11 miglia.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

Ora le velocità del *Cariddi* e dello *Scilla* sono quelle precisamente che queste navi dovevano avere, poichè si tratta di bastimenti di legno di sole mille tonnellate di spostamento. Tanto è vero, che nessuno pensava di avere bastimenti rapidi, che nell'*Annuario* di marina furono denominati *rimorchiatori*. Poi sono stati messi dei cannoni e si sono chiamati *cannoniere*; ma non erano bastimenti di grande velocità.

Nell'articolo a cui ha accennato l'onorevole De Renzis, parlando di questi bastimenti, si vorrebbe dedurre che lo *Scilla* e il *Cariddi* sono bastimenti non riusciti dal fatto che il regresso dell'elica ha raggiunto una cifra troppo grande, che è del 22 per cento, e che questa sarebbe la più grande dimostrazione che questi bastimenti non hanno forma adattata per un buon funzionamento dell'elica.

Ora non è esatto l'assumere il coefficiente di regresso come una misura del buon funzionamento dell'elica.

Nel *Colombo*, che come dissi ha conservato a poppa delle forme non adatte alla maggior velocità che si è voluta raggiungere, l'elica ha dato un regresso non solo nullo ma negativo, e sarebbe un errore citare questo risultato come una prova della bontà delle forme di poppa di quella nave.

Nella nave inglese l'*Iris* che ho già citata, e che certo è la nave più rapida del mondo, le primitive eliche avevano dato un coefficiente di regresso piccolo, ma la nave non aveva che di poco sorpassato i 16 miglia, e si credette per un istante ad un vero insuccesso. Ebbene si cambiarono le eliche, si misero eliche di un diametro minore, di un peso maggiore, si ebbe un coefficiente di regresso maggiore che arrivò, se ben mi ricordo all'8 per cento e la nave sorpassò l'enorme velocità di 18 miglia.

Il celebre scienziato inglese signor Fronde che è il costruttore scientifico dell'ammiragliato inglese (soccorso questo, sia detto fra parentesi, che non hanno i nostri ingegneri), e che consigliò quei cambiamenti, così concluse: « che invece di essere cosa corretta il riguardare un elevato coefficiente di regresso dell'elica come una prova di perdita di potenza, l'opposta conclusione è vera. Asserire che un elica dà un piccolo coefficiente di regresso, non è altro che dare una prova che vi è grande sciupo di forza. »

Nell'articolo più volte citato si parla anche del *Principe Amedeo* e della *Palestro* due fregate corazzate che l'onorevole De Renzis crede modernissime, e che invece sono già antiche. Desse furono messe in cantiere nel 1865, e furono disegnate sul tipo *Roma*.

Siccome per la mancanza di sufficienti fondi,

guai questo che produsse molti degli inconvenienti lamentati nella nostra marina, quei bastimenti restavano molto sul cantiere, per cui quando avessero preso il mare si sarebbero trovati in condizione di grande inferiorità rispetto alle navi di pari epoca di altre nazioni, così quegli che aveva progettato quelle navi con corazze di 11 centimetri, volle aumentarne lo spessore, mentre che le navi erano ancora in cantiere, sino a 22 centimetri, e cambiarne l'armamento. Aumentò di proposito deliberato l'immersione di queste navi, e basterà ricordare che l'ingegnere che tracciò quelle navi fu l'onorevole De Luca che voi avete bene conosciuto, per rendersi conto della cura con cui queste previsioni furono calcolate.

Difatti la *Palestro* naviga da parecchio tempo ed è una delle nostre migliori corazzate, ed ha dato buonissimi risultati anche in fatto di cammino rispetto alle sue similari *Roma* e *Venezia*. E questo viene a riprova di quanto vi dissi che una maggiore immersione in certi limiti non ha un'influenza sensibile nella velocità delle navi.

Il fatto della *Palestro* e *Principe Amedeo* vi dimostra come talune volte si aumenta di proposito deliberato l'immersione delle navi, potrei citarvi il *Carignano* che fu trasformato quando era in cantiere, da fregata a elica a fregata corazzata aumentandone l'immersione; ed il *Duilio* stesso il quale, progettato per cannoni da 60 tonnellate, li dovrà portare da 100, per cui i calcoli fatti ci fanno prevedere che avrà una maggiore immersione molto limitata, ma che avremo certamente, e di proposito deliberato.

Io ho creduto di entrare in questi dettagli certo troppo minuziosi e che avranno stancata la Camera, per rispondere al desiderio manifestato dall'onorevole De Renzis di avere delle spiegazioni; non vorrei che la Camera credesse che io abbia voluto sostenere la tesi che i nostri bastimenti sieno i migliori nella migliore delle marine possibili, in bocca mia meno che in ogni altra starebbe male una tesi simile...

Desidero solo che la Camera giudichi con equanimità i nostri insuccessi, e li paragoni con quanto succede in altre marine, che pure hanno più esperienza, più mezzi di noi, e la cui valentia non può essere messa in dubbio. Leggete tutte le discussioni sui bilanci della marina in Inghilterra ed in Francia e voi vedrete che pure colà si fanno critiche acerbissime per taluni bastimenti di nuovo tipo, per cui nessuno è contento in casa sua, e in tanta rapida trasformazione del materiale navale, che esige la creazione di sempre nuovi tipi, si deve arguire che gli insuccessi sono talvolta inevitabili.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

Leggete l'ultima discussione sul bilancio della marina avvenuta nell'Assemblea francese. Un egregio ufficiale criticò amaramente le nuove navi di quella marina, e trovò dei difetti in tutte; il ministro di quella marina osservò che non conosceva alcun paese nel quale i nuovi tipi di navi riescissero di primo getto, e non avessero difetti.

Quelle parole hanno troppo più autorità che se venissero da me e non aggiungerò altro. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Elia ha facoltà di parlare.

ELIA. L'onorevole mio amico Borghi ha fatto delle osservazioni a talune proposte da me presentate alla Camera in recenti discussioni.

Egli ha voluto dimostrare che non sarebbe stato un provvedimento utile all'incremento dell'industria delle costruzioni navali quello che avesse imposto un dazio sull'importazione dei bastimenti costruiti all'estero.

Essendo questo un argomento che non può riferirsi alla discussione attuale, io non dovrei replicare... (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Li prego, onorevoli colleghi, facciano silenzio.

ELIA... ma mi permetta la Camera che soltanto dica al mio amico Borghi che altre grandi potenze, che pure hanno le loro marine mercantili ampiamente sviluppate... (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Li prego nuovamente di far silenzio, altrimenti scioglierò la seduta.

ELIA.. non rifuggono dall'applicare dazi d'introduzione alle navi. Ma non basta.

In America, per esempio, sono considerate come contrabbando e soggette a confisca le navi acquistate all'estero da connazionali i quali non abbiano corrisposto la tassa dovuta per acquistare il diritto di nazionalità.

L'onorevole Borghi avrebbe avuto ben ragione di allarmarsi se io fossi venuto a chiedere alla Camera il dazio di protezione che si esigeva in Francia sotto l'impero, ammontante al 10 per cento *ad valorem*, ma non avrebbe avuto certo ragione di allarme ove avesse considerato che pei bastimenti in ferro, io proponevo un dazio di lire 1 50 per cento chilogrammi, mentre per il ferro lavorato se ne paga uno più grave da lire 11 80 a 16 per quintale; debbo poi fare osservare che l'aumento del numero delle navi in Francia avvenne quando l'ultimo impero accordò vistose sovvenzioni per servizi marittimi e non è punto esatto asserire che le costruzioni navali fossero abbandonate alla libera concorrenza. Io gli ricordo che sotto l'impero del III Napoleone si pagava lire 20 a titolo di *drawbak* per le

macchine poste a bordo delle navi, il che costituiva un vero favore, come era favore il dazio che si faceva pagare ai bastimenti di legno e di ferro, per gli ultimi dei quali si riscuoteva un dazio di lire 40 per tonnellata.

Delle argomentazioni che egli ha svolte in merito alla mia tesi, che la costruzione del nostro naviglio da guerra dovrebbe a preferenza affidarsi all'industria privata, e della buona accoglienza che egli fa in massima a questa mia proposta, io debbo ringraziarlo, e tanto più ne lo ringrazio in quanto che era a supporre che egli, provetto ingegnere della nostra marina da guerra, non avrebbe potuto vedere con compiacenza sfuggire dalla sua esperta direzione e da quella dei suoi colleghi il lavoro delle costruzioni navali.

Del resto io pure ammetto che un lavoro negli arsenali governativi vi debba essere e che si debba riservare allo Stato la costruzione di quei bastimenti che abbiano particolarità da non essere da tutti conosciute.

Però ciò che egli concede con una mano s'ingegna di togliere coll'altra per la ragione che il Governo deve provvedere ad un numero considerevole di impiegati e di operai ai quali deve mantenere il lavoro.

Io ammetto che il Governo debba avere degli arsenali e degli operai propri, ma mi preme di fare riflettere che anche l'Inghilterra, la Francia, la Germania e l'Austria possiedono di tali stabilimenti, ma anche quelle nazioni affidano all'industria privata la maggior parte dei loro lavori.

È cosa nota a tutti che quelle nazioni, le quali ci hanno preso un grande sopravvento nelle costruzioni in ferro, si sono servite a preferenza degli stabilimenti privati, ed abbiamo visto che l'Austria, dopo l'ultima guerra avuta con noi, non tenne nel suo grande cantiere di Pola che il solo *Kaiser* in riparazione, e che la costruzione delle nuove corazzate si fece dai privati, ai quali fu all'uopo ceduto il cantiere che l'arciduca Massimiliano aveva fatto fare a Trieste; non mi pare poi ragionevole la tesi che si debba pensare di preferenza a dar lavoro agli operai che servirono il Governo. Ammettò che ad essi si debba dar lavoro, ma credo che, per parità di trattamento, si debba pensare anche agli altri i quali lavorano in stabilimenti privati.

Si accertino l'onorevole Borghi ed il signor ministro della marina, che questa non è opinione di pochi; molti nel paese hanno la persuasione che l'affidare all'industria privata la costruzione delle navi da guerra, come si pratica presso altre nazioni, gioverebbe non solo all'incremento della nostra industria delle costruzioni navali, ma benanco alla mi-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

gliore conservazione della nostra flotta che il paese ha veduto con dolore deperire dopo pochi anni dalla sua costruzione.

Faccia l'onorevole signor ministro un raffronto sulla durata dei navigli mercantili in ferro con quelli della nostra marina da guerra e troverà che i risultati saranno a questi sfavorevoli, sebbene le navi da guerra sieno costrutte più solidamente e non sieno obbligate a continue navigazioni e non sieno soggette alle avarie che ne sono la conseguenza.

L'onorevole Borghi non ammette che si possa obbligare le società di navigazione, sussidiate dallo Stato, a rifornirsi ed a riparare il loro materiale nei cantieri nazionali. Egli si oppone a questo sussidio perchè la sovvenzione è un corrispettivo di oneri addossati alle compagnie di navigazione; siamo in ciò d'accordo, ma io insisterei che fra gli altri oneri vi si dovesse introdurre quello del rifornimento e delle riparazioni del materiale nei cantieri dello Stato; ammesso come si fa pure dall'onorevole Borghi, che i nostri lavcri possano stare sotto tutti i rapporti in confronto con quelli di altre nazioni. Una obiezione mi pare sia stata pur quella dell'insufficienza dei nostri cantieri per costruzione di navigli in ferro.

Ma io faccio appello alla lealtà e al patriottismo dell'onorevole Borghi, e gli domando se non sarebbe questo per l'appunto uno dei provvedimenti atti a fare aumentare il numero dei nostri cantieri di costruzioni marittime.

Un eccitamento alla loro moltiplicazione noi lo avremmo dall'altro provvedimento, da me proposto, di un premio ai costruttori navali. L'onorevole Borghi trova non giusto che l'incoraggiamento dovesse limitarsi alla sola industria marittima, ma egli non ha considerato a quante altre industrie, arti e mestieri che si trovano collegati a quella delle costruzioni navali, si gioverebbe; come non ha punto considerato che lo sviluppo della marina mercantile produce la prosperità commerciale ed il benessere della nazione.

Io auguro al mio paese che il Ministero guardi con occhio più benigno la nostra marina mercantile e trovi modo di fare buona accoglienza alle proposte che mi sono onorato di svolgere in altra discussione indottovi dal solo sentimento del bene del paese.

PRESIDENTE. L'onorevole Micheli ha facoltà di parlare.

MICHELI. Io aveva chiesto di parlare credendo che l'onorevole Brin non fosse alla Camera; ma dal momento che egli c'è, e dopo le dichiarazioni che ha fatto, io non ho altro da dire in proposito.

PRESIDENTE. L'onorevole Borghi ha facoltà di parlare per un fatto personale.

BORGHI. Io debbo anzitutto ringraziare l'onorevole Brin perchè nelle contro osservazioni fatte alle osservazioni dell'onorevole De Renzis sopra alcuni dei nostri bastimenti, non ha parlato del *Rapido*; poichè ritengo che ciò abbia fatto pensando che desiderava parlarne io che ho preso parte diretta in questa costruzione e che chiesi la parola per un fatto personale quando l'onorevole De Renzis pronunciò il nome di questa nave.

Anche qui è necessario di fare un poco di storia.

Allorquando l'onorevole Di Saint-Bon prese per la prima volta il governo delle cose di marina, trovò progettati alcuni piccoli bastimenti che non credette soddisfacenti ai bisogni reali della nostra marina. Tra questi bastimenti ve ne erano due che dovevano precisamente rassomigliare allo *Scilla* ed al *Cariddi*, già criticati dall'onorevole De Renzis. Però per quei due bastimenti la costruzione delle macchine era già incominciata, nè più era possibile tornare indietro per quanto riguardava le medesime. Si credette allora che sarebbe stato assai più conveniente d'impiegare quei due motori in un solo bastimento, il quale avrebbe naturalmente avuto una maggiore velocità di quella che avrebbero realizzato i due bastimenti separati, e che avrebbe soddisfatto molte meglio ai bisogni della marina, procurandole un *avviso* invece di due piccole cannoniere.

Ciò premesso, il *Rapido* non è riuscito totalmente secondo le previsioni fatte nell'epoca in cui fu disegnato, non solo perchè partecipò alle stesse contingenze che produssero una minor velocità in qualcun altro nostro bastimento, cioè a dire che i pesi dovettero essere aumentati in ragione dei bisogni verificatisi durante il corso della costruzione, per miglioramenti nei vari mezzi offensivi e difensivi che s'andavano introducendo in altre marine e che si vollero adottare anche per i nostri bastimenti in costruzione (la quale disgraziatamente dura troppo lungamente); ma anche perchè il *Rapido* dovette subire le conseguenze relative alle condizioni speciali del suo motore, il quale, invece di essere una macchina sola costruita appositamente, adatta per questo bastimento, dovette comporsi di due macchine distinte unite insieme; di più, durante la costruzione del *Rapido* sorse la opportunità di dotare questo bastimento dei mezzi per lanciare torpedini; e questo fu un altro motivo di diminuzione della velocità presunta del *Rapido*, giacchè le forme della sua carena dovettero subire variazioni tali da diminuirne sensibilmente la velocità, nel mentre che la sua forza militare veniva accresciuta mediante un potente mezzo di offesa.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

Però, prescindendo da questi due fatti, macchine eccezionali e variazioni imposte nella forma della carena, debbo anzitutto discorrere del fatto al quale l'onorevole De Renzis ha attribuito il difetto di velocità del *Rapido*, quello, cioè, di avere avuta una maggiore immersione, a cagione del maggior peso della nave in confronto alle previsioni del disegno.

Ecco come stanno le cose relativamente a questo maggior peso. La maggiore immersione che ebbe il *Rapido*, in confronto del progetto primitivo, fu di circa 50 centimetri; questa maggiore immersione corrisponde a circa 300 tonnellate di peso.

Ora, onorevoli colleghi, dai verbali di collaudazione dello scafo del *Rapido*, che fu costruito nel cantiere dei fratelli Orlando a Livorno, ed a cui feci allusione nel mio discorso di ieri (vedete che è cosa notoria, pubblica, annessa ad un documento amministrativo che ha servito al pagamento), il maggior peso risultante allo scafo del *Rapido*, in confronto alle previsioni, fu di 21 tonnellate. Da 21 a 300 vi è un gran tratto. E l'approssimazione è sufficiente trattandosi di simili computi preventivi.

I maggiori pesi sono stati prodotti, come dissi, da variazioni che si è creduto opportuno di fare al primitivo progetto del *Rapido* per introdurre nuovi trovati e per soddisfare a nuovi bisogni ed a nuovi scopi. Prima di tutto, volendosi fare un bastimento per le navigazioni transoceaniche, si è allungato di molto il castello di prora, e se n'è aumentato il peso. Invece di un albero di trinchetto a semplici vele latine e leggerissimo, vi si è posto un albero di trinchetto con vele quadre, a fine di aver modo di sollevare il bastimento al vento in caso che la macchina non potesse agire. Vi si è applicato, come ho detto, l'apparecchio lancia-siluri, apparecchio che accrebbe il peso tanto dello scafo, quanto dei suoi accessori. Vi si pose un cannone sopra il castello e quindi s'aumentò il carico del peso della bocca da fuoco, dei proietti, delle munizioni, ecc. Anche l'equipaggio previsto in 108 uomini fu portato a 144, dovendosi quindi aumentare di quasi un terzo tutti i pesi di viveri ed altro. Infine la macchina pesò più di quanto era stato indicato dal fabbricante.

Faccio osservare che la maggior parte dei pesi aggiunti vennero collocati sulla prua, il che, come ben sanno tutti quelli che sono pratici di costruzioni navali, è di un pessimo effetto per la velocità.

Ed ora dirò quale influenza hanno avuto sulla velocità del *Rapido* le condizioni speciali della sua macchina. Questa, arrivata ad una certa velocità di movimento, non può acquistarne una maggiore pel riscaldamento che ne segue di varie parti della macchina stessa. Quindi avvi perdita di circa un quarto della forza, poichè, mentre la macchina nelle con-

dizioni normali stabilite nel contratto dovrebbe fare 96 giri per minuto, non può infatti oltrepassare i 74 giri. Di questo fatto non puossi tenere responsabile il fabbricante delle macchine, ma deesi specialmente attribuire alle condizioni speciali nelle quali si trovano le medesime, di cui una deve spingere l'altra.

Or dunque nel *Rapido* abbiamo dovuto necessariamente collocarvi un motore che agisce in condizioni eccezionali che non sono le più convenienti; abbiamo dovuto alterare la forma della carena, per dotare la nave di maggiori mezzi offensivi; e siamo stati forzati di aumentare assai il peso del carico e quindi l'immersione. Da questi vari motivi è risultata la differenza verificatasi tra la velocità che si sperava di ottenere e quella che si è ottenuta.

D'altronde l'onorevole De Renzis nel ricordare l'articolo di quel giornale, ha citato la cifra più svantaggiosa fra quelle ivi riportate, cioè quella di 12 miglia; mentre lo stesso giornale dice che nella prova sul miglia misurato, il *Rapido* fece 14 miglia. E li fece infatti in quei pochi minuti durante i quali, sotto un diluvio di acqua ed olio per mantenere la macchina fredda, faceva un numero di giri sufficiente per poter realizzare la forza indicata nel contratto.

PRESIDENTE. L'onorevole Grimaldi ha facoltà di parlare.

(Non è presente.)

Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Manfrin.

MANFRIN. L'onorevole Brin nel rispondere al mio discorso di ieri, ha frainteso alcuni punti di esso; debbo forse, e anzi senza forse, attribuirlo al non essermi io ben spiegato. Mi permetta dunque la Camera di chiarire questi punti.

Citando le parole pronunziate in periodi diversi dall'ammiraglio inglese Napier e dall'ingegnere americano King (non già che sieno le precise parole, ma preciso ne è il concetto), dissi, che tali personaggi parlando specialmente della Francia, e un po' anche dell'Italia, stimavano come questi paesi avessero il compito di tenere un Ministero di marina per moltiplicare a terra gli operai e le costruzioni e di non avere di forze attive in mare, che tanto da poter giustificare le spese che per queste costruzioni e per le opere si facevano.

Questo è presso a poco quello che io dissi e che fu riportato da alcune pubblicazioni dalle quali io le desunsi. Rispetto all'Italia, aggiunsi poi, che non poteva farmi un concetto esatto della cosa, perchè mi mancava un dato principale, quello cioè di sapere come venisse impiegata la somma di 5,177,000 lire, che era indicata in due capitoli del bilancio senza che si conoscesse, nè il numero degli operai,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

nè il numero delle giornate di lavoro, nè quanti centesimi di costruzioni con sì cospicua somma siansi ottenuti.

Io ho quindi fatto un confronto, ma non un confronto riguardante la spesa del bilancio, chè so bene essere il nostro di 42 milioni di lire circa, mentre quello della Francia p. e. è di 181 milioni. Io sono venuto a fare un confronto fra il personale navigante e quello non navigante, e ho detto (come risulta dalle bozze) che la Francia mantiene in pianta oltre 100,000 uomini. Di questi 100,000 uomini 35 mila sono marinai, 1800 stato maggiore, 35,000 sono operai, 25,000 soldati, 3000 appartengono al personale amministrativo e ad altri uffici che nulla hanno a fare colla navigazione. Vi sono quindi 36,800 uomini che appartengono al corpo navigante, e ve ne sono 63,000 che non vi appartengono per verun conto.

Ed ho soggiunto quindi che l'ammiraglio Napier e l'ingegnere King avevano evidentemente ragione per ciò che concerne la Francia, giacchè è troppo chiaro che il corpo non navigante supera il navigante. Per ciò che riguarda l'Italia mi affrettai aggiungere che nulla sapeva, perchè mi mancavano i dati necessari.

Volendo poi vedere se gli egregi uomini da me citati avessero ragione per ciò che riguarda le condizioni della marineria inglese ed americana (perchè non avrebbero avuto nessun motivo di lamentarsi degli altri paesi se in casa loro si fosse fatto peggio), ho voluto fare altre investigazioni dalle quali mi è stato dato di conoscere come l'Inghilterra, sopra un bilancio di 282 milioni in cifra tonda, mantenga poco meno di 80,000 uomini (come risulta dai bilanci stessi dell'Inghilterra), di cui 60,000 appartengono al corpo navigante e 20,000 al non navigante. Per l'America ho trovato che, sopra un bilancio di 100,492,008 lire vi sono 8772 uomini adetti al personale navigante.

BRIN. 108,777!

MANFRIN. No, no, credo d'aver detto la cifra giusta: forse mi sono invece sbagliato nel leggerla. Sono uomini 8792 circa pel corpo navigante e 1385 pel non navigante.

Anche qui vi è la proporzione di 8 ad 1 presso a poco. L'industria privata provvede alla massima parte delle costruzioni.

La questione del bilancio, come ben si vede, non la toccava, sapendo bene, come già dissi, che il nostro è di 42 milioni, mentre quello degli Stati Uniti è di un centinaio di milioni.

Io non ho voluto che stabilire delle proporzioni seguendo per quanto è possibile i calcoli dell'ingegnere e King e dell'ammiraglio Napier, i quali, a pro-

posito del personale non navigante e delle costruzioni, e dei relativi ordinamenti, dissero che erano superfluità, aggettivo, che io, onorevole Brin, mi sono ben guardato di ripetere.

L'altra osservazione che mi ha fatto l'onorevole Brin riguarda gli ammiragli.

Io non toccherei questo punto se non mi sembrasse, secondo il mio modo di vedere, di essere stato male inteso.

Nelle proposte di bilancio fatte dal ministro, risulta che non sono 13 gli ammiragli, ma 15. Ora io ho anche soggiunto che la Commissione del bilancio ha diminuito questo numero e lo ha ridotto a 14; ciò non toglie che, avendone proposti 15, non sia una dimostrazione delle idee, dei concetti, dei divisamenti del ministro proponente.

Questi ammiragli così proposti, in tutti, come dissi, sono 15; 5 vice-ammiragli e 10 contr'ammiragli, dei quali soltanto 2 (ed ecco che non istanno più le proporzioni accennate dall'onorevole Brin) sono indicati per la navigazione.

Una voce. E gli altri?

MANFRIN. Per ciò che concerne gli altri, dissi ieri delle incombenze e delle attribuzioni che vengono loro date le quali del resto sono espresse a pagina 4 della relazione ministeriale del bilancio e sono tutti impieghi a terra.

E poi ho domandato a me stesso: ma quelli che debbono navigare, navigano essi realmente?

Ecco un'altra domanda che mi sono fatta, alla quale naturalmente, per mancanza di dati, non ho potuto ancora rispondere.

In quanto ai carboni dirò che sarà vero che nei bilanci consuntivi risulti una somma maggiore di quella esposta nei bilanci preventivi; ma, ad ogni modo, l'onorevole Brin dovrà convenire meco che per l'ultima proposta fatta nel bilancio presentato dal ministro della marina, la somma preventiva fosse solamente da 840,000 a 850,000 lire.

La qual cosa dimostra che non se ne aveva o non se ne voleva avere bisogno di più.

È vero che la Commissione del bilancio poi ha trovato che questa cifra in bilancio non andava bene; ma io, stando alle proposte fatte nel bilancio preventivo dal ministro della marina, doveva dire che egli non avea intenzione di far navigare, di più che importava la somma prevista. Di più che le 840 mila lire per i carboni, una quota parte andava dispersa per gli arsenali e per spese di facchinaggio e di stanziamenti per spese eventuali.

Ed ora mi permetta che io venga alla parte che concerne la squadra permanente. Quando esamino ciò che ha fatto la squadra permanente (e qui giova

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

notare che convengo anch'io aver essa fatto più di quello che, altre fecero, non può dirsi sufficiente.

Anche avendo fatto più delle altre, a che cosa si riduce? Qualche nave ha navigato nel Mediterraneo, ma la squadra non è andata che dall'uno all'altro dei nostri porti. Ed avendo io chiesto perchè, come squadra, essa non avesse fatto una più lunga navigazione, mi fu risposto che gli ordini vengono dal Ministero, e che non poteva muoversi.

Del resto, io la prego, onorevole Brin, di credere che questi lamenti non sono miei, ma del Consiglio dell'ammiraglio, il quale il 30 gennaio 1877...

BRIN. Chiedo di parlare.

MANFRIN... così si esprime: « Durante l'imbarco il mezzo più sicuro per ottenere che si facciano i giornali di bordo è quello di far navigare i bastimenti, ed ottenere che la squadra permanente, anzichè rimanere stazionaria nei porti con i bastimenti riuniti o divisi, stia continuamente in moto. »

Ecco ciò che dice il Consiglio d'ammiraglio nell'affare che fu portato innanzi il 30 gennaio 1877. Io l'ho già detto anche ieri, non avrei osato di entrare in materia tecnica, se non avessi avuto il conforto di un'autorità che è la principale che abbiamo in fatto di marina, dell'autorità cioè del nostro Consiglio d'ammiraglio.

Del resto, io ringrazio l'onorevole Brin di avere con il suo dotto discorso risposto alle povere mie osservazioni di ordine semplicemente amministrativo, e lo ringrazio per non avere egli escluso i miei dubbi. Imperocchè ei accertava or ora, che si va meglio; ma se si va meglio vuol dire che non si va ancora bene, e che per l'addietro s'andava peggio.

Del resto, aggiungerò, come conclusione a queste mie poche parole, che il mio dubbio è che le nostre navi si facciano vedere poco nei mari, ma che invece esse brillino negli oceani dei bilanci, i quali non riescono salati che ai contribuenti. (*Si ride* — *Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Di Saint-Bon ha facoltà di parlare.

DE SAINT-BON. Signori, dirò pochissime parole.

Fra le cose dette ieri dall'onorevole Manfrin ve ne è una alla quale mi preme di dare una risposta.

Egli parlò di un'istituzione creata da me, a quella della direzione delle armi portatili, e ne fece una pittura non bella, e lesse un prospetto dal quale risultava che in quella officina, in quella così detta fabbrica di armi portatili, non si fosse fatto che pochissimo lavoro in tutto il corso dell'anno.

Ora, io credo opportuno di far sapere alla Camera quali furono i concetti che mi ispirarono nel creare quella direzione di armi portatili.

La marina fa uso anch'essa di armi portatili, ed

ha bisogno che queste siano in buono stato, e perchè esse il siano ha bisogno anche di un personale di armaioli abbastanza numeroso che tali le mantengano a bordo delle navi, e perchè questi armaioli possano compiere il loro dovere, è necessario che imparino il mestiere in una scuola alquanto estesa.

Una volta le armi si riparavano in vari modi e nei vari dipartimenti, senzachè vi fosse nessuna officina *ad hoc* in nessun luogo, e le armi deperivano. Io pensai che potesse essere opportuno di concentrare tutte quelle riparazioni, affinchè il personale degli armaioli si formasse, e nel tempo istesso le armi fossero riparate con maggiore perfezione. Ma siccome le riparazioni non possono occupare tutto il tempo, giudicai che, per impiegare gli operai negli intervalli che di esse non dovessero più occuparsi, fosse utile di fare anche qualche costruzione di armi nuove in piccola quantità. Per esempio, io sono convinto che se quell'istituzione non fosse stata creata, molto prima d'ora si sarebbe dovuto presentare alla Camera un disegno di legge per comperare delle nuove armi portatili, dei nuovi fucili, mentre continuiamo ancora adesso a servirci di quelli che, quando io fui al Ministero, erano in una condizione non buona.

Si aggiunse a questo un'altra considerazione di importanza anche maggiore, e che spero la Camera vorrà apprezzare e di essa tener conto. Io non ho mai saputo partecipare all'opinione di quelli che pensano che l'arsenale di Venezia, che la stessa Venezia, sia destinata a sparire, che le lagune sieno condannate, che tutte le lagune si debbano chiudere come si sono chiuse quelle di Ravenna; che Venezia debba avere la stessa sorte cui tocca a Ravenna al giorno d'oggi. Io non ho mai saputo persuadermi di questo, non ho mai saputo rassegnarmi, ho sempre sperato che verrà il giorno in cui l'Italia, resa prospera nelle sue finanze, potrà aprire un varco al Lido, o altrove, e che allora quel grandioso arsenale di Venezia, ricco di tutte le memorie del medio evo, ricco non solo di quelle, ma di tutte le comodità per potere diventare anche al giorno d'oggi, uno dei più belli arsenali d'Italia, potrà, aperto quel varco, ritornare in fiore, ed essere un'altra volta quello che fu. Ora, signori, per quanto dipendeva da me io mi sono adoperato perchè questo arsenale, in quel tempo di transizione, non cadesse; non poteva istituirvi la costruzione delle corazzate grandi, perchè il fondo non lo permetteva, ma almeno provvidi perchè là si mettessero in cantiere dei bastimenti piccoli e ne furono messi, e disposi che là fossero messe le officine per la costruzione delle torpedini.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

Forse la natura dei luoghi mi avrebbe consigliato di stabilire altrove queste officine; forse la Spezia, se avessi considerato unicamente il servizio delle torpedini, mi avrebbe attratto. Ma sempre per quell'amore, amore infelice sì, ma amore vivo, che ho sempre avuto per Venezia, ho desiderato di portare là anche quel servizio, e vi fu stabilito.

Riconoscendo inoltre l'opportunità di una officina un po' grande per le armi portatili, volli collocare anche questo a Venezia; ve la collocai sperando che in tal modo si sarebbe continuato a lavorare in quell'arsenale, e che in un'epoca più o meno lontana il varco cui ho accennato sarebbesi perduto, le tradizioni non si sarebbero completamente perdute, nè gli operai dispersi avrebbero dovuto andare a dritta e a sinistra.

Questo io volevo dire rispetto a quella officina e io spero che la Camera apprezzerà questi miei concetti.

Ad ogni modo io debbo dichiarare che non è senza una certa compiacenza che ho dovuto sentire la discussione d'oggi sul bilancio della marina.

Dal giorno in cui, 5 anni or sono, mi presentai per la prima volta al Parlamento, dicendo: siamo indietro a tutti gli altri paesi nelle costruzioni delle nostre navi; bisogna che noi alieniamo una gran parte del nostro naviglio; ad oggi in cui ho sentito dire che siamo avanti nelle costruzioni, in confronto di tutte le altre nazioni; voi vedete che un gran passo si è fatto, ed io ritengo che la mia piccola parte in quest'opera ce l'abbia, e me ne compiaccio meco stesso.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Grimaldi.

GRIMALDI. Ho chiesto di parlare per richiamare unicamente l'attenzione dell'onorevole ministro della marina sopra un argomento puramente economico, e non marinaresco, nel quale sarei assolutamente incompetente; e fra tutte le accuse che mi venissero affibiate, quella che più mi dorrebbe sarebbe quella di essere facciato di parlare di un argomento che non intendo.

La questione economica, che io intendo di sollevare, è stata già trattata o per dir meglio accennata da taluni oratori, principalmente dagli onorevoli De Renzis, Ungaro ed Elia; ed è questione che fu trattata in occasione della discussione del progetto di legge sulla inchiesta ferroviaria.

La Commissione parlamentare, destinata allora a riferire su quel progetto, presentò alla Camera il seguente ordine del giorno:

« Nei contratti per le provviste di cui è cenno nei primi due comma di questo articolo, il Governo darà la preferenza all'industria nazionale, quando

le condizioni dalla medesima offerte sieno pari a quelle dell'industria estera. »

Non è il luogo di spiegare le ragioni (che del resto alla Camera, più che a me, son note) per le quali la Commissione parlamentare credette di presentare, proporre e sostenere questo ordine del giorno. Il ministro di quel tempo lo accolse sotto forma di raccomandazione, ed annuente tutta la Camera, si obbligò, nell'attuare la legge sull'inchiesta ferroviaria, di seguire questo consiglio della Commissione parlamentare.

L'argomento d'oggi, cioè il bilancio della marina, è assolutamente diverso dall'argomento di quell'epoca; ma economicamente sono identici, e varrebbero per la marina quelle stesse osservazioni che valevano per le costruzioni ferroviarie. E ricordo alla Camera che, oltre le ragioni generali d'ordine economico, per le quali essa faceva raccomandazioni ed espresso ordine al Ministero di uniformarsi a questo concetto, v'era una ragione anche di ordine secondario, che la Camera allora non trascurò. La questione d'ordine speciale era quella che si discuteva e trattava nello stesso disegno di legge, e che si riferiva all'opificio di Pietrarsa.

Non si spaventi la Camera, io non intendo toccare questo argomento, del quale, più che della Camera, la competenza è oggi presso la Commissione dell'inchiesta ferroviaria, nominata nel seno della Camera stessa, coll'intervento dei membri del Governo, e ad essa spetta tuttociò che si riferisce a quell'opificio. Allora la Camera per non dar morte a quello stabilimento che ritenne di essenzialissima importanza, stabilì in un articolo di legge che il Governo si obbligava colla spesa di lire 500,000 a provvedere l'opificio di lavoro (parlo di una legge fatta, non di una legge da farsi). Ora, signori, sia per la ragione economica, sia per la ragione speciale, sia per quella rilevata dagli onorevoli De Renzis, Ungaro ed Elia, io pregherei il ministro della marina che volesse nella sua amministrazione tener conto di ciò che la Camera ha disposto in questo genere di cose, che cioè nelle provviste ed in fatto di costruzioni navali, fosse preferita l'industria nazionale all'estera, sempre in parità di condizioni.

Io non entro ad esaminare le parole *parità di condizioni*, perchè questa parità vuolsi considerare non solo sotto un aspetto assoluto, ma anche sotto un aspetto relativo.

Sento il ministro della marina il quale dice che ora l'amministrazione lo fa. Ed io specialmente per avere questa assicurazione, ho richiamato su ciò l'attenzione del ministro, parendomi di somma importanza che la industria nazionale non resti soffo-

 SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

cata dalla straniera, ma venga invece protetta nei limiti del giusto e dell'onesto. (*Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Brin ha facoltà di parlare per un fatto personale.

BRIN. Ho domandata la parola affine di chiarire alcune delle cose dette dall'onorevole Manfrin nella risposta che mi ha fatta. Egli ha detto che io ho cercato di dimostrare alla Camera che la proporzione della navigazione dei nostri bastimenti in genere era quella stessa delle marine estere. Ed ha soggiunto che da un documento ufficiale, il rapporto della squadra permanente, ha rilevato i risultati che ha esposti alla Camera. Ha detto inoltre che la nostra squadra ha navigato sempre nei nostri mari uscendo da un porto per entrare in un altro, e non ha navigato all'estero. Naturalmente quando la flotta esce da un porto s'intende bene che bisogna che finisca per entrare in qualche altro porto. Del resto queste frequenti entrate e sortite dai porti contribuiscono molto all'istruzione del personale.

I bastimenti della squadra, dice, non hanno navigato all'estero. Mi pare di avergli già risposto.

Gli ho indicato il numero delle miglia percorse dalle navi della squadra in Oriente.

Dice, non erano bastimenti della squadra. Permetta l'onorevole Manfrin, tutti appartengono alla squadra, ma anche delle nostre grosse corazzate, la *San Martino* ha percorso 2540 miglia, la *Varese* 1850 miglia, la *Palestro*, che era la nave ammiraglia, 4660, l'*Affondatore*, altra corazzata, 3180, la *Roma* 3120, ecc.

Egli dice: io ho citato un parere del consesso più autorevole della marina, cioè del Consiglio di ammiragliato. Egli lo ha citato benissimo; ma mi permetta di dirgli che anche il Consiglio di ammiragliato si riferiva al passato, nell'epoca in cui si lamentava che gli armamenti navali non erano sufficienti. Da ciò tutti gli inconvenienti che ne derivavano.

Egli, l'onorevole Manfrin, si lagnò che gli ufficiali non tenevano i giornali di bordo come impongono i regolamenti. Il Consiglio di ammiragliato ha detto appunto che questo era un inconveniente del sistema di non far navigare abbastanza i nostri ufficiali.

Egli dice: dunque l'unico rimedio è quello di farli navigare. A me pare di aver già sufficientemente dimostrato che siamo entrati in questa via e che le proporzioni dei nostri armamenti rispetto al nostro personale, confrontate con quelle di altre marine, sono giuste.

Io non posso seguirlo nel raffronto delle cifre del nostro bilancio con quelle dei bilanci di altri paesi, perchè è difficilissimo il farlo, essendo in condizioni tanto differenti. Per esempio, mi pare che abbia ci-

tata la marina americana, e dice che mantiene 8000 marinai in mare e 3300 in terra con un bilancio di 100 milioni. Veramente noi non abbiamo che 44 milioni e teniamo 10,000 marinai. Se dovessimo ottenere il risultato dell'America, in rapporto alla spesa, non faremmo che un cattivissimo affare, dato che le cose sieno così in quella marina, la quale del resto è costosissima, se si rifletta alla poca entità del suo materiale.

Io ripeto all'onorevole Manfrin che sono perfettamente nel suo ordine d'idee, e raccomando anche io all'onorevole ministro, ed alla Camera, che insista, perchè tutte le spese, che non sono realmente utili per la nostra squadra, siano tolte per quanto è possibile; e mi unirò sempre all'onorevole Manfrin per fare tale raccomandazione. Io credo che molte delle sue osservazioni siano giustissime: ma faccio riflettere che molti degli inconvenienti sono eredità del passato, non per colpa di alcuno, ma per la forza delle cose stesse, cioè la mancanza dei mezzi.

Poichè ho facoltà di parlare, vorrei associarmi a quanto ha detto l'onorevole Carbonelli per pregare l'onorevole ministro di prendere in considerazione la legge sul riordinamento degli arsenali, perchè veramente la condizione dei nostri arsenali è poco buona, e bisogna riflettere che nessuna delle nostre corazzate di primo ordine (non parlo delle nuove, ma delle antiche) può entrare in Venezia, nè in alcun altro bacino di tutta la costa adriatica e del mar Jonio, ma bisogna percorrere tutto il Mediterraneo, e poi arrivare alla Spezia, che è l'unico porto che possa ricevere tali corazzate.

La Camera facilmente si renderà conto della gravità di questa condizione di cose, e quindi della necessità di provvedere in modo che il canale il quale da Malamocco va all'arsenale sia approfondito in modo che le navi possano transitarvi, di avere almeno un bacino a Taranto, ed avere alla Spezia un bacino che possa ricevere le corazzate moderne, mentre ora esistono già delle corazzate che non potrebbero entrare nemmeno nell'arsenale della Spezia.

Ed approfitto ancora dell'aver licenza di parlare per rispondere qualche cosa all'onorevole Grimaldi, il quale, parlando del bilancio della marina, ha raccomandato che si tenga conto dell'industria nazionale. Io posso assicurarvi che l'amministrazione della marina è quella che credo che di più si rivolge all'industria nazionale. Basterà prendere quasi tutti i contratti sia pei materiali che pei manufatti, i quali per l'esperienza si è sicuri che si possono fare nel paese, per vedere come non solo si tiene conto dell'industria nazionale, la quale ha

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 7 FEBBRAIO 1879

già una protezione per la legge daziaria, ma si mette l'esclusione degli esteri, e non si lascia concorrere alle aste che l'industriale nazionale. Per esempio, per tutte le caldaie di marina sono escluse le case estere, e non possono concorrere che gli stabilimenti nazionali.

Per quanto io sappia, nessuna amministrazione mette una condizione così favorevole alla nostra industria nazionale.

E che la marina si preoccupi molto di questo ci è anche un altro fatto che lo dimostra.

Mentre ci provvediamo in paese delle lamiere di ferro, l'industria nazionale ricorre all'estero. Ciò dimostra che l'amministrazione ha tanta benevolenza per l'industria del paese da preferirne i prodotti sebbene costino di più, ciò che non fanno gli industriali privati.

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE DEL DEPUTATO LUZZATTI, FATTA DAL DEPUTATO BOSELLI, SULLA CONVENZIONE DEL RECIPROCO TRATTAMENTO DAZIARIO.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Boselli a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

BOSELLI, relatore. A nome dell'onorevole Luzzatti mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per la convenzione del reciproco trattamento daziario tra l'Italia e la Francia. (V. Stampato, n° 140-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita, e la discussione sarà fissata per lunedì in principio di seduta.

Domattina alle 11 riunione negli uffici.

Alle 2 pomeridiane seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6.

Ordine del giorno per la tornata di domani :

1° Seguito della discussione del progetto di legge relativo allo stato di prima previsione pel 1879 del Ministero della marina ;

2° Discussione del progetto di legge relativo alla costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del regno ;

3° Seguito della discussione del progetto di legge per modificazioni della legge di reintegrazione nei loro gradi militari e diritti di coloro che li perdettero per causa politica ;

4° Discussione del progetto di legge per modificazioni ed aggiunte alla legge sul notariato ;

5° Discussione del progetto di legge sul trattamento di riposo degli operai dell'arsenale marittimo di Napoli e del cantiere di Castellammare ;

6° Discussione del progetto di legge per aumento di fondi nel bilancio del 1879, per la costruzione di strade, con diminuzione corrispondente nei bilanci successivi.