

## LXXXVII.

## TORNATA DI DOMENICA 19 DICEMBRE 1880

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

**SOMMARIO.** *Seguito della discussione del bilancio di prima previsione per il 1881 del Ministero della marina — Sulla questione se debbansi mettere in cantiere due navi di tipo medio oppure una grande del tipo Duilio ed Italia parlano i deputati Ricotti, Di Lenna, Geymet, Sani, Luporini, Botta, relatore, La Porta, Pierantoni, Finzi ed il ministro della marina, Acton — Brevi osservazioni relative all'argomento in discussione del deputato Panattoni, del presidente del Consiglio, Cairoli, dei deputati La Porta, Nicotera, Berti D., Morana e Lazzaro. = Interrompendosi per brevi istanti la discussione il deputato Branca presenta la relazione sullo stato di prima previsione per l'entrata del 1881 ed il deputato Sanguinetti presenta la relazione sul disegno di legge per nuova proroga all'inchiesta sulle strade ferrate.*

La seduta incomincia alle ore 1 10 pomeridiane.  
Il segretario Quartieri legge il processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

## CONGEDI.

**PRESIDENTE.** Chiedono congedo: per motivi di famiglia gli onorevoli Pandolfi, di giorni tre; Giovannini, di quattro; Villani, di sei; Corrales, di otto. Per motivi di salute: l'onorevole Del Giudice, di giorni otto.

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

(Sono accordati)

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

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

Ieri s'incominciò la discussione del capitolo 35.

Per discorrere intorno a questo capitolo verrebbe ora la volta dell'onorevole Botta, il quale cede il suo turno all'onorevole Geymet.

**BOTTA, relatore.** No. Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**BOTTA, relatore.** Siccome debbo parlare in nome della Commissione, prego l'onorevole presidente di riserbarmi la facoltà di parlare dopo che sarà svolta la questione tecnica.

**PRESIDENTE.** Non tocca a me di riservarle la facoltà di parlare. Potrà concederle tale facoltà la Camera, quando si tratterà di chiudere la discussione.

Intanto, onorevole Botta, ella rinuncia a parlare?

**BOTTA, relatore.** Vi rinuncio.

**PRESIDENTE.** Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Ricotti.

*Voci.* Non vuol parlare?

**RICOTTI.** No; io parlerò benchè pochissimi siano i presenti.

**LA PORTA.** La Camera c'è.

**PRESIDENTE.** La Camera c'è sempre.

**RICOTTI.** Intendo sottoporre al giudizio della Camera alcune osservazioni che mi sembrano opportune, sul discorso pronunziato dall'onorevole ministro della marina ieri l'altro; ma prima di ciò fare, mi siano concesse poche parole su quanto disse ieri l'onorevole Maldini.

L'onorevole Maldini dopo aver premesso che qui non trattasi punto di questione politica e quindi non trattasi di questioni di partito, ma bensì di una questione essenzialmente tecnica, nella quale ciascuno può esprimere liberamente e spassionata-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

mente la sua opinione, senza preconcetti politici, alla quale opinione io di gran cuore mi associo, e spero che la Camera vorrà pure acconsentirvi; l'onorevole Maldini, dopo aver fatto questa premessa, venne a dirci che in passato non fu mai discussa dalla Camera italiana la questione dei tipi delle navi da guerra, e che una simile discussione non ebbe mai luogo in verun altro Parlamento; ch'era quindi assai singolare che oggi si fosse posta cotesta questione in un modo così speciale.

Io farò osservare all'onorevole Maldini, che non è gran tempo che la Camera ebbe a consacrare due o tre sedute appunto alla quistione del tipo delle navi da guerra da costruirsi; e molti dei deputati che fanno parte oggi di questa Camera hanno assistito a quella discussione importantissima. Detta discussione fu fatta nel 1874, quando reggeva il Ministero della marina l'ammiraglio Di Saint-Bon. Molti parlarono in quella occasione, in opposizione alle idee dell'onorevole Saint-Bon; ricordo, fra gli altri, gli onorevoli De Luca, D'Amico, e mi pare anche, l'onorevole Maldini. Dunque non è esatto lo asserire che questo sia un fatto nuovo, un fatto senza precedenti parlamentari, poichè precedente vi fu e non lontano. (*Interruzione vicino all'oratore*)

Ed allora non si fece questione della alienazione delle navi soltanto, ma si aggirò particolarmente sopra il tipo da darsi alle nuove navi. Ora noi ci troviamo di fronte a una questione perfettamente analoga. Nel 1874, si entrò in un ordine di idee, riguardo alle costruzioni navali, che ebbe la approvazione del Parlamento e poi quella di tutti i ministri di marina che si succedettero fino al 1880. L'onorevole ministro della marina si presenta ora alla Camera con un altro ordine d'idee; propone un altro indirizzo da darsi alle nostre costruzioni navali. A me pare pertanto che sia un dovere, ed uno strettissimo dovere per il Parlamento, quello di occuparsi seriamente e con particolare sollecitudine di questo mutamento d'indirizzo per parte del Governo, e di manifestare chiaramente la sua opinione in proposito. Ed aggiungo che sarebbe colpa per il Parlamento lo astenersi da ciò fare, perocchè, o signori, quello che trattasi di decidere oggi dalla Camera, eserciterà grande influenza sui fatti di guerra che potranno accadere fra 8 o 10 anni: è quindi evidente esser questa una questione non solo grave, ma gravissima. Vi sono delle questioni, le quali, anche importanti per sè, non compromettono l'avvenire comunque siano risolte: cambiando un ministro, cambiando la Camera, si può rimediare agli errori, se ve ne furono: il danno reale si riduce a una sospensiva di un anno o due. Qui, invece, ancorchè fra tre o quattro anni noi trovassimo necessario di mutar di nuovo

opinione ed indirizzo, e fosse pure di ritornare allo indirizzo primitivo, a quello cioè già adottato per iniziativa del ministro Saint-Bon, consimile respicenza non potrebbe avere i suoi effetti se non 8 o 10 anni dopo.

Non citerò l'esempio dei Parlamenti esteri, perchè tutti sanno, per poco abbiano tenuto dietro alle loro discussioni, quante volte le Camere inglesi abbiano discusso ampiamente, lungamente il tipo delle loro navi, quante inchieste e rapporti parlamentari ci furono al riguardo, e quanti voti pronunciati sulla condotta dei ministri. Quindi non trattasi, neppur di fronte all'estero, d'un fatto straordinario, ma di un fatto perfettamente ordinario; e forse l'onorevole Maldini non ha tenuto conto abbastanza dei precedenti per pronunziarsi in senso diverso.

L'onorevole Maldini disse pure che del tipo delle navi solo è responsabile il ministro; che in questioni tecniche la Camera non deve intervenire. Questa è una questione vecchia.

Se la Camera si dichiara incompetente nelle questioni tecniche, allora io dico che essa può andarsene: perchè, o signori, non ci è questione, non ci è legge in cui non ci sia qualche po' di tecnicismo.

D'altronde nè i componenti della Commissione del bilancio, nè quelli che parlarono in questa discussione, nessuno, per quanto io sappia, pretende di avere davanti a sè il disegno delle nuove navi da costruirsi, con tutti i loro particolari. La Camera, se lo volesse, avrebbe anche il diritto di nominare nel suo seno una Commissione apposita per riferire in proposito; ma nessuno fa questa proposta.

Noi della Commissione generale del bilancio abbiamo chiesto puramente e semplicemente i pareri tecnici di massima in merito di queste nuove navi da mettersi in cantiere; sulle quali navi non abbiamo sentito fin qui una parola che ci dicesse autorevolmente se costeranno piuttosto cinque che venti milioni. A questo proposito non abbiamo veruna indicazione di carattere ufficiale; non c'è che qualche articolo di giornale e niente altro. Ed io domando se alla Camera non possa competere per lo meno di avere queste informazioni e di discuterle.

Del resto è un'antica mia convinzione, che ebbi occasione di esprimere più volte alla Commissione generale del bilancio e anche alla Camera, che non solo il Parlamento e le sue Commissioni sieno competenti a decidere sulle questioni tecniche, particolarmente militari e di marina, ma io le credo anche giudici più autorevoli e competenti degli stessi uomini tecnici.

I tecnici siano di terra o di mare o di qualunque specie, non possono a meno, nel trattare le quistioni fra di loro controverse, di subire l'influenza delle

idee preconcelte, e per questi loro giudizi non possono essere perfettamente spassionati. Se invece i pareri differenti di questi uomini tecnici e le loro ragioni vengono presentate alla decisione del Parlamento, vi troveranno certo giudici abbastanza intelligenti e competenti per riconoscere chi ha ragione, per esaminare e risolvere la questione senza altre preoccupazioni che quelle di decidere, conforme al vero, al giusto, e alla convenienza del paese.

Per questo io credo i giudizi che la Camera può pronunziare su questioni tecniche, più competenti e sicuri di quelli degli uomini tecnici, quando siano sodamente fondati sull'esame dei pareri di questi.

L'onorevole Maldini disse che non era prudente intraprendere la costruzione di altre navi del tipo dell'*Italia*, prima di averla sperimentata in mare.

L'*Italia* non fu ancora sperimentata in mare, e disgraziatamente non lo potrà essere che fra tre o quattro anni, per quanto ci disse l'onorevole ministro della marina.

Ma mentre l'onorevole Maldini e l'onorevole ministro, si dichiarano mal sicuri sull'esito di queste navi finchè non siano state sperimentate e lungamente, almeno per un anno, nelle varie condizioni di navigazione, io non capisco come possano poi avere una fiducia cotanto illimitata nelle navi di nuovo tipo, di tipo Acton; e le chiamerò così poichè furono così battezzate dal mio amico De Zerbi, e perchè le denominazioni *tipo Italia* e *tipo Acton* mi renderanno più facile e chiaro il discorrerne.

Finora questo nuovo tipo Acton non è che un ideale del ministro, dacchè non fu neppure tradotto in disegno, in calcolo. Ora tutti ben sapete che una idea nuova di questa specie, prima si forma nel cervello dell'inventore, poi si modella col disegno e si concreta colle prove del calcolo sulla carta, ed è questo il secondo stadio; in terzo luogo si traduce in atto, e finalmente si sperimenta.

L'*Italia* è al terzo stadio, cioè a quello della costruzione; resta a farsi l'esperimento. Ma per induzione abbiamo le prove del *Duilio*, le quali non solo corrisposero all'idea dei suoi inventori e costruttori, ma sorpassarono assai le loro previsioni; e siccome l'*Italia* non è che una modificazione, un perfezionamento, un ingrandimento del *Duilio*, a me pare che le buone prove fornite da questo debbano dare, se non sicura garanzia, almeno fondata speranza che l'*Italia* corrisponderà ai prognostici fatti.

Invece il tipo Acton è finora nel primo stadio, cioè in quello del concepimento, dell'embrione ideale. Deve ancora essere concretato sulla carta, e poscia costruito e sperimentato.

Ora, io domando, come è mai possibile che men-

tre i fautori del nuovo tipo Acton sono così sicuri della sua riuscita, essi possano ancora dirsi dubbiosi sulla riuscita dell'*Italia* e del *Lepanto*? Non c'è qualche cosa di contraddittorio in questo? Essi mi rispondono immediatamente: ma noi nel tipo Acton non facciamo nulla di nuovo, non facciamo che quello che fanno le altre potenze; non si tratta che di leggera trasformazione dei sistemi esistenti. Ora, questa affermazione è inesatta; e mi riservo di darne incontrastabili prove.

Il tipo Acton è un concetto il quale prende origine dal tipo *Italia* e dal tipo *Duilio*; e non è che una trasformazione. Sarà in bene, sarà in male, questa trasformazione; e per questo ciascheduno può prognosticare a sua guisa. Io, per conto mio, credo che sia un peggioramento; i fautori invece lo credono un miglioramento. Ma quello ch'è logicamente incontestabile si è che non si può aver fede nella riuscita del nuovo tipo che si vuole adottare, se non ammettendo per certa la buona riuscita dell'*Italia* e del *Duilio*.

L'onorevole Maldini parlò a lungo dei porti e della facoltà che debbono avere le nostre navi di entrare nei porti del Mediterraneo e dell'Adriatico, facoltà che avranno le nuove navi in progetto.

Io sperava che l'onorevole Geymet s'incaricasse di rispondere a queste considerazioni dell'onorevole Maldini; ma siccome ho sentito che ha rinunciato alla facoltà di parlare...

GEYMET. No, non ho rinunciato.

RICOTTI. Credeva che avesse cambiato turno.

GEYMET. Rimango iscritto al mio turno.

PRESIDENTE. Non facciamo conversazioni.

RICOTTI. Dunque lo ringrazio e lascio a lui di rispondere all'onorevole Maldini, e mi limito solo a qualche osservazione.

L'onorevole Maldini non ha distinto abbastanza i porti e le loro diverse condizioni. Vi sono dei porti così bene difesi nei quali una nave può tenersi sicura contro gli attacchi del mare; questi sono i veri porti militari, i veri arsenali marittimi. Noi in Italia non ne abbiamo che due: la Spezia e Venezia. Si sperava di mettere in assetto quello di Taranto; ma è da parecchi anni che se ne parla; ma finora il porto di Taranto rimane indifeso.

Vi sono poi degli altri porti pure militari, i quali hanno bensì qualche difesa, ma difesa imperfetta e debole, così che una nave che vi sia riparata può avere offese da una squadra che si trovi fuori del porto, pur ricevendo una certa protezione per parte delle batterie di costa. Questi sono Genova, Gaeta e Ancona: Messina dovrebbe essere nelle stesse condizioni, ma disgraziatamente non lo è. Vi sono poi

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

gli altri porti, totalmente indifesi, i quali servono ai legni militari sol per rifornirsi di carbone, e per ripararvisi dai cattivi tempi, per rifugiarsi in caso di mare grosso: questi porti però non hanno nessuna difesa, e si possono considerare come porti di pace, perchè una nave in questi porti sarebbe preda immediata del nemico.

