

LXXXVI.

2ª TORNATA DI SABATO 18 DICEMBRE 1880

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Il deputato Zeppa chiede l'urgenza per la petizione 2443, che è ammessa. = Seguito della discussione del bilancio di prima previsione per il 1881 del Ministero della marina — Approvansi i capitoli dal primo all'11 — Sull'ordine del giorno proposto dalla Commissione al capitolo 12 parla il deputato Albini cui risponde il ministro della marina e l'onorevole Botta relatore della Commissione — Brevi osservazioni in proposito del deputato Maldini e del deputato La Porta, presidente della Commissione — Si approvano i capitoli 12 e 13. = Il deputato Solinas giura. = Sul capitolo 14, Corpo del commissariato militare marittimo, parlano i deputati Cavalletto e Capo, cui risponde il ministro Acton — Si approvano i capitoli dal 14 al 22 — Sul capitolo 23, Carbon fossile, parla il deputato Ricotti, cui risponde il ministro — Approvansi il capitolo 23 e il capitolo 24 — Sul capitolo 25, Regie scuole di marina, parlano i deputati Sani, della Commissione, Pierantoni, Ricotti, Corvetto e Sanguinetti, ai quali rispondono il ministro della marina, il presidente ed il relatore della Commissione — Si approvano i capitoli dal 25 al 34 — Sul capitolo 35, Riproduzione del naviglio, parla il deputato Albini. = Si sospende la seduta per 10 minuti. = Intanto il ministro dei lavori pubblici presenta un disegno di legge per prorogare di tre mesi il termine alla Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate — Il deputato Di Lenna chiede che sia dichiarato d'urgenza — Il deputato Ercole propone che sia mandato alla Commissione generale del bilancio — Il deputato Colaianni propone invece che faccia il corso regolamentare — Il deputato Di San Donato propone infine che sia mandato ad una Commissione da nominarsi dal presidente — Detto disegno di legge è rimandato agli uffici che saranno riuniti d'urgenza. = Annunzio di tre domande d'interrogazione dei deputati De Zerbi, Guala e Nicotera al ministro della pubblica istruzione; e di un'altra interrogazione dello stesso onorevole Nicotera al ministro della guerra — Il ministro De Sanctis risponde alle due prime domande, e riserva di rispondere a quella dell'onorevole Nicotera — I deputati De Zerbi e Guala si dichiarano soddisfatti. = Seguito della discussione del bilancio della marina — Il deputato Albini continua il suo discorso — Sullo stesso capitolo 35 parlano pure i deputati Maldini, Cavalletto, Morana e Boselli ed il ministro dei lavori pubblici.*

La seduta è aperta alle ore 2 10 pomeridiane.

Il segretario Quartieri dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato; legge quindi il seguente sunto di

PETIZIONI.

2444. Mangilli Angelo di Varzi, già vice-segretario d'intendenza, dispensato dall'impiego con decreto reale dell'11 agosto 1880, reclama alla Camera contro quel provvedimento.

2445. Pileri Emilio di Spoleto, già maestro di scuola preparatoria alla normale, invoca l'appoggio

della Camera perchè dal ministro della pubblica istruzione sia d'urgenza dato corso ad un suo reclamo rivolto al Consiglio di Stato, per ottenere da questi una giusta applicazione della legge e la riparazione del provvedimento preso a di lui riguardo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zeppa sul sunto delle petizioni.

ZEPPA. Domando che sia dichiarata d'urgenza la petizione di n° 2443 relativa al disegno di legge sulla caccia, e che sia mandata alla Commissione incaricata dell'esame di quel disegno di legge.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni la petizione n° 2443 sarà dichiarata d'urgenza.

(L'urgenza è ammessa.)

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1880

E la petizione sarà mandata come il regolamento prescrive dalla Presidenza alla Commissione che si occupa del disegno di legge sulla caccia.

CONGEDI.

PRESIDENTE. L'onorevole Bassecourt chiede un congedo di giorni 6 per motivi di famiglia.
(È accordato.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE PEL 1881 DEL MINISTERO DELLA MARINERIA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1881 del Ministero della marina.

Chiusa ieri la discussione generale, incominceremo oggi la discussione dei capitoli. (*Conversazioni*)

Prego gli onorevoli deputati di recarsi ai loro posti e di far silenzio.

Categoria prima. *Spese effettive.* — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — *Spese generali.* — Capitolo 1. Ministero, personale (Spese fisse) proposto dal Ministero in lire 564,900, portato dalla Commissione a lire 565,900.

Accetta l'onorevole ministro?

ACTON, ministro della marina. Accetto.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, pongo ai voti lo stanziamento proposto dalla Commissione e dal Ministero in questo capitolo 1 nella somma di lire 565,900.
(È approvato, e lo sono pure senza discussione i seguenti capitoli fino all'11 inclusivamente:)

Capitolo 2. Ministero, materiale, lire 27,000.

Capitolo 3. Consiglio superiore di marina (Spese fisse), lire 86,293 33.

Capitolo 4. Dispacci telegrafici governativi (Spesa d'ordine), lire 13,800.

Capitolo 5. Casuali, lire 105,000.

Spese per la marina mercantile. — Capitolo 6. Corpo delle capitanerie di porto (Spese fisse), lire 881,840.

Capitolo 7. Conservazione dei fabbricati della marina mercantile e della sanità marittima, lire 70,000.

Capitolo 8. Fitto di locali ad uso delle capitanerie di porto (Spese fisse), lire 17,000.

Capitolo 9. Spese varie per la marina mercantile e per la sanità marittima, lire 128,800.

Capitolo 10. Spese eventuali per mantenimento, alloggio, vestiario e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali, giusta la legge 24 maggio 1877, n° 3919 (Spesa obbligatoria) lire 80,000.

Spese per la marina militare. — Capitolo 11. Navi in armamento ed in disponibilità, lire 2,668,116.

Capitolo 12. Stato maggiore generale della regia marina. Proposta del Ministero, lire 1,760,000; della Commissione, lire 1,762,000.

A questo capitolo la Commissione propone il seguente ordine del giorno:

« La Camera approva per il 1881 i quadri organici dello stato maggiore della marina, già votati col bilancio del 1880, aumentati di quattro tenenti di vascello, e diminuiti di quattro sottotenenti, e invita il ministro della marina a presentare nell'occasione del bilancio di prima previsione del 1882 le sue proposte sulla revisione dei quadri medesimi. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Albini.

ALBINI. Io non intendo censurare minimamente i criteri, ai quali si è ispirata l'onorevole Commissione del bilancio, per non accettare la proposta d'aumento dei capitani di corvetta, portato in bilancio dall'onorevole ministro della marina. Mi permetta però la Commissione di osservare, che forse è stata guidata nei suoi apprezzamenti da tali considerazioni, che parmi non siano le più adatte al caso speciale; ma se invece si fosse ispirata ai veri e sostanziali bisogni della marina, derivanti dal rapido mutamento che succede nel nostro materiale navale, io credo che non solo non avrebbe osteggiato la proposta dell'onorevole ministro, ma credo invece che l'avrebbe invitato ad estenderla. Ed io sono indotto in questa convinzione dal pensare quanto l'onorevole Commissione sia animata dal vivo desiderio di contribuire al buon andamento del nostro servizio navale.

I bisogni del personale della marina in quest'epoca di rapidi mutamenti nel materiale navale non possono essere regolati in base a dati fissi, in base a dati stabili o da criteri di paragone con altri corpi, con altre istituzioni, ma bisogna invece che subiscano quelle stesse fasi di mutabilità alle quali va soggetto il materiale navale, se si vuole ottenere un organismo che funzioni efficacemente in armonia coi nostri bisogni. Questa mutabilità crea ogni giorno dei bisogni che prima non esistevano e quindi i bisogni non si possono prevedere in modo completo, nè in modo assoluto, perchè oggi determinano l'estensione di una categoria, mentre domani determinano quella di un'altra, a seconda dello sviluppo del materiale navale. Attualmente la fase volge favorevole all'estensione dei capitani di corvetta, come si può facilmente dimostrare, e perciò io credo che sia conveniente, anzi necessario

attuare in questo momento un tale aumento, se non si vuol correre incontro a seri inconvenienti. Molte sono le ragioni che militano a favore di quest'aumento, ma io mi limiterò ad indicare soltanto le principali, per non tediare soverchiamente la Camera in una questione, che per se stessa è chiara ed evidente come la luce del sole.

Le trasformazioni che noi contempliamo attuarsi nel nostro materiale navale col passaggio dalle navi con artiglierie disposte lungo i fianchi della nave a quelle con pesantissime artiglierie sistemate in torri girevoli, sono la più chiara, la più evidente ragione della necessità di questo aumento. Difatti, in quelle prime navi l'uso delle artiglierie era totalmente subordinato alle evoluzioni della nave, e per conseguenza direttamente dipendente dal comandante della nave stessa. E perciò si potevano destinare al comando di quelle batterie degli ufficiali subalterni, perchè si trovavano nella posizione di non dover prendere nessuna iniziativa; nelle loro funzioni non erano che semplici esecutori degli ordini trasmessi.

Ma ben diverse sono, o signori, le condizioni delle navi a torri. In queste ciascheduna torre è animata da un movimento suo proprio, da un movimento autonomo totalmente indipendente dalle evoluzioni della nave. E per conseguenza è necessario, è indispensabile destinare al comando di quelle torri degli ufficiali che per grado, e per posizione, e per consumata esperienza siano in caso di potere più efficacemente assumere la responsabilità di questo movimento isolato, di questo movimento autonomo e che siano in condizione di poter giudicare da loro stessi, delle iniziative da prendersi nei momenti in cui il comandante della nave si trovi più specialmente dedicato alla evoluzione della nave stessa, mentre tenta di condurla all'urto, mentre cerca di schivare quello del nemico, mentre si accinge all'attacco delle torpedini, o cerca di schermirsi da quelle del nemico. Dunque voi vedete, o signori, che sono ragioni d'indole esclusivamente tecnica, suggerite dalle necessità del combattimento navale, che richiedono l'aumento di questa categoria.

Se poi noi vogliamo considerare anche le circostanze usuali in tempo di pace, noi vediamo che anche da quella condizione è giustificato quest'aumento, quando si rifletta quali e complicati meccanismi costituiscono il complesso della torre, con i suoi pesanti cannoni, coi suoi complicati congegni, coi suoi delicatissimi organi di movimento. Se si considera che la più semplice inesperienza può produrre in un sol giorno, in un solo momento, dei danni tali, che ascenderebbero ad una somma molto maggiore

di quella rappresentata da vari anni dell'economia che si realizzerebbe nel non accettare questa proposta di aumento, si vedrà quanta ragionevolezza vi sia nell'insistere affinché quest'aumento sia concesso. Facciamo, o signori, delle economie dove vanno fatte, e non andiamo a lesinare dove queste economie non sono necessarie, dove esse non fanno che preparare la via a dei disastri.

Un'altra non meno importante ragione di questo aumento è il servizio degli ufficiali di rotta. Col sempre crescente aumento della mole delle navi, col sempre crescente aumento della velocità, le condizioni della navigazione si vanno rendendo sempre più difficili, e perciò si rende sempre più importante il compito dell'ufficiale incaricato della rotta; e se si vogliono circondare queste costose navi con tutte le cautele suggerite da una sana prudenza, è indispensabile destinare a quest'ufficio dei capitani di corvetta, e per conseguenza è necessario l'aumento domandato. Relativamente poi alle navi del tipo *Italia* e del tipo *Lepanto*, in considerazione della loro vasta mole, della loro sviluppatissima velocità e del capitale vistosissimo che rappresentano, sono state perfino discusse dal Consiglio superiore di marina l'opportunità e la convenienza di destinare all'ufficio della guardia in navigazione anche dei capitani di corvetta. Per conseguenza, anche sotto questo punto di vista, è giustificato l'aumento.

Ma non è ancora finito l'elenco delle ragioni che militano a favore di quest'aumento. Bisogna pur considerare i sempre crescenti bisogni dei servizi a terra, cagionati dai sempre crescenti aumenti del materiale d'artiglieria co' suoi complicati meccanismi, co' suoi complicati congegni, e dall'introduzione in servizio di varie specie di potenti mitragliere, coll'introduzione in servizio degli apparecchi a luce elettrica, difficili a manovrarsi e che richiedono autorevole sorveglianza ed esperienza, con il vasto aumento delle torpedini semoventi e fisse, con il congegno di lancio e con i congegni di manovra, ed infine con quell'infinita congerie di macchine distruttive, che l'ingegno umano con febbrile attività ci regala ogni giorno, per darci i mezzi di far passare più rapidamente che sia possibile, da questo all'altro mondo la presente generazione: dimodochè alle sotto direzioni d'artiglieria, alle sotto direzioni d'armamento, agli stabilimenti dove si fanno continuamente gli esperimenti delle torpedini, agli stabilimenti dove si fanno gli esperimenti d'artiglieria, è necessario destinare dei capitani di corvetta, se si vuole ottenere un completo successo di questo costoso materiale.

Dunque se noi facciamo la somma di tutte queste esigenze, vediamo che il numero che si richiede per

soddisfare a questi bisogni è di gran lunga superiore a quello che è domandato dall'onorevole ministro della marina e che se la proposta dello stesso onorevole ministro della marina ha un difetto, è quello di peccare di soverchia moderazione.

Per conseguenza io non posso fare a meno di raccomandare vivamente alla Camera di acconsentire a questo aumento che, come vi ho dimostrato, è molto al disotto della necessità. Io credo che se la Camera non acconsentirà a questo aumento, sarà indotta da ineluttabile necessità a doverlo accordare fra brevissimo tempo e con la dilazione non avrà ottenuto altro risultato che quello di aver preparato la via a dei disastri.

Io spero pertanto che anche l'onorevole Commissione del bilancio, animata dal vivo desiderio di fare il bene della marina, vedendo da un lato schierati tutti i vantaggi che deriverebbero da questo aumento e dall'altro lato anche schierati tutti gli inconvenienti dei quali essa dovrebbe poi, in definitiva, assumere la responsabilità se non concedesse l'aumento, vorrà con la sua adesione dare una luminosa prova al paese di quanto gli stiano a cuore gli interessi della marina, che, in fin dei conti sono poi gli interessi del paese.

BOTTA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

BOTTA, *relatore*. Se l'onorevole Albini si fosse preso il disturbo di leggere l'ordine del giorno della Commissione, accettato anche dal signor ministro della marina, probabilmente non sarebbe venuto a dare questo allarme alla Camera, sulla estrema necessità che si risente dell'aumento di dieci capitani di corvetta.

La Commissione non ebbe di mira nè una questione di economia, nè una questione esclusiva di competenza di servizi; la Commissione visto un aumento di dieci capitani di corvetta, per essere sicura del fatto suo, non procedè leggermente alla radiazione e alla riduzione, ma volle udire le dichiarazioni del ministro. Intervenuto il ministro, accettò l'ordine del giorno, bisogna pur dichiarare, per debito di lealtà, facendo qualche riserva; riserva la quale troverebbe precisamente la sua sede allorquando eramineremo i quadri dello stato maggiore generale dell'armata di mare, per formarci un criterio esatto sul riparto dei servizi e tutte le necessità alle quali oggi ha accennato il deputato Albini. Stando alle preliminari spiegazioni della relazione presentataci dall'onorevole ministro della marina, la Commissione non poteva avere un concetto preciso sulle attribuzioni di questa classe di ufficiali superiori della regia marina: anzi allor-

quando discussione si è fatta, preso conto dei precedenti, ha trovato ragioni di conferma per non ammetterne l'aumento. Quando tal grado fu ripristinato, lo fu per ubbidire al concetto della gerarchia che pari si riscontra nell'esercito di terra, anzichè al concetto delle attribuzioni ed utilità nel servizio.

Vede bene l'onorevole Albini, vede la Camera, che questa non poteva essere una ragione sufficiente, perchè la Commissione ammettesse subito l'aumento di dieci capitani di corvetta.

D'altronde l'ordine del giorno avvisa non ad una reiezione pura e semplice, non ad una riduzione in modo assoluto, ma in modo relativo, giacchè invita il ministro della marina a voler presentare le sue proposte di revisione dei quadri organici, per essere messa la Camera in posizione di esaminare quali le esigenze del servizio, quali le attribuzioni, quali le ragioni che tecnicamente e praticamente consigliano l'aumento degli ufficiali superiori nell'organico dello stato maggiore generale.

Di più, esaminati gli allegati al bilancio di prima previsione per l'anno 1880, si è potuto verificare che su venti capitani di corvetta solamente sei ne figuravano imbarcati, e di navi contenenti nuovi congegni meccanici, nuove macchine da guerra, nuovi apparecchi da richiedere un maggior numero di ufficiali superiori, non ce n'era che una, il *Duilio*. Cosa è avvenuto di nuovo dall'anno passato a questa parte per proporsi un aumento di dieci capitani di corvetta?

Sopraggiungeranno nuove cause, sarà accresciuto il materiale galleggiante, saranno allestite le navi di grande potenza, e allora crescerà il bisogno di aumentare lo stato maggiore generale; ma, allo stato delle cose, la Commissione non ha ravvisato motivi tali da ammettere aumenti.

Mi consenta intanto l'onorevole Albini, che delle sue osservazioni se ne potrà tener conto quando saranno esaminate le proposte di revisione, che l'onorevole ministro della marina presenterà col bilancio di prima previsione per l'anno 1882.

Non ci è stata poi accampata nessuna questione d'ordine economico, ed infatti l'onorevole Albini potrà convincersene guardando lo stanziamento al capitolo 12, aumentato dalla Commissione di lire 2600.

Queste sono le ragioni per le quali, non dovendo entrare nelle considerazioni d'ordine tecnico sviluppate dall'onorevole Albini, perchè allora entreremmo in una questione che dovremo esaminare più tardi all'esame dei quadri, credo che per ora basti solamente constatare che la ragione d'aumento per ciò che riguarda le nuove grandi macchine da guerra non reggerebbe, non essendosi avuto dall'anno pas-

sato a questa parte nessuno aumento di nuove navi, se si eccettua l'armamento del *Dandolo* per quattro mesi di prova.

Non ho altro da dire.

MINISTRO DELLA MARINA. Io senza entrare nel merito sul fatto della destinazione dei capitani di corvetta ai diversi servizi che antecedentemente erano attribuiti ai tenenti di vascello, e di cui ha parlato l'onorevole Albini, mi limito soltanto a dire che i dati, dai quali sono partito per la compilazione delle liste dei diversi gradi, sono appunto quelli dell'articolo 29 della legge organica del personale, che dice che il numero degli ufficiali deve corrispondere al numero necessario per provvedere alle navi in armamento, al numero necessario per il servizio a bordo delle navi non armate e per gli armamenti eventuali, a quello necessario ai vari servizi militari e scientifici a terra, e per provvedere ai vuoti derivanti dalle regolari licenze, o dalle missioni speciali per ciò che concerne gli ufficiali.

Per conseguenza vede la Camera che io mi sono tenuto al disotto dei dati che mi prescrive l'articolo 29, perchè ho dedotto il personale necessario per armamenti eventuali, ed ho tolto ogni previsione per licenze o missioni.

Con gl' imbarchi avvenuti durante l'anno 1880, si è risentita una scarsezza di ufficiali di questo grado e ci sono stati dei momenti che sono rimasti scoperti i posti per la combinazione che due di questi ufficiali erano infermi. La giustificazione della loro destinazione risulta dal quadro delle destinazioni dei capitani di corvetta a pagina 7 della relazione del bilancio.

Siccome però queste destinazioni risultano dalla tabella di armamento e dipendono dal tipo di nave che per combinazione si arma durante l'anno, nell'anno 1881 il numero dei capitani di corvetta che sarà imbarcato sarà maggiore degli anni precedenti.

La sola variazione che è portata in questa tabella è che per talune navi, in cui il comandante è capitano di fregata, vi si è posto un capitano di corvetta come comandante in secondo, invece di un semplice tenente di vascello, appunto per rispettare quella gerarchia militare e quella disciplina che è indispensabile a bordo di una nave.

Io quindi ho accettato l'ordine del giorno della Commissione, perchè con esso mi è dato ancora di più di quello che io aveva domandato per la parte finanziaria. Quindi non posso che ringraziare la Commissione del bilancio, ma mi riservo soltanto di presentare i quadri a cui accenna la Commissione, non nel 1882, ma al bilancio definitivo, perchè io credo che sia una questione di utilità, di servizio

e di disciplina, e prego la Commissione che voglia concedermi questa variazione.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole ministro della marina, se ho ben inteso, accetta l'ordine del giorno con un emendamento, cioè che invece di dover presentare i quadri organici nel 1882 li presenterà in occasione del bilancio definitivo del 1881.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

BOTTA, relatore. Prego la Camera di voler considerare che per l'articolo 30 della legge 2 dicembre 1878 le variazioni nei quadri organici possono essere fatte nell'occasione della legge dei bilanci di prima previsione.

MINISTRO DELLA MARINA. Io aveva presentato appunto col bilancio di prima previsione tale proposta di mutamenti; siccome però al momento non avevano potuto essere accettati, e non sono stati discussi, ecco perchè io domandava che mi fosse concesso di presentarli al bilancio definitivo.

PRESIDENTE. Dunque la Commissione accetta questo emendamento?

BOTTA, relatore. Sì.

PRESIDENTE. Allora l'ordine del giorno sarebbe il seguente:

« La Camera approva pel 1881 i quadri organici dello stato maggiore della marina, già stati col bilancio del 1880 aumentati di 4 tenenti di vascello, diminuiti di 4 sottotenenti, e invita il ministro della marina a presentare in occasione del bilancio di definitiva previsione del 1881 le sue proposte sulla revisione dei quadri medesimi. »

MINISTRO DELLA MARINA. Io crederei che nello scopo di non pregiudicare la giurisprudenza della Camera, si debba aggiungere all'ordine del giorno la parola *eccezionalmente*; perchè è una eccezione che si fa. Invece di fare queste variazioni col bilancio di prima previsione vengono fatte col bilancio definitivo dello stesso anno.

BOTTA, relatore. Va bene; accettiamo la parola *eccezionalmente*.

PRESIDENTE. Dunque si direbbe: « Invita il ministro a presentare in via eccezionale in occasione del bilancio di definitiva previsione... »

MALDINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

MALDINI. Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MALDINI. Pregherei la Commissione generale del bilancio di fare attenzione all'articolo 30 della legge sull'ordinamento del personale della marina.

Mi spiace che l'onorevole ministro abbia fatto questo emendamento all'ordine del giorno della Commissione; poichè il secondo alinea dell'articolo 30 dice che « le tabelle numeriche graduati,

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1880

una volta fissate, non potranno essere cambiate se non colla legge dell'annuale bilancio di prima previsione. » Noi non possiamo con un ordine del giorno modificare una legge organica, anche mettendovi la frase *in via eccezionale*. Vi è anche l'altro ramo del Parlamento che deve approvare il bilancio.

Dunque pregherei o la Commissione di recedere dalla sua proposta, e di attenersi alle considerazioni svolte dall'onorevole Albini, oppure il signor ministro di lasciare le cose come stanno fino al bilancio del 1882.

LA PORTA. (*Presidente della Commissione*) Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente della Commissione.

LA PORTA. (*Presidente della Commissione*) L'onorevole relatore del bilancio aveva già messo in avvertenza la Camera che eravamo in presenza di una legge organica, la quale prescrive che le variazioni alle tabelle graduali numeriche si facciano nel bilancio di prima previsione. E questa è la sola ragione per la quale la Commissione aveva presentato il suo ordine del giorno dicendo: « col bilancio di prima previsione del 1882. » Ora è manifesto che un ordine del giorno della Camera non può modificare un articolo della legge organica; quindi io vorrei pregare l'onorevole ministro della marina, in vista di queste considerazioni di voler recedere dalla sua modificazione e lasciare che sia votato l'ordine del giorno della Commissione generale del bilancio.

PRESIDENTE. Onorevole ministro accetta?

MINISTRO DELLA MARINA. Accetto; in ogni caso presenterò una legge speciale.

PRESIDENTE. Dunque rimane l'ordine del giorno tal quale è stato presentato dalla Commissione.

Essendo già stato letto due volte, lo metto ai voti.

(È approvato.)

Domando all'onorevole ministro della marina se accetta lo stanziamento proposto dalla Commissione al capitolo 12.

MINISTRO DELLA MARINA. Accetto.

PRESIDENTE. Pongo ai voti il capitolo 12. Stato maggiore generale della regia marina, 1,762,600 lire.

(È approvato.)

GIURAMENTO DEL DEPUTATO SOLINAS.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Solinas, lo invito a prestare giuramento. (*Legge la formula*)
SOLINAS. Giuro.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DELLA MARINA.

PRESIDENTE. Capitolo 13. Corpo del genio navale, lire 488,735.

(È approvato.)

Capitolo 14. Corpo di commissariato militare marittimo, lire 700,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Presso i tre dipartimenti marittimi, addetta ai commissariati, vi è una classe d'impiegati provvisori che è intitolata: *scrivani locali o scrivani avventizi*, questa classe d'impiegati corrisponde a quella che nel Ministero della guerra esiste col titolo di *scrivani locali*: ma fra gli scrivani locali del Ministero della guerra e gli scrivani locali del Ministero della marina vi è questa differenza, che i primi sono in pianta stabile, ed hanno diritto alla pensione, dappoichè sono ammessi al servizio in forza della legge sul reclutamento militare, invece gli scrivani locali della marina non sono in pianta stabile, non hanno diritto a pensione, sebbene per essere ammessi in servizio subiscano un esame di idoneità.

Io crederei che fosse giusto che questi scrivani locali della marina, che sono necessari per l'andamento dell'amministrazione, fossero messi nella stessa condizione degli scrivani locali, che servono sotto il Ministero della guerra.

Due terzi circa di cotesti impiegati provvisori sono sott'ufficiali anziani congedati dalla regia marina e sono persone che meritano uno speciale riguardo. Gli è perciò che io vorrei che l'onorevole ministro della marina con una proposta di legge o con quella disposizione che crederà opportuna, provvedesse affinché questa classe d'impiegati avesse uno stabile collocamento e il diritto alla pensione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Capo.

CAPO. Desidero di aggiungere le mie preghiere a quelle dell'onorevole Cavalletto, perchè l'onorevole ministro della marina voglia provvedere a codesti scrivani; diffatti fra essi ve ne sono di quelli che coadiuvano efficacemente il Genio navale per quanto riguarda i disegni; eppure sono pagati come giornalieri, non possono aver diritto a pensione, non hanno insomma un avvenire, mentre rendono servizi utilissimi alla regia marina. Aggiungo quindi, ripeto, le mie istanze a quelle dell'onorevole Cavalletto, e prego l'onorevole ministro di voler provvedere.

MINISTRO DELLA MARINA. Posso assicurare gli onorevoli Cavalletto e Capo che si sta appunto compi-

lando un disegno di legge per poter applicare agli straordinari della marina le stesse norme che sono in vigore per gli scrivani straordinari del Ministero della guerra.

CAVALLETTO. Sono lieto di questa notizia.

PRESIDENTE. Pongo ai voti il capitolo 14 nella somma di 700,000 lire.

(È approvato.)

Capitolo 15. Corpo sanitario militare marittimo, lire 371,750.

(È approvato e lo sono del pari senza discussione i seguenti, sino al 22 inclusive:)

Capitolo 16. Corpo reale equipaggi, lire 4,080,643 e centesimi 72.

Capitolo 17. Personali civili diversi, lire 837,473.

Capitolo 18. Carabinieri reali, lire 207,947.

Capitolo 19. Viveri, lire 3,763,269 65.

Capitolo 20. Casermaggio, corpi di guardia ed illuminazione, lire 70,392 90.

Capitolo 21. Giornate di cura e materiale d'ospedale, lire 207,790.

Capitolo 22. Distinzioni onerifiche, lire 37,000.

Capitolo 23. Carbon fossile ed altri combustibili, lire 1,829,500.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ricotti.

RICOTTI. L'anno passato si fece una larga discussione sulla provvista annua di carbon fossile. Si osservava da molti che la quantità di carbon fossile che si poteva acquistare con le somme assegnate in bilancio non era sufficiente per surrogare il consumo dell'anno; imperocchè questo consumo si calcolava a circa 40,000 tonnellate, mentre coll'assegno fatto in bilancio se ne acquistava una quantità molto minore; e quindi si verificava una diminuzione graduale dello *stock* in magazzino.

A questo inconveniente ha provveduto l'onorevole ministro in due modi. Prima di tutto prelevando, nell'anno corrente 1880, lire 200,000 dai fondi delle impreviste. Ma ciò non sarebbe bastato; quindi propone, per il 1881, un aumento in bilancio di circa 500,000 lire sull'anno passato.

Ma neppure questo aumento basta, perchè lo stesso ministro ci avverte che al 1° del 1881 avremo circa 50,000 tonnellate di carbone in magazzino, che discenderà di circa 8000 tonnellate nel corso dell'anno, per cui ne resteranno soltanto 42,000 circa per il 1° gennaio 1882, val quanto dire un consumo di *stock* per il valore di 250 a 300 mila lire.

Riconosco tuttavia che nel bilancio pel 1881 si è già fatto un bel progresso, e spero che nell'anno successivo si otterrà l'equilibrio, fra gli assegni in bilancio e la consumazione annuale.

Ma nella discussione del bilancio per il 1880, si sollevò pure un'altra questione, Si diceva: il Consi-

glio superiore di marina, corpo competente per dar parere al Ministero della marina, aveva stabilito in molte sue deliberazioni, che le dotazioni in carbone dei magazzini della marina, per provvedere ai bisogni eventuali qualsiasi, fossero di 83,000 tonnellate, cioè il consumo ordinario di due anni.

Qui nacque una disputa sull'interpretazione del Consiglio superiore. Alcuni dicevano che queste 83 mila tonnellate dovevano essere il vero *stock*, cioè, sempre pronte in magazzino; per cui mano mano che se ne consumava una parte, doveva essere rifornita in modo che, qualunque evenienza potesse succedere, non esclusa naturalmente l'evenienza di guerra, ch'è la principale, i magazzini nostri fossero provvisti di 80 o 83,000 tonnellate di carbone.

Il ministro della marina dava alla stessa deliberazione diversa interpretazione, e quest'anno, in seno alla Commissione generale del bilancio, ha dichiarato ch'egli intendeva bensì di accettare il parere del Consiglio per le 83,000 tonnellate, ma che queste erano per lui costituite parte dallo *stock* esistente in magazzino (circa 50,000 tonnellate) e per le altre 30 o 35,000 tonnellate gli bastava avere il danaro disponibile in bilancio per provvederle nel corso dell'anno. Benchè questa interpretazione non sia stata accettata da tutti, e da me in particolare, non intendo fare al momento alcuna proposta alla Camera, e mi limito invece a chiedere al ministro s'egli creda che con uno *stock* di sole 40 a 50 mila tonnellate, il servizio della marina militare sia abbastanza assicurato in qualunque evenienza, sia di pace che di guerra.

È ben vero che il ministro, interpellato dalla Commissione del bilancio, ebbe a rispondere che assumeva tutta la responsabilità di questo servizio, e difatti ciò venne accennato nella relazione; ma io vorrei che il ministro dicesse più chiaramente, se assume la responsabilità di qualunque eventualità, sia di pace, sia di guerra.

Io non l'assumerei questa responsabilità, ma il ministro è più coraggioso di me e può assumerla. Io non l'assumerei perchè credo che la guerra può giungere improvvisa; miniere di carbone non ne abbiamo; le nostre navi possono essere impedito di andarne ad acquistare altrove, e non vorrei che le nostre navi da guerra fossero paralizzate per mancanza di carbone.

In altre circostanze la Camera fu molto larga nell'accordare questi materiali da guerra di riserva.

Quando si discusse la questione della dotazione delle cartucce per la fanteria, sulla proposta del Governo, il Parlamento accordò una dotazione permanente intangibile di 140 milioni di cartucce. Io

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1880

mi contentava di 100 milioni, ma la Camera fu più prudente e acconsentì i 140 milioni chiesti dal Governo.

Allora ero dalla parte dei temerari, oggi sono dalla parte dei timorosi e mi pare che non bastano 40 o 50 mila tonnellate di carbone. Ma, ripeto, non faccio proposte e mi accontento che il ministro dichiari che egli crede sia assicurato il servizio anche in tempo di guerra, con tale dotazione di carbone.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

MINISTRO DELLA MARINA. Io dichiaro formalmente alla Camera che mi rendo responsabile di assicurare questo servizio del carbone.

RICOTTI. In pace e in guerra?

MINISTRO DELLA MARINA. Anche in caso di guerra; perchè preferisco affrontare la possibilità di provvedermi di carbone al momento del bisogno, anzichè farlo deperire nei depositi, poichè allora usandolo invece di avere del vapore si ha del fumo solamente. E tanto più, che quando questo carbone si accumola negli stessi magazzini, una massa sull'altra, avviene che la parte inferiore resta per molti e molti anni in deposito, perchè non conviene incorrere nella spesa di rimuovere tutto il carbone per fare che la parte che è da più anni in deposito venga ad essere consumata. Per cui credo che la dotazione di 83 mila tonnellate si debba intendere, che comprenda anche il consumo dell'anno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ricotti.

RICOTTI. Ringrazio l'onorevole ministro di questa specie di garanzia che ci ha data, e l'accetto. Solamente egli ha accennato alle difficoltà di ricoverare in magazzini la riserva di carbone che in conseguenza deperisce notevolmente, quando è tenuta lungamente in deposito. Ma anche le cartucce deperiscono, anche la carne in conserva, anche il materiale di artiglieria. Tutte le riserve militari deperiscono a tenerle lungamente in magazzino; ma è una necessità che bisogna subire. Però io debbo ricordare all'onorevole ministro che noi difettiamo di magazzini coperti per collocare il carbone, e sarebbe urgente di provvedere a togliere questo inconveniente. Anzi vi erano in bilancio nel 1876 o 1877, 200 o 300 mila lire per costruire un magazzino di carbone alla Spezia.

Il Ministero abbandonò questo assegno. Io credo che avrà fatto bene in quel momento, ma ora sarebbe tempo di provvedere a questo bisogno. Notate bene che nessuno Stato europeo un po' importante si trova nella condizione nostra. L'Inghilterra, la Francia, la Germania hanno cave di carbon fossile nel loro territorio, noi non ne abbiamo. Quindi

non possiamo prender regola da queste potenze. Io dico che sarebbe indispensabile di provvedere ai magazzini, i quali realmente sono insufficienti per conservare 83 mila tonnellate; e forse non sono neppure sufficienti per 50 mila. Quindi raccomanderei all'onorevole ministro di occuparsi di questa questione.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO DELLA MARINA. Io dichiaro che si provvederà a questo bisogno in occasione della presentazione di un altro disegno di legge, che è già in corso di studio.

In quanto al paragone che fa l'onorevole Ricotti tra le cartucce ed i carboni, io mi permetto di dirgli che vi è una differenza assai sensibile, perchè le cartucce si devono confezionare, si devono avere tutti i mezzi opportuni per provvederle, mentre per i carboni, che si fanno venire coi vapori in tempo di pace, si possono provvedere poco prima di una guerra, ed allora si potrebbe avere il vantaggio di farne spedire una quantità necessaria in quei mari ove si crederà più opportuno.

PRESIDENTE. Non vi è proposta? (*No! no!*) Dunque veniamo ai voti.

Metto dunque a partito il capitolo 23, *Carbon fossile ed altri combustibili*, in lire 1,829,500.

Chi lo approva sorga.

(È approvato.)

Capitolo 25. *Regie scuole di marina.* Il Ministero propone la cifra di lire 122,386 90; la Commissione propone quella di lire 90,386 90.

L'onorevole ministro accetta la riduzione proposta dalla Commissione?

MINISTRO DELLA MARINA. Non l'accetto. La ragione che mi ha indotto a questo aumento si fu, che l'esperienza ci dimostrò che troppo ristretto era il campo nel quale noi reclutiamo i nostri ufficiali di marina, e perchè la spesa del corredo degli allievi è 1200 lire, e quello della pensione è 800 lire, il che forma una spesa che riesce troppo gravosa alle famiglie.

Ricorderò alla Camera i risultati di due concorsi avvenuti nel corrente anno. Per la scuola dei macchinisti, che è gratuita, si presentarono 300 giovani, dei quali 130 fecero esami brillanti. Di questi, solo i primi trenta sono stati ammessi alla scuola.

Per la scuola di marina v'erano quaranta posti disponibili, e per invogliare a venire a concorrere, si è dovuto lasciare maggior margine all'età: eppure non abbiamo avuto che 19 approvati.

Comprendo che per un esperimento di questo genere bisogna procedere per gradi e con un metodo sperimentale. Perciò non consiglieri d'imitare le

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1880

nazioni, le quali hanno la scuola retributrice degli allievi, nè le altre, cioè l'Inghilterra e la Russia che hanno la scuola gratuita, ma credo che sia necessario fare un primo passo nella scelta, ed avere per criterio quello che fu adottato da altre nazioni, cioè il criterio della scelta per la intelligenza. Con questo primo passo concederei gratuita la pensione del primo anno, salvo la spesa d'una parte del corredo. Questo vantaggio concesso alle famiglie ne trarrebbe seco un altro; la marina sarebbe più libera nella scelta dei giovani. Quindi prego la Commissione del bilancio d'acconsentire a questa disposizione, che credo possa riescire utile pel reclutamento degli allievi. Altrimenti ci troveremo in una posizione assai difficile.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sani.

SANI. (*Della Giunta*) Debbo dichiarare che su questa questione non ci fu unanimità nella Giunta del bilancio. Ci fu una minoranza la quale non ha creduto d'accettare la proposta, fatta dall'onorevole ministro della marina, di concedere gratuitamente la pensione agli allievi del primo anno di corso dell'Accademia navale.

La Camera ha sentito dalla bocca dell'onorevole ministro della marina, quali sono le considerazioni per le quali egli ha creduto di fare quella sua proposta. Le considerazioni principali dell'onorevole ministro della marina sono queste: che il corredo degli allievi della marina importa lire 1200; che la pensione importa lire 800, e con queste condizioni naturalmente scarso essendo il numero dei concorrenti, ne può derivare un danno al servizio ed alle ammissioni; quindi crede di potervi rimediare colla gratuità del primo anno di corso.

La maggioranza della Commissione ha naturalmente esaminato queste considerazioni, e dovè convenire che esse hanno una certa gravità ed importanza; ma questa gravità ed importanza è tale, che non hanno potuto persuadere la Commissione, nella sua maggioranza, ad accettare la proposta dell'onorevole ministro sebbene essa avesse tutto l'intendimento per facilitare l'ammissione e la concorrenza a questi posti.

Noi dobbiamo considerare una cosa: innanzitutto qui c'è una questione che si potrebbe dire d'ordine generale di perequazione, di eguaglianza: quando noi avremo concesso agli alunni dell'Accademia navale di fare il primo anno di corso gratuitamente, io domando: potremo noi, domani, allorchè il ministro della guerra verrà a domandarci che sia parimenti gratuito il primo anno di corso nei collegi militari, potremo noi ragionevolmente rifiutarlo?

Voci. Che ci ha a che fare?

SANI. Ci ha a che fare moltissimo.

Se il concedere oggi la gratuità agli alunni dell'Accademia navale, è una spesa relativamente piccola, il concederla domani agli alunni dei collegi militari, sarà certamente una spesa molto più forte.

Ora io ho udito interrompermi colla seguente frase: « ma che ci ha a fare? »

Signori, se agli alunni che intraprendono una delle due carriere si fa una facilitazione, perchè non si deve fare pure agli altri?

Io prego di considerare che gli ufficiali che escono dall'Accademia militare percorrono 4 anni nei collegi militari, e tre nell'Accademia; di questi tre che percorrono nell'Accademia l'ultimo, badate bene, l'ultimo è gratuito.

Una voce. Domando di parlare.

SANI. Dunque vuol dire che gli alunni dei collegi militari e dell'Accademia, sopra 7 anni ne pagano 6. Gli alunni dell'Accademia militare percorrono 5 anni prima di essere nominati ufficiali. Dunque oggi, come stanno le cose, gli allievi di marina pagano già un anno di meno di quelli dell'Accademia militare; e quando noi avremo costituito il primo anno gratuito, pagheranno la pensione per 4 anni, vale a dire due anni meno di quelli che escono dall'Accademia militare. Questa considerazione mi pare che debba avere una grandissima importanza. Da altra parte la maggioranza della Commissione ha detto: se le ragioni dell'onorevole ministro; sono buone, si può rimediare ugualmente. Venga l'onorevole ministro e dica: badate che la pensione di 800 lire è troppo forte e io intendo di ridurla proporzionatamente per tutti gli anni; badate che l'assegno di primo corredo di 1200 lire è tale che allontana i parenti dal mettere i propri figli alla Accademia; vi domando di ridurlo proporzionatamente in misura più equa, la maggioranza della Commissione si sarebbe fatta persuasa di queste ragioni; e, siccome riducendo la pensione e riducendo l'assegno di primo corredo non si veniva a stabilire nessun precedente, il quale avesse potuto essere più tardi invocato per domandarci una spesa molto più forte, essa avrebbe esaminato e proposto la riduzione. Invece, formulata come era, la Commissione, per un riguardo di equità e per non pregiudicare la questione, ha creduto di non poterla accettare.

PRESIDENTE. L'onorevole Pierantoni ha facoltà di parlare.

PIERANTONI. L'onorevole relatore, parlando in nome della Commissione, ricorre a quel difetto che è rimproverato alla razza latina...

SANI. (*Della Commissione*) Io non sono relatore.

PIERANTONI... di essere amante della eguaglianza ad ogni costo. Dirò membro della Commissione.

Ora io non trovo quella grande analogia che egli trova tra gli ufficiali dell'esercito e gli ufficiali di marina; imperocchè per l'esercito vi è una legge del servizio militare obbligatorio e vi è la sola istituzione del volontariato che a talune classi, a quelle dirigenti e abbienti, permette di far passare i giovani dalla prima alla seconda categoria. Succede allora che i genitori, quando hanno parecchi figli e pensano alla distribuzione delle professioni nelle famiglie, permettano ad alcuno dei figli di dedicarsi alla carriera militare, perchè, in questo modo, si equilibra la economia della famiglia e si dà un valoroso soldato alla patria. Per la marina la cosa è diversa del tutto; imperocchè per la marina non mi pare che vi sia un servizio obbligatorio, se non per coloro che sono marinai per destinazione. Succede così che, se vogliamo avere degli uomini d'ingegno, dei giovani che spontaneamente facciano i militari, bisogna fare come le altre nazioni, che accrescono le agevolanze: e ciò è tanto più ragionevole in quanto che non abbiamo colonie; non abbiamo le condizioni dell'Inghilterra in cui i cadetti vanno a conquistare una posizione nel servizio della marina.

La giustizia sta nel proporzionare le leggi secondo lo scopo che si vuol raggiungere. Quindi mi pare che, anzichè pensare a ridurre le pensioni, sarebbe utile d'introdurre quest'altro sistema, che è poi un premio all'ingegno, alle buone volontà, agli energici caratteri.

Bisogna evitare questa specie di livello continuo che si vuole ammettere. Anche pochi giorni sono io vi ho parlato dello stato maggiore. Ebbene io vi dico che stimo più un ufficiale di marina che un ufficiale di fanteria, imperocchè per essere ufficiale di marina si richiedono tanti studi diversi, per quanto poi riconosca che la fanteria è l'arma fondamentale di tutti gli eserciti. Quindi io vorrei che, invece di abbandonarci a questo criterio livellatore e di stretta eguaglianza, noi guardassimo allo scopo che dobbiamo raggiungere. Noi dobbiamo avere, se vogliamo essere nazione marittima, degli abili ufficiali, e con questa istituzione mi pare che davvero si faccia qualche cosa in favore dell'eguaglianza e della democrazia, imperocchè si dà un premio all'intelligenza, e si rende possibile di avere nel collegio della marina dei giovani i quali non hanno beni di fortuna, ma hanno la potenza dell'ingegno e della volontà.

PRESIDENTE. L'onorevole Sani ha facoltà di parlare.

SANI. L'onorevole Pierantoni, facendomi relatore di questo bilancio, mentre non lo sono, poichè il relatore è l'onorevole Botta, mi disse che io ho il

difetto delle razze latine, vale a dire quello di volere l'eguaglianza. Se questo è un difetto, dico la verità me ne glorio.

L'onorevole Pierantoni deve considerare che specialmente negli eserciti non è la difficoltà di carriera, non è il restare molto tempo in un grado che possa creare dei disgusti, che possa sollevare delle recriminazioni; ma è il vedere precisamente che altri ufficiali in altre armi hanno dei vantaggi, dei privilegi che essi non hanno.

Se l'onorevole Pierantoni l'altro ieri quando parlò degli ufficiali di stato maggiore, fosse poi rimasto ancora nell'Aula, avrebbe assistito ad una discussione fra due nostri onorevoli colleghi, che appunto rappresentavano due armi diverse, che a me, dico la verità, non m'ha confortato davvero.

Dunque creda l'onorevole Pierantoni, provvedere all'eguaglianza è proprio un bisogno della società moderna.

L'onorevole Pierantoni ha soggiunto ancora che gli ufficiali che vanno all'Accademia navale non sono nelle stesse condizioni degli ufficiali dell'esercito.

Io credo che l'onorevole Pierantoni non ha considerato che gli ufficiali che vanno all'Accademia navale sono, come gli ufficiali di tutte le altre armi, esenti dal servizio nell'esercito; e quindi su questo punto non c'è alcuna differenza fra gli uni e gli altri.

L'onorevole Pierantoni disse ancora: ma perchè non volete dare un premio all'ingegno? Ed io rispondo: lo Stato stabilisce dei posti gratuiti, stabilisce delle mezze pensioni: è con questo mezzo che si danno dei premi all'ingegno indistintamente per tutti.

Ma io vado più in là, e dico che ammettere indistintamente la gratuità, anzichè un vantaggio potrebbe anche essere un danno alle famiglie, perchè con questa attrattiva della gratuità, moltissimi potrebbero essere indotti a mandare i loro figli ed avere poi un disinganno, quando non venissero a risultare idonei, oltre al sostenere una spesa inutile, oltre la perdita di un anno di tempo, interrompendo gli studi primitivi dei loro figli.

Ripeto quindi: se si crede che per gli allievi dei collegi di marina bisogna fare qualche cosa; facciamolo pure, ma in modo che non offenda le leggi dell'equità e dell'uguaglianza.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

BOTTA, relatore. Se la Camera non avesse udito testè le ragioni che hanno consigliato il Ministero a proporre la spesa di 32,000 lire per conferire

un anno di corso gratuito, che sarebbe l'anno preparatorio, a 40 allievi per l'Accademia navale; se la Camera non avesse udite le ragioni contro questa proposta del Ministero, mi farei un dovere di ricordarle: le ha udite, e a me non resta che indicare le ragioni le quali hanno consigliato la minoranza della Commissione, della quale ho fatto parte anch'io, a sostenere la proposta ministeriale.

A parte i confronti fra i due eserciti che, a dire il vero, a me duole di sentir fare in quest'Aula, vi ha un ramo di servizio corrisposto da certi dati vantaggi per l'uno, vi ha un ramo di servizio corrisposto da certi dati vantaggi per l'altro.

Mi rincresce sommamente che su questo punto, su questa questione, che riguarda gli allievi per la carriera militare della marina, non sia caduto accordo tra Commissione e Ministero, e in seno della Commissione stessa. Quando penso che l'esercito di mare è in campagna per 365 giorni dell'anno; quando penso che su 514 ufficiali che compongono lo stato maggiore generale della regia marina, ci sono 343 ufficiali di vascelli imbarcati; quando penso che sono in guerra per 365 giorni dell'anno colla maggiore delle potenze, colla natura in ribellione, io sono compreso da tale sentimento di rispetto e d'ammirazione, d'approvare non solo questo lieve beneficio all'armata di mare, ma altri ancora, che valgano a contemperare quella vita dura che il corpo della regia marina affronta nella perigliosa vita della navigazione.

Nulla intendo di diminuire all'eroismo dell'esercito di terra, ma l'esercito di terra va alla guerra quando c'è la guerra; mentre l'armata di mare va alla guerra, e quando c'è la guerra, e quando c'è la pace. In tempo di pace invece di combattere contro le bocche a fuoco, combatte coll'imperversare delle onde, col cielo irato, cogli elementi sconvolti, e le sue note caratteristiche vanno scritte in presenza del mare in tumulto e della natura in ribellione, quando quelle degli ufficiali di terra sono tranquillamente compilate nell'ufficio del capitano per la compagnia, del maggiore pel battaglione, del colonnello pel reggimento.

Io non dico, signori, che dobbiamo dare agli allievi della marina italiana, il trattamento che si dà negli Stati Uniti d'America, dove un allievo della carriera militare costa allo Stato 500 dollari: io non dico che si debba fare la posizione dei cadetti come preparatoria ad ascendere ad altro grado, come si pratica in parecchi Stati; ma per l'amor di Dio, poichè ci si presenta una proposta così modesta, vogliamo una volta accedere a ciò che nasce non da decreti e dai soliti aridi regolamenti, ma da sentimenti del cuore e di equità.

Signori, io non posso che rivolgere una preghiera alla Commissione ed è questa.

RICOTTI. Domando di parlare.

BOTTA. Mettiamoci in condizione di ringiovanire nel miglior modo possibile i quadri del nostro esercito, ed uno dei passi perchè sia ringiovanito, in presenza specialmente di tanti grandi trovati della scienza, è quello di aprire questa carriera, e con tali mezzi da facilitare l'ammissione degli allievi nella carriera nobile e faticosa della marina.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ricotti.

RICOTTI. L'onorevole Botta veramente è entrato in un ordine di considerazioni così elevate, ed oserei dire così poetiche sulla vita di mare a scapito della vita di terra, che mi obbliga a dire due parole di risposta. (*Mormorio — No! no!*)

Ma i paragoni fanno sempre male.

Ora io non andrò per le lunghe. Questa lotta continua del marinaio che è imbarcato, contro gli elementi della natura, io vorrei tradurla in un fatto concreto. Quanti morti e feriti ha la marina che naviga, ben inteso in tempo di pace, e quanti morti e feriti ha l'esercito che sta in terra, senza fare la guerra? Faccia l'onorevole relatore questa statistica, e vedrà che tutta la poesia cade, e vedrà che i casi di morti e feriti dell'armata che naviga, sono minori assai di quelli che avvengono nell'esercito, il quale fa pure delle operazioni pericolose ed interessanti anche in tempo di pace. Faccia questa statistica, la porti qui, e vedrà come le campagne navali in tempo di pace siano molto incruenti, e che i morti ed i feriti in queste campagne di pace, si contano non ad anni, ma a decine d'anni.

In quanto ai 314 ufficiali che sono imbarcati, la metà circa sta imbarcata nei porti. (*ilarità*)

BOTTA, relatore. Dissi che su 514 ufficiali ne sono imbarcati 333.

RICOTTI. Ebbene io dico che questi 333 che figurano imbarcati e che prendono il soprassoldo d'imbarco, sopra 365 giorni dell'anno in media, ne passano almeno 300 nei porti.

Or bene tutte queste considerazioni io le faccio non già perchè io trovi male quello che si fa nella nostra marina: tutt'altro, trovo che si fa benissimo, e sotto molti riguardi invidio la sorte della nostra marina; ma non vorrei che passando la cosa alla Camera senza alcun commento, ciò avesse potuto giustificare un atto, che io non credo conveniente oggi, e che credo bisogna studiare e maturare bene in tutte le sue conseguenze e nei suoi effetti.

Io osservo ancora esser un errore sociale quello di attirare una parte della nostra gioventù ai collegi della marina, mettendo la gratuità del primo anno,

mentre poi si farà loro pagare la pensione negli anni successivi.

Col sistema proposto dal ministro cosa succederebbe? Che molte persone che pare appaiano giudiciose, affidano facilmente il loro avvenire alla fortuna, per cui succederà facilmente che molti genitori, pur non avendo i mezzi per soddisfare alla pensione fissata per i quattro anni di corso dell'Accademia navale, cominceranno per farli entrare nel primo anno per il quale non vi sarebbe pensione a pagare, affidandosi alla provvidenza per gli anni successivi, e poi se la provvidenza non provvede in tempo si troveranno nella peggiore delle condizioni, quella cioè di vedersi respinti i loro figli per la impossibilità in cui si trovano di soddisfare alla prescritta pensione.

Per queste ragioni, e non già per ottenere un semplice risparmio di lire 32,000 sul bilancio, io appoggio caldamente la proposta dell'onorevole Sani, proposta ch'io ritengo di una speciale importanza sociale.

Concludo dichiarando che le considerazioni fatte dall'onorevole Sani sono veramente filosofiche. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

MINISTRO DELLA MARINA. Dirò poche parole all'onorevole Ricotti per esporre la ragione per la quale si è messo il posto gratuito per il primo anno.

Colle cose come sono regolate con l'antica legge, risulta nel primo anno un aggravio alla famiglia di 2000 franchi, ed è assai difficile che impiegati civili e militari possano soddisfare a questo impegno: è vero che i figli di questi ultimi godono del vantaggio della mezza pensione gratuita, ma anche con questo lieve vantaggio, essi non possono trovarsi in condizione da sopperire al rimanente della spesa. In quanto poi al paragone che ha fatto l'onorevole Sani tra l'Accademia navale e l'Accademia militare di Torino, io gli faccio osservare che il confronto non regge, perchè nell'Accademia non è richiesta come condizione essenziale la provenienza dalle scuole secondarie dei sette anni di corso con i 5 dell'Accademia; ma questo non è; si può entrare alla scuola di Modena e diventare ufficiali in due anni, si può entrare all'Accademia direttamente ed anche dalle scuole preparatorie, ed allora sopra i 3 anni si ha un anno gratuito; la questione è di dare la gratuità all'ultimo anno o al primo; io ho preferito di darla al primo per fare una facilitazione alle famiglie, che non tutte possono sottostare ad una prima spesa assai grave, nelle condizioni in cui è al presente. Dal momento che è un anno di prova, io prescriverò un corredo appena necessario per un

anno, cioè per il tempo in cui l'allievo deve sempre stare alla scuola; anche non riuscisse, perchè il primo anno è l'anno di prova.

SANI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Sani, è la terza volta che ella chiede di parlare, secondo il regolamento ce n'è già una d'avanzo nelle due volte che ha parlato.

Se è per un fatto personale, o per altra cosa, allora...

RICOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ricotti per la seconda volta. (*Si ride*)

RICOTTI. Parlerò io per delegazione dell'onorevole Sani.

L'onorevole Sani voleva anzitutto osservare che la dichiarazione fatta dall'onorevole ministro sull'impiego di 1,200 lire per corredo di giovani allievi ha una reale importanza, ma però che la vera ragione fatta conoscere alla Commissione per accordare questa gratuità nel primo anno di corso egli non l'ha rinnovata alla Camera. La vera ragione è che succede assai frequentemente che dopo il primo anno alcuni degli allievi sieno rimandati negli esami e restituiti ai loro genitori, considerando questo primo anno di corso come un anno di esperimento. Ma questo motivo non era considerato dalla maggioranza della Commissione, sufficiente per giustificare questo nuovo sistema di accordare la gratuità del primo anno di corso. Oggi il ministro dice: oltre la pensione di 800 lire, i giovani debbono pagare all'atto della loro ammissione all'Accademia navale lire 1200 per allestire il loro corredo, e quindi una spesa totale veramente eccessiva. Ma su questo proposito si osserva che per provvedere il vestiario occorrente ad un collegiale bastano 200 o 300 lire, e le 1200 richieste per quelli destinati alla marina sono giustificate dalle sole considerazioni che essi debbono esser provvisti per i bisogni di una lunga navigazione; ora io osservo che per gli allievi del primo anno di corso questo bisogno per la navigazione si fa sentire soltanto alla fine del primo corso di studi e per quelli soltanto che non sono rimandati agli esami, perchè quelli rimandati sono restituiti ai genitori, e cessano di appartenere all'Accademia navale.

L'onorevole ministro ha pur detto che i giovani che desiderano entrare nell'Accademia militare di Torino non sono obbligati a percorrere il corso preparatorio dei collegi militari, ma possono presentarsi direttamente all'ammissione all'Accademia militare, nel qual caso non avrebbero a sopportare le spese di pensione dei quattro anni di corso del collegio militare.

Questa osservazione dell'onorevole ministro è

vera per quanto riguarda l'ammissione diretta dagli studi civili all'Accademia militare, ma non sarebbe ugualmente esatta per quanto riguarda le conseguenze che egli ne deduce, imperocchè è un fatto che un giovane per poter entrare direttamente all'Accademia militare deve aver compiuto il corso liceale od aver fatti studi speciali assai difficili e lunghi, pei quali richiede una spesa assai maggiore di quella richiesta per compiere i quattro anni dei collegi militari.

In una parola, se qualcuno di voi ha due figli, provi a destinarne uno per la carriera militare di terra, o più precisamente per l'artiglieria o genio, e l'altro per la carriera militare di mare e si persuaderà che allo stato attuale dei regolamenti gli costa assai più il figlio destinato per l'artiglieria, che non quello destinato per la marina, e la proposta che oggi fa l'onorevole ministro verrebbe a render ancor più forte la differenza a vantaggio della marina, e quindi creerebbe la necessità di estendere questo favore anche agli allievi dei collegi militari di terra, ciò che importerebbe una spesa non indifferente.

Per queste ragioni la maggioranza della vostra Commissione, senza opporsi assolutamente alla proposta del ministro della marina, ha creduto opportuno di sospendere le sue determinazioni fino a studi più completi, senza nulla pregiudicare per ora. Volete una prova che i precedenti di questa natura hanno conseguenze importanti, contrariamente alle osservazioni fatte dall'onorevole Pierantoni? Abbiamo fatto delle leggi per aumentare gli stipendi di alcuni impiegati; ebbene, non ci fu resistenza possibile per impedire che quello che si è fatto per gli uni, non si faccia anche per gli altri. Non è questo modo di ragionare un vizio della razza latina; ma una qualità della società moderna, che vuol essere trattata equamente, giustamente, ugualmente, e non ammette privilegio. Ecco la questione. Per conseguenza noi crediamo, che una volta ammesso questo principio per la marina, non c'è possibilità di non ammetterlo anche per la guerra.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pierantoni.

PIERANTONI. Sarò brevissimo.

L'onorevole collega Ricotti mi aveva risparmiato nella sua prima orazione; nella seconda si è ricordato di me. Lo ringrazio. Nel banco della Commissione vi è un dualismo: la filosofia è rappresentata dall'onorevole Ricotti e dall'onorevole Sani, la poesia dall'onorevole Botta, relatore. Io sarei stato più per i poeti che per i filosofi, ma l'onorevole Ricotti ha mostrato di voler essere un filosofo moralista. Per lo che ci ha parlato di una questione morale di

cui ci dobbiamo preoccupare. Io, innocente che aveva detto una cosa che si legge da chiunque studia le attitudini intellettuali dei popoli, una cosa notissima, che cioè le razze latine hanno questa tendenza all'uguaglianza, mi sono sentito accusare nientemeno che di difendere i privilegi. Se non fossi professore vorrei essere generale d'armata (*Ilarità*), ma posso dire all'onorevole Ricotti che egli ha preso, non so, mi manca l'espressione, vorrei dire un granciporro. I privilegi non sono quelle eccezioni, quelle modificazioni al diritto comune che si possono fare, non per favorire un individuo od una casta, ma per raggiungere una *funzione nello Stato*. E ne vuole una prova l'onorevole Ricotti? che talune eccezioni si fanno per ragioni dell'utilità che lo Stato cerca di avere. Ho saputo che quest'anno per avere una quantità sufficiente di giovani che concorrano alla carriera di ufficiali dell'esercito si è dovuto raccogliere, non dico il rifiuto, no, delle scuole tecniche o liceali, ma si è dovuto accogliere tutti quelli che hanno una debolezza nel greco e nel latino e che paurosi della licenza liceale preferirono di andare alla scuola di Modena.

Ora egli vede che se il Governo da un lato allarga i principi di rigore, dall'altro lato cerca fare qualche agevolezza quando ha bisogno di aumentare il numero degli ufficiali dell'esercito. Quindi (mi perdoni l'onorevole Ricotti) ma io non mi aspettava mai che, progressista, dovessi essere accusato di essere difensore dei privilegi. Ma mi pare che egli tanto moralista e tanto filosofo ha senza volerlo addotto le ragioni della giustizia di questo provvedimento. Quando si va alla carriera militare ci sono la visita sanitaria e l'esame d'ammissione e quindi l'esame d'avanzamento. Ma mi pare che ci sia nell'ammissione alla marina, un altro esperimento, per quel ribelle mal di mare, di cui anche Nelson soffriva. Un giovane che sceglie la vita del mare può essere dotto quanto il primo ingegnere nautico, può essere valoroso, può essere il primo del corso, è tuttavia sottoposto a questa terribile condizione, che dopo un anno di spese gravi per la famiglia, dopo un corso di studi e di tanti altri sacrifici, può sentirsi dire: Tu sei fatto per essere un buon ufficiale sotto i comandi dell'onorevole Ricotti, ma non puoi essere un uomo che possa stare sul mare. Mi pare che se viene un uomo tecnico come il ministro della marina, e vi dice: Io, per ragione di giustizia, per riguardo all'economia domestica, domando questo provvedimento, non si possa parlare di privilegi e disuguaglianze. Non so come l'onorevole Ricotti giunga a vedere una completa analogia tra questa eccezione tutta speciale e le condizioni che s'impongono agli ufficiali tutti e con gli organici degli

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1880

impiegati. E anche fra gl'impiegati non ci sono gli impiegati d'ordine e gl'impiegati di concetto? Mi pare dunque che volere ampliare questa questione significa dimostrare che veramente aveva ragione la minoranza e non la maggioranza della Commissione. E poi è cosa naturale, che i meno tirano i più.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corvetto.

CORVETTO. Io desidero rilevare alcune parole dell'onorevole Pierantoni. Egli lasciò dubitare che alla scuola militare ci possa essere il rifiuto dei licei.

Voci a sinistra. No! no!

CORVETTO. Io protesto contro questa affermazione. Qui in quest'Aula sono cento miei colleghi che potrebbero ben affermare il contrario.

PIERANTONI. Domando di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Un momento. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti A.

SANGUINETTI A. Io ho chiesto di parlare per ricordare ciò che dissi in occasione del bilancio del 1880 a proposito di questo capitolo. Premetto però che, io per parte mia, e credo che la stessa opinione abbiano i contribuenti italiani, nei nostri bilanci trovo poca poesia, poca filosofia e molta prosa, ed una prosa pesante.

Signori, io l'anno scorso ho dimostrato alla Camera che gli allievi delle scuole... (*Interruzione dell'onorevole Lugli*) L'ho dimostrato, onorevole Lugli.

PRESIDENTE. Non dia retta alle interruzioni, onorevole Sanguinetti. Parli alla Camera e non all'onorevole Lugli. (*Si ride*)

SANGUINETTI A. Ho dimostrato che gli allievi delle scuole di marina costano allo Stato 3401 lira all'anno; trascuro i centesimi. Questa mia asserzione qualcuno tentò allora di distruggerla, ma non ci è riuscito. Io faccio un appello alla lealtà dell'onorevole ministro della marina, affinché dica se non sia vero che io un mese fa non gli abbia indicata la base dei miei calcoli, e non l'abbia invitato a farli rivedere, perchè siano smentiti se erronei. Io non so se l'onorevole ministro della marina abbia aderito al mio invito, ma io posso affermare oggi quello che affermava in occasione della discussione del bilancio del 1880, cioè che gli allievi della marina ci costano più di lire 3401.

Ora io domando a me stesso se, quando abbiamo una spesa così considerevole, noi possiamo aggravare ancora questa spesa accettando la proposta dell'onorevole ministro della marina, delle piazze gratuite. Io, come comprende la Camera, voterò la proposta della Commissione. Rivolgo però una preghiera all'onorevole ministro, e vorrei arrivasse non inascoltata al banco ministeriale. L'onorevole

ministro sa che io lodo molte delle cose da lui operate, sa che non ha in me un avversario, ma un deputato, ripeto, favorevole a molte delle cose da lui fatte; ebbene, io gli rivolgo questa preghiera: non insista nella sua proposta; aspetti che sia impiantata l'Accademia di Livorno, organizzzi quell'Accademia con principii economici, faccia in modo che gli allievi della marina non costino di più di quello che ci costano gli allievi dell'Accademia di Torino, (meno di lire 2000 all'anno) ed allora in un altro bilancio discuteremo la proposta dei posti gratuiti, e potrà essere che allora anche io mi induca ad esservi favorevole: lo insistere ora, di fronte ad una spesa così enorme, che verrebbe aggravata coi posti gratuiti, me lo permetta, mi pare poco opportuno. Io quindi, ripeto, mi rivolgo all'onorevole ministro, e lo prego a non insistere.

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

PIERANTONI. Il mio fatto personale non esiste più dal momento che l'egregio nostro presidente ha creduto osservare all'onorevole collega Corvetto che egli non è non può essere il moderatore delle parole dei colleghi. Io non aveva detto nulla all'indirizzo dell'onorevole Corvetto, quindi egli non aveva motivo di parlare contro di me. D'altronde s'egli è comandante in secondo della scuola di Modena non mi può smentire nel fatto che ho addotto, che cioè, quest'anno per la mancanza d'ufficiali di fanteria, l'onorevole ministro ha dovuto rendere più facili le condizioni d'ammissione a quel corso. Ciò è tanto vero che nel palazzo ducale di Modena si dovettero sgombrare molti locali. Se l'onorevole Corvetto ha il piacere di comandare a due mila e più giovani italiani, egli ciò deve alla facilità, colla quale s'è aperta la scuola di Modena; il che ha fatto sì che molti i quali han trovato difficile l'esame di licenza liceale sono quest'anno corsi a Modena. Questo fatto l'onorevole Corvetto non può smentire ed io non accetto smentite.

PRESIDENTE. Non si tratta di smentite, onorevole Pierantoni, si tratta di rettificazioni da una parte e dall'altra. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corvetto.

CORVETTO. Io aveva parlato per rettificare una parola sfuggita all'onorevole Pierantoni. Avrò inteso male; ma quando si tratta di giovani che fra pochi mesi debbono mettere le spalline da ufficiale, non deve sussistere neppure l'ombra di reticenza.

PIERANTONI. Chiedo di parlare. Onorevole presidente, mi si accusa di reticenza.

PRESIDENTE. Onorevole Pierantoni, mi pare che non sia il caso di replicare.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

MINISTRO DELLA MARINA. Debbo rettificare alcune asserzioni dell'onorevole Sanguinetti.

Egli ha molto esagerato nel calcolare la spesa d'un allievo di marina; non ha voluto tenere conto dello 61,000 lire che pagano gli allievi, e non ha considerato che la spesa si fa solo per 265 giorni in cui è aperta la scuola; le quali cose portano una differenza assai sensibile. A ciò ho pure accennato in altra occasione, cioè quando l'onorevole Sanguinetti mi fece in privato conoscere le sue idee su questo proposito.

SANGUINETTI A. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Dovevano chiederlo prima, ora ho dato facoltà di parlare.

SANGUINETTI A. Quando accennai alla spesa annua di 3401 lire che ci costa ciascun allievo della marina, mi riferii alle somme stanziato nel bilancio della marina; e non mi preoccupai delle somme che si trovano iscritte nel bilancio dell'entrata; nè feci tale distinzione quando parlai di ciò che ci costano gli allievi dell'Accademia di Torino.

Sta bene che una parte quantunque minima, della spesa, la ritroviamo nel bilancio attivo; ma ciò nulla detrae alle conseguenze che io ne volevo dedurre; che per le scuole di marina si spende troppo.

La spesa effettiva a carico dei contribuenti sarà ed è minore di quella da me accennata; ma è pur vero che questi allievi costano allo Stato ed alle loro famiglie più di lire 3400.

Quindi non posso accettare la taccia d'esagerazione che l'onorevole ministro volle farmi; e sa perchè onorevole ministro non posso accettarla? perchè è vero tutto l'opposto; cioè esagerai in senso contrario tenendo la spesa al disotto del vero. Difatti nei miei calcoli non ho tenuto conto di quel tempo durante il quale gli allievi della marina stanno imbarcati, la spesa dell'imbarco non trovandosi nei capitoli del bilancio che si riferiscono alle scuole di marina; non ho tenuto conto degli stipendi dei comandanti di queste scuole che non figurano nei capitoli relativi alle scuole stesse; non ho tenuto conto del valore dei locali, nè del valore capitale del mobilio. Se di tutto ciò avessi potuto tenere conto, ritenga l'onorevole ministro che sarei arrivato ad una cifra superiore alle 3400 lire. Quindi se io non sono stato esatto, non lo sono stato, non nel senso che vuole l'onorevole ministro, ma nel senso opposto; la spesa effettiva, lo ripeto, è maggiore delle 3400 lire.

PRESIDENTE. Verremo ai voti.

Chiedo alla Commissione del bilancio se mantiene la sua proposta di riduzione.

LA PORTA. (*Presidente della Commissione*) Come l'onorevole relatore ha già annunciato, la proposta di riduzione fatta dalla maggioranza della Commissione non è un rifiuto perentorio della proposta ministeriale; non è una proposta di rifiuto al miglioramento delle condizioni degli allievi di marina sotto una forma qualunque; ma è un rifiuto della proposta come si presenta.

Fatta questa dichiarazione non debbo dir altro se non che la maggioranza della Commissione insiste nella sua proposta e prega l'onorevole ministro di voler tener sospesa questa questione perchè nella proposta della Commissione non deve vedere un rifiuto della sua proposta, ma la sospensione della medesima.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO DELLA MARINA. L'onorevole presidente della Commissione ha parlato di forma; quindi riconosce l'utilità di mantenere la pensione agli allievi. Io dunque non faccio questione di forma, l'accetto qualunque essa sia; purchè si migliorino le condizioni di questi allievi io sono prontissimo ad accettare la proposta sotto un'altra forma.

PRESIDENTE. Ma siccome è questione di stanziamento e non di forma, io domando se devo mettere ai voti la cifra proposta dalla Commissione o quella proposta dal Ministero. (*Si ride*)

BOTTA, relatore. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOTTA, relatore. L'aumento proposto al capitolo *Regie scuole di marina* è di sole 33 mila lire.

PRESIDENTE. Scusi, onorevole Botta, lo vedo anche io. (*ilarità*) Io soltanto domando se, dopo queste dichiarazioni reciproche, debbo mettere ai voti la prima cifra ministeriale, oppure quella proposta dalla Commissione.

LA PORTA. (*Della Commissione*) È bene intendersi prima di votare. L'onorevole ministro aveva domandato questa somma con una proposta formale ed era per dare 40 posti gratuiti a 40 allievi che si dovevano ammettere nell'Accademia navale di Livorno. Ora, l'onorevole ministro è pronto a fare una dichiarazione, che cioè egli recede da questa sua proposta dei 40 posti gratuiti? Perchè qui è la questione. Io credo più conveniente che l'onorevole ministro, trattandosi di cosa che non è urgente, possa studiar meglio la questione e, quando si discuterà il bilancio definitivo, venire alla Camera con una diversa proposta concreta.

MINISTRO DELLA MARINA. Io accetto di rimandare la questione al bilancio definitivo.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1880

PRESIDENTE. Dunque ella accetta la proposta della Commissione di rimandare la questione al bilancio definitivo?

MINISTRO DELLA MARINA. SÌ.

PRESIDENTE. Allora non vi è più discrepanza fra l'onorevole ministro e la Commissione.

Per conseguenza pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 25 in lire 90,386 90.

(È approvato, e lo sono pure senza discussione i seguenti capitoli fino al 34 inclusivamente:)

Capitolo 26. Quota spesa corrispondente alla retta da versarsi all'erario dagli allievi delle scuole di marina (Spesa d'ordine), lire 61,600.

Capitolo 27. Servizio scientifico - Personale, lire 111,076.

Capitolo 28. Servizio scientifico - Materiale, lire 114,900.

Capitolo 29. Spese di giustizia (Spesa obbligatoria), lire 30,000.

Capitolo 30. Noli, trasporti e missioni, 150,000 lire.

Capitolo 31. Materiale per la manutenzione del naviglio esistente, lire 3,433,131.

Capitolo 32. Mano d'opera per la manutenzione del naviglio, lire 2,774,586.

Capitolo 33. Artiglierie, armi subacquee ed armi portatili, lire 2,287,000.

Capitolo 34. Conservazione dei fabbricati militari marittimi, lire 450,000.

Capitolo 35. Riproduzione del naviglio - Allestimento del *Dandolo*, proseguimento della costruzione dell'*Italia* e del *Lepanto*, nonchè dei due incrociatori *Flavio Gioia* e *Amerigo Vespucci* - Costruzione di due nuove navi di prima classe e di un terzo incrociatore, lire 12,600,000.

La Commissione fa la proposta che si cancellino le parole: « di due nuove navi di prima classe. »

Ha facoltà di parlare su questo capitolo 35 l'onorevole De Zerbi.

DE ZERBI. Io esposi ieri le mie idee sulla questione; quindi, non avendo nulla da aggiungere, rinunzio alla facoltà di parlare, augurandomi che nessuno mi obblighi a ridomandarla.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Albini.

ALBINI. Per considerazioni di delicatezza personale che la Camera potrà facilmente apprezzare, io non intendeva di prender parte a questa discussione, ma quasi invitato dagli onorevoli oratori che mi hanno preceduto, non potei continuare il mio silenzio; epperò sento che non mi posso esimere dal soddisfare al sacro dovere che mi è imposto dal mio mandato in quest'Aula.

Esporrò quindi la mia opinione su questa ver-

tenza delle navi. Sarà un'opinione di poco valore se volete, ma posso assicurarvi che questo non è dettato da altro sentimento che quello d'una ferma convinzione, scevra da ogni spirito di parte, ed aliena da qualunque personalità.

Io chiedo venia all'onorevole ministro della marina se, malgrado la devozione che a lui mi lega, e malgrado la più scrupolosa e la più coscienziosa osservanza dei miei doveri verso un altro recinto, mi trovo qui in quest'Aula schierato in un campo opposto al suo in questa discussione. Mi conforta però il pensiero che qui abbiamo comune lo scopo, cioè quello della ricerca del meglio per il supremo vantaggio del paese.

Per entrare in materia comincio dal dire che invidio realmente la brillante eloquenza del mio collega politico, l'onorevole De Zerbi e desidererei di averlo vicino come suggeritore per potere esporre i miei poveri concetti con quel brio, con quell'ornatezza, con la quale egli ha esposti i suoi ieri in una materia che forse gli era affatto nuova. Ma non potendo realizzare questo desiderio, devo rassegnarmi a fare il mio meglio affidandomi intieramente nella nota indulgenza della Camera per coloro che non sono oratori.

Io ho seguito, come voi tutti avete fatto, con grande attenzione e con grande interesse la questione lungamente discussa delle grandi e delle piccole navi; ma vi confesso che non sono riuscito a rinvenire delle plausibili ragioni che, a mio avviso, potessero giustificare questa controversia.

La mancanza di quella calma, e direi anche di quella imparzialità tanto indispensabile per sciogliere delle questioni d'indole assolutamente tecnica, ha in certo modo contribuito a spostare la questione e ha creato una eccezionale confusione d'idee.

Si è creata una questione, dove a mio avviso non ne poteva esistere, e si è invece sorvolato dove esistevano forse gli elementi per crearne una chiara e ben definita.

Diffatti l'organico del materiale navale approvato dalla Camera stabilisce che il paese deve avere delle navi di prima classe atte a tutti gli usi della guerra; cioè delle navi che realizzino quel massimo di potenza che è consentito dai progressi dell'epoca. Definito in questi termini il complesso delle navi, è chiaro che qui non poteva sorgere la questione di grandi o di piccole navi, perchè il problema essendo determinato, l'ingegnere non aveva che una sola soluzione, cioè quella di produrre la più piccola nave che è possibile di concretare, avente tutti i requisiti che la rendono atta agli usi della guerra, in modo corrispondente ai bisogni

dell'epoca. Poichè se la fu più piccola del complesso di questi requisiti, vuol dire che ha dovuto abbandonare qualcheduna delle qualità importanti, ed allora questa nave non può essere più compresa nella categoria delle navi di prima classe.

Ma alcuni strenuamente vi sostengono che questo minimo, che l'ingegnere avrebbe così raggiunto, costituisce una nave ancor troppo grande per tutti gli usi della guerra, e che sarebbe forse più opportuno aver delle navi di mole più ridotta.

Ma, come già vi dissi, per ottenere questa nave di mole moderata, bisogna largamente transigere colle qualità più importanti che la rendono atta agli usi della guerra; ed allora la nave che si otterrebbe, si troverebbe in queste condizioni, cioè avrebbe una qualità di meno, che la farebbe escludere dalle navi di prima classe, ed avrebbe qualche qualità di più, che la farebbe escludere dalla classe che vien dopo, la quale non comprende che gli incrociatori e le navi di uso locale.

Nondimeno si desidera di avere questa nave che non troverebbe posto nell'organico. Ma questo, a mio avviso, che cosa tenderebbe a dimostrare? Tenderebbe a dimostrare che nell'organico attuale manca una categoria di navi secondarie.

Questa è la vera questione che poteva sorgere; ma non già l'altra delle piccole navi verso le grandi, perchè l'una non può e non deve escludere l'altra.

Una gradazione corrispondente a varie funzioni ed a vari bisogni esiste in tutte le cose del creato, sia nelle produzioni della natura, sia nelle produzioni dell'umano ingegno. Ma la esistenza appunto di questa gradazione dimostra che ogni categoria ha le sue funzioni speciali, e che non può essere sostituita all'altra; così, a cagion d'esempio, si capisce che devono esistere delle categorie intermedie fra il semplice parapetto in terra e le colossali fortezze in muratura, fra il semplice cannone di montagna ed il grande cannone di cento tonnellate; sembra perciò logico che debbano esistere categorie intermedie tra il semplice incrociatore e le navi di grande potenza, ma non si capisce come l'una di queste categorie possa essere sostituita all'altra, come il pigmeo possa essere sostituito al gigante.

Le grandi navi debbono rappresentare il nucleo delle grandi forze, cioè, per similitudine, il grosso dell'esercito, vale a dire la fanteria, le altre navi rappresentano le armi sussidiarie, ad esso necessarie, cioè la cavalleria, il genio e le altre armi.

All'epoca in cui fu compilato l'organico del materiale navale, nella Commissione della quale io ebbi l'onore di far parte, le menti dei compilatori erano così profondamente scosse dall'imponente trionfo

riportato dalle grandi artiglierie sulle corazze, che credettero si potesse eliminare questa seconda categoria di navi, non ritenendo possibile allora di poter costruire una nave efficace, capace di soddisfare allo scopo di coadiuvare il nucleo delle grandi forze, e non vi è dubbio che allora esistessero delle potentissime ragioni per giustificare una tale misura.

Ma se nuovi perfezionamenti, se nuovi progressi permettono ora di poter realizzare questo tipo di navi, perchè, domando io, non discutere la questione sotto questo punto di vista, anzichè sotto l'altro meno razionale della sostituzione di una categoria all'altra?

L'onorevole ministro della marina ha una via ben semplice per raggiungere questo scopo, si valga dell'articolo 6, mi pare, della legge sull'organico del materiale, e sottoponga all'approvazione del Parlamento un disegno di legge nel quale sia contemplata questa nuova categoria di navi, da alcuni giudicate utili, ed allora io credo che potranno scomparire queste divergenze d'opinione, potrà scomparire la controversia e sarà colmata la lacuna senza ledere l'ardito e brillante concetto delle grandi navi, che è fondato sulla legge inesorabile delle assolute necessità.

Posta adunque la questione sul terreno dell'aumento di una categoria nuova nell'organico, io credo che si possa benissimo discutere la convenienza di costruire qualche nave di mole moderata, in limitate proporzioni, da poter coadiuvare, come dissi, il nucleo delle grandi forze, ed io faccio voti ardentissimi perchè la Camera si lasci trascinare un po' dall'entusiasmo per la marina, e conceda quest'aumento nelle categorie dell'organico, per poter venire a raggiungere una forza navale, corrispondente alle aspirazioni del nostro paese.

Quando la Camera non intendesse approvare questo aumento di fondi, e che si dovesse allora sostituire (marco bene la parola) sostituire alle grandi navi, delle navi di mole moderata, comparando questa riduzione con una riduzione di potenza, eliminando qualcheduno dei fattori che costituiscono questa potenza stessa, e per l'intento di raggiungere degli scopi secondari sacrificando i principali; io dichiaro che non saprei mai fermarmi dal deplorare una tale misura, che considererei come una negazione del progresso, come una mancanza di previdenza, come una vera calamità per il paese!

Per una nazione di limitate risorse finanziarie, io credo che sia più conveniente il possedere poche navi formidabili, che in potenza precorrono i tempi, che siano atte a mantenere la loro efficacia per un lungo periodo, a malgrado dei progressi repentini dell'industria meccanica, che siano atti a premunire

il paese dalla necessità di doversi ingolfare a breve intervallo nella ricostruzione del suo materiale navale, anzichè possedere uno stuolo di navi moderate che minacciano di riuscire antiquate appena nate, che non sono in condizioni da poter mantenere la loro efficacia a fronte dei rapidi mutamenti e costituiscono una minaccia di sospingere il paese a dovere a brevi intervalli ricostruire le sue forze navali.

Questo indirizzo delle navi potenti è quello che maggiormente conviene al paese in questi tempi di vertiginosi mutamenti nelle industrie meccaniche; è quello che maggiormente conviene all'Italia per le sue speciali condizioni. E mal non si apponeva l'egregio ammiraglio Di Saint-Bon allorchè, non curante dei vecchi pregiudizi, così arditamente lo iniziava, perchè i progressi di ogni giorno, e quelli che si accennano nettamente delineati nell'orizzonte, provano all'evidenza che con quella fina percezione, con quella ampiezza di vedute, che caratterizzano l'uomo di genio, egli aveva saputo prevedere e provvedere per non essere colto all'improvviso da questi repentini mutamenti.

Il suo occhio indagatore aveva saputo troppo bene scandagliare l'orizzonte, ed aveva saputo troppo bene calcolare a qual punto doveva salire questa curva d'incessanti mutamenti senza lasciarsi ingannare dalle soste momentanee che sono generalmente le trappole dove cadono le menti ristrette. (*Benissimo!*) Si è dovuto, o signori, al suo ardito concetto, nel quale fu così brillantemente coadiuvato dall'onorevole Brin se noi per la prima volta dacchè esiste la marina italiana contempliamo delle navi non giudicate antiquate appena nate, come soleva succedere per il passato, ma le vediamo piuttosto da alcuni censurate per eccesso di potenza. Ralleghiamoci, signori, di questo difetto perchè è un difetto che ci permetterà di poterle contemplare per 15 o 20 anni sempre torreggianti sul mare, sempre emblemi di grande potenza.

Non dimentichiamo, signori, che è dovuto a quell'ardito concetto se noi contempliamo per la prima volta lo strano fenomeno delle nazioni estere interessarsi vivamente di ciò che facciamo nella nostra marina, ciò che non soleva succedere per il passato; nei tempi in cui si occupavano di noi come noi ci occuperemo di sapere che cosa fa la marina svizzera che non esiste.

Non dimentichiamo che è dovuto a quell'ardito concetto, se noi vediamo un continuo andirivieni di ammiragli, di ingegneri, di ufficiali, tratti quasi da una sete febbrile di conoscere i dettagli delle nostre moderne costruzioni. E che cosa vengono a fare costoro? Sono essi inviati da lidi lontani, dai loro

Governi, per venire a contemplare un parto infelice, per venire a contemplare un aborto, o vengono essi ad ammirare la realizzazione di un grande concetto? Non sono io, signori, che vi darò la risposta, la risposta ve la dia il loro stupido contegno dopo di avere lungamente esaminato, dopo di avere lungamente ammirato.

Mi pare, o signori, che sia ormai tempo di smettere dal costituirci noi stessi calunniatori di un ardito concetto italiano. (Bene! *a destra* — Udite! udite!) Dobbiamo noi forse abbandonarlo, perchè non ci è venuto avvolto in veste straniera? Dobbiamo noi respingerlo perchè non abbiamo imitatori? Mi pare invero follia il solo pensarvi. Già, a mio avviso, non è esatto che noi non abbiamo imitatori, perchè vediamo la Francia accingersi a seguirci in questa via coll'aver messe in cantiere delle navi che, se non sono identiche al tipo *Italia*, poco ne differiscono. Ed io ho la ferma convinzione che non passerà molto tempo che saremo più largamente imitati.

Alcuni citano l'Inghilterra, ma volete voi essere così ingenui da supporre per un momento che l'Inghilterra possa continuare lungamente nello stato di neghittosa aspettativa, e nel contemplare lungamente con indifferenza la possibilità di vedere sul mare le nostre potenti navi, portanti cannoni di 100 tonnellate, alle quali potrebbero riunirsi altrettante navi francesi portanti eguali potenti cannoni, e così farla da padrone del Mediterraneo?

Potete, signori, cullarvi in queste illusioni, se così vi piace, ma io ho vissuto troppo lungamente in Inghilterra, conosco troppo come la pensano quei nostri amici per partecipare a quest'errore. Ricordate, signori, che quando la Francia ha iniziato l'era delle flotte corazzate, col costruire la prima corazzata *La Gloire*, l'Inghilterra fece le viste di non curarsi affatto di quest'ardito concetto della Francia, tutto il giornalismo inglese dileggiava, diceva quasi, quest'ardito concetto, ed il Governo stesso sembrava partecipare a quest'opinione col decretare di mettere in cantiere degli altri vascelli in legno non corazzati, cioè seguendo l'antico sistema. Ma quando vide che la Francia non si curava di queste sue censure, ma che invece continuava diritta per la sua meta, che si accingeva a mettere in cantiere una seconda nave e preparava gli studi per una terza, allora noi tutti sappiamo con quale solerzia, con quale energia l'Inghilterra si accinse a riguadagnare il tempo perduto, come mettesse subito in cantiere due navi più grandi, più potenti di quelle della Francia e come in breve tempo potesse oltrepassare la sua rivale.

Dunque, o signori, a mio avviso questa riluttanza

dell'Inghilterra momentanea ed apparente non è altro che l'effetto di un vecchio giuoco, che si riproduce e che si riprodurrà sempre ogni volta che le altre nazioni cercheranno di concentrare grande potenza in ogni singola nave, perchè si capisce che l'Inghilterra colle sue vaste colonne sparse sulla vasta superficie del globo ha bisogno di uno sterminato numero di navi ed è perciò che dalla sua politica e dai suoi interessi è condotta ad osteggiare l'aumento di potenza di ogni singola nave, perchè altrimenti sarebbe costretta ad una spesa favolosa. Dunque questa riluttanza apparente dell'Inghilterra per me non ha alcun valore.

Ma io potrei dire che la fase non è lontana per mutare; perchè l'Inghilterra quando vede la persistenza delle altre nazioni, allora segue la via che quelle si sono proposte e presto muta le sue deliberazioni. Io vi dico che la fase non è lontana per mutare perchè, se non sapessi di tradire quella riservatezza che si deve avere per delle corrispondenze private di amici, io vi potrei dimostrare che, in questo momento, l'Inghilterra sta studiando navi potentissime, portanti cannoni da 80 tonnellate. Questa via si accinge a percorrere perchè ha visto la Francia che metteva in cantiere delle grandi navi con cannoni di 76 tonnellate i quali equivalgono in potenza i nostri cannoni da 100 del *Duilio*, perchè hanno potuto realizzare molti degli ultimi perfezionamenti dell'artiglieria. Ci è un'altra ragione poi perchè noi non siamo così rapidamente imitati nelle grandi navi e questo risulta evidente se noi vogliamo pacatamente considerare che l'Italia era già a metà costrutta quando non solo le nazioni estere non conoscevano nè i dettagli, nè il concetto di questa costruzione, ma (e questo io posso asserirvelo senza tema di essere smentito) lo stesso ingegnere navale il quale dirigeva la costruzione di questa nave non possedeva i disegni delle parti che doveva costruire e non possedeva i disegni dell'insieme della nave. E questa scrupolosa riservatezza, che era specialmente ordinata dal Saint-Bon, era ispirata ad un pensiero altamente patriottico, dal pensiero, appunto, di impedire alle altre nazioni di poterci imitare, e far così conservare, più lungamente che fosse possibile, al nostro paese il vantaggio di avere delle navi più potenti e più formidabili di tutte quelle finora esistenti.

Ora che noi abbiamo raggiunto questo risultato; che noi possediamo le navi più potenti, possiamo condannarle? (*Movimenti*) Eppoi, o signori, voi mi insegnate che le grandi idee, i grandi concetti percorrono, per legge naturale, molto lentamente il loro cammino.

E se voi vorrete frugare nella vostra mente, tro-

verete a centinaia gli esempi che vi confermano questo fenomeno.

Solo che vogliate pensare ai primi che si presentano alla vostra mente, che pensiate al Fulton ed allo Stephenson, voi vedrete che essi la maggiore opposizione la trovarono appunto presso coloro che poi su più larga scala dovevano fruire della realizzazione dei loro concetti.

Dunque questo argomento di non avere imitatori per il momento non ha per me valore. Ma quando anche noi non avessimo imitatori, dobbiamo noi realmente da questo concludere che noi non possiamo giudicare da noi stessi in queste questioni navali, come si giudica da noi in tutte le altre? Non giudichiamo da noi per le nostre grandi opere idrauliche? Non giudichiamo da noi per le nostre grandi ferrovie? Per le nostre grandi fortificazioni? Io non ho mai sentito che per tutti questi grandi lavori si vada a mendicare un parere all'estero per regolarci su quello che noi dobbiamo fare. Perchè dunque non possiamo giudicare anche da noi nelle questioni navali? Volete voi ammettere che quella nazione che, per così dire, ha insegnato al mondo intero l'arte del navigare, l'arte del costruire le navi, l'arte del condurle alla battaglia, ora che è risorta abbia completamente smarrito la scintilla del genio, che debba sempre essere condannata a servilmente imitare?

Parmi invero, o signori, che sia tempo di smettere queste idee che io chiamerò eunuche (*Risa*), perchè vivaddio! non è ancora spento il fuoco sacro del genio in Italia: l'Italia può ancora fare da sé nel suo materiale navale, perchè ha in questa sua specialità i suoi uomini di genio come in tutte le altre cose.

Io deploro vivamente che non si trovi in quest'Aula l'egregio iniziatore del nostro indirizzo navale, perchè con la sua parola eloquente, con la forza dei suoi argomenti egli saprebbe difendere il suo concetto e saprebbe dimostrarvi come due e due fanno quattro, che volendo paragonare la convenienza delle navi grandi rispetto alle piccole, le prime non potrebbero a meno di risultare vittoriose nel confronto.

Ma se egli non si trova in quest'Aula, io credo che nell'interesse del paese sia dovere di chiunque divide le sue idee fare il suo meglio per illuminare la Camera sopra una questione importante, e se voi, o signori, volete essermi tanto indulgenti di accordarmi ancora pochi minuti di attenzione, io cercherò di dimostrarvi che presentandovi la questione sfondata interamente delle sue superfluità tecniche, voi potrete da voi stessi farvi un esatto concetto

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1880

della questione, e potrete voi stessi decidere quale è la via che conviene seguire dal paese.

Domando cinque minuti di riposo.

(La seduta è sospesa per 10 minuti.)

PRESENTAZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER NUOVA PROROGA DI 3 MESI AL TERMINE PER L'INCHIESTA SULL'ESERCIZIO DELLE STRADE FERRATE.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per presentare un disegno di legge.

BACCARINI, ministro dei lavori pubblici. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per nuova proroga di 3 mesi al termine per l'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate. (Vedi *Stampato*, n° 153.)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici, della presentazione di un disegno di legge per proroga di 3 mesi al termine dell'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate.

DI LENNA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI LENNA. Mi pare che tutti debbano essere persuasi che questo disegno di legge debba essere dichiarato di urgenza, inquantochè il mandato della Commissione termina alla fine dell'anno; quindi io proporrei che la Camera lo dichiarasse d'urgenza.

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, l'onorevole Di Lenna propone che questo disegno di legge sia dichiarato d'urgenza.

Se non vi sono obiezioni l'urgenza s'intenderà accordata.

(È accordata.)

DI LENNA. Di più proporrei che fosse messo all'ordine del giorno in testa agli altri progetti.

PRESIDENTE. Questo poi dipende da me che naturalmente so le esigenze delle leggi; osservo poi che prima di metterlo all'ordine del giorno è necessario che ne sia stampata e distribuita la relazione.

ERCOLE. Domando di parlare sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ERCOLE. Io prego la Camera, attesa l'urgenza, di inviare questo disegno di legge alla Commissione generale del bilancio, perchè riferisca in proposito. Volere che gli uffici si convochino ancora alla vigilia delle vacanze...

PRESIDENTE. Ma che vacanze! Lasciamo questo argomento; non se ne parla neppure. (*Si ride*)

ERCOLE. Insomma io non credo opportuno che gli uffici abbiano ad occuparsi di questo disegno di legge; propongo perciò che sia trasmesso alla Commissione generale del bilancio.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Ercole prega la Camera di voler rimettere l'esame di questo disegno di legge alla Commissione del bilancio, perchè su di esso si possa più sollecitamente riferire.

COLAIANNI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Anche lei su questo argomento?

COLAIANNI. Sì.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

COLAIANNI. Trattandosi di un disegno di legge che non mi pare abbia relazione colle questioni da trattarsi dalla Commissione del bilancio, io vorrei piuttosto che si mandasse agli uffici i quali poi, dopo averlo discusso, nomineranno i commissari.

DI SAN DONATO. Io fo una terza proposta. In grazia della sollecitudine, io pregherei l'onorevole nostro presidente di nominare egli stesso la Commissione.

PRESIDENTE. Questa è una deroga troppo radicale al regolamento. Quindi io la rinverò agli uffici.

Voci. A domani!

PRESIDENTE. Domani! Ma, onorevoli colleghi, vedono che non li lascio oziosi.

Ritira la sua proposta, onorevole Ercole?... La prego di ritirarla.

ERCOLE. Io credo che, allo stato delle cose, si potrebbe fare altrimenti; ma poichè l'onorevole presidente mi prega di ritirare la proposta io non insisto.

PRESIDENTE. Ed allora io procurerò che il progetto sia stampato stasera, e, se potrà essere stampato, radunerò domani mattina gli uffici alle undici perchè l'esaminino.

Voci. Benissimo!

PRESIDENTE. Intanto domani al tocco ci sarà la seduta pubblica.

ANNUNZIO E SVOLGIMENTO DI DUE DOMANDE D'INTERROGAZIONE DEI DEPUTATI GUALA E DE ZERBI, E ANNUNZIO DI ALTRE DUE INTERROGAZIONI DEI DEPUTATI SANGUINETTI E NICOTERA AL MINISTRO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE.

PRESIDENTE. Ed ora per non perder tempo, essendo presente l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica, do lettura di una domanda di interrogazione a lui rivolta, che fu già letta ieri.

La domanda è questa:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di pubblica istruzione se le voci sparse di furti succeduti nel musco Kirkeriano abbiano nessun fondamento.

« De Zerbi. »

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1880

Questa fu annunciata ieri; oggi poi ne è arrivata un'altra sullo stesso argomento:

« Il sottoscritto chiede interrogare il signor ministro della pubblica istruzione sulle condizioni del museo Kirkeriano.

« Guala. »

Vi è poscia la seguente dell'onorevole Sanguinetti, pure all'onorevole ministro dell'istruzione pubblica:

« Il sottoscritto domanda di interrogare l'onorevole presidente del Consiglio e l'onorevole ministro della pubblica istruzione intorno ad una protesta collettiva pubblicata per le stampe dai capi del Ministero della pubblica istruzione.

« Sanguinetti. »

Poi ve ne è un'altra:

« Il sottoscritto chiede interrogare il ministro della pubblica istruzione sul fatto denunciato al pubblico, che rivela uno scandalo nell'amministrazione dello Stato.

« Nicotera. »

Prego adunque l'onorevole ministro della pubblica istruzione di dichiarare se e quando vuole rispondere a queste interrogazioni.

Ella può dichiararlo domani, non ha bisogno di dichiararlo subito.

DE SANCTIS, *ministro dell'istruzione pubblica*. Io potrei subito rispondere agli onorevoli De Zerbi e Guala per quella che riguarda il museo Kirkeriano; quanto alle altre due interrogazioni, io spero che gli autori stessi non vorranno insistere; sono cose alle quali, naturalmente, occorre dare indirizzo in altro modo, e delle quali la Camera può avere in altro modo notizia.

Quanto dunque al museo Kirkeriano, risponderò brevemente.

L'articolo 49 del regolamento...

PRESIDENTE. Onorevole ministro, se ella vuol rispondere subito, sarà meglio che io dia facoltà di parlare agli interroganti per isvolgere le loro interrogazioni.

Onorevole De Zerbi, ha facoltà di svolgere la sua interrogazione, se la Camera lo consente.

Voci. Sì! sì!

DE ZERBI. L'onorevole presidente ha già letto la mia interrogazione, io non domando al ministro che quello che sta scritto nella carta letta dall'onorevole presidente, cioè se vi sieno stati furti al museo Kirkeriano, ed aggiungo, se gli inventari di quel museo sieno in regola.

PRESIDENTE. Onorevole Guala, ha facoltà di svolgere la sua interrogazione.

GUALA. Non sarò meno breve dell'onorevole De Zerbi. Io interrogò specificamente l'onorevole mini-

stro se sia vero che manchi il catalogo di quasi tutto il museo, meno che per le prime tre sale; se sia vero che non si tenga conto delle entrate che ricava quel museo per le vendite di oggetti di archeologia e di arte fatte dall'Italia all'estero. Non altro da dire.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DELL'ISTRUZIONE PUBBLICA. Rispondo subito a queste due interrogazioni. L'articolo 49 del regolamento prescrive che in ciascun dicembre si faccia il riscontro in tutti i musei delle suppellettili che vi si trovano, ed è appunto in questo mese che si è fatto il riscontro. Il riscontro per il museo Kirkeriano ha durato 4 giorni, in presenza del direttore generale, dell'ispettore Rosa, del professore Gamurrini, direttore degli scavi di Toscana, ed il professore Cortese ha ricevuto la consegna di tutti gli oggetti. Io ho richiamato i verbali e posso assicurare la Camera che il riscontro di quel museo non ha dato luogo a nessuna osservazione, e che il museo Kirkeriano si è trovato che gode buonissima salute. (*Si ride*)

Si è parlato del catalogo; ebbene, il riscontro è stato fatto sopra il catalogo del 1876 a cui c'è l'appendice di tutto quello che posteriormente è stato aggiunto, e il riscontro è stato esattissimo tra gli oggetti ed il catalogo. Si è parlato poi di un muro che si è alzato col quale si è chiuso l'ingresso da una parte. È chiaro: quel muro è stato innalzato fin dal settembre per ingrandire i locali della *Vittorio Emanuele*. V'era modo che i muratori potessero introdursi nel museo; ed allora per tutelarne la sicurezza si è chiuso al pubblico, e non si riaprirà se non quando il pericolo sarà cessato. Ecco i particolari che io dovevo dare intorno al museo Kirkeriano.

PRESIDENTE. L'onorevole De Zerbi è soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro?

DE ZERBI. Sono soddisfatto.

PRESIDENTE. L'onorevole Guala?

GUALA. Per ora non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Così queste due interrogazioni sono esaurite.

Quanto alle altre due, l'onorevole ministro dichiarerà domani, se e quando intenda di rispondere.

Ce n'è un'altra di queste domande d'interrogazione che è rivolta al ministro della guerra. Prego il ministro dell'interno, di volerla comunicare al suo collega. Essa è del tenore seguente:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della guerra, intorno alla condizione degli ufficiali del 1848 e 1849 relativamente alla pubblicazione della legge 4 dicembre 1879. »

« Nicotera. »

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO
DEL MINISTERO DELLA MARINERIA.

PRESIDENTE. L'onorevole Albini ha facoltà di riprendere il suo discorso.

ALBINI. Supponete un istante, o signori, di essere tutti capitalisti milionari, desiderosi d'impiegare i vostri capitali in un determinato traffico sul mare; anzichè disporne altrimenti. Con questa idea voi vi dirigereste ad un competente ingegnere navale e gli indichereste all'incirca la somma che volete spendere e i principali requisiti ai quali deve corrispondere la nave per soddisfare a quel determinato traffico che avete in animo d'iniziare.

L'ingegnere dopo aver maturamente studiato il vostro problema, concreta le sue idee, viene da voi e vi dice: ecco il progetto di una nave che sta nei limiti della somma che avete prefisso di spendere; essa ha tutti i requisiti necessari per risultare atta al vostro traffico; ma io non posso garantirvi che essa possa egualmente corrispondere al di là di un periodo di 4 o 5 anni, se avvengono in questo intervallo importanti mutamenti nel vostro commercio.

Ma se invece volete spendere un quinto o un sesto di più della somma che avete stabilito, io posso garantirvi una nave che non solo può corrispondere egregiamente al vostro traffico attuale, ma che ha il 99 per cento di probabilità di corrispondere ottimamente al vostro traffico in un periodo di 15 anni, quand'anche avvenissero sensibilissimi mutamenti nel vostro commercio.

Quale è la decisione che voi prendereste in questo bivio?

Mi pare che da uomini assennati, da capitalisti prudenti e curanti dei vostri interessi, direste al vostro ingegnere: adagio, non precipitiamo la decisione: indaghiamo insieme l'orizzonte e vediamo se realmente esistono questi pericoli di mutamenti per l'avvenire, perchè se questi si realizzano, noi preferiremmo di accettare la nave che costa di più anche facendo un sacrificio maggiore adesso per non incorrere in una spesa più grande dopo. Se questi mutamenti invece non sono che una nebbia, che un effetto di fantasia, e allora naturalmente preferiremmo la prima soluzione che costa meno. Dunque voi fate questa indagine. Questa indagine vi rivela che in un traffico proficuo voi non potete rimanere lungamente soli; che presto avrete dei concorrenti, e che questi cercheranno di sopraffarvi con un viaggio più celere e con una maggior portata di merci; e perciò voi non avrete altra alternativa che

quella di fare una nave quale la potrebbero realizzare i vostri avversari in un periodo di 4 o 5 anni, dal momento che vedete che si può fare. E così continuando ad indagare l'orizzonte vedete che esistono questi pericoli.

Qual è la decisione che prenderete allora? Mi pare che non vi possa esser dubbio, che voi direste al vostro ingegnere, noi scegliamo la nave che nel mentre ha tutti i requisiti per soddisfare al traffico attuale ci garantisce che in un prossimo avvenire non saremo obbligati a incorrere in una spesa maggiore non concessa dalle nostre finanze. Ebbene, o signori, la questione è identica per le navi grandi e per le navi piccole da battaglia.

Colle navi piccole da battaglia voi difficilmente potrete raggiungere i requisiti di una nave da battaglia dell'epoca, se pure li raggiungete, ma non avete alcuna garanzia che questa nave possa soddisfare in un periodo di 5 o 6 anni, se avvengono in questo intervallo importanti mutamenti nelle industrie meccaniche, mentre con una nave grande voi avete la garanzia di poter soddisfare nel periodo di quindici, o venti anni, quand'anche avvenissero sensibili mutamenti nell'industria meccanica. Ma qui voi avete bisogno di fare la stessa indagine che avete fatto per la nave commerciale, cioè esplorare l'orizzonte, e vedera se esistano queste probabilità di mutamenti per l'avvenire. Perciò vi accingete col vostro ingegnere a fare questo esame. Da questo esame voi vedete che dense nubi si innalzano sull'orizzonte, e che minacciano turbare quell'aere tranquillo e sereno sul quale voi facevate assegnamento, per avventurarvi a solcare in mare avventuroso.

Voi vedete in primo luogo che i continui perfezionamenti, che si stanno realizzando nelle macchine a vapore, col nuovo tracciato delle caldaie, col nuovo metallo che si tenta di sostituire all'attuale, coll'applicazione dell'aria compressa ai focolari, si stanno facendo sforzi erculei per cercare di raggiungere velocità sviluppatissime, e molto superiori a quelle attuali, e che perciò tutte le navi nuove, che saranno messe in costruzione, saranno dotate di questa superiore velocità, tanto più necessaria quando si vede aumentare rapidamente il numero dei velocissimi incrociatori, e delle veloci barche torpediniere, alle quali faceva allusione ieri l'onorevole ministro. Per conseguenza la velocità sviluppata al più alto grado sarà una qualità di suprema importanza per le nostre nuove navi se non vorranno trovarsi in condizioni di assoluta inferiorità rispetto a quelle che si verranno costruendo dalle altre nazioni.

Continuando ad esplorare l'orizzonte, vediamo che l'industria metallurgica, fabbricatrice delle co-

razze, invece di calare la bandiera sbigottita all'imponente trionfo raggiunto dalle grandi artiglierie sulle corazze, si è fatta più viva che mai nelle sue titaniche manipolazioni e colle sue recenti produzioni d'immensa resistenza ottenute recentemente coll'amalgamare il ferro e l'acciaio, procedimento non mai escogitato per il passato, prepara un'era nuova nella resistenza delle corazze, e vi dimostra ad evidenza che non si potrà realizzare nelle artiglierie quell'economia di peso che si poteva sperare 8 o 10 mesi fa, ed io non esito qui a dichiarare che anch'io era tra coloro che si cullavano in questa speranza dettata da un imponente trionfo raggiunto dalle moderate artiglierie.

Ma sfortunatamente, o signori, questo era un fare i conti senza l'oste, e quando l'oste venne sotto la veste di fabbricante di corazze, potè dirci con cipiglio severo che se il fuoco dei nostri cannoni è potentissimo, non è men potente il fuoco delle sue officine per frenare le nostre speranze.

E questa, o signori, non è una vana millanteria, perchè quelle officine saranno in breve in grado di poterci presentare delle corazze di durezza tale che saranno un nocciolo anche troppo duro da poter essere schiacciato dai potenti nostri cannoni da 100 tonnellate.

Io auguro vivamente al mio paese la fortuna di non dover essere trascinato a dovere usare cannoni di mole anche maggiore di quelli da 100 tonnellate; ma io ho grande timore che la fortuna non sarà per arriderci propizia, perchè a misura che cresce la resistenza è necessario sviluppare in eguale proporzione i mezzi di offesa, oppure rinunciare ai cannoni.

A questa decisione state pur certi che nessuna nazione aderirà mai, perchè per quanta fiducia si possa avere nell'arbitrato internazionale si avrà sempre maggior fiducia nella potenza dei cannoni anche che questi dovessero ascendere al peso di 200 a 300 tonnellate.

È vano illudersi, o signori, chi può mai impedire questa corsa sfrenata del progresso meccanico? È una legge naturale che s'impone da sè, e non vi è altra alternativa che o cadere nell'impotenza o subire l'aspro giogo.

Quando non esistevano le industrie private, la fabbricazione del materiale di guerra era un monopolio dei Governi, e allora si capiva che fosse facile a quei Governi di frenare questi mutamenti repentini, questi passi troppo arditi: perchè era loro agevole il cingere di un cerchio di ferro l'ingegno di coloro che li servivano; ma da che sorsero le grandi industrie private e che queste fecondate al sole della libertà crebbero giganti, è diventato, o signori,

folia il pensare di poter porre un freno a questi sforzi erculei vivamente stimolati dalla concorrenza; bisogna rassegnarsi a subire questa legge fatale e sapere aprire gli occhi a tempo e saper vedere che la speranza di 8 o 10 mesi fa, di poter realizzare grandi economie nel peso delle artiglierie e quindi derivarne una conseguente diminuzione nelle navi, non è che una illusione. La delusione stessa vi prova ad evidenza che è e sarà sempre sana prudenza, in ogni tempo, lo eccedere in potenza.

Continuando ad indagare l'orizzonte, voi vedete, o signori, che le torpedini semoventi dileggiate sino a poco tempo fa quasi come uno spauracchio da fanciulli, vanno ora progredendo a passi giganteschi, ed anzi potrei dire che il loro sviluppo è veramente vertiginoso.

Figuratevi che, cinque anni or sono, quando tutte le nazioni andavano a gara nel fornirsi rapidamente di queste armi insidiose, queste non erano capaci che di sviluppare una velocità in ragione di 8 miglia all'ora, la loro corsa era incerta, e le probabilità di colpire molto dubbie.

Nel 1879 noi vediamo queste torpedini raggiungere la velocità di 18 miglia: nel 1880 noi constatiamo aver esse raggiunta la velocità di 25 miglia; ed io credo di non avventurare una vana profezia nel dirvi che fra due o tre anni noi le vedremo raggiungere la velocità di 30 miglia.

Ora, senza che io spenda parole per ispiegarvelo, voi facilmente capirete che le probabilità di colpire crescono in larghissima misura coll'aumentare di questa velocità: e per conseguenza facilmente vedete qual arma minacciosa questa sia per le future navi, e come sarebbe veramente folia il non pensare a seriamente premunirsi. E se voi volete premunirvi efficacemente non vi è altro mezzo, non vi è altra possibilità di raggiungere lo scopo che con la costruzione di grandi navi, perchè è solo con un larghissimo intervallo delle pareti della nave che si può diminuire l'intensità del danno.

Supponete per un istante, o signori (è un'idea che mi passa per la mente in questo momento, un esempio pratico), che il banco ministeriale rappresenti il fianco di una nave a doppie pareti, cioè che fra la faccia anteriore e quella posteriore vi sia dello spazio, ovvero una specie di cassone. Quello rappresenterebbe il fianco di una nave di 7500 o 8000 tonnellate. Supponete pure per un istante che gli onorevoli ministri rappresentino le torpedini. (*ilarità*)

Chiedo scusa agli onorevoli ministri di questo paragone, ma essi fanno esplosione di tante buone idee e buoni concetti che mi suggeriscono l'immagine delle torpedini.

Dunque supponiamo che rappresentino delle tor-

pedini; che dopo una corsa veloce arrivano a quel limite, cioè al banco ministeriale che rappresenta il fianco della nave. l'esplosione è immediata, le due pareti sono sfondate, con uno squarcio immenso, non c'è più salvezza per la nave, essa va indubbiamente a fondo.

Se invece voi supponete che la parete anteriore del banco è quella che rappresenta la superficie estrema della grande nave e che il banco della Commissione sia la parete interna, per esempio, quella del tipo *Lepanto*, l'intervallo fra le due pareti è, come voi vedete, tale che se l'esplosione avviene in quelle condizioni succede che la torpedine sfonda la parete esterna, lo scoppio si esaurisce in quella vasta intercapedine. La parte interna resta intatta; gli organi vitali sono perfettamente in buone condizioni, possono continuare a funzionare; e di queste esplosioni la nave grande può resistere senza dubbio quattro o cinque senza andare a fondo.

Senza voler entrare in una spiegazione dell'intensità degli effetti delle torpedine, dirò semplicemente che gli effetti di quest'arma sono molto violenti al centro di esplosione, ma vanno rapidissimamente diminuendo a misura che cresce la distanza; e a 4 o 5 metri l'effetto può quasi considerarsi nullo, dimodochè una grande nave si troverebbe nella condizione di una persona alla quale una pugnalata avesse sgualcito il pastrano e lasciata la pelle intatta. Il paragone che vi ho accennato rappresenta le vere condizioni delle navi grandi rispetto alle piccole.

Inoltre se, come è ammesso da molte autorità competenti, nei futuri combattimenti navali si farà larghissimo uso delle barche torpediniere; bisogna colle nuove navi premunirsi contro questo nuovo strumento di attacco. E perciò voi dovete raddoppiare il numero delle piccole artiglierie, raddoppiare il numero delle mitragliere e pensare a respingere gli attacchi di queste torpediniere con altre barche di uguale specie. Perciò le navi dovranno poter portare un numero di queste barche sufficiente a poter lottare in uguali condizioni con il nemico, e questo risultato non si può ottenere colle navi piccole.

Potrete in una nave piccola di 7 mila tonnellate portare un paio di barche torpediniere, ma sarà difficile che voi possiate riuscire a portarle senza impedire l'azione di tutti gli altri organi, ed in certo modo paralizzare un'arma coll'altra, e produrre il caos. Mentre invece colle navi grandi voi avete la possibilità di portare cinque o sei di queste barche senza nulla paralizzare, senza nulla inceppare. Insomma, continuando in questa enumerazione dei pericoli che vedete accentuati sull'orizzonte, voi potete acquistare la convinzione che tutte accenna

a grandi mutamenti, a nuove introduzioni di nuovo materiale, e che non si può soddisfare a queste esigenze senza venire alle grandi navi. Dunque dal momento che avete visto così nettamente delineato sull'orizzonte che esistono tutte queste possibilità, la conclusione naturale che ne sorge si è quella di scegliere la nave che ha maggior probabilità di potervi premunire contro questi pericoli dell'avvenire.

Io sono dolentissimo di aver abusato così lungamente della vostra indulgenza, ma il mio desiderio di cercare di contribuire per quel poco che poteva ad illuminare la Camera in una così importante questione, mi ha fatto vincere la ripugnanza di darvi noia.

Io sarei lietissimo di aver potuto riuscire ad infondere in voi la mia personale convinzione, ma se non avrò raggiunto quest'intento permettetemi ancora che io aggiunga, ingolfatevi pure nel vortice che vi prepara la sostituzione delle piccole navi alle grandi invece di creare una nuova categoria, ma allora fatevi coraggio e rassegnatevi a vedere comparire alle porte di quest'Aula il lurido spettro del disavanzo conducente per mano il fantasma del macinato, perchè nessuna nazione per quanto ricca, per quanto fiduciosa sia nella elasticità delle sue risorse avvenire non può avventurarsi in un frequente rinnovamento del suo materiale navale senza incorrere in gravi dissesti finanziari.

Non dimenticate, o signori, che non è trascorso molto tempo dacchè voi in quest'Aula stessa con una legge di alienazione avete condannato al rogo un intero materiale navale rappresentato da centinaia di milioni, e perchè siete stati ridotti a questa dolorosa misura? Perchè quel materiale era stato costruito in base ai criteri che si vorrebbero adottare ora, cioè provvedere ai bisogni del momento e porre in non cale la necessità di un prossimo avvenire.

Ora, ditemi voi, signori, vi sentite il coraggio di affrontare la possibilità di una seconda edizione di quell'ecatombe?

Io non lo posso credere e, se voi l'aveste questo coraggio, permettete che io esprima il dubbio se voi ritornereste a sedere in quest'Aula, perchè i vostri elettori probabilmente non vi onorerebbero più dei loro suffragi, perchè non saprebbero perdonarvi di avere sanzionato col vostro voto una misura che si poteva impedire, un disastro che si poteva evitare.

Confesso francamente che io non l'avrei questo coraggio, la sola probabilità di quell'avvenimento mi spaventa a segno tale che, fossero pure i miei amici al potere, se io li vedessi ingolfarsi in quella

via, io direi loro: signori, statemi allegri, io disertò la vostra bandiera e vado a militare tra le file di quelli che pensano diversamente da voi in questa questione.

L'interesse del paese io non lo capisco in questo che in un modo solo, cioè evitare con ogni mezzo, con tutta l'energia possibile di aggravare i contribuenti con misure che si possono evitare, ed allontanare quanto è possibile il dissesto delle nostre forze navali con l'impedire il rinnovarsi di quelle mostruose ecatombe che sono sperpero improvvido delle nostre forze militari, rovina delle finanze. (Bravo! Benissimo! *a destra*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maldini.

ALBINI. Perdoni, onorevole presidente, avrei da rivolgere una domanda ancora all'onorevole ministro della marina.

PRESIDENTE. Parli, continui pure, onorevole Albini. Credeva che avesse finito.

ALBINI. È cosa estranea alla questione delle navi. Volevo pregare l'onorevole ministro della marina di manifestare le sue intenzioni alla Camera circa la distribuzione delle costruzioni nuove che dovranno essere ordinate: cioè a quali cantieri egli pensa di affidare questi lavori; e se intende continuare ad escludere i cantieri dell'arsenale della Spezia, come... (*Mormorio*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio.

ALBINI... sono dolente di osservare che si fa da qualche tempo.

Io non muovo questa domanda all'onorevole ministro, sotto il punto di vista dei vantaggi che possono venire ad un dato luogo, dall'essere preferito per questi lavori; perchè, portando l'argomento su questo terreno, mi sembrerebbe di convertire una questione d'interesse nazionale, in questione di campanile; e questa non è certo la mia intenzione. Ma io mi preoccupo dei rischi ai quali corre incontro il paese, nel proseguire per la via pericolosa di continuare a dare la preferenza ai cantieri aperti, che offrono maggior facilità agli insulti del nemico. (*Bene!*)

La Camera deve ricordare quali timori e quali apprensioni si ebbero per la sorte del *Duilio* e dell'*Italia*, nelle fasi di complicazioni europee, che successivamente apparvero sull'orizzonte politico, nel lungo, lunghissimo periodo della costruzione di quelle navi. Quelle apprensioni, quei timori avevano la loro ragione d'essere; perchè se la guerra fosse stata dichiarata, quelle navi sarebbero state indubitatamente perdute; infatti anche una nave insignificante poteva in breve tratto distruggere quel risultato di un lungo lavoro; ed avrebbe per lungo

tempo potuto paralizzare lo sviluppo delle nostre forze navali. Quando la fase delle minacce è passata, facilmente si dimenticano queste ansie e questi timori, e mi pare non si riflette abbastanza che questi possono riprodursi da un momento all'altro; e quando il pericolo ci sovrasta non è in potere di alcun ministro di allontanarlo. Dunque mi pare che il paese non debba permettere che si possa contemporaneamente correre il rischio di due o tre navi in cantiere esposte ai facili insulti del nemico, come sarebbe a Livorno e a Castellammare.

Io dichiaro che non intendo che questi cantieri debbano essere esclusi dal concorrere alla costruzione del nostro naviglio; ma intendo di dimostrare la necessità di distribuire le cose in modo che non si corrano questi rischi contemporaneamente così gravi.

Io riconosco ed ammetto che il favorire l'industria privata sia un ottimo pensiero; io riconosco che il favorire un centro di popolazione industriale quando si può, è un intento lodevolissimo; ma riconosco del pari che gli interessi del paese sono superiori a simili considerazioni; che gli interessi generali non possono essere sacrificati agli interessi locali.

Il paese ha fatto dei grandi sforzi per creare alla Spezia un vasto arsenale capace di raddoppiare, di costruire, di allestire le navi; sta facendo altri sacrifici, e ne farà ancora molti nell'avvenire per cingere questo arsenale di vaste fortificazioni. E ciò appunto allo scopo di ridurlo ad uno stato di sicurezza, in guisa che le navi in costruzione non corrano il pericolo di essere distrutte alla prima dichiarazione di guerra. Analoghi sacrifici il paese sta facendo per Venezia, e ne farà altrettanti per l'avvenire ad ottenere appunto il medesimo scopo.

Ora io domando: a che fine si faranno questi grandi sacrifici se poi, invece di profittare dei benefici derivanti da queste spese, preferiamo creare un pericolo coll'andare a favorire i cantieri esposti quando non ne risulta la necessità? Perciò mi pare che la via che si percorre è pericolosa e che venga realmente mutarla.

Io non intendo di formulare alcuna speciale proposta, ma mi limito a pregare l'onorevole ministro della marina a voler prendere in...

Voce al centro. Formuli la proposta!

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

ALBINI... in considerazione queste mie osservazioni e spero ei troverà che hanno qualche valore.

Io spero che egli saprà penetrarsi della responsabilità che assumerebbe rimpetto al paese nell'affrontare questi rischi nel mentre non vi è necessità

assoluta, nel mentre si possono evitare. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maldini.

MAUDINI. Ieri l'onorevole Ricotti fece appello alle persone competenti in materia di marina che seggono in quest'Aula, affinché volessero sorgere a parlare in questa discussione. Voi, avete udito testè la voce convinta del mio onorevole amico il deputato Albini. Non sorgo a parlare perchè mi creda compreso fra quelle persone alle quali ha fatto appello ieri l'onorevole Ricotti, bensì per altri due motivi. Io seguo l'andamento delle cose della marina, e siccome approvo completamente l'indirizzo dell'onorevole ministro della marina, il mio amico Acton, credo opportuno e conveniente di alzarmi ora per sostenerlo qui, apertamente, a visiera alzata. L'altro motivo che mi induce a prendere la parola si è perchè l'onorevole Albini ha parlato del piano organico della marina, ed io ho una certa responsabilità dinnanzi alla Camera come relatore di quel disegno di legge, anche per le conseguenze che si potrebbero trarre dalle parole dell'onorevole Albini.

Ieri l'onorevole De Zerbi, parlando in appoggio delle proposte dell'onorevole ministro, dimestrò già apertamente come in questo argomento non si facciano questioni di partito. Nella Camera italiana le cose militari non vennero mai votate per divisioni di partiti. Ho fatto questa dichiarazione perchè taluno non trovi alquanto strano che uno di questa parte della Camera si alzi in appoggio di un ministro che trovasi in un Gabinetto di Sinistra. Io, signori, ho appartenuto alla marina; non vi appartengo più; non ho vincoli di sorta; non ho responsabilità nè diretta, nè indiretta in tutto ciò che si è fatto riguardo alla costruzione delle navi: io non sono, nè inventore di nulla, nè esecutore di nulla. Parlo quindi libero; ma la Camera mi deve anche permettere di parlare molto franco.

Questa è una questione della più vitale importanza: si tratta dell'indirizzo delle nuove costruzioni. È veramente una questione nuova, che non è venuta mai nel Parlamento: che, in verità, sotto la forma, in cui ci si presenta oggi, non l'ho veduta mai presentata in alcuna assemblea politica del mondo. Il Parlamento fino ad oggi in questioni di questa natura aveva cura di sempre lasciare la responsabilità al potere esecutivo.

Credo che questa sia una forma molto corretta: ma ora la questione si trova innanzi a noi e bisogna esaminarla.

Diciamo schiettamente per qual motivo la questione è venuta innanzi alla Camera.

Lamento l'assenza di parecchi dei nostri colleghi,

che furono dalla sorte esclusi da quest'Aula, o che più non vi seggono per altri motivi; lamento in ispecie l'assenza di due dei nostri colleghi, i quali hanno avuto maggior parte nella questione dell'indirizzo dato finora alle costruzioni navali, poichè se fossero in quest'Aula si difenderebbero da sè stessi, se fossero accusati; o darebbero, quanto meno, quelle spiegazioni che non sono più in condizione di poter dare.

Vi può essere infatti taluno il quale creda che, qualora ci accingessimo alla costruzione di una nave la quale non fosse della dimensione, del tipo, dell'eccesso di potenza che hanno le costruzioni messe in cantiere dal 1873 al giorno d'oggi, si verrebbe a condannare ciò che è stato fatto fino ad oggi. Ho sentito con molto piacere la difesa che fece l'onorevole Albini delle nostre grandi costruzioni navali. Però non credo che in questo recinto (poichè di ciò che avviene al di fuori rispetto a quest'argomento, non ci dobbiamo preoccupare) alcuno abbia screditato, e molto meno condannato, come diceva l'onorevole Albini, la costruzione delle nostre navi del tipo *Duilio* e *Italia*.

Io vi ho detto che ho dinnanzi a voi una responsabilità come relatore dell'organico della marina.

Orbene se io avessi creduto un errore quelle costruzioni, avrei dovuto dirlo francamente dinnanzi alla Camera, quando si è portato in discussione l'organico del naviglio; mentre in quell'organico non solo non è detta una parola riguardo alle costruzioni che si erano fatte, ma per non impegnare la Camera in una discussione di tipi, l'organico stesso evitava qualunque denominazione speciale, riguardo alla classificazione delle navi, le quali erano classificate sotto una dicitura generale.

Nell'organico, chi lo ha presente lo rammenterà, oltre l'ultimazione di quelle navi che erano in cantiere, si trattava di mettere in costruzione altre navi, le quali, come era indicato dallo stesso autore dell'organico l'ex-ministro Brin, dovevano essere di un tipo diverso, di diversa dimensione di quelle 4 che erano in cantiere.

Per conseguenza se voi mi chiedeste oggi quale tipo di nave vorrei che fosse costruita, io vi risponderei francamente che vorrei si mettessero in costruzione una nave non piccola (e credo che in questo recinto nessuno voglia le navi piccole, perchè queste nell'organico appartengono ad un'altra categoria), ma navi meno grandi del *Dandolo* e dell'*Italia*, però sempre molto grandi e forse più grandi di quelle che hanno le prime marine del mondo. Ma se mi chiedete: voi dunque condannate le navi giganti? Io vi rispondo, niente affatto; io credo che nel 1873, quando farono messi in can-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1880

tiere il *Duilio* e il *Dandolo*, e nel 1876 quando furono messe in cantiere la *Lepanto* e l'*Italia*, io credo che i Ministeri di quell'epoca abbiano operato benissimo a mettere in cantiere quelle navi di quel tipo; ma credo, d'altra parte, che adesso si dovrebbe sospendere la costruzione di altre navi di quell'identico tipo e di costruirne altre di un tipo meno grande.

E questo mio concetto, il quale, mentre vorrebbe che si costruissero navi di altra dimensione, non è inteso a condannare ciò che è stato fatto, io posso avvalorare con un documento molto autorevole. Vi leggo ora un brano di una relazione parlamentare:

« La legge per l'organico del materiale preveda che al 1888 la nostra marina possieda 16 navi di 1ª classe, delle quali 8 provenienti dall'antica flotta ed 8 di nuova costruzione. »

« Ma non tutte, certo, le nostre navi di battaglia debbono essere di primo rango. Nessuna marina forma la sua flotta di battaglia di un solo tipo. Nella legge organica si prevedono 4 navi di un valore medio di 17 milioni e 4 di un valore medio di 13 milioni, cioè di grandezza e di forza minore. Or bene, come dissi già, noi abbiamo provveduto alla costruzione di 4 navi di primissima forza; e, se guardiamo a quanto si fa presso altre marine e alla forza relativa che abbiamo avuto in vista di dare alla nostra, rispetto a quelle, possiamo ora, con più calma, esaminare se non sia il caso di accingerci alla costruzione di qualche nave minore. »

« Già il programma che dissi formulato dal Consiglio superiore di marina... » e qui mi fermo un momento. Ci fu ieri una interruzione dell'onorevole Sani al discorso dell'onorevole De Zerbi, allorchè questi parlava che il tipo stabilito da una Commissione o dal Consiglio superiore di marina, due anni or sono, nel 1878, suggeriva un tipo di navi di dimensioni minori dell'*Italia*, vi fu un'interruzione dell'onorevole Sani il quale disse che era soltanto per l'armamento in artiglieria.

Ma oltre la diminuzione dell'armamento, che pur rappresenta un peso abbastanza rilevante, vi era anche la diminuzione del carbone, e vi poteva essere la diminuzione di qualche altro accessorio che pur potevasi eliminare senza toccare al tipo prefisso. Per conseguenza io credo (come sentirete anche da chi ha fatto questa relazione), io credo che l'onorevole De Zerbi avesse ragione ieri quando diceva che nel tipo indicato da quella Commissione e dal Consiglio superiore di marina, vi era un tipo di navi di dimensioni minori dell'*Italia*.

Poi continua questa relazione, e dice: « Ma anche dopo l'epoca recente in cui fu formulato quel pro-

gramma nuovi progressi avvennero circa le artiglierie ed i sistemi di corazzamento dei quali conviene tener conto. »

Questo che vi ho letto è un brano della relazione della Commissione generale del bilancio sullo stato di prima previsione della spesa pel Ministero della marina dell'anno 1880, e il relatore era l'ex-nostro collega Brin. Voi vedete che è un'autorità che io posso invocare nel domandare navi di dimensioni minori, senzachè vi possa essere il sospetto che con ciò io condanni l'opera di alcuno; che condanni ciò che è stato fatto.

E in questo mio concetto sono condotto da parecchi motivi che accenno brevemente, e che non posso sviluppare in quanto che mi pare che andiamo avanti con l'ora segnata dal nostro orologio.

Questi motivi sono i seguenti: uno è già enunciato dall'onorevole Brin nella sua relazione, e consiste nel fatto che nessuna marina ha navi dello stesso tipo. Secondo, perchè abbiamo già fatte quattro navi grosse, potenti, e più potenti di qualunque altra marina. Dunque riguardo a questo noi siamo abbastanza tranquilli.

Terzo, perchè per i bisogni del nostro paese ci occorrono anche navi le quali, pure essendo grandi e potenti, sieno di minore dimensione.

Quarto, perchè le navi piccole, quelle che veramente sono piccole, hanno molti difetti, appunto perchè sono piccole, come hanno degli inconvenienti anche le navi che sono molto grandi; questo non è un condannare le navi grandi, è un accennare ad uno stato di cose che è impossibile che non cada sotto gli occhi a chiunque. La sola grande immersione è già un inconveniente, mentre che quelle navi che sono nè piccole, nè colossali, quelle che si chiamano navi moderate non partecipano degli inconvenienti, nè delle piccole, nè delle colossali.

Quinto, perchè, francamente, noi abbiamo la legge del piano organico la quale bisogna eseguirlo. Questa legge ci impone ora di fare delle navi le quali non siano di quella dimensione; perchè quantunque quella legge non abbia fissato il tipo delle navi, pure lo ha fissato indirettamente con la spesa; perchè le navi che costano 25 milioni certamente non possono essere fatte con 13 o 14 milioni soltanto.

Forse vi sarebbero anche altri argomenti i quali potrebbero suggerire di fare per il nostro paese delle navi di dimensione minore; ma è inutile qui esporre questi argomenti perchè credo che ce ne siano di un'altra natura, e che possono essere compresi da tutti, meglio che facendo una esposizione tecnica, non adatta per una assemblea politica.

Signori, lo ha accennato ieri l'onorevole ministro

della marina; noi abbiamo queste quattro navi grandi *Duilio*, *Dandolo*, *Italia*, *Lepanto*. Di queste quattro navi il solo *Duilio* è armato; il *Dandolo* e l'*Italia* sono in allestimento e il *Lepanto* si trova in cantiere. Ma neppure il *Duilio* fu sperimentato in modo da poter dire: Questo è un tipo riuscito.

Io divido le speranze dell'onorevole ministro della marina, che quel tipo riuscirà; perchè questa mia speranza è avvalorata anche da un fatto positivo, cioè che il *Duilio* è riuscito in una delle grandi condizioni che doveva raggiungere, la velocità. È già qualche cosa: è un elemento principale di riuscita di una nave, un elemento che dimostra che potrà riuscire anche nel resto.

Ma, signori, vi sono le due navi *Italia* e *Lepanto*, il cui tipo non è stato provato in nulla, nè da noi nè in nessuna altra marina. Vi domando io, è prudente di fare un'altra nave la quale sia di un tipo non ancora sperimentato? Veramente non credo che ciò sia prudente. Noi possiamo invece, senza che nessuno ci possa dare la taccia di essere seguaci soltanto di ciò che si fa all'estero, noi possiamo prendere per norma delle nostre costruzioni navali l'esempio altrui. Non siamo i soli al mondo ad avere una marina! Io veggo che le altre marine non ci seguono sopra questa via, sebbene l'onorevole Albini dica che la Francia adesso voglia seguirci nella via delle grandi costruzioni. Ciò non è assolutamente esatto, perchè le più grosse navi della Francia non raggiungono neppure le dimensioni del *Duilio*. Se non erro, oggi la Francia è tornata un po' indietro. E veggo puranco che le altre marine hanno dei tipi di navi grandi che sono sperimentati dalle medesime, e che possono riuscire a noi di sicurezza per la riuscita del nuovo tipo di navi che potremo costruire di dimensioni minori delle navi colossali.

Anche questo mio concetto che rileva dal dovere attenersi all'esempio altrui, di non accingerci cioè a costruire navi di un tipo non ancora sperimentato, è avvalorato dalle parole dette ieri dall'onorevole ministro della marina in risposta all'onorevole Ricotti, cioè che le navi bisogna vederle sul mare; e poi è avvalorato dall'autorità di un ammiraglio della nostra marina, un mio egregio amico, l'ammiraglio Gavino di Suni, membro del Consiglio superiore di marina, cioè uno di quegli ufficiali che non hanno avuto occasione di manifestare il loro parere in quelle Commissioni che furono nominate dall'onorevole ministro della marina riguardo a certi quesiti sulle nuove costruzioni. L'ammiraglio Di Suni dice in un opuscolo uscito ieri:

« In questo stato di cose è prudente, è savio che noi, allontanandoci dalla via che vediamo seguita

dalle altre marine, ci accingiamo alla costruzione di altre navi colossali? Io credo che no. »

Così conchiude poi questo suo opuscolo:

« Ci conviene però seguirle arditamente, vigorosamente negli studi: e questi ci insegneranno a seguirle nella pratica quando arditi, quando prudenti, sagaci sempre. Precorrere ad esse, per quanto a ciò possa spingerci vivissimo amore di patria e desiderio della sua gloria sarebbe, a mio giudizio, gravissimo errore. »

Ieri nella discussione generale si parlò di una circostanza, che non voglio neppure chiamare *inconveniente* riguardo alle nostre navi colossali; poichè a questo inconveniente si può riparare certo con qualche spesa fatta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale in questo momento tiene fissi proprio gli occhi sopra di me.

Noi non abbiamo bacini adatti, eccetto qualcuno alla Spezia, per riparare le nostre grosse navi.

E qui, sopra una questione che si attiene alla dimensione di queste navi, rispondo al mio amico De Zerbi, che ieri si era rivolto a me per domandarmi se il canale di Malamocco scavato alla profondità di 9 metri possa essere poscia conservato a questa profondità.

Qui potrei invocare l'autorità dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Io sono convinto che, fatta l'escavazione a nove metri, il canale si potrà conservare; certamente bisognerà forse accrescere qualche spesa nel bilancio dei lavori pubblici per la manutenzione ordinaria, ma credo che i lavori, purchè fatti opportunamente nella escavazione, si potranno conservare.

Questa domanda rivolta dall'onorevole De Zerbi aveva attinenza con una questione molto grave, non soltanto per l'escavazione del canale di Malamocco, ma che si riferisce invece all'immersione delle nostre navi giganti, questione che riflette l'approdo di queste navi nei nostri porti.

Questa questione bisogna considerarla sotto due aspetti, l'aspetto nautico e l'aspetto militare. L'aspetto nautico, che è quello dell'approdo puro e semplice di navigazione; l'aspetto militare si è quello di dare rifugio sicuro ad una nave in tempo di guerra, se essa si trova nella necessità, nella eventualità di dover cercare rifugio in quel dato porto.

Mi dispiace di... non aveva veduto l'onorevole Geymet in quest'Aula, epperò accennavo al mio dispiacere di non vederlo. Ecco; ieri furono accennati parecchi porti, dedotti da un opuscolo dell'onorevole ammiraglio De Saint-Bon (opuscolo che stava nelle mani dell'onorevole Geymet, pubblicazione della quale mi duole molto non avere potuto prendere conoscenza, perchè non la si trova da nessuna

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1880

parte), furono, dico, accennati parecchi porti d'Italia nei quali le nostre grosse corazzate non possono entrare.

Ho già detto che quest'argomento bisogna considerarlo sotto i due aspetti, nautico e militare; ora, sotto l'aspetto nautico, non basta poter entrare, non basta che un porto abbia, come quello di Brindisi, ad esempio, in talune località 10, 11 metri e poi in talune altre ne abbia soltanto 8 o 9, perchè una nave possa cimentarsi ad andare in quelle località dove ci sono 11 metri. Bisogna che essa passi prima in quegli altri punti dove ci sono soltanto 8 o 9 metri.

La nave deve passare in quelle località di fondo minore: essa non può essere trasportata dove vi è una profondità di 11 metri d'acqua; quindi quegli 11 metri non servono a niente. Una nave deve entrare nel porto e trovarvi acqua sufficiente da potersi muovere, da essere libera nei suoi movimenti. Io pure ho fatto una nota dei porti del nostro paese nei quali le nostre navi corazzate potranno entrare; fra questi vi è, per esempio, il porto di Genova, perchè al molo nuovo hanno una profondità che permette ad una nave delle dimensioni dell'*Italia* di potersi ormeggiare. Ma domando io: Le condizioni militari del porto di Genova, sono tali da permettere ad una corazzata come l'*Italia* o la *Lepanto* di ancorarsi dietro il molo nuovo, esposta a qualunque attacco nemico dal difuori.

Ma qual'è quella nave che entrerà nel porto di Genova per cercare un rifugio militare in tale stato di cose? Perchè non saprei davvero per quale altro motivo potesse andare nel porto di Genova in tempo di guerra, una corazzata a cercarvi rifugio se non per ripararsi dal nemico.

Così a Portoferraio vi si può entrare; ma v'è libertà d'azione, per una corazzata del genere del *Lepanto* e del *Duilio* che hanno 124 metri di lunghezza?

L'onorevole Geymet ha detto (mi posso sbagliare, ed in questo caso lo pregherei di correggermi subito, per evitare che continui in un ordine di considerazioni erronee) che l'*Italia* ed il *Lepanto* possono andare a Santo Stefano.

Ma lo so anch'io; possono andare a Santo Stefano, possono entrare nel golfo di Napoli, e in altri golfi ancora: ma non sono quelli i porti ai quali si accenna quando si parla di poter approdare con queste navi, onde cercarvi un rifugio militare.

Veniamo a Venezia. Si è invocata l'autorità dell'onorevole Cavalletto pel porto di Venezia; e parmi che un *lapsus linguae* gli abbia fatto commettere lo stesso errore che ha commesso l'onorevole Geymet...

GEYMET. Chiedo di parlare.

MALDINI... nel leggere quel brano di quell'opuscolo dell'ammiraglio Saint-Bon. Disse che si può andare a Malamocco.

Ora quando a Malamocco si potesse andare, si potrebbe anche andare a Venezia. Ciò disgraziatamente non è esatto. Non si può andare a Malamocco, in primo luogo perchè vi è un tratto di quel canale, che non ha neppure la profondità di metri 7 50 e poi perchè in un canale di 7 metri e mezzo una nave che pesca metri 9 e mezzo, è naturale che non ci possa passare. Ma ammettiamo pure che si faccia l'escavazione a metri 9; forse si potrà andarci con una nave dell'immersione di metri 9 40 perchè si potrà scaricare una parte della provvista del carbone, vuotare l'acqua delle caldaie, o qualche cosa di consimile, per guisa da diminuire l'immersione di 40 centimetri; ma non è qui la questione. Bisogna che quelle navi liberamente possano percorrere il canale fino all'Arsenale.

Oggi le navi come il *Duilio*, il *Dandolo*, l'*Italia* e la *Lepanto* non possono entrare nel porto di Malamocco: tutte e quattro non possono neppure entrare in quella rada che si chiama il canale di Spignon: vi potranno entrare le due navi il *Duilio* e il *Dandolo*, non l'*Italia* e la *Lepanto*. Queste quattro navi potranno bensì recarsi dietro la diga appena oltrepassata, in uno specchio di acqua al riparo del forte di San Pietro in Volta, ma ivi siamo ancora a circa 14 chilometri da Venezia: vi troveranno le navi un rifugio dal nemico; ma se avranno bisogno di qualche riparazione? Se avranno bisogno di andare in bacino?

Questa è la domanda che deve preoccupare chiunque si trovi alla testa dell'amministrazione della marina, il quale deve preoccuparsi del serio argomento di offrire il mezzo ad una flotta o ad una nave di poter essere riparata dopo un combattimento. Ora, se non ha il mezzo di poter entrare in bacino, che cosa può succedere?

Ieri l'onorevole ministro della marina ha letto il parere di taluni nostri ufficiali di marina, i quali, riuniti in Commissione, hanno risposto sui vari quesiti per il tipo delle navi da adottarsi. Accenno a questa circostanza perchè credo che la Camera, me lo perdoni, non abbia ben compreso il significato di quei pareri. Me lo perdonino i miei colleghi, ma sono autorizzato a dirlo, sia dai discorsi privati fatti al termine della seduta, sia dalle preoccupazioni dell'onorevole mio amico Arbib esposte ieri pubblicamente.

Quei pareri non erano una condanna di ciò che si è fatto, non tendevano a discreditare le navi che abbiamo; quei pareri si riferivano al nuovo tipo da adottarsi. Io sono certo che se il ministro potesse

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1880

leggerci le 400 pagine di quel volume che contiene quei pareri, vedreste come la massima parte degli ufficiali è favorevolissima alle quattro navi che noi abbiamo; dichiarano che rappresentano una vera forza militare, la quale ci potrà essere utile in tante circostanze, ma che oggi il nuovo tipo da adottarsi debba essere diverso e corrisponda appunto a quei pareri che avete ieri udito leggere dal nostro ministro della marina.

E sono i pareri delle persone più interessate, perchè sono i pareri degli uomini i quali devono guidare in navigazione quelle navi e dovranno un giorno condurle al fuoco. Dunque io credo che non solo il ministro abbia molto opportunamente richiesto il parere di quasi tutta l'ufficialità superiore della marina, ma che quasi fosse in obbligo di farlo.

Tra quei pareri letti dall'onorevole ministro della marina, autorevoli tutti per le egregie persone che li hanno manifestati, ve ne ha uno sul quale richiamo l'attenzione speciale della Camera, non soltanto per l'ingegno di quell'ufficiale che lo ha scritto, ma per la posizione che occupa. È il parere del capitano di vascello Racchia. (*Interruzione a bassa voce vicino all'oratore*)

Sento una interruzione che dice: è uno... Io dico, è uno fra gli ufficiali più distinti, tra i più distinti della nostra marina, il quale è nostro addetto militare marittimo all'ambasciata di Londra.

Ora questo vi spiega qualche cosa. È il concetto del mondo marittimo inglese che si manifesta nel parere del capitano Racchia; ed è per questo che io ho data una grande importanza a quel parere quando l'onorevole ministro della marina lo ha accennato.

Nella discussione che si è oggi sollevata, vi sono due questioni: la prima è la discussione sul tipo delle navi; la seconda è quella che la Commissione del bilancio ha portata dinnanzi alla Camera, cancellando dalla denominazione del capitolo le parole che concernono la costruzione delle navi di prima classe. Ora, come si può fare la discussione sopra questi due argomenti? Io credo che sia anche pericoloso nelle assemblee politiche risolvere una questione esclusivamente tecnica per mezzo di un voto.

Io non voglio entrare nella competenza della Camera: e credo che la Camera fino ad un certo punto sia competente a giudicare di questo argomento, ma non più in là. Io non credo che, se qualcuno venisse qui ad assoggettarci i piani di costruzione, i disegni del nuovo tipo di navi, in quest'Aula (e non credo di far torto ad alcuno, nè all'onorevole mio amico Albini, ufficiale di marina, nè all'onorevole Acton, ammiraglio, i due soli ufficiali di ma-

rina che esistano qua dentro) dicendo che neppure essi sarebbero competenti a giudicare del tipo; figuriamoci poi persone le quali sono affatto estranee alla marina! Dunque non credo di menomare l'importanza della Camera, dicendo che non mi sembra che un'Assemblea politica possa occuparsi dell'esame tecnico dei piani di costruzione d'una nave. Potrei a questo riguardo invocare l'autorità dell'onorevole Brin, il quale in un discorso fatto in quest'Aula accennò a quest'argomento; ma ho altre cose a dire e bisogna che io tagli corto essendo l'ora tarda.

Siamo, signori, al 18 di dicembre, e si fa perdere molto tempo alla Camera entrando in discussioni di questa natura; ma, me lo perdoni la Commissione del bilancio per la quale ho tutto il rispetto possibile, essa colla sua proposta può far perdere non solo alcuni giorni alla Camera, ma fa perdere un anno allo sviluppo del nostro materiale marittimo.

Non illudiamoci, se verrà accolta la proposta della Commissione del bilancio, sarà perduto un altro anno per la marina. Sono già scorsi quasi tre anni dacchè si propone di mettere in costruzione una nave di prima classe. La spesa fu proposta nel bilancio del 1879, fu pure proposta in quello del 1880 e ora nel 1881. Ci troviamo dunque in ritardo nello sviluppo del piano organico della marina. Per conseguenza, invoco la benevolenza degli onorevoli miei colleghi se al 18 dicembre devo pregarli di assistere a una discussione di questa natura. Credo che sia nell'interesse del paese che noi ci fermiamo una mezz'ora di più per discutere questo argomento. È meglio perdere questa mezz'ora che far perdere alla marina un anno nel suo sviluppo.

Ieri l'onorevole Ricotti domandava all'onorevole ministro i dati del tipo delle nuove navi.

È necessario che la Camera comprenda la portata di questa domanda. È impossibile, finchè non siano fatti tutti i piani di costruzione, quei piani che, come ho detto poc'anzi, non possono essere esaminati in un Parlamento, che si possano precisare tutti i dati del tipo.

Se voi fissate il numero dei cannoni e quindi il peso delle artiglierie, la velocità che deve avere la nave e quindi il peso della macchina, le ore di fuoco e quindi la provvista di carbone che deve portare, lo spessore della corazzatura e quindi il peso di questo elemento difensivo; se voi date l'immersione, se voi date il dislocamento, voi avete già in precedenza risolto il problema. Ma ciò è impossibile, perchè non potete dare tutte le dimensioni all'ingegnere: dovete lasciargli una certa libertà; perchè l'ingegnere vi potrebbe rispondere: ma è impossi-

bile di mettere sopra una nave della lunghezza di quest'Aula, cannoni da 100, corazza da 60 centimetri, macchine che abbiano una velocità di 18 miglia: lasciatemi una libertà o per l'immersione o pel dislocamento, se volete che vi risolva il problema.

Questi sono i due ultimi dati che o l'uno o l'altro doveva riservarsi il ministro; ed il ministro ben fece nello stabilire tassativamente quello che è il più essenziale per un naviglio che deve esercitare il suo campo d'azione nel Mediterraneo, lungo le nostre coste.

Per un naviglio di questa natura la questione dell'immersione non è una cosa astratta, è una cosa concreta; non è una cosa indifferente, è una cosa essenziale, anzi essenzialissima.

Il ministro, dunque, ha detto: io stabilisco la immersione e lascio libertà al costruttore di stabilire il dislocamento. L'immersione delle navi per noi è questione di grande importanza, sia per poterci servire di molti porti in Italia, sia per servirci dell'arsenale di Venezia, che è pure una questione importante. Ma havvi un altro argomento che ci obbliga a dare importanza alla immersione. Noi siamo in mezzo al Mediterraneo e abbiamo di fronte il Canale di Suez. Quando si è tagliato l'Istmo di Suez, voi ricorderete tutti quanti come ci si metteva innanzi il pensiero di una futura grandezza commerciale e marittima d'Italia: i mari di Oriente aperti a noi.

Ora, ad una nave che abbia una immersione più di 7 metri e mezzo, non si permette di attraversare il canale di Suez, la rimandano indietro, ed oggi l'Inghilterra, che aveva dato all'*Inflexible*, nave che somiglia al nostro *Duilio*, una immersione, se non isbaglio, di 7 metri e 75 centimetri, ordinò che la si riducesse a 7 metri e mezzo, affinchè quella nave fosse libera di attraversare il canale di Suez. Ora, o signori, io non so se ci sia il bisogno di questi 9 metri di immersione da darsi alle nostre navi: io non lo veggo, perchè io non vedo senon navi di vecchio tipo le quali abbiano una immersione di 9 metri; ma navi di nuovo tipo, che si costruiscono oggi all'estero non hanno questa immersione. Io ho qui un bellissimo libro uscito nel 1880, nel mese di luglio, quindi alcuni mesi fa. L'autore di questo libro è il signor King, direttore capo delle costruzioni navali americane, il quale pubblica a intervalli lo stato di tutte le marine del mondo. Qui (*Mostra il libro ai suoi vicini di posto*) vi sono designate tutte le navi; vi sono tutti i piani; vi sono gli elementi precisi e ufficiali dai quali si possono scorgere le forme delle navi, il loro sistema di corazzature, l'armamento loro. Ebbene, da questo libro si può vedere quante sieno le navi le quali pescano più di 9 metri: sono

tutte navi di modello antico, non sono navi recenti; le navi recenti si fanno tutte di una immersione minore.

Ho detto che ha molta gravità la proposta presentatami dalla Commissione generale del bilancio. Mi perdoni la Commissione del bilancio, ma a me sembra che la sua proposta sia contraria alla legge.

C'è la legge sull'organico del naviglio, la quale determina le navi da doversi fare, determina il periodo entro il quale dovranno essere fatte.

L'articolo 4 della legge dice che la forza del naviglio, quale è stabilita nell'articolo 1, sarà raggiunta nel decennio, dal 1° gennaio 1878 al 1° gennaio 1888. L'articolo 5 della legge, che è in data del 1° luglio 1877, stabilisce pure per il ministro, l'obbligo di indicare le navi delle quali il Governo intende d'intraprendere la costruzione. Ora, o signori, la Commissione del bilancio ha cancellato questa indicazione, mentre il ministro è obbligato dalla legge di metterla nel bilancio.

Come mai la Commissione ha potuto cancellare questa indicazione?

Oggi la Camera ha assistito ad un fatto che ha relazione con ciò che vado a dire. Essa stava per votare un ordine del giorno con tutta tranquillità, con tutta coscienza, e questo ordine del giorno era contrario ad una legge. Io ho potuto chiamare sopra questo fatto l'attenzione della Camera: osservare che non è possibile che i ministri abbiano presenti tutte le disposizioni di tutte le leggi ancorchè appartenenti al loro Ministero.

Per venire ad un accordo fra Commissione e Ministero quasi s'invitava la Camera ad approvare un ordine del giorno contrario alla legge. Non arrivo fino al punto di dire che un ordine del giorno già votato sia contrario alla legge. Io rispetto gli ordini del giorno votati dalla Camera, non voglio d'altra parte sollevare fatti personali, nè questioni di altra natura.

L'articolo 5 della legge adunque faceva obbligo al ministro di indicare soltanto le navi che si dovranno costruire; e questo il ministro lo ha fatto.

Inoltre l'articolo della legge dice: I disegni delle navi da costruirsi saranno sottoposti all'esame dei Consigli speciali a ciò chiamati in virtù di leggi e di regolamenti.

Questa disposizione era spiegata nella relazione ministeriale che precedeva l'organico del naviglio, ed era spiegata dalla Giunta parlamentare che portò l'organico stesso dinanzi alla Camera.

Sollevatasi però una discussione nel mese di aprile di quest'anno, con lo scopo di tranquillare gli animi, ritenendo di non pregiudicare nessuna questione, fu votato un ordine del giorno. Quest'or-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1880

dine del giorno dopo avere accennato al desiderio che il ministro della marina sollecitasse il compimento delle navi di prima classe, aggiungeva: « e che presenterà al Parlamento, per la costruzione delle navi di prima classe, i pareri degli uffici tecnici competenti prima di ordinarne la costruzione. »

Ora, o signori, questo era per il ministro un nuovo vincolo che la legge non gli dava e che noi gli abbiamo dato con quell'ordine del giorno, che il ministro ha accettato e quindi non se ne parli più. Ma la Commissione spiega la cancellazione di quelle parole del capitolo, dicendo che attende che il ministro presenti questi pareri dei corpi tecnici.

Se ho bene udito ieri, l'onorevole ministro disse che presentò alla Commissione del bilancio questi pareri. Non può aver presentato ancora i piani di costruzione, ma i piani di costruzione, io lo ripeto per la terza volta, possono essere esaminati dalla Camera? Che cosa può decidere sui medesimi la Camera? Potrà esaminare il programma del tipo della nave che dovrà essere costruita, ma il decidere se una linea d'acqua è ben sistemata, è cosa impossibile che sia fatta da un'Assemblea politica.

Dunque, che cosa conseguirà dalla proposta della Commissione? Una perdita di tempo, poichè il ministro dovrà aspettare, non so che epoca, per avere i dati da presentare alla Camera, e dopo presentati che cosa potrà fare il ministro, che cosa potremo noi far? E io domando ancora alla Commissione un'altra cosa, e quindi pregherei l'onorevole relatore di prestarmi la sua amichevole attenzione.

Sopra questo capitolo la Commissione ha cancellato le parole: « costruzione di due nuove navi di prima classe, » e ha lasciato soltanto: « costruzione di un incrociatore. »

Ora nel capitolo 38 havvi un'altra somma per costruzioni navali: la Commissione ha esaminata la questione del capitolo attuale in relazione al capitolo 38 del bilancio.

Badi la Giunta che là vi è pure un'altra legge, e io non posso immaginarmi neppure che la Commissione possa suggerire al ministro il modo di non attenersi alla legge. Al capitolo 38 lo stanziamento è iscritto in base dell'articolo 6 della legge sull'organico che stabilisce le somme da ripartirsi annualmente per le nuove costruzioni. La Commissione ha studiato la relazione che passa tra i due capitoli? Faccio questa osservazione dacchè lo stanziamento del capitolo 38 andrà in economia, poichè è impossibile che per la costruzione di un solo incrociatore si possano nel venturo anno impiegare le somme stanziante tanto sul capitolo 35, quanto sopra il capitolo 38.

Devo fare una rettificazione adesso che mi viene

in mente, giacchè parliamo di navi di prima classe. L'onorevole Albini ha ritenuto che le navi di prima classe siano quelle le quali abbiano in tutte le loro qualità un eccesso di forza e di potenza.

Se ciò fosse, nessuna marina del mondo, neppure l'Inghilterra, avrebbe una nave di prima classe. Basta esaminare lo stato del naviglio di tutte le marine per comprenderlo. Nessun'altra potenza, fuorchè l'Italia, potrebbe classificare le sue navi corazzate fra le navi di prima classe. Le altre grosse navi resterebbero navi di non so che genere.

Ma questa interpretazione data dall'onorevole Albini non è conforme alla legge dell'organico. La legge dell'organico dice: *navi di prima classe, cioè adatte a tutti gli usi di guerra.*

Ora io gli domando, con una nave di nove mila tonnellate, crede egli che non si possa andare in combattimento? È impossibile che noi che pure ci siamo andati insieme con navi di minore dimensione, crediamo oggi di non poterci andare se non con navi di maggiore potenza e dimensione.

Per tenermi al limite dell'ora che il nostro onorevole presidente è obbligato a stare sopra quella sedia, a seconda di quanto ha prefisso egli stesso, faccio man bassa sulle mie annotazioni, e restringo il mio dire anche per un abbassamento di voce che, come all'onorevole Albini, pare sia venuto anche a me.

La questione delle navi di tipo eccezionale abbraccia due punti importanti. Io lascio la parte tecnica, perchè, ripeto, mi pare che in quest'Aula nessuno abbia detto nulla contro queste navi. E se non l'ho detto abbastanza in principio del mio discorso, lo dico ora; io non mi penso neppure di criticare queste navi, io le credo navi di prima forza, e sono veramente navi di prima classe; ma oltre di queste vi possono essere anche altre navi di minori dimensioni che pure sieno di prima classe, e ciò lo dimostra la legge stessa dell'organico.

In questa questione delle navi di dimensione eccezionale, per ciò che concerne la parte, direi parlamentare e amministrativa, si comprendono due questioni, l'una la composizione del naviglio, e quindi il numero delle navi.

Per un paese come l'Italia il numero ha un'importanza grave; ricordatevi che noi siamo in mezzo a due mari, non abbiamo le coste distese sopra un solo mare; da Genova a Venezia, se non isbaglio, vi sono 1200 miglia; per noi quindi il numero è di una grande importanza; lo è in generale per tutti quanti, ed io me ne appello ai colleghi appartenenti all'esercito, riguardo alla importanza che ora ha il numero dei combattenti. Comprendo che si cerca

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 18 DICEMBRE 1880

prima di tutto la qualità, ma oltre alla qualità si vuole anche la quantità.

Ora per l'Italia il numero ha una grande importanza.

La questione delle navi grosse porta con sé la questione finanziaria che ha pure una grande importanza nel Parlamento.

L'onorevole Albini ha allarmato un po' la Camera con la questione del futuro, cioè con il timore che facendo oggi delle navi non di primissima qualità, si possa andar soggetti ad una nuova alienazione del nostro naviglio fra pochi anni.

Io non avrei voluto entrare in questo argomento dell'alienazione delle navi che abbiamo votato: lo accenno solamente perchè ne ha parlato l'onorevole Albini. Però chiamo l'attenzione della Camera sulla parte finanziaria del momento, del giorno d'oggi, anzichè del futuro.

Ora, per attenerci all'organico, se voi volete costruire altre navi di dimensione eccezionale, siccome i limiti della spesa sono stabiliti nell'organico, voi dovete allora diminuire il numero delle navi; o voi volete conservare il numero di 16 navi di prima classe stabilite dalla legge e le fate tutte del tipo dell'Italia, ed allora dovetè aggravare per lo meno di altri 60 milioni il bilancio della marina, onde compiere le altre 4 navi di 1ª classe; poichè i fondi che rimangono al ministro per le altre 4 navi di prima classe sono in conformità di ciò che stabiliva l'organico del naviglio, vale a dire in ragione di 14 o 15 milioni, ma non di 25, come ha costato l'Italia.

Per tutte le ragioni esposte prego la Commissione del bilancio di voler recedere dalla sua proposta la quale per me è proprio affatto nuova, perchè io non la credo conforme (aggiungerò per diminuire l'asprezza dell'espressione), non *intieramente* conforme alla legge. Il ministro era obbligato ad indicare quali navi intendeva di fare nel 1881; mi pare che egli sia stato ligio all'ordine del giorno del 23 aprile di quest'anno, egli ha fatto tutto quello che doveva fare, non solo secondo la legge, ma secondo ancora l'ordine del giorno che obbligava il ministro a maggiori formalità. Dippiù non saprei che cosa potrebbe fare il ministro. Se voi non ammettete sul bilancio preventivo l'iscrizione di due navi di prima classe da doversi costruire nel venturo anno, voi perdete tutto il 1881, ed il ministro della marina non potrà mettere in cantiere queste navi se non nel 1882. Ora, per il 1888 il ministro deve avere la marina sviluppata a seconda dell'organico, ed è la Camera che vuole obbligare il ministro a non attenersi alla legge? Questo non può essere. Io pregherei proprio la Commissione del bi-

lancio a trovare un modo per mettersi d'accordo con il ministro perchè io credo che in questa divergenza vi debba essere un equivoco.

Il Ministero deve essere garantito dai pareri tecnici; quindi è impossibile che il ministro della marina metta in costruzione una nave senza che i disegni sieno sottoposti al Consiglio superiore di marina in base alla sua nuova organizzazione e composizione; e la Camera è garantita che non si metteranno in costruzione queste due navi senza che il Consiglio superiore abbia dato il suo parere in proposito. E questo parere sui disegni la Camera non ha nessun interesse di vederlo; ha interesse di sapere ciò che vuol fare il ministro, ma nulla più, e secondo la legge, e secondo l'ordine del giorno 23 aprile.

Per conseguenza io prego proprio la Commissione del bilancio a trovar modo di uscire dalla questione nella quale ci troviamo colla sua proposta.

Ed ora riserbandomi questi ultimi cinque minuti di tempo per la conclusione, onde essere in ordine per le 7 ore, dirò ancora poche parole. Io ho citato durante il mio discorso l'opuscolo di un ammiraglio della nostra marina, l'egregio Gavino di Suni, devo citarlo di nuovo nella mia conclusione. Egli comincia questo suo opuscolo con un verso del divino poeta: poi continua e dice: « Mi mosse infatti l'amore che ho vivissimo per questo nobile corpo, nel quale fui educato e crebbi, » (e qui vi prego, onorevoli colleghi, di prestarmi attenzione perchè è una cosa delicatissima che io accenno con queste frasi che vado a leggere) « e che ebbe molto a soffrire dalla discussione cui diede luogo la costruzione delle navi. »

Io credo, come già dissi, che nessuno abbia mosso rimprovero ad alcuno di coloro i quali hanno avuto o parte principale o secondaria o in qualunque siasi modo sieno entrati nella questione delle grandi navi corazzate che noi abbiamo messo in cantiere dal 1873 in poi. Io credo, come ho detto, che sia stata una necessità il farle, e perciò do lode all'ex-ministro Riboty il quale fu il primo a dar l'ordine della costruzione di quelle navi; do lode all'ex-ministro Di Saint-Bon il quale fece studiare nel 1875 e 1876 due tipi di navi migliori e con altre condizioni del *Duilio* e del *Dandolo*.

Do lode all'onorevole Brin (direte che lodo tutti, ma è indispensabile per non essere frantesi, perchè sembra che, volendo oggi non seguire il concetto della costruzione delle grosse navi, si condanni l'opera di chi prese parte a quelle grandi costruzioni) do lode, dico, all'onorevole Brin, e se egli fosse qui presente sono certo che dichiarerebbe la mia

lode sincera, perchè varie volte abbiamo parlato insieme sopra questo oggetto e egli conosce come io la pensi riguardo a queste nuove costruzioni.

Ma io credo che oggi noi dobbiamo lasciare che la marina si sviluppi in base all'organico già approvato per legge. Io credo che noi dobbiamo fare in modo che questo sviluppo si faccia regolarmente a tenore della legge già votata; io credo che noi abbiamo già perduto troppo tempo e non ne abbiamo altro da perdere; io credo infine, o signori, che nello sviluppo della marina sia impegnata una parte principale della difesa del nostro paese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare per fatto personale l'onorevole Cavalletto. Lo prego d'indicarlo.

CAVALLETTO. L'onorevole Maldini al principio del suo discorso ha detto che quando io ho accennato che le grosse navi come il *Duilio*, il *Dandolo*, ecc., possono sicuramente entrare nel porto di Malamocco, ho preso un granchio. Se egli fosse stato attento alle poche parole che ieri sera io dissi, avrebbe capito che io non ho minimamente preso nè un granchio, nè un granciporro. (*ilarità*)

Io feci ben distinzione fra il canale di Malamocco e il porto di Malamocco, cioè fra il grande canale lagunare di Malamocco che dovrebbe servire al transito di queste grosse navi per andare all'arsenale di Venezia e il bacino o campo interno del porto di Malamocco. Nel canale che fa parte del porto possono ancorarsi e starvi al sicuro 20, e se vuole anche, 30 *Duilii* e ciò affermando non prendo punto un granciporro.

Quanto poi al canale di Malamocco che presentemente ha la profondità di metri 7 50, io ho insistito e insisto da ben cinque anni affinchè l'approfondimento di quel canale si faccia, affinchè s'utilizzi una volta l'arsenale di Venezia coi suoi grandi bacini per il risarcimento delle grosse navi corazzate. Nulla si è fatto finora, e nulla si fa, e questa è una assoluta imprevidenza e una colpa del Ministero.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ecco: io non so che cosa voglia dire l'onorevole Cavalletto ripetendo questa sera ciò che disse ieri, che nulla si fa e nulla si vuol fare. Intanto per conto mio e per conto del Governo dichiaro che dal 12 aprile aspetto la discussione del disegno di legge in cui è compresa anche l'opera di Malamocco.

CAVALLETTO. Ma sono cinque anni che si aspetta, e non si avrà che un semplice progetto!

PRESIDENTE. Domani alle 11 riunione negli uffici.

MORANA. Domando di parlare sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORANA. Io chiederei che quella legge di proroga per l'inchiesta ferroviaria fosse rimandata alla stessa Commissione che già una volta l'esaminò.

PRESIDENTE. L'onorevole Morana chiede che, invece di riunire gli uffici domattina per esaminare il disegno di legge per proroga dell'inchiesta ferroviaria, presentato testè dal ministro dei lavori pubblici (mentre gli uffici si riunirebbero per questo solamente), voglia la Camera affidare l'esame di questo disegno di legge alla stessa Commissione che già esaminò l'identica questione nella metà di questo anno. (*Sì ! sì !*) Per conseguenza pongo ai voti tale proposta.

(È approvata.)

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

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

BOSELLI, relatore. Mi onoro di presentare la relazione sul disegno di legge per proroga di accordi di commercio e di navigazione con vari Stati. (*V. Stampato, n° 148-A.*)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Boselli della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita; e, appena distribuita, la metteremo all'ordine del giorno.

La seduta è levata alle 7 05.

Ordine del giorno per la tornata di domani

(*Al tocco.*)

1° Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1881 del Ministero della marina;

2° Votazione a scrutinio segreto sopra i disegni di legge: Riordinamento delle guardie doganali — Iscrizione fra le nazionali della strada da Pian di Portis al confine austro-ungarico — Convenzione per l'immersione di cavi sottomarini nello stretto di Messina e fra la Sicilia e Lipari — Disposizioni relative agli impiegati dei cessati Consigli degli ospizi delle provincie meridionali — Modificazione della legge sulla Sila di Calabria;

3° Discussione del bilancio di prima previsione pel 1881 del Ministero del tesoro;

Pagina Assente