Ora l'onorevole Maldini ha accennato ad alcuni porti militari, quale sarebbe Genova, ed ha detto: « la vostra nave *Italia* può ancorare nel porto di Genova, ma vi resta esposta alle offese nemiche. » Ma, gli domando io: la nave *Acton* si troverà in condizioni diverse? Certo no; Genova non è un porto sicuro, militarmente parlando, e qualunque nave, anche un guscio, vi sarebbe esposta alle artiglierie nemiche, perchè colle sole batterie da costa non si può impedire alle squadre nemiche di avvicinarsi a due o tre mila metri ed offendere tutto ciò che sta nel porto.

Dunque non trattasi di prerogativa di tipo di una nave sull'altra; saranno tutte in condizioni assai cattive, quando si trovino nel porto di Genova, quando la squadra nemica sia padrona del mare all'imbocco del porto.

Così ad Ancona. Ma in Ancona, si è detto, la nave tipo *Acton* potrà ormeggiarsi nel porto, mentre la nave tipo *Italia* non lo potrà per la sua maggior pescagione.

Qui vi è una piccola osservazione da fare. Veramente di contro il molo vi è un fondo di dieci metri, quindi un tratto assai breve se vuoi, ma pur tale, ove potrebbe ancorarsi l'*Italia*. Mi si dice che quivi, per i depositi, è diminuita la profondità, e perciò non vi sarebbe più ancoraggio per l'*Italia*: ma questa non è che una questione di cavafanghi; bisogna mantenere i porti in condizione di servizio e null'altro, ed allora anche nel porto di Ancona la nave *Italia* e la futura nave *Acton* si troverebbero nelle stesse condizioni di sicurezza, cioè in condizioni cattive di fronte alla squadra nemica che occupa l'esterno.

Non parlo della Spezia, perchè là non trattasi nè di 3, nè di 6, nè di 10 metri di profondità, là qualunque nave del tipo dell'*Italia* ed anche più colossale dell'*Italia* può entrare nel porto, nei bacini e fare quello che vuole; dunque ogni tipo di nave alla Spezia vi si trova in condizioni eguali.

Venezia. È stato spiegato bene ieri come bisogna distinguere quello che costituisce la vera città, il centro della laguna, l'arsenale, da Malamocco da una parte e dal Lido dall'altra, che sono da Venezia abbastanza distanti. Nel porto di Malamocco, nella rada dello Spignon, ha detto l'onorevole Cavalletto che ci sono 12 a 15 metri di fondo...

CAVALLETTO. Anche 20.

RICOTTELLI. il porto di Malamocco è difeso dalle batterie di terra, ma insufficientemente però, o quindi una squadra nemica potrebbe offendere le nostre navi in quel porto ancorate. Per venire nel centro di Venezia ci sono 10 o 12 miglia di canale, canale che ha soltanto 7 o 7 metri e mezzo di profondità, quindi la nave *Italia* non può attraversarlo. Però se in quel canale non può passare l'*Italia*, non può nemmeno passarvi la maggior parte delle nostre attuali corazzate; nè la *Roma*, nè la *Venezia*, nè la *Principe Amedeo* possono penetrare nel porto di Venezia. E io ritengo dubbioso, ma molto, che la nave tipo *Acton* vi possa andare, lasciando ivi le cose come sono.

E qui, o signori, si presenta manifesto un gravissimo errore nostro. Ma è possibile lasciar sussistere uno stato di cose così deplorabile per la nostra difesa, vale a dire che, mentre abbiamo un porto sicuro contro qualunque offesa nemica, qual è l'arsenale di Venezia, per mancanza poi di un canale di accesso due terzi della nostra squadra corazzata, oggi non possono profittarne, e siamo ridotti a non aver altro sicuro rifugio se non il porto della Spezia?

Se per riparare a questo inconveniente gravissimo, occorresse la spesa di 50 o 100 milioni, potrebbe essere abbastanza giustificata questa sospensiva. Ma, signori, non si tratta che della spesa di 2 o 3 milioni al più per render praticabile il canale da Malamocco al porto di Venezia, alle navi di metri 9 e mezzo di pescagione; si tratta, cioè, di approfondire quel canale fino a circa 10 metri. È questa una spesa assai piccola, e quasi insignificante, riscontro a quella che facciamo per le navi. Vedete dunque che errore si commette! Mentre spendiamo centinaia di milioni per far navi, vogliamo risparmiare due milioni, risparmio che in determinate circostanze, può rendere impotente e compromettere la metà della nostra flotta!

E che cosa ha fatto il Ministero? Il Ministero, 3 o 4 anni fa, quando era ministro della marina l'onorevole Brin, presentò all'Uopo un disegno di legge; ma siccome la cosa dipende anche un po' dal Ministero dei lavori pubblici, come al solito s'arrivò a nulla. La difficoltà di mettere d'accordo, particolarmente in fatto di spesa in comune, due o più ministri, è cosa che tutti conosciamo; è un difetto della maggior parte dei Governi costituzionali. Ci vuole molta autorità personale, moltissima energia nel capo del Gabinetto, per collegare insieme e dirigere gli interessi, soventi nell'apparenza discordi, dei diversi dicasteri. Qui abbiamo l'interesse supremo della difesa grandemente compromesso. L'approfon-

damento del canale di comunicazione tra Malamocco e Venezia costa appena 2 o 3 milioni; ebbene, si palleggia dall'uno all'altro Ministero questa spesa, e non la si fa. Durante il suo Ministero, l'onorevole Brin, s'retto dalla necessità, ha preso l'iniziativa ed ha proposto una parte di questa spesa, 1 o 2 milioni sul bilancio della marina. Dopo fu abbandonata:

Adesso si è ripresentata, conglobata in un disegno di legge credo di 200 milioni, del quale uno dei cento articoli riguarda lo scavo del canale di Malamocco. E non so come si potrà mai raggiungere lo scopo in tanta congerie di cose di natura diversa e di ben differente importanza, come sono quelle affastellate in quel disegno di legge, cui faccio allusione. Qui non trattasi di discutere sul tipo della nave Acton piuttosto che sul tipo di altra nave: trattasi di procurarci a Venezia, come l'abbiamo a Spezia, un secondo rifugio in tempo di guerra per le nostre navi. E questo provvedimento essenzialissimo, di assoluta necessità per la difesa marittima dell'Italia, si trascura, si rimette a tempo indefinito, per non spendere 2 o 3 milioni! Domando io se questa non sia errore inconcepibile, colpa imperdonabile d'imprevidenza!

L'onorevole Maldini fece appunti gravi alla Commissione del bilancio per l'illegalità della sua proposta di cancellare dal capitolo 35 le due navi di prima classe richieste dal Ministero.

Su questo punto lascio che o il relatore o il presidente della Commissione rispondano a tempo opportuno. Essi dimostreranno facilmente all'onorevole Maldini com'egli siasi ingannato a partito. Mi torna però opportuno di qui dichiarare alla Camera che la Commissione del bilancio, di cui mi onoro di far parte, non entra nel merito del tipo delle navi, ma si limita alla questione della legalità. Quindi se io parlo ora sul merito del tipo delle navi, ne parlo come semplice deputato e non come membro della Commissione, perchè la Commissione non pronunziò una parola a tale riguardo. Anzi la Commissione ha sempre sperato che tale questione fosse rinviata al bilancio definitivo o in altra occasione più opportuna, quando cioè davanti a noi non ci stesse solo l'idea della nave di nuovo tipo, ma che avessimo un calcolo approssimativo della sua spesa e delle sue proprietà. Allora la discussione sarebbe molto più opportuna, perchè concentrata sopra un argomento ben definito. Invece oggi spaziamo un poco nella teorica e nel vago.

Con ciò io credo di aver liquidato tutta la mia pendenza coll'onorevole Maldini. (*Iarità*)

Ora passo senz'altro a contrapporre alcune mie considerazioni a quelle fatte dall'onorevole ministro

nel suo discorso di ieri l'altro. Egli discusse anzitutto, o almeno trattò lungamente della questione dei decreti sul riordinamento del Consiglio superiore e sulla creazione del Comitato dei disegni della marina. Questa questione era stata sollevata nella Commissione del bilancio, ma era stata risolta di comune accordo, e nessuno si era pronunziato nè pro nè contro questa determinazione del ministro. Il ministro ha creduto di spiegare alla Camera i suoi concetti, di giustificarli e di dimostrarne l'utilità. Io non entro nel merito di tale questione. Solamente faccio una riserva: io credo che non sia un bene quello che si è fatto con quel decreto. Io credo che questa costituzione del Consiglio superiore della marina e del Comitato dei disegni, non corrisponda ai bisogni nè presenti, nè futuri prossimi della marina. Ma è una questione per me questa di non grande importanza, perchè come l'onorevole Acton ha fatto ciò con un decreto, se egli stesso vedrà che il Consiglio non funzionerà bene, fra tre o sei mesi vi farà cambiamento; oppure se non lo farà lui, lo farà un altro ministro della marina. Questa è una di quelle questioni, direi, giornalieri, che si sciolgono e risolvono, e passano senza lasciare grandi conseguenze.

Egli ha pure parlato delle macchine del *Lepanto*. Anche su questo io non faccio parola, perchè nè la Commissione del bilancio nè la Camera avevano mosso appunto, nè menomamente accusa, su quanto egli fece relativamente alle macchine del *Lepanto*. Entro senz'altro a ragionare del tipo delle navi che è questione, come già dissi, veramente di primaria importanza.

E qui mi giova premettere brevemente un po' di storia.

La costruzione della nave *Italia*, che forma il soggetto capitale del nostro dissenso d'oggi, fu iniziata verso la fine del 1875. Allora, quando fu messa in cantiere, era destinata ad avere due cannoni da cento, con 13,700 tonnellate di spostamento, e metri 9 20 di pescagione. Questi erano i calcoli preventivi fatti sopra la nave *Italia*. Nel 1877 (era ministro l'onorevole Brin), dal Consiglio superiore della marina, rinforzato con molti membri aggiunti, si propose al Ministero che l'armamento di quella nave fosse portato a quattro cannoni da cento. Quindi lo spostamento cresceva, da 13,700 a 14,400; la pescagione, da metri 9 20, doveva andare a 9 50. Tale è la nave *Italia*, quale trovasi oggi in costruzione; quattro cannoni da cento, spostamento 14,400 tonnellate, pescagione metri 9 50. Dunque ci fu modificazione al disegno d'origine. E dirò anzi che a questa modificazione proposta dal Consiglio superiore, e che ha pure il suo vantaggio, non erano tanto

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

favorevoli nè il Saint-Bon, nè il Brin, appunto perchè si aumentava un po' troppo la pescagione.

Nel 1877 (e notate bene, subito dopo l'approvazione della legge sul nuovo materiale della marina), essendo ministro l'onorevole Brin, il Consiglio della marina rinforzato, venne interpellato sul tipo delle nuove navi da mettersi in cantiere. Vi erano quattro navi nuove già decretate: *Duilio*, *Dandolo*, *Italia* e *Lepanto*; si trattava di metterle in cantiere una quinta di prima classe. Il Consiglio propose di ripetere puramente e semplicemente il tipo *Italia*, con quattro cannoni, colla stessa velocità, colla stessa corazza, collo stesso raggio d'azione, adottando però i perfezionamenti introdotti nella costruzione delle macchine in questi ultimi anni, in cui si trovò modo di farle più leggiere senza diminuirne la potenza; adottando i perfezionamenti introdotti nelle artiglierie, adottando le corazze perfezionate, così dette Compens, che oppongono maggior resistenza ai proiettili. Alcuni di questi perfezionamenti erano accertati fin dal 1877, quindi il Consiglio di marina propose pure di applicarli alla nave *Italia*.

Nel 1878 il ministro Brocchetti riconvocò il Consiglio, gli sottopose di nuovo la questione della quinta nave.

Faceva parte di questo Consiglio l'attuale ministro della marina, l'onorevole Acton.

Il Consiglio ripropose di ripetere il tipo *Italia*, ma con due soli cannoni da 100, e collo stesso raggio d'azione.

Il ministro Brocchetti faceva quindi proposta al Parlamento di mettere in cantiere la nuova nave, inserendola nel bilancio del 1879. Ma qui, per dirla tra parentesi, si manifesta un po' d'incertezza. Nel primo progetto l'*Italia* doveva avere due cannoni da 100, e con altra deliberazione il numero dei cannoni fu portato a quattro. Invece per la nuova nave dapprima si vollero 4 cannoni e poi si ridussero a due. La differenza per altro non è in fondo tanto grave come può a primo aspetto suppersi.

Siccome e Ministero e Consiglio superiore ritengono che siano 4 o siano 2 i cannoni, il numero dei proiettili a bordo non possa variare da 200 (del peso complessivo di 200 tonnellate), ne consegue che dall'esser la nave armata con 2 o 4 cannoni non muterà la sua potenza offensiva, questa consistendo evidentemente nel numero dei colpi disponibili. E perchè si vogliono allora 4 cannoni? Essenzialmente perchè taluni hanno timore che ridotto l'armamento a 2 soli cannoni, uno di questi possa guastarsi, e per questo sia prudente una riserva di altri due pezzi.

Quindi vedete, non c'è grande differenza, come appare a prima vista, fra il mettere 2 o 4 cannoni sulla nave.

Ma l'altro fatto ben chiaro e incontrastabile è questo che già ricordai: che i Consigli di marina che si succedettero fino al 1880, furono sempre unanimemente d'accordo che si dovesse costruire la quinta nave sul tipo *Italia*, salvo piccole modificazioni; che questa proposta fu approvata non solo dal Ministero, ma anche dalla Camera, la quale nel bilancio di prima previsione del 1879 autorizzò il Ministero stesso a mettere in cantiere questa quinta nave sul tipo *Italia*, come risulta da deliberazione presa dalla Commissione del bilancio ed inserita nella relazione del bilancio della marina approvata dalla Camera.

Dunque il Ministero a tutto il 1880 era autorizzato a mettere in cantiere questa quinta nave, sul cui tipo la Camera era perfettamente edotta.

Ebbene, in tutto il 1879 questa nave non fu messa in cantiere; allora si osservava che il *Lepanto* e l'*Italia* non erano ancora varate; e che pertanto non sembrava opportuno il mettere in cantiere una quinta nave.

E fin qui c'è una certa qual giustificazione.

Ma perchè non fu messa in cantiere neppure nel 1880? L'*Italia* aveva lasciato il suo posto; sullo scalo non c'è che il *Lepanto*, che è nel cantiere di Livorno; noi non abbiamo altre grandi navi nei nostri cantieri: ce ne sono in allestimento, ma in cantiere, all'infuori del *Lepanto*, non ve ne sono proprio altre.

Perchè dunque non si è ancora fatto nulla per questa quinta nave? La ragione oggi è chiara: l'onorevole ministro attuale non credè opportuno di approvare ciò ch'era già stato approvato dai precedenti Consigli e dalla Camera, vale a dire di costruire la quinta nave sul tipo *Italia*.

Ora io non so se l'onorevole ministro fosse proprio in diritto di non mettere in cantiere una nave, che era stata approvata dal Ministero precedente e dal Parlamento. Tuttavia su questo gli do facilmente l'assoluzione: egli ha creduto di far bene a sospendere la costruzione della quinta nave, tipo *Italia*, per mettere a sua vece in cantiere due navi di un nuovo tipo, meno dispendiose e di più facile costruzione.

Noi, però, abbiamo qui un nuovo problema da risolvere; e la Camera deve ritornare, notatelo bene, sulle decisioni già prese, per abbandonare la quinta nave, tipo *Italia*, e sostituirvi due nuove navi, tipo Acton.

E qui mi torna acconcio di rispondere a un altro appunto gravissimo fatto dall'onorevole Maldini

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

alla Commissione. L'onorevole Maldini accusò ripetutamente la Commissione nientemeno che di essere causa diretta, assoluta del ritardo di un anno nella costruzione delle nuove navi. Ora, è egli possibile di asserire una cosa così strana? Non potrei dire altro.

Ora che vi ho brevemente ricordato come sono andate le cose, chi non vede che la cagione di questo ritardo proviene tutta dall'onorevole ministro della marina? Io non gliene faccio accusa: ma tutta la responsabilità del ritardo è sua. La Camera ha da due anni autorizzato il ministro a mettere in cantiere la quinta nave, e il ministro non l'ha fatto. Egli si giustifica dicendo: io non credo conveniente di fare una nuova nave, tipo *Italia*; io credo invece che sia nell'interesse dello Stato di fare due altre navi, di altro tipo da me ideato; quindi ho sospeso la messa in cantiere della nave già autorizzata. E sta bene.

Ma venirci a dire a noi della Commissione del bilancio, che siamo noi la causa del ritardo: davvero, onorevole Maldini, è troppo!

E poi in ogni caso, posto pure che approvasimo, senz'altro, la proposta del ministro, egli stesso ha dichiarato alla Commissione, che prima di mettere in cantiere le due nuove navi, egli dovrebbe farne eseguire i disegni e i calcoli; e per questo gli occorrerebbero uno o due mesi di tempo. Poi gli bisognerebbe chiedere il parere del Consiglio superiore. E per ultimare tutti questi preliminari alla messa in cantiere si richiederebbero quattro o cinque mesi.

Il concetto della Commissione vostra fu d'invitare il ministro a riprodurre la sua proposta al bilancio definitivo, e questo non può portare alla costruzione neppure il ritardo d'un giorno. Anzi, abbiamo detto al ministro, che se gli fosse riuscito di poter presentare prima quelle notizie un po' concrete, che sono indispensabili per dare un'idea fondata sul merito delle sue proposte, egli avrebbe potuto presentare un disegno di legge speciale, e noi in 24 ore avremmo posto la Camera in grado di deliberare. Dunque è assolutamente ingiusto lo accagionare la Commissione direttamente od indirettamente di qualunque possibile ritardo nelle nuove costruzioni navali.

Ho ricordato come alla fine del 1879 lo stato di fatto rispetto alle nostre grandi navi era questo: quattro navi, o in cantiere, od in allestimento del tipo *Duilio* ed *Italia*, e per parte del ministro l'intenzione, approvata dal Parlamento, di mettere in cantiere una quinta nave del tipo *Italia*.

Ora facciamo un po' la storia della nuova nave tipo Acton. L'idea di questa nave non comparve ufficialmente a conoscenza del pubblico se non nel

maggio del 1880. Nel maggio del 1880 l'onorevole ministro aveva, sopra un programma concretato da lui, consultato il Consiglio superiore di marina, quale era formato allora, cioè composto di ammiragli, di alcuni capitani di vascello e di alcuni ispettori del genio navale. Pochi giorni dopo presentato questo programma al detto Consiglio, lo ritirò; e pensò di procedere diversamente.

Il programma fu inviato ai tre dipartimenti marittimi e alla squadra, perchè esprimessero gli ufficiali il loro avviso personale sopra i molti quesiti formulati dal Ministero. Naturalmente i tre dipartimenti e la squadra obbedirono e soddisfecero alle domande del Ministero.

Le risposte che fecero al ministro sui diversi quesiti relativamente al tipo delle nuove navi, noi le abbiamo sentite, e sono raccolte in questo libro che ho fra le mani, poichè l'onorevole ministro ebbe la gentilezza di metterne sei copie autografate a disposizione della Commissione del bilancio.

Qui abbiamo le risposte di tutte le Commissioni e di tutti gli ufficiali interpellati, che sono 30... (*Conversazioni a sinistra*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

RICOTTI. I quesiti sono 10, e ad ogni quesito ci sono le risposte, molte delle quali l'onorevole ministro ha già avuto la compiacenza di leggere l'altro giorno. Naturalmente egli, e non gliene faccio colpa, ha letto quelle che erano favorevoli alla sua tesi. (*Continuano le conversazioni a voce alta a sinistra.*)

PRESIDENTE. Ma li prego di far silenzio, onorevoli colleghi.

RICOTTI. Non intendo di ripetere questa lettura perchè sarebbe troppo lunga; ma però faccio osservare alla Camera che se si volessero esaminare una per una queste risposte, e ricavarne poi un criterio complessivo, il responso definitivo non sarebbe così esplicito, come si disse da taluni giornali, e come disse l'onorevole De Zerbi, e come l'onorevole ministro stesso ha dichiarato...

MINISTRO DELLA MARINA. Ho citato le parole.

RICOTTI. Lei ha letto quelle che le conveniva di leggere naturalmente.

Io dico dunque che forse in complesso non si troverebbe quella precisione...

*Una voce.* Matematica.

RICOTTI... quella precisione di idee e di concetti, quella quasi unanimità di pareri, che si poteva credere.

A mo' d'esempio. L'onorevole De Zerbi (l'onorevole ministro non credo che l'abbia ripetuto) l'onorevole De Zerbi disse che di 32 interrogati, sei soli risposero contrariamente al tipo Acton: quindi 6 pareri sfavorevoli e 26 favorevoli. Notate qui che

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

32 si dicono gl'interrogati, ma che non vi sono che 30 risposte; ne mancano due, quella del principe Tommaso, l'altra di un ufficiale che è all'estero, credo nel Perù, la qual risposta non è ancora arrivata. Sono quindi veramente non 32 ma 30 risposte, delle quali 6 contrarie e 24 favorevoli. E a dir vero fra queste 24 ce ne sono talune le quali si computano per favorevoli, sol perchè per tali vennero classificate!

Sapete che cosa dice una fra quelle classificate favorevoli? Ne leggo uno solo che non ha letto l'onorevole ministro. È la risposta del fratello del ministro, il capitano di vascello. Il primo quesito era relativo al tonnello e alla pescagione. La pescagione era allora 7,30, il tonnello 8000:

« La nave non deve avere una pescagione oltre i 7,30, e uno spostamento oltre le 8000 tonnellate? »

Il capitano di vascello risponde:

« Non credo che si possa costruire una nave che possedga tutte le qualità richieste, per essere classificata di prima classe, spingendo la diminuzione di grandezza rispetto all'Italia, al punto di condurre lo spostamento a 8000 tonnellate con 7 metri e 30 di pescagione. Non credo che si possa, ma ritengo che con uno spostamento di circa 10,000 tonnellate, e con una pescagione non superiore agli 8 metri potrebbe costruirsi una nave di prima classe. »

Ora questa risposta è fra i 24 sì; ma io la aggiungo ai 6 no che così diventano 7.

E questo è pel primo quesito; ma siccome i quesiti sono 10, ve ne hanno di quelli a cui è risposto sì ed altri a cui è risposto no, e quindi si può fare un'altra classificazione; e se sommate tutti i no, rovesciate le partite, perchè non ci sono che pochi i quali abbiano risposto affermativamente a tutti i quesiti. Bisogna esaminarle profondamente e spassionatamente queste cose. Se si sta al solo primo quesito, che è il punto di partenza, il ministro crede aver avuto 24 sì e 6 no, io invece in queste risposte trovo 16 sì, 7 no e 7 condizionati che dicono sì, se, purchè, se però, ecc.

Dunque in sostanza sono 16 favorevoli e 14 tra dubbi e contrari. Guardate per esempio agli ammiragli, perchè gli ammiragli hanno più esperienza, se non altre (senza parlare di altri piccoli motivi) (Iarità) gli ammiragli interrogati furono dieci. Ebbene di questi dieci, quattro hanno detto sì, quattro no, e due hanno detto un sì condizionato, hanno cioè manifestato dei dubbi. Sicchè analizzando proprio i loro voti, si può venire ad una conclusione un po' differente da quella cui venne l'onorevole ministro della marina. Ma di questo basti.

Ma, o signori, dopo i quesiti che furono fatti a questi ufficiali, e dopo le loro risposte, l'onorevole

ministro ha formulato un nuovo programma un po' diverso dal primo, che è quello che sottopose all'esame del Consiglio superiore, il quale lo modificò ancora in due o tre punti abbastanza essenziali. Ora in base a questo nuovo programma, il Comitato dei disegni fu, il 7 scorso novembre, incaricato di progettare una nave.

L'onorevole ministro della marina ha cortesemente presentato alla Commissione del bilancio una copia del programma da lui dato al Comitato dei disegni. È questo il solo documento in base al quale si possa ragionare sul tipo della nave Acton. Ed io me ne varrò per sottoporre alla Camera alcune mie considerazioni.

Nel programma ci sono dieci articoli; ma di questi la metà circa riguardano cose di dettaglio, che io non tratterò, e perchè non saprei farlo e perchè sono di poca importanza per la Camera. Mi limiterò alle quistioni principali, che tutti possiamo intendere.

La prima condizione imposta dal ministro nel suo programma, è la pescagione « la immersione di fatto delle navi a pieno carico non deve raggiungere metri 7,50 in media per modo che la nave possa passare il canale di Suez. »

Veramente l'*Inflexible* che fu costruito allo scopo di passare il canale di Suez, ha una pescagione di 7,75; tuttavia il limite di pescagione di 7,50 imposto alle nostre nuove navi sarebbe opportunissimo, se questa condizione non avesse per conseguenza degli svantaggi gravissimi, cioè perdita di velocità e di stabilità di manovra, maggiore spesa. Ma conviene, domando io, a noi sacrificare tutti gli altri pregi, per avere la possibilità di passare il canale di Suez?

L'Inghilterra fece delle navi che passano il canale di Suez e di quelle che non lo passano, e sta bene. Ma noi che non possiamo farne molte, dobbiamo raggiungere qualche cosa di più forse che passare il canale di Suez; dobbiamo pensare a difendere meglio le nostre coste: e questo, mi pare, deve essere il primo e principale obbiettivo nostro.

E qui mi si permetta un'altra osservazione.

Il ministro ha imposto in modo assoluto di non passare i metri 7,50 di pescagione. Se si può fare con meno pescagione tutti dobbiamo applaudirlo; se fosse possibile ridursi anche a 6 e 5 metri, meglio ancora.

Però vi devo avvertire una cosa ed è che la pescagione ha molta influenza non che sul tonnello, e sul raggio di evoluzione, ma anche su altri particolari del servizio di marina.

Io non posso a meno di riflettere che il rinunciare alla forte pescagione anche in casi forzati, per così



dire, non fu mai adottato dai nostri padri. Lo sapete tutti, la Repubblica Veneta potente per mare aveva bisogno di vascelli che pescassero 8 metri, 8 metri e 1½; ebbene, avrebbe dovuto rinunziarvi perchè nella laguna non vi erano i cavafanghi (se li avesse avuti avrebbe fatto scavare certamente i canali a 9 ed anche a 10 metri, ma non li aveva); ebbene, aveva inventato quei così detti cammelli che sollevavano i vascelli, per farli entrare nel porto della città. Ricorreva dunque a quei ripieghi per non rinunciare alla forte pescagione. Ma in questo siamo tutti d'accordo, Ministero, ufficiali di marina, ingegneri navali, e noi che non abbiamo di questa qualità. Gli stessi onorevoli Saint-Bon e Brin, che furono gli autori della *Italia*, accettano la condizione che anche nelle grandissime navi non si debba oltrepassare i 9 metri di pescagione, la qual cosa coi mezzi attuali, si può facilmente ottenere, anche colle navi di 12 a 15 mila tonnellate di spostamento. Questa pescagione di 8 a 9 metri, è pure raggiunta da quasi tutte le corazzate estere.

All'articolo 4 leggo: « la velocità della nave deve essere calcolata per 16 miglia a tutta forza. »

Ecco, la nave tipo Acton ridotta alla velocità di 16 miglia, mentre, come ben sapete, la nave *Italia*, ha una velocità di 18 miglia; il che costituisce una grande differenza, perchè, senza essere marini, tutti comprendete la grande importanza che ha la velocità sulla potenza della nave.

La nave più veloce è libera di combattere o ritirarsi; in una parola sceglie essa il momento ed il luogo del combattimento.

Ricordate tutti il racconto del combattimento degli Orazi e dei Curiazi. L'Orazio superatite ha battuto i tre Curiazi che pur erano valenti guerrieri, perchè era più veloce nella corsa e più forte di ciascuno di questi. Colla velocità li ha separati, colla forza li ha battuti l'uno dopo l'altro.

La grande importanza della velocità nelle cose fisiche e intellettuali, è storia vecchia, ma è pur sempre una grande verità anche ai nostri giorni. Eppure il ministro vuole oggi mettere in cantiere navi di prima classe, le quali avranno la velocità di 16 miglia, mentre or sono cinque anni, erano da noi stessi messi in cantiere navi con 18 miglia di velocità. È questo un regresso al quale non posso sottoscrivermi.

Probabilmente il ministro mi risponderà che dando 16 miglia di velocità alle sue nuove navi, supera di già quella di 15 miglia ottenuta dal *Duilio*, che è pure la velocità calcolata per le corazzate estere messe in cantiere in questi ultimi tempi. Ciò è vero, ma è pure assai probabile, che prima che le nostre due navi che il Ministero vuole ora mettere

in cantiere, possano prendere il mare, sian superate dalle nuove navi francesi ed inglesi, che queste grandi potenze non tarderanno a mettere in cantiere e porteranno a termine con maggiore celerità di quanto possiamo fare noi.

Comunque sia, è però evidente che la nuova nave, tipo Acton, avrà una velocità di due miglia inferiore al tipo *Italia*: quanto dire che per questo solo riguardo, la potenza marinaresca di combattimento della nuova corazzata sarà solo due terzi circa di quella dell'*Italia*.

All'articolo 5 del programma leggo: « La nave deve essere atta a contenere il combustibile necessario, perchè coll'apparato motore del quale sarà provvista e con la velocità ridotta a 10 miglia, possa percorrere da 3500 a 4000 miglia. » Queste sono le parole, ma vi spiegherò le conseguenze di questa condizione.

Dunque il ministro vuole che la nuova nave possa percorrere 3500 o 4000 miglia colla velocità di 10 miglia all'ora. Ciò pare molto e corrisponde presso a poco a quanto si è raggiunto nel *Duilio*. Ma sapete l'*Italia* quante miglia può percorrere colla velocità di 10 miglia all'ora, e senza rinnovare il suo carbone? Sono 7000 miglia circa, vale a dire il doppio del *Duilio* e della nuova nave tipo Acton. Dunque per autonomia, la nuova nave uguaglia il *Duilio*, ma sarà metà dell'*Italia*.

Ma per ben comprendere l'importanza della qualità della nuova nave tipo Acton, bisogna vi faccia qui una dichiarazione, che forse avrei fatto bene annunziar prima.

L'*Italia* è certamente superiore al *Duilio* per molte qualità sue proprie, ma non si può disconoscere che sotto alcuni punti di vista il *Duilio* supera l'*Italia*. Questa avvicinata superiorità relativa nelle diverse parti si verifica quasi sempre nelle navi di diverso tipo. L'*Italia* è superiore al *Duilio* per autonomia, per velocità, per sicurezza contro gli investimenti e contro le offese delle armi subacquee, ma l'*Italia* è inferiore al *Duilio* per la difesa contro i proiettili delle artiglierie nemiche e per la sua maggior pescagione.

Questa mia dichiarazione faciliterà l'intelligenza di quanto dirò in seguito.

Ritorno al mio argomento, e vi faccio osservare che per autonomia della nuova nave tipo Acton fu scelta quella del *Duilio*, che è circa la metà di quella dell'*Italia*.

All'articolo 6 del programma leggo:

« Protezione.

« Le disposizioni per assicurare il galleggiare e la stabilità della nave e per proteggere dai proiettili l'apparato motore ed i depositi di munizione, deb-

bono avere, qualunque sia la loro natura, efficacia non inferiore a quella delle disposizioni adottate per l'*Italia*. »

Dunque vedete che qui si prende per punto di partenza l'*Italia*, la quale, come ho già detto, è meno protetta del *Duilio*.

Continuo la lettura dell'articolo 6:

« Per la protezione della carena contro le navi subacquee e contro gli investimenti, le disposizioni, qualunque esse siano, dovranno presentare sicurezza almeno equivalente a quella dell'*Italia*, in quanto lo consente la distanza fra il bordo e le paratie longitudinali, che probabilmente nelle nuove navi sarebbe minore di quella che si ha sull'*Italia*. »

Tutto questo tradotto in linguaggio ordinario vuol dire, che per la difesa contro le armi subacquee la nuova nave tipo Acton si acconcia alle condizioni del *Duilio*, il quale per questo riguardo è di gran lunga inferiore all'*Italia*.

La nave *Italia*, infatti, con il suo doppio fondo che dista di un metro dalla chiglia, colle sue paratie longitudinali racchiudenti le macchine motrici, e che distano di metri 3, 50 dal bordo; colla sua forte pescaggio che ha permesso di stabilire le macchine verticali ed a sufficiente profondità dal piano di galleggiamento, ha una quasi sicurezza di salvarsi anche se venisse ad investire su bassi fondi e roccie: non teme lo scoppio di due o tre torpedini contro i suoi fianchi, od almeno esse non hasterranno per metterla fuori di combattimento e tanto meno ad affondarla; può sopportare senza grande pericolo l'urto di altre navi e particolarmente degli arieti.

Contro tutti questi pericoli assai inferiore è la resistenza del *Duilio* e conseguentemente quella della nuova nave tipo Acton.

Continuo la lettura del programma per la nuova nave:

« Art. 7. Artiglierie ed armi subacquee. Un peso di almeno 650 tonnellate sarà riservato pei cannoni principali e secondari, per i loro affusti, per le munizioni e gli accessori, per le armi portatili, e per quelle subacquee coi loro accessori, ma non saranno compresi in questo peso le torri e le piattaforme giranti, che si adoprano pei cannoni di grande potenza, nè gli apparati meccanici, ed i generatori corrispondenti. » Dunque, in una parola, voi dovete calcolare che le artiglierie, e tutte le armi e proietti che, saranno posti su questa nave Acton, debbono corrispondere ad un peso di 650 tonnellate.

Ma voi sapete, od almeno dovete sapere che il peso delle artiglierie del *Duilio* e dell'*Italia* rag-

giunge le 1300 tonnellate, quanto dire il doppio di quello che si vuole accordare alla nuova nave tipo Acton. Per raggiungere questo scopo è indispensabile di ridurre a metà il peso dei quattro cannoni, ossia passare da quelli da 100 tonnellate a quelli da 50 circa tonnellate, ovvero ridurre il numero dei cannoni da 100 da 4 a 2. Nel primo caso avrete dei cannoni che non saranno capaci di forare la corazatura di tutte le navi che sono oggi in costruzione in Francia ed Inghilterra, quindi avrete colla nuova nave Acton una potenza offensiva di artiglieria che si ridurrà in pratica ad una vera potenza inoffensiva contro le nuove navi di Francia ed Inghilterra. Nel secondo caso, se cioè armate la nuova nave con soli due cannoni da 100 perfezionati a seconda degli ultimi progressi fatti dall'artiglieria navale, allora avrete una potenza offensiva di artiglieria che sarà precisamente la metà di quella dell'*Italia*, ma cadrete in un inconveniente che debbo pure spiegarvi.

Dovete sapere che la Francia provvede i suoi grossi cannoni che sono a bordo delle corazzate di 120 colpi per pezzo, e l'Inghilterra di 170 colpi. Da noi invece, che fummo i primi ad adottare i grossissimi cannoni da 100 tonnellate, il numero dei colpi per pezzo fu fissato a soli 100, nell'ipotesi che le navi *Duilio* ed *Italia* fossero armate con soli due cannoni.

Quando si passò da 2 a 4 cannoni si mantenne in totale lo stesso numero di proietti a bordo, ossia 200, quanto dire che il munizionamento d'ogni pezzo discese a 50 colpi. Ciò si potè fare, nella considerazione che la duplicazione dei cannoni da 2 a 4 fu consigliata particolarmente dalla considerazione che nel combattimento può accadere che questi grossissimi cannoni si guastino e diventino per un tempo più o meno lungo inservibili, nel quale caso una nave provvista di soli due cannoni si troverebbe in assai critiche circostanze. Egli è per riparare a questa eventualità che fu stabilito di armare prima il *Duilio* e quindi l'*Italia*, di 4 cannoni invece di soli 2, considerando però che i due secondi cannoni fossero come una riserva dei due primi, e per questa ragione non si aumentò proporzionatamente il numero dei proietti.

Ma se la nave tipo Acton la armate con due cannoni da 100, assegnando soli 50 proietti per cannone, siccome è imposto dalla condizione di non superare in complesso le 650 tonnellate di peso, allora commetterete un gravissimo errore, per avvertire il quale basta ricordare che la Francia mette a bordo 120 colpi per cannone, e l'Inghilterra 170. (*Interruzioni al banco dei ministri*)

Io dico che oggi si vuol da noi fare una nave, da armarsi con due cannoni da 100 con 50 colpi per cannone, mentre la Francia e l'Inghilterra cal-

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

colano il numero dei proiettili oltre a 100 per cannone.

L'articolo 9 del programma, che è l'ultimo che prenderò in esame, è così formulato:

« La corazzatura verticale dovrà difendere le stesse parti, e gli stessi organi che sono difesi sull'*Italia*. Lo spessore della corazzatura verticale dovrà essere determinata in modo che il suo peso totale resti nei limiti consentiti dalle altre condizioni del programma. »

Per ben comprendere questa condizione si deve ricordare che il *Duilio* ha una maggior superficie corazzata di quanto abbia l'*Italia*, e che la prima dizione ministeriale di questo articolo 9 era la seguente:

« La corazzatura verticale per la protezione delle sistemazioni di artiglieria, delle comunicazioni colla stiva, ecc., deve essere almeno equivalente a quella dell'*Italia*. »

Questa domanda o meglio prescrizione non era certo eccessiva per le ragioni già dette che l'*Italia* su questo riguardo è inferiore al *Duilio*; ma il Consiglio superiore dubitò che si potesse raggiungere questo scopo colle altre condizioni imposte dal programma, e modificò la redazione dell'articolo 9 nel modo che ho già indicato, il quale articolo tradotto in lingua volgare vuol dire: se non potete corazzare la nuova nave con piastre di 48 centimetri come è l'*Italia*, riducete pure lo spessore di queste corazze, pur di soddisfare alle altre condizioni imposte alla nuova nave. Qui adunque non bastava scegliere fra il *Duilio* e l'*Italia* quella che ha qualità inferiore, ma era necessario discendere al disotto dell'*Italia* la quale è già inferiore al *Duilio*.

L'onorevole ministro, potrà correggermi se ho commesso qualche errore in questa analisi del programma delle nuove navi che si vogliono mettere in cantiere, ma intanto a me sembra evidente la seguente conclusione: la nave tipo Acton non è che una copia meno corretta dei due tipi *Duilio* ed *Italia*, prendendo a modello l'*Italia* in tutte quelle parti in cui esso è inferiore al tipo *Duilio*, prendendo per modello il *Duilio* in tutte le parti in cui questo tipo è inferiore all'*Italia*. Quindi si avrà un risultato che riunisce in sé le inferiorità dell'uno e dell'altro tipo. (*Si ride*)

Fu pur detto che colla costruzione delle due nuove navi non si fa altro che seguire quello che fanno i francesi e gli inglesi. Questo è un altro errore.

I francesi e gli inglesi non fanno nè punto nè poco delle navi di tipo simile alle nuove navi proposte dal ministro.

I francesi corazzano le loro nuove navi per una superficie ben superiore a quanto noi abbiamo fatto per il *Duilio*; l'Inghilterra corazza le sue navi nei limiti di superficie da noi adottati per il *Duilio*; ed il ministro ci propone di corazzare le due nuove navi come l'*Italia* per superficie coperta, ma non per intensità di difesa, perchè ammette un minore spessore di corazza, e siccome l'*Italia* è già per superficie coperta inferiore al *Duilio*; dunque le navi Acton non sono nè punto nè poco una copia dei tipi francesi od inglesi.

Le navi che il ministro vuole mettere in cantiere, non sono del tipo *Duilio*, non del tipo *Italia*, non del tipo francese, non del tipo inglese, ma di un nuovo tipo il quale a dir vero potrebbe, ed a me pare già assicurato, metterci fra sei od otto anni in possesso di due navi le quali saranno forate da tutte le nuove corazze inglesi e francesi, e non foreranno nessuna di esse.

Bella speranza davvero.

Il ministro disse, per concretare il suo concetto in modo sintetico, disse che noi, con queste navi di nuovo tipo, spenderemo circa la metà di quello che si spende per il tipo *Italia*; che quindi colla stessa spesa, faremo un doppio numero di navi.

Ma, è proprio vero che 8 di quelle navi di nuovo tipo possono valere più di 4 navi del tipo *Italia*?

Mi pare che, proprio matematicamente, si può dimostrare l'opposto.

Che 4 navi del tipo *Italia* non temano l'incontro di otto navi del tipo Acton, e abbiano una terza morale e materiale di trionfare, ve lo proverò, e spero che quelli fra voi che vorranno prestarmi benevola attenzione, lo intenderanno.

Il ministro stesso ammette che la sua nave non porterà che metà artiglieria della nave *Italia*; dunque la potenza offensiva, se sono tutti cannoni da 100, sarà eguale dalle due parti.

Quanto a resistenza contro l'artiglieria, stando al programma dell'onorevole ministro, la nuova nave sarà, come ho detto, inferiore all'*Italia*; inferiore, perchè la variante introdotta dal Consiglio superiore ha pure ammesso di adoperare corazze inferiori a quelle usate per l'*Italia*. Ma mettiamo pure che i due tipi siano in uguali condizioni di resistenza contro le offese dei proiettili nemici.

Vi ha anche da considerare il grado di resistenza contro all'urto dei rostri, dell'ariete, e contro le torpedini. Su questo punto vi ha dimostrato ampiamente il collega Albini come non ci sia confronto possibile tra la resistenza dell'*Italia* e quella della nuova nave Acton.

Veniamo alla velocità; e questa è questione di fatto. L'*Italia* ha la velocità di 18 miglia, la nuova

nave 16; e, come ho già detto, tutti i marinari, nel calcolare la potenza di una nave, le danno un'importanza ragguagliata al cubo della velocità. Quindi la nave tipo Acton avrebbe due terzi di potenza rispetto all'*Italia*.

L'*Italia* porta seco doppia provvigione di carbone in confronto a quella che s'intende dare alla nuova nave; potrà quindi l'*Italia* tener il mare senza rifornirsi doppio tempo dell'altra nave. « Ma, dirà il ministro, perchè preoccuparsi di ciò? È vero che l'*Italia* potrà percorrere 7000 miglia senza accostar terra, cosa m'importa? A me basta averne 3500, ne ho a sufficienza per andare da Venezia alla Spezia. » Questa ragione potrebbe ammettersi quando non si trattasse che di percorrere brevi e determinati tratti. Ma in guerra può accadere, e accade frequentemente, ad una nave di percorrere 800 o 1000 miglia senza toccar terra, e di dover usare della velocità massima, sia per sorprendere il nemico, sia per ritirarsi. Ora, sotto questo aspetto, che è il vero sotto il quale deve riguardarsi la nave da guerra, la questione evidentemente cambia e di molto.

Mi spiegherò più chiaramente. Per esempio: la squadra nemica si atteggia a bombardare Napoli, le nostre navi di soccorso sono a 400 miglia di distanza, bisogna accorrere a grandissima velocità, arrivare il più presto possibile, combattere, e poi poter anche tornare indietro; si avranno così da percorrere 800 o 900 miglia a gran velocità; ebbene l'*Italia* le farà, mentre la nave Acton sarà nell'impossibilità di farlo.

A me sembra dunque incontrastabile che le quattro navi della squadra (chiamiamola per il suo nome) Saint-Bon-Brin siano superiori per potenza offensiva e difensiva alle otto navi della futura squadra Acton, e che quindi vi è la certezza che le quattro prime navi potrebbero battere le otto navi di nuovo tipo.

Parliamo della spesa. Per certi miglioramenti che l'esperienza ha dimostrato possibili e convenienti nella costruzione delle grandi navi, se oggi si dovesse farne una nuova della stessa costruzione e dello stesso tipo dell'*Italia*, questa potrebbe avere non più 14,000 tonnellate di spostamento, ma soltanto 12,000 tonnellate. Per le navi Acton si parla di 8000 tonnellate. Dunque abbiamo da una parte navi di 8000 tonnellate, dall'altra navi di 12,000 tonnellate.

Ora, la spesa di costruzione si calcola in ragione di 2,600,000 di lire per tonnellata di spostamento: epperò il valore di 4 navi tipo *Italia* sarà di 96 milioni di lire, e quello di 8 navi tipo Acton sarà di 128 milioni di lire, cioè 32 milioni di più.

Dunque anche al punto di vista della spesa il sopravvento è per le navi del tipo *Italia*.

Ed a questo proposito giova che si dissuadano i fautori delle economie, quali l'onorevole Plebano ed altri, i quali credono proprio in buona fede che facendo navi piccole si spenderà meno che a farne delle grosse. Si levino quest'illusione, e comprendano bene che il ministro della marina non intende sostituire una ma due navi del suo tipo ad una nave del tipo *Italia*, e così è che vorrebbe inscrivere due e non una sola nel bilancio per 1881. Come ho dimostrato, una nave tipo *Italia* costerà 24 milioni: mentre le due desiderate dal ministro ne costeranno 32, cioè un terzo di più.

Ma l'onorevole Acton ci disse doversi anche avere in considerazione la celerità di costruzione; considerazione di grave momento per noi, cui urge di aver navi da guerra. E per conto mio deploro che non siasi fatta prima questa considerazione; se non fossero insorti dubbi intorno al tipo che già si era adottato, a quest'ora la quinta nave sarebbe in cantiere da un anno e già a buon punto.

Ma l'esperienza ha dimostrato che nella costruzione delle navi corazzate, siano grosse, siano piccole (entro certi limiti) non c'è grande differenza di tempo. Ci sarà differenza di spesa, non di tempo, per la costruzione e l'armamento. Non s'impiegherà quindi molto tempo di più a costruire un'*Italia*, che una nave del tipo Acton. E vogliasi pure che ci possa essere una qualche differenza: tutti però comprendono come questa differenza non possa essere che insignificante.

Dunque in quanto al tempo necessario per la costruzione, ritenete che non vi sarà gran differenza, sia che si ammetta l'uno, sia che si ammetta l'altro tipo, purchè si spinga il lavoro con energia e con amore, ma con quel tale amore che ricordava una volta il mio amico De Saint-Bon, e non quello semplicemente legale.

Voi vedete che il *Duilio*, il quale, nato sotto il Riboty nel 1873, accettato e sorvegliato con amore dal De Saint-Bon, sette anni dopo era già armato e in caso di navigare.

Invece voi vedete che il *Dandolo*, il quale è stato messo in cantiere pochi mesi dopo il *Duilio*, non sarà pronto che dopo otto anni e mezzo. Abbiamo perduto un anno e mezzo; e perchè? Il signor ministro lo sa meglio di me; perchè per 18 mesi circa del 1878 e 1879, fu quasi interamente sospeso il lavoro attorno ad esso. E perchè l'*Italia* è indietro di due anni da quello che porta il suo presuntivo? Perchè non ci si lavora con quella attività che si dovrebbe; perchè non c'è per essa l'amore, quel

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

certo amore che aveva il Saint-Bon. Vi sarà l'amore legale, ma non certo l'amore illegale. (*ilarità*)

E volete un'altra prova, o signori, che non si lavora con tutta quella attività che gli stessi assegni in bilancio lo permetterebbero? Osservate i residui attivi del capitolo *Riproduzione del naviglio*, e troverete che al 1° gennaio 1880 si disponeva di oltre 3 milioni e mezzo, la quale somma avrebbe potuto essere spesa nel 1879. Dunque non è la mancanza di danari che possa giustificare il ritardo nelle nostre nuove costruzioni navali.

Ma io sono al fine; e poichè ho parlato finora della marina malamente, permettetemi anche di parlare un momento da generale di terra. Quando noi facciamo un disegno di guerra non possiamo a meno di pensare alla marina. L'Italia è lunga lunga, ha mare a destra ed a sinistra, quindi è naturale che dobbiamo preoccuparci seriamente della marina. Se facciamo l'ipotesi di essere noi impegnati in guerra con una potenza forte per terra e per mare, è chiaro che dovremo portare tutte le nostre forze terrestri nella valle del Po. Ma per far questo è parimente chiaro che ci sarebbe necessità di abbandonare la penisola alle offese marittime dell'avversario.

Ma come è possibile indurci ad abbandonare tante e così importanti città come Roma, Napoli, Palermo, Livorno e Firenze e Messina? Avendo la marina impotente a difenderci, ad assicurarci contro gli sbarchi di una potenza marittima di primo ordine, saremmo obbligati di sopperire lasciando almeno due corpi d'armata nella penisola. Quindi invece di portare sul teatro delle operazioni 330,000 uomini, non ve ne potremo recare che 280 mila al più; la quale sottrazione di forze potrà tornarci fatale fin dal principio della guerra.

E non vi pare che sia grave e gravissima questa preoccupazione di noi militari?

Invece se noi avessimo quattro navi come l'*Italia*, e dico quattro per aver la sicurezza che due possono sempre essere disponibili in mare. Quando noi avessimo quattro di tali navi non avremmo più da inquietarci della penisola, potremmo esser tranquilli contro le minacce di qualunque flotta, e contro gli sbarchi e contro i bombardamenti delle città a mare.

Se invece noi entriamo nel sistema Acton, cioè facciamo delle navi; le quali checchè se ne dica e spero saranno inferiori alle navi che si costruiscono oggi dalla Francia, inferiori per potenza offensiva, inferiori per potenza difensiva, ed eguali per velocità. Siccome noi non potremo procurarcene più della metà di quello che ne abbia la Francia, perchè la Francia ha più danaro di noi, ne conseguirà che

essa avrà la superiorità non solo nel numero, ma anche nella qualità. Quindi verrà a mancarci qualunque garanzia per impedire uno sbarco, per impedire il bombardamento delle nostre città marittime.

Se invece noi possediamo 4 navi come l'*Italia* e la *Lepanto*, le quali fanno 18 miglia all'ora, mentre le altre non ne fanno che 15 o 16, le quali possono stare un mese in mare senza toccare un porto, noi potremo mettere due di queste navi in guardia, in faccia ai punti di partenza delle squadre nemiche o sulle loro linee di marcia; e potranno ben trovarsi a fronte 20 tipi Acton, 20 ammiragli Bondia, l'*Italia* e la *Lepanto* non si sgomberanno, lasceranno partire i convogli, le squadre di trasporto, ma avendo superiore la velocità le raggiungeranno, le attaccheranno in luogo e tempo opportuno e le distruggeranno.

Le squadre di trasporto possono essere difese anche da 20 corazzate, ma se queste non faranno che 15 o 16 miglia all'ora, saranno sempre esposte ad essere assalite e distrutte dalle due nostre navi superiori in potenza ed in velocità.

Quindi coll'*Italia* e la *Lepanto* in mare e condotta bene, io credo che non avremmo molto a temere tentativi di sbarco. Ecco la questione: disponendo di consimili navi si può assumere la responsabilità di lasciare alla difesa della penisola soltanto 10 o 15 mila uomini di milizia mobile o territoriale, mentre invece se non avremo quelle due navi a protezione della parte meridionale dello Stato, sarà giocoforza, come già notai, affidarne la difesa a 50 o 60 mila, pericolosamente sottratti all'esercito di prima linea.

La squadra nemica bombarderà Ancona, Palermo, Napoli, Genova? No, signori: finchè la *Lepanto* e l'*Italia* terranno il mare, le navi nemiche non Poseranno mai perchè da un momento all'altro da bombardatrici potrebbero diventar bombardate. Leggete la storia d'America; che cosa ha fatto l'*Aihabama*? Aveva una velocità superiore; era padrona del mare; e 40 navi e monitors non sono mai riusciti a impadronirsene, ad impedire il contrabbando che faceva.

Le navi secessioniste, il *Merimack* dapprima ed il *Tennessee* in seguito, fecero prodigi per il solo fatto ch'esse avevano corazze non perforabili dai proiettili del nemico. A Mobile le 17 navi dell'ammiraglio Ferragut corsero grave pericolo per la sola presenza in quelle acque della corazzata il *Tennessee*, il quale produsse una vera strage nelle navi nemiche, e fu domata soltanto quando giunse in linea di combattimento il *Monitor* di Ferragut, che portava un cannone da 15 polci, capace di forare con i suoi proiettili le corazze della nave nemica.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

Signori, quello che è superiore per velocità, è padrone del mare; quello che ha la maggiore resistenza e potenza offensiva distrugge facilmente il suo avversario.

Comunque sia, per una di queste tre qualità, bisogna ben che primeggi una nave da guerra: o che sia superiore in velocità; o che sia superiore in potenza offensiva; o che sia superiore in potenza difensiva. La nave Acton non ha, che io sappia, nessuna di queste superiorità; è inferiore a tutte le navi che sono oggi in costruzione, meno che per la velocità, che è presso a poco quella, ma non superiore...

MINISTRO DELLA MARINA. È superiore.

RICOTTI. Superiore? Lo vedremo, è ancora da studiarsi.

Quelle che ha la Francia in cantiere avranno la velocità di 15 miglia; quella proposta dall'onorevole Acton, è ideata per 16. La differenza è piccola; ma oltre a ciò quelle sono in cantiere, e prima che ne escano potranno forse andare a 16 a 17 miglia di velocità; la nostra è ancora da studiarsi, e andrà in cantiere quando i francesi metteranno in mare quelle da 17. Quando la nostra nave sarà varata, si troverà arretrata...

Voci. È giusto!

RICOTTI. E poi voi paragonate questa nave che deve andare in cantiere fra un anno, con quella francese che vi è da oltre un anno? Ma, riflettete, v'è una differenza di due anni! Due anni sono un secolo al giorno d'oggi. (*Segni d'approvazione*)

Checchè se ne dica, la questione militare è molto legata con la questione marittima; ed è perciò che mi animo alquanto trattando di questa. E queste cose che io dico ora, sono cose che furono studiate, meditate, calcolate; non sono mica improvvisate. Noi non possiamo fare un disegno di guerra, senza tener conto delle condizioni della marina.

Già ho detto alla Commissione del bilancio e lo ripeto ora alla Camera, che se fossi ministro responsabile, preferirei rinunciare a 10 milioni sul bilancio ordinario della guerra per dare alla nostra marina 4 navi del tipo *Italia*; il che certo non farei per averne 8 tipo *Acton*. E così facendo, crederci di rendere un servizio al paese e non solamente rapporto alla difesa del paese, ma anche in riguardo all'economia: poichè coteste grosse navi equivarrebbero a due corpi d'armata, e due corpi d'armata costano 30 milioni all'anno.

Comunque sia: anche coloro i quali non sono persuasi si debba attribuire tanta efficacia a queste grandi navi per la difesa del paese, dovrebbero almeno ammettere che se noi ci limitiamo a costruire navi uguali a quelle della Francia e dell'Inghilterra,

gli è come rinunciare senz'altro a qualunque speranza di potere opporre resistenza in mare. Pel numero delle navi è evidente che non potremo mai lottare con esse, perchè troppo ci sorpassano per mezzi finanziari e per potenza industriale. Perchè toglierci la possibilità e la speranza che abbiamo di potere con poche navi superiori in potenza offensiva e difensiva, assicurare la difesa dell'Italia? (*Benissimo! Bravo!*)

L'onorevole ministro ha citato dei documenti, fra i quali quello del generale Garibaldi, e l'ha citato quasi in appoggio suo ed a sua difesa. Ma il generale Garibaldi ha messo il dito sulla piaga, ha detto: mi acconcio alle navi piccole purchè molto veloci, e molto veloci vuol dire più veloci delle altre. Ed ha ragione. Sicuro: anche una nave di 3000 tonnellate può colla maggior velocità imporre ad una nave di 10 o 12 mila tonnellate; perchè è sempre padrona di scegliere il momento del combattimento, e capace di investire la nave avversaria e schivarne l'investimento.

Ma delle tre qualità, velocità, potenza offensiva e potenza difensiva, almeno per una, la nave di guerra deve, come ho detto, primeggiare, senza del che sarà sempre vittima della nave avversaria. Or la nave ideata dall'onorevole ministro della marina è mediocre per potenza offensiva, mediocre per difesa, mediocre per velocità, mediocre per autonomia: e queste quattro mediocrità moltiplicate insieme fanno ben poco più di nulla. (*Bravo! Benissimo!*)

Questa è la questione: non ci vogliono navi mediocri, mediane... anzi *moderate*... come si sono chiamate quelle del nuovo tipo.

Sono obbligato a combattere le navi moderate! (*Viva ilarità*) Ebbene la persuasione che io ho della potenza e della sicurezza che ci danno le grossi navi e la poca fiducia che io ho nelle nuove navi che si vogliono ora fare, spero, dico, di averla infusa un po' anche in alcuni di voi.

Ma ora veniamo alla conclusione. — Direte: ma che cosa volete voi? Ve lo dirò: e credo in questo non di parlare in nome ma di interpretare le intenzioni di Saint-Bon e di Brin...

Ma bisogna che io premetta una cosa che mi era dimenticata.

Ci si presentano qui i pareri isolati di molti ufficiali e ci si presenta un parere del Consiglio superiore di marina, il quale ha dovuto giudicare sopra uno dei problemi più gravi che possono essere richiesti ad un consesso tecnico, cioè di stabilire un programma dell'avvenire della marina per dieci anni. Ora nello stesso decreto che ha fatto l'onorevole Acton per riformare questo Consiglio c'è la clausola che in determinate circostanze il ministro può

rinforzarlo di quattro membri. L'onorevole Acton ne ha profittato in questa questione. Il Consiglio consta di soli cinque membri ordinari, e lo ha rinforzato di due membri straordinari. Ma sapete con chi? Col direttore generale delle costruzioni presso il Ministero e con un capitano di vascello direttore, credo, del personale, qualche cosa insomma nel Ministero: cioè con due persone addette al Ministero, le quali certamente avevano collaborato col ministro per fare questo programma. Ora io capisco che quei due ufficiali fossero chiamati in seno al Consiglio per dare spiegazioni, ma non per votare. Io credo che l'onorevole ministro non ha pensato alle conseguenze di questo voto del Consiglio, poichè, trattandosi di cosa di tanto momento; trattandosi di abbandonare un sistema di costruzioni navali che aveva fatto nascere tante speranze, non ha chiamato a membri straordinari del Consiglio gli onorevoli Saint-Bon e Brin. Non fatevi illusioni; Saint-Bon rappresenta il primo uomo della nostra marina combattente, Brin è il primo costruttore. Ebbene, volete che si decida una questione simile, senza che essi abbiano preso parte alla discussione?

Questa ommissione fu un errore: da qual causa procedente non so: poichè il ministro ben sapeva che anche ammettendo queste due illustrazioni della nostra marina nel Consiglio, la grande maggioranza dei voti sarebbe stata favorevole al suo sistema di navi, quindi il risultato finale non sarebbe stato diverso, ma almeno era salvo il principio; e noi avremmo potuto leggere una deliberazione, nella quale sarebbero state riportate le idee del Brin e del Saint-Bon. Invece non vediamo che le considerazioni fatte dai signori Cottrau, Pucci e Merlin: gente stimabilissima, ma che presso di noi non hanno ancora la stessa autorità che hanno Brin e Saint-Bon.

Ora, a noi pare, che non si possa condannare il sistema fin qui seguito senza avere prima interrogato quei due che, per posizione, sono alla testa della nostra marina, Saint-Bon il primo vice-ammiraglio, Brin il primo costruttore, e che, per autorità personale, per ingegno, per i loro precedenti, non potevano a meno di essere interrogati. E quindi questo vostro deliberato del Consiglio pecca d'origine, e, direi, che è vulnerato da questo difetto di forma. E dico difetto di forma, perchè il ministro sapeva già che, pur mettendo gli onorevoli Saint-Bon e Brin nel Consiglio, avrebbe avuto ugualmente la maggioranza. Perchè il Consiglio non è estratto e sorte, o fatto a turno d'anzianità, è un Consiglio scelto dal ministro.

Ora, quale autorità hanno questi Consigli? Io

lascio a voi a decidere se hanno una vera autorità da imporsi al Parlamento. Si impone un giudicato di un tribunale, perchè il tribunale non è volta per volta per ogni causa nominato dal ministro, il tribunale è formato di magistrati che hanno un'esistenza propria, sono sicuri della loro posizione, sono, per così dire, indipendenti dal potere esecutivo; ma cedesti Consigli che sono formati *ad hoc*, scelti dal ministro, volete che votino contro il ministro? E l'onorevole Maldini vorrebbe impedirci di discutere questi pareri?

MALDINI. Ma no: non ho detto questo.

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

RICOTTI. Vuol lasciar la responsabilità al ministro togliendo ogni controllo della Camera sopra il parere di questo Consiglio.

Mi si domanderà che cosa voglia in conclusione.

Non voglio gran cosa, voglio quello soltanto che si è stabilito due anni sono, vale a dire che si metta in cantiere una nave del tipo *Italia*, la quale abbia una pescagione minore di 9 metri, e presenti qualche miglioramento nella sua costruzione a norma dei suggerimenti degli egregi Di Saint-Bon e Brin. Pensiamo che se oggi il *Duilio* non teme confronti, se non gli si può opporre che l'*Inflexible*, fra pochi anni sarà raggiunto ed anche supera o da diverse navi inglesi e francesi, ed allora avremo solo l'*Italia* ed il *Lepanto* da opporre con speranza di successo alle potenti flotte delle due grandi nazioni.

Ma due sole navi della potenza dell'*Italia* e del *Lepanto* non sono sufficienti per tenere continuamente l'alto mare e sorvegliare le numerose flotte contro le quali possiamo un giorno, che spero sarà lontano, esser chiamati a combattere.

Quindi la necessità di non perder tempo e mettere subito in cantiere una terza nave del tipo *Italia*, che è quanto abbiamo di più potente al giorno d'oggi. Con questo non intendiamo escludere dalla nostra flotta le navi di minor mole, anzi le desideriamo ardentemente; ma non già quelle che chiamate moderate con uno spostamento di 8 o 9 mila tonnellate, bensì degli arieti o polifemi di prezzo limitato con uno spostamento di 3 a 4 mila tonnellate, ma di grande velocità, 18 miglia almeno, ottime per l'urto e per lanciar siluri. Una nave quale la desidera il generale Garibaldi e così ben descritta nella lettera che ieri ci fu letta dall'onorevole ministro.

Riguardo alle torpediniere la questione mi pare ben risolta; e tutti partecipiamo le idee espresse dall'onorevole ministro.

Queste torpediniere sono un mezzo di difesa e di offesa accessorio ma importantissimo e da non trascurarsi, tanto più che ciascuna di queste navi non

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

costa più di 250 o 300 mila lire; per cui con una spesa relativamente lieve si può fornirne buon numero al nostro naviglio.

Concludendo, io esprimo i miei desiderii, riassumendomi con la seguente proposta: oltre agli incrociatori, agli avvisi, alle torpediniere, si provveda la nostra marina da guerra di navi potentissime, anche in numero ristretto (6 od 8), per cui se non possiamo competere per numero di navi con Francia ed Inghilterra, cerchiamo almeno di competere con esse per la potenza delle singole navi.

Dotiamo pure la nostra marina di arieti di grande velocità e con lo spostamento limitato a 3 o 4 mila tennellate, come già ne possiede l'Inghilterra, e come ne sta costruendo la Francia. Questo, io credo, sia il programma da seguire, o meglio, il programma nel quale si dovrebbe perdurare poichè fu già approvato dal Parlamento nel 1874 e nel 1877.

Questo è il programma che fu iniziato con tanta speranza, finora non smentita, dall'onorevole Saint-Bon ed appoggiato dall'onorevole Brin. (*Bravo! Bene! — Vivi segni d'approvazione a destra — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore*)

#### PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE SULLO STATO DI PRIMA PREVISIONE DELL'ENTRATA PEL 1881.

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

**BRANCA, relatore.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sullo stato di prima previsione dell'entrata pel 1881. (*V. Stampato, n° 111-A.*)

**PRESIDENTE.** Questa relazione, la quale è già stampata, sarà distribuita ai signori deputati. Così sono presentate tutte le relazioni sui bilanci di prima previsione. (*Conversazioni*)

Prego di far silenzio, onorevoli colleghi, e di prendere i loro posti. Mi lascino fare una preghiera alla Camera.

Poichè sono state presentate tutte le relazioni sui bilanci di prima previsione, io credo di interpretare il pensiero della Camera offrendo il mezzo di sollecitare, quanto più è possibile la discussione dei bilanci.

Quindi io proporrei che, da domani in poi, le sedute della Camera incominciassero a mezzogiorno e così continuassero, fintantochè sia recata a termine la discussione dei bilanci. (*Sì! sì! Bravo!*)

Se non vi sono obiezioni, allora la seduta di domani rimane inteso che comincerà a mezzogiorno; ma prego gli onorevoli colleghi di trovarsi a mezzogiorno preciso.

#### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DELLA MARINA.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Di Lenna ha facoltà di parlare. (*Rumori e conversazioni*)

Ma prego di far silenzio, onorevoli colleghi; li chiamerò per nome, se non ascoltano questa mia preghiera.

L'onorevole Di Lenna ha facoltà di parlare.

**DI LENNA.** Io non ho chiesto di parlare per entrare in lizza, e rincalzare... (*Il deputato Luporini interrompe*)

**PRESIDENTE.** Onorevole Luporini, la prego di far silenzio. (*Itarità*)

**DI LENNA...** e rincalzare la pugna, il mio dire sarà anzi una specie di tregua in questo combattimento.

Io non parlo di corazze, di rostri, di cannoni; ma parlo unicamente per l'umile flottiglia oneraria la quale parmi che in questo bilancio sia stata trattata come una vera *cenereotola*. Di fatti, nè l'onorevole ministro, nè la Commissione del bilancio si sono occupati di questo argomento, non ostante che la legge organica del 1877 stabilisca per questo genere di navi un determinato organico, una determinata forza.

Le navi onerarie per la marina hanno un doppio scopo, quello di provvedere a tutti i bisogni della squadra combattente e quello eziandio di provvedere per trasporti di truppe di sbarco. È vero che noi non siamo nelle condizioni dell'Inghilterra nè in quello della Francia, le quali hanno estesi possedimenti, le quali hanno presidii lontani ai quali devono provvedere; ma abbiamo delle isole alle quali e dalle quali in certe date circostanze avremo bisogno di trasportare delle truppe. E però benchè da parte nostra non si possa avere l'intendimento di preparare i mezzi per fare guerre offensive all'estero, e cioè per grandi sbarchi, pure la flotta oneraria della marina da guerra ha importanza tale da meritare la nostra attenzione.

Queste brevi osservazioni che faccio ora me le ha suggerite il discorso di un onorevole collega, il quale nel primo giorno della discussione generale su questo bilancio, chiese all'onorevole ministro della marina se col suo naviglio si sentiva in caso di trasportare un esercito di 50,000 uomini. (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Li prego di far silenzio.

**DI LENNA.** L'onorevole ministro, al fatto come è di tutte le questioni che si attengono alla marina, ha naturalmente risposto che 50,000 uomini non li avrebbe potuti trasportare, nemmeno mettendo assieme tutta la flotta dei vapori delle nostre società



di navigazione. Egli ha espresso un parere negativo, ma non ci ha detto poi quanti uomini questa flotta della marina, unita ai vapori delle società private, avrebbero potuto trasportare. Ora io non mi occupo dei vapori della marina mercantile, ma unicamente dei vapori della marina da guerra.

Se si dovesse dire quanti uomini possono trasportare gli attuali vapori della marina da guerra, vale a dire le navi onerarie, ammesso che tutte fossero in buono stato, non 50,000, e nemmeno 25,000 uomini esse possono trasportare; arriviamo appena a 4000 uomini. Ora la cifra di 4000 uomini è invero così esigua, così piccola, che credo valga la pena di pensarci sopra. Ben è vero che possiamo sempre fare assegnamento anche sui piroscafi delle società private; ma questi piroscafi sono in lontani viaggi, e, ad una data evenienza, non potrebbero essere tutti pronti e disponibili. Comunque sia, un certo ausilio da questi potremo averlo, ed io ritengo che sia stato ottimo consiglio quello di stabilire convenzioni per sovvenzionare talune società di navigazione; inquantochè, sostenendo quelle società, il Governo avrà un mezzo, non dirò cospicuo, ma non trascurabile per sussidiare la marina da guerra nel caso occorressero trasporti di una certa importanza. Ma malgrado questo sussidio il Ministero non dovrebbe trascurare i mezzi che per legge sono ordinati, allo scopo di potersene servire in ogni evenienza.

Ora, secondo l'articolo 2 della legge organica del 1877, dobbiamo avere due navi della portata superiore alle 3000 tonnellate, e la *Città di Genova* e la *Città di Napoli*, soddisfano pienamente a queste condizioni: abbiamo nell'organico 4 navi onerarie della portata da 1000 a 3000 tonnellate; senza andare troppo oltre dirò che per lo meno la portata media dovrebbe essere di 2000 tonnellate. Le quattro navi che provvisoriamente vanno ascritte a questo tipo, sono: l'*Europa* di 2300 tonnellate, il *Cavour* di 1870, il *Washington* di 1400, il *Dora* di 1100 tonnellate.

Per darvi un'idea che cosa siano questi vapori rispetto alla quantità di uomini che possono trasportare, dirò semplicemente che il *Dora*, che è l'ultimo di questi che ho citato, potrebbe solo portare 700 uomini, vale a dire la forza di un battaglione: un vapore che ha 1100 tonnellate di spostamento basta appena per trasportare la forza di un battaglione!

Poi nella categoria del naviglio onerario stabilito nell'organico del 1877 ci sono otto piroscafi sussidiari, fra i quali quattro cisterne. Questi otto piroscafi sussidiari dovrebbero avere una portata media di 200 a 1000 tonnellate, lasciando da parte le ci-

sterne che sono di piccola portata, dovremmo avere per lo meno quattro piroscafi della portata di 1000 tonnellate ciascuno.

Invece i 4 piroscafi attuali ascritti in questa categoria che sono l'*Authion*, il *Garigliano*, la *Sirena* ed il *Sesia*, hanno la portata dalle 500 alle 530 tonnellate.

Ho citato anche i nomi perchè ciascuno li avrà sentiti da lungo tempo nominare; sono tutti piroscafi di vecchia data e che da un giorno all'altro potrebbero anche essere radiati dal naviglio.

Viceversa poi di contro a questo stato di cose non troviamo nei bilanci passati, nè nel bilancio dell'anno presente nessuna assegnazione per la riproduzione del naviglio onerario; sicchè io pregherei l'onorevole ministro, qualora sia persuaso delle ragioni che io ho esposte circa l'importanza di avere un naviglio onerario, che sia in corrispondenza ai bisogni della marina ed ai trasporti militari, di provvedere perchè nel bilancio di prima previsione dell'anno venturo sia iscritta una somma corrispondente per la riproduzione di queste navi, secondo il programma prescritto dall'organico del 1877.

E giacchè ho facoltà di parlare mi permetto di fare un'altra osservazione relativamente alle macchine della *Lepanto*, ricordate anche oggi in questa Camera.

Non intendo di discutere circa le facoltà che aveva il ministro di scegliere una casa costruttrice piuttosto che l'altra; anzi io sono convinto aver egli fatto bene a prescegliere il tipo già adottato per l'*Italia*, perchè avendo due tipi uguali, avrà gli stessi pezzi di ricambio: lo che sarà certamente un vantaggio non piccolo nè trascurabile. Ma dove io credo di criticare l'onorevole ministro si è nel ribasso che ha richiesto alla casa costruttrice. L'onorevole ministro ha ceduto forse un po' troppo alle manifestazioni della opinione pubblica. Egli doveva resistere; il ministro sa che le case costruttrici inglesi offrono la loro mercanzia ad un dato prezzo, e la garantiscono buona. Ma le case inglesi quando loro si domanda mercanzia per un prezzo inferiore, danno mercanzia di qualità corrispondente al prezzo che loro si offre.

L'onorevole ministro ha detto alla Camera che ha ottenuto 8 mila lire sterline di ribasso, rispetto al prezzo primitivo pattuito. Crede il ministro che queste 8 mila lire siano un ribasso effettivo? Io non ne sono persuaso.

C'è un antico proverbio un po' maccheronica, che dice: *Talis pagatio, talis laboratio*, ed io temo che la casa Penn possa mettere in opera questo proverbio per le macchine della *Lepanto*.

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti.

(Non è presente.)

Non essendo presente perde la sua volta di parlare.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Geymet.

**GEYMET.** Ho chiesto di parlare in un determinato punto del discorso dell'onorevole Maldini, ma non dichiarai che chiedessi facoltà di parlare per fatto personale. Ed infatti se fatto personale c'è, io l'assumo di seconda mano per conto dell'onorevole ammiraglio Di Saint-Bon, inquantochè io mi sono permesso di citare il passo di un opuscolo, che egli ha recentemente pubblicato sopra la gravissima questione che ci occupa.

Ed in riguardo alla provenienza di questo opuscolo, mi pare che il mio amico personale, l'onorevole Maldini, le attribuisse una specie di mistero, e che io lo avessi potuto avere prima degli altri. Io racconterò francamente come andò la cosa. Io seppi qualche sera...

**MALDINI.** Non importa.

**GEYMET.** Insomma io l'ho avuto, perchè fu comunicato ad alcuni amici ancora slegato, ed era impaziente di sentire suonare una campana che pur troppo non può squillare in quest'aula.

Vengo quindi al fatto. I nomi dei porti che io ho citati sono quelli sui quali l'ammiraglio, onorevole Saint-Bon gettò gli occhi quando esaminava una carta idrografica, e memore probabilmente di avere egli percorso effettivamente nelle sue lunghe navigazioni quei porti, asserì che in essi l'Italia poteva entrare. Onorevole Maldini, vuole ella sostituire la sua autorità a quella dell'onorevole Saint-Bon? ed affermare che l'Italia non entra nè a Porto Ferrario nè a Porto Longone, nè in non so quale altro porto? Si serva ma...

**MALDINI.** Io non ho detto questo.

**GEYMET.** Ma io ho capito così.

**MALDINI.** Non ha ben inteso.

**PRESIDENTE.** Li prego di non interrompere.

**GEYMET...** ma ad ogni modo permetta a me di avere la più ampia fede su quanto scrive l'onorevole Di Saint-Bon in un momento così solenne in cui si agita un grande, un supremo interesse di difesa nazionale. E mi creda l'onorevole Maldini non andremo nè a secco nè a picco sulla nave del prode ammiraglio.

Comunque sia, lasciando la questione dell'onorevole Di Saint-Bon, l'onorevole Maldini ha per altro parlato del porto di Venezia, e l'onorevole Cavalletto già rilevò come non lo avessi nominato neppure io il porto di Venezia. Perchè io non ho parlato che del porto di Malamocco, cioè dello specchio

d'acqua che intercede tra la batteria di San Pietro in Volta e la batteria degli Alberoni. Ora tanto è vero che in quello specchio d'acqua possono trovar ricovero le navi di grande portata, che lo stesso, onorevole ministro della marina, recentemente ha disposto che agli *Alberoni* fosse stabilito un vistoso deposito di carbone, e per modo che il combustibile si potesse imbarcare dalla banchina degli *Alberoni* direttamente sulle nostre corazzate. Io non so se ho frainteso quello che ha detto l'onorevole Maldini in proposito: del resto a questo riguardo ha già risposto vittoriosamente l'onorevole Ricotti, e lo ripeto in buona compagnia coll'onorevole Cavalletto e coll'illustre Di Saint-Bon, è questione di cavafanghi, nè mai si costruirono le navi per i porti, sibbene questi per quelle.

Ora mi si permetta una franca ed esplicita dichiarazione. Si è parlato in questi giorni lungamente, e testè abbiamo udito un bellissimo discorso dell'onorevole Ricotti, circa la questione delle grandi navi, e delle navi di moderata grandezza; io non ho competenza per pronunciarmi in un modo assoluto sopra questa questione; certo che se io penso alle vicissitudini provate nelle costruzioni recenti nostre, e che pur troppo, diciamo, qui in Parlamento furono non poco bisrattate e tanto che si infuse generalmente l'idea che queste navi non potessero servire a gran cosa, certo dico che mi commuove l'animo un senso patriottico e di giusto orgoglio nazionale quando vedo che di queste navi ben altro apprezzamento portano esteri Parlamenti, ed i periodici di nazioni straniere; e mi piace qui di citare quanto si legge nella relazione della Commissione del bilancio della marina del 1879 della Camera dei deputati francesi.

« L'Italie, la dernière venue, révèle par ses premières tentatives la grandeur de ses ambitions.

« Elle a voulu posséder à la fois les navires les plus invulnérables, et l'artillerie la plus puissante, et de 1873, elle inaugurait la construction du cuirassé de 60 centimètres et commandait à Sir Armstrong six canons de 100 tonnes.

« Aujourd'hui elle a achevé le *Duilio* avec l'*Inflexible* anglais, la plus forte machine de guerre que l'art naval ait encore créée. Elle poursuit la construction de trois bâtiments du même type, dont deux de force supérieure.

« Dans un écrit récent M. Barnaby a classé d'après leur force les navires des diverses puissances. Suivant cette haute autorité, un seul bâtiment français l'*Amiral Duperré*, encore sur chantier entre en parallèle avec cinq bâtiments anglais, cinq navires allemands, et quatre italiens.

« Le jour ou le programme de l'Italie sera accom-

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

pli... » E qui parmi che, come osservò l'onorevole Ricotti, si vogliono tarpare le ali a questo programma « ... les types plus forts que elle construit, et qui sont des navires isolés, seront devenu des escadres.

« Il serait téméraire de compter su la victoire, si elle n'est pas préparée, et l'inégalité de l'armement peut créer entre les nations des différences que nulle valeur humaine ne saurait combler. »

Questo, come dissi, fu accennato nel Parlamento francese; d'altra parte il reputato periodico *La Revue des deux mondes*, nel fascicolo 15 marzo 1878 portava un articolo « La marine russe et la flotte turque » nel quale, a proposito, del *Duilio* così si esprimeva:

« Donc plus l'artillerie d'un bâtiment est puissante plus sa cuirasse est forte, plus grandes sont sa vitesse et sa promptitude de giration, plus un vaisseau approche de la perfection comme instrument de guerre. C'est pourquoi le génie maritime continue sans relâche ses études et ses recherches, marche de perfectionnement en perfectionnement, et semble ne pouvoir pas s'arrêter dans la voie des innovations. »

E questo è quello che facciamo noi col programma che ci suggerisce l'onorevole Acton? Io non lo credo; e, prosegue la *Revue*: « Dans quelle flotte trouve-t-on aujourd'hui le bâtiment qui approche le plus de cette perfection cherchée par les constructeurs de vaisseaux dans les conditions que nous venons d'indiquer? C'est l'Italie qui possède ce phénix. Nous le citons comme un modèle: la force des autres bâtiments de mer sera plus facilement appréciées par la comparaison avec ce beau monument de l'architecture navale. On l'appelle le *Duilio*. »

D'altra parte, nel Senato americano il senatore Bonjean disse nel marzo scorso:

« Il solo *Duilio* della marina italiana potrebbe distruggere tutta la nostra flotta. »

E nell'ultima edizione dell'opera americana *The voar ships and navies of the World*, del King, fatto l'elogio delle nostre grandi navi il *Duilio*, il *Dandolo*, si legge:

« Queste navi unite agli incrociatori di Tipo Rapido, faranno sì che la cooperazione della nazione italiana potrà essere apprezzata, e la sua inimicizia temuta anche dall'Inghilterra, Francia o Russia e certamente da qualunque altra potenza europea. »

Dunque io, tuttochè non abbia la competenza di decidere in questa questione, conservo per altro il sacro entusiasmo per i grandi iniziamenti, e desidero che si perseveri in essi; sarà sentimento, ma io attinsi fin dall'infanzia nel piccolo paese a piè del Cenisio, splendido nome che riassume in sè le grandi

qualità degli Italiani, *ardire e perseveranza*; e dimostra vero il *nihil hominibus arduum est*. Oltre a ciò ho una competenza, nella quale voi tutti partecipate, onorevoli colleghi, ed è quella di affermare col mio voto l'indirizzo che ci ha dato il Parlamento, votando gli organici e gli ordini del giorno in proposito.

Io poi traggio maggiore forza di convinzione, in questo mio dovere, quando mi riferisco anche ai pareri dei nostri bravi ufficiali dell'armata, ed a quello specialmente del comandante Caimi, che è così concepito. Egli dopo avere risposto al questionario e detto: che « il tonnellaggio deve essere di 8000, che la velocità sia almeno di 15 miglia, abbia potenza di artiglieria, potenza di difesa, con forte corazza (senza indicarne lo spessore), abbia le qualità nautiche per navigare e combattere in alto mare; costi 13 milioni, e non peschi più di 7 metri e mezzo; abbia una sfera di azione a tutta forza di 1000 miglia ed a velocità ridotta di 10 nodi, di 3500 miglia; » soggiunge: « Questa nave del tipo *Italia*, ma più piccola di 5000 tonnellate, quindi meno costosa, corrisponderà alle necessità del servizio *se riunirà tutte le condizioni esposte. Spetta all'ingegnere di tradurre in atto questo DESIDERATUM*. È indispensabile però che non riesca difettosa o deficiente di alcuna delle qualità principali del programma sovraccennato, perchè altrimenti esisterà già una causa che può contribuire alla sua perdita, che sarebbe poi attribuita dall'articolo 88 del Codice penale marittimo ai comandanti di squadra, ai comandanti di divisione ed ai comandanti delle singole navi, e che commina la pena di morte. »

Ora io domando se non ha ragione il Parlamento di voler essere informato ed assicurato sull'entità di questa nave? (*Bene!*)

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Sani.

**SANI.** Io non so se l'onorevole Maldini nel rivedere le bozze del suo discorso avrà...

**MALDINI.** Parli forte, perchè non si sente.

**PRESIDENTE.** Prego di non interrompere. Scenda vicino se vuole udirlo.

**SANI...** avrà il pentimento di avere nella sua improvvisazione ommesso qualche argomento a favore della sua tesi. So di certo che non avrà quello di aver risparmiato la Commissione generale del bilancio.

L'onorevole Maldini anzitutto trova che la Commissione generale del bilancio sarebbe andata fuori della legalità cancellando dal bilancio l'iscrizione delle due navi di prima classe.

Io credo precisamente il contrario di quello che

crede l'onorevole Maldini, vale a dire che se un appunto si può fare alla Commissione generale del bilancio è precisamente quello di essere stata perfettamente nella legalità. Infatti, o signori, noi abbiamo la legge dell'organico del materiale, la quale all'articolo 5 prescrive che allegate al bilancio di prima previsione ogni anno vi debbano essere le indicazioni delle navi da costruirsi.

Questa parola *indicazioni* è stata oggetto di dubbia interpretazione. Per la Commissione generale del bilancio *indicazione* voleva dire alcuni dati principali in forza dei quali e la Commissione generale del bilancio e la Camera potessero avere un criterio di massima sul tipo di queste nuove costruzioni e sulla spesa relativa. Per l'onorevole Maldini invece questa parola *indicazioni* vorrebbe dire semplicemente declinare la classe della nave che il ministro vuol costruire. Io, dico il vero, se la legge avesse creduto di accennare semplicemente colla parola *indicazioni* la classe delle navi da costruirsi, l'articolo 5 sarebbe stato perfettamente inutile. La stessa spesa vi dava l'idea della classe.

Ora è evidente che con quell'articolo si voleva qualche cosa di più. Quindi è evidente che la Commissione generale del bilancio l'ha interpretato retamente: ma non basta. Dopo quella legge voi rammenterete che vi fu una discussione alla Camera, la quale, sebbene breve, tuttavia fu importantissima rispetto a questo argomento.

Io rammento che si discutevano sette provvedimenti di legge per spese straordinarie militari. Uno di questi provvedimenti riguardava l'acquisto delle artiglierie di gran potenza per la difesa delle coste. L'onorevole Di Saint Bon, che allora era presente fra noi, domandò di parlare, ed a proposito di questo capitolo promosse per la prima volta la questione delle nuove costruzioni navali di prima classe, le quali, secondo lui, accennano di essere fatte con un indirizzo differente da quello seguito per le prime. All'onorevole Di Saint Bon successe l'onorevole Brin che sosteneva la stessa tesi; all'onorevole Brin, l'onorevole D'Amico che si mostrò fautore del sistema ideato dall'onorevole ministro, il quale nel suo discorso faceva queste precise dichiarazioni: « Io considero una vittoria navale il brillante risultato delle quattro grandi navi, » ed aggiungeva alcune considerazioni sulla necessità di studiare delle altre navi di minor portata. E concludeva con queste precise parole: « Studierò e proporrò al più presto i dati dei piani di costruzione di offesa e difesa delle due nuove navi da porsi in cantiere. » Le due nuove navi da porsi in cantiere sono precisamente quelle, di cui discutiamo oggi. In seguito di queste dichiarazioni l'onorevole Nicotera presentò un or-

dine del giorno, il quale fu accettato dall'onorevole ministro, ed approvato dalla Camera.

Qui presente non ne ho il testo, ma diceva presso a poco così: la Camera invita il ministro della marina a provvedere attivamente al compimento delle navi di prima classe, che sono in cantiere, e contemporaneamente lo invita a non ordinare nuove costruzioni prima di avere presentato alla Camera il parere dei Consigli tecnici.

Ora la Commissione generale del bilancio si trovava in una singolare posizione: da una parte aveva la domanda dell'onorevole ministro per due nuove navi di prima classe, dall'altra aveva questi precedenti; aveva la legge del 1877, aveva le dichiarazioni verbali dell'onorevole ministro, aveva l'ordine del giorno votato dalla Camera. Che cosa poteva fare la Commissione generale del bilancio? Essa poteva levare lo stanziamento: ma non l'ha fatto. E non l'ha fatto per delle buonissime ragioni: perchè, siccome in quel capitolo sonvi altre costruzioni, naturalmente con questi fondi si potevano quelle sollecitare; e non l'ha fatto perchè, siccome essa era persuasa che questa non era che una questione di tempo, e che l'onorevole ministro avrebbe soddisfatto ai voti della Camera espressi nell'ordine del giorno e nelle sue promesse, e fra venti giorni, fra un mese, fra due al più tardi, sarebbe stato in grado di presentare alla Camera i pareri, così col bilancio definitivo si sarebbe rimessa la dicitura delle due navi. Vede dunque l'onorevole Maldini che per quanto ha tratto alla legalità la Commissione generale del bilancio è in perfetta regola.

Altra accusa fatta dall'onorevole Maldini è quella della perdita del tempo. Su questa non risponderò nemmeno una parola, perchè ha risposto a sufficienza l'onorevole Ricotti.

Dice ancora l'onorevole Maldini: vedete? anche oggi la Camera stava per prendere una deliberazione non conforme alla legge ed io l'ho messa in avvertenza. Io non posso a meno di rivendicare alla Commissione del bilancio la priorità di quest'osservazione. Forse l'onorevole Maldini non prestava attenzione in quel momento, ma prima di lui (*Interruzione dell'onorevole Maldini*) s'alzò il relatore, ed a nome della Commissione del bilancio fece avvertita la Camera che ai termini della legge organica sul personale non si poteva in quel modo deliberare.

Ma questa è una cosa secondaria; e passo ad un'ultima considerazione dell'onorevole Maldini, alla quale vorrei rispondere due parole.

Parmi che nel suo discorso l'onorevole Maldini siasi espresso in modo da far credere che il Parlamento non abbia, non dirò il diritto, perchè questo è incontestabile, ma la competenza d'interloquire

in questa questione che secondo lui è d'indole puramente tecnica. Mi permetto di dissentire dall'opinione dell'onorevole Maldini. Stimo moltissimo gli uomini tecnici, credo che ad essi dobbiamo essere subordinati in certi apprezzamenti, e specialmente quando si tratta di particolari inerenti alla loro professione; di particolari tecnici nello stretto senso della parola; ma sono altrettanto persuaso che, quando si tratta di risolvere una questione gravissima come questa, quando si tratta di mutare un indirizzo stabilito per legge, il Parlamento abbia piena ed assoluta competenza.

D'altra parte, signori, non è egli vero in generale che l'uomo tecnico, continuamente preoccupato, permettetemi questa parola, del suo concetto, nel quale, per così dire, si personifica, è forse il meno adatto a dare un giudizio imparziale. Nella sua mente l'idea sulla quale egli lavora, prende, per così dire, la prevalenza, si fa arbitra e se consente alle idee opposte di penetrarvi lo fa solo per quel tanto che non possa pregiudicare il suo predominio. Ecco perchè si suol dire, ed è vero, che i migliori giudici in certe questioni sono le moltitudini, sebbene indotte. Ecco perchè si ammette per consenso universale che esse colgono sempre il lato giusto della questione. Ecco infine perchè io credo che il Parlamento sia competente a dare un giudizio esatto, non dirò sui particolari di un argomento tecnico per eccellenza, ma sopra un concetto generale.

Ed in questa opinione ci confermano tutti i precedenti parlamentari. Voi ricordate la discussione della diga della Spezia; voi ricordate la discussione per il piano generale di difesa del nostro paese e quello dell'organico per l'esercito e per l'armata, ed altre discussioni che ora non voglio citare: come gli ultimi sette disegni di legge per spese straordinarie militari, i quali, sebbene contenessero una quantità di questioni tecniche, furono competentemente discussi dal Parlamento.

Ora io credo che se il Parlamento ha potuto risolvere le questioni a cui ho accennato, con egual competenza può anche trattare quella che si discute.

Con questo io avrei terminato di rispondere all'onorevole Maldini. Ma io mi permetterò, se la Camera mel consente, di dire poche parole, sulla posizione della questione, e sarò brevissimo.

Era la tornata del 21 febbraio di quest'anno: una di quelle tornate che fanno esultare l'animo d'ogni patriota. Noi tutti, senza distinzione di parte, ritti in piedi davamo unanimi il nostro voto al seguente ordine del giorno:

« La Camera soddisfatta del successo ottenuto nella costruzione del *Duilio* e nella fiducia che con

esso sventolerà gloriosa la bandiera nazionale a tutela della patria, esprime la gratitudine del Parlamento ai valorosi che lo idearono e lo eseguirono. »

Chi avrebbe pensato che alla distanza di pochi mesi noi ci saremmo trovati in una condizione d'animo tanto diversa da quella, in una condizione d'animo che non vorrei definire di sconforto, ma che è certamente di turbamento?

Io sento ragionare di navi-colosso e di navi mezzane. Ma chi può dire, chi di noi può oggi giudicare dove finisca la nave mezzana e dove comincia la nave-colosso date le condizioni indispensabili di difesa, di velocità, di sfera d'azione? Io sento discorrere di potenti artiglierie capaci di perforare il seno alle navi avversarie: di corazze invulnerabili alle offese nemiche: di corsa veloce. Ma chi può dire, chi di noi può oggi giudicare quale debba essere la portata di una nave che debba avere queste artiglierie, queste corazze, questa velocità?

Io sento dire che l'indirizzo del nostro ordinamento marittimo è sempre quello stabilito dalla legge del 1877 che vuole: 16 navi di prima classe per formare in linea di battaglia; 10 di seconda, per la difesa locale; 20 di terza per altri servizi. E poi sento d'intorno a me delle voci melanconiche che mettono in dubbio la bontà di questo indirizzo. Sento ragionare di navi di prima classe per la difesa locale. Sento che, anche oggi, non si è tranquilli sulla riuscita di quell'una che abbiamo portata a compimento. Io sento ripetere che, fra breve, di tutto il vecchio naviglio non ci resterà nemmeno più la ricordanza.

Sento dire che bisogna procedere *con lena affannata* ad allestire un nuovo naviglio, se non vogliamo restare senza marina, esposti agli insulti ed al ludibrio di tutti.

Eppoi vedo nella relazione del bilancio della marina del 1880 che di 10 navi di antico modello che dovevano essere messe fuori uso, 5 sole lo furono.

Eppoi vedo che al 1880, noi avevamo perduto un anno nell'allestimento delle navi fissate col piano organico; e, come avete sentito da precedenti oratori, io vedo che, da due anni a questa parte, il Parlamento ha stanziato i fondi per incominciare la costruzione di un'altra nave di prima classe, la quale non è ancora stata posta in cantiere. Ora, o signori, è evidente che noi oggi, non è più un anno che abbiamo perduto, ma due; e come ciò non bastasse, siamo sulla via di perdere il terzo. E lo perderemo, perchè quella che oggi facciamo non è una discussione pratica sopra la portata, la potenza offensiva e difensiva, sopra la velocità, sopra la immersione della nave *A* o della nave *B*, ma è una discussione accademica sopra concetti vaghi,

astratti, sopra desiderati che non siamo ancora in grado di sapere se potranno essere realizzati; sovra offese o difese che si sono fatte fuori di quest'Aula. E pensare che la questione che sta dinanzi a noi è una delle più importanti per un paese! E pensare che per noi, nel momento attuale è la più grave che si possa affacciare.

Ma, o signori, supponete (ed al solo pensarlo mi sento rabbrivire), supponete per un istante che fra qualche anno una nuova sventura ci debba colpire... (*Oh! oh!*) ne abbiamo avuta una a Lissa, e fra qualche anno potremmo averne un'altra.

Supponete che nel processo, il quale terrà inevitabilmente dietro al disastro, venisse a risultare che, causa del medesimo, od uno dei principali fattori, fosse stato il mutato o il non mutato indirizzo. Supponete che il dubbio restasse, quale non dovrebbe essere il perturbamento dell'animo nostro, lasciatemelo dire, quale il nostro rimorso?

Riflettiamoci adunque, onorevoli colleghi, e non prendiamo deliberazione alcuna che non sia la conseguenza di una discussione seria, ponderata, efficace, ma soprattutto quale si conviene ad un Parlamento nelle cui mani riposano i destini del paese.

Come vedete, io non entro nel merito.

Io ho sentito dire delle affermazioni che mi hanno profondamente colpito. Ho sentito, per esempio, che si devono fare le navi per i porti, e non i porti per le navi. Ho sentito che della sua nave il comandante deve avere la fiducia che deriva dal suo apprezzamento individuale, non quella che è la conseguenza del giudizio collettivo delle più alte capacità militari e tecniche del suo paese. Ho sentito dire infine che il genio d'un ammiraglio, sia pure quello di Nelson, non s'irradia al di fuori della nave sulla quale è imbarcato.

Ma io non voglio discutere queste opinioni; solo mi sia permesso di esprimere i miei dubbi, le mie titubanze; dubbi e titubanze che io credo siano comuni ad una gran parte di noi e del paese. E mi sia permesso di dire altresì, che allorquando si versa in uno stato simile d'incertezza sopra una questione vitale, non avvi altra via, per uscirne, tranne quella di allungare la discussione, di farvi partecipare tutto il paese col mezzo dei corpi amministrativi e tecnici, col mezzo della stampa, col mezzo del Parlamento.

Ed allora, se l'indirizzo si deve mutare, mutiamolo pure, e sia benedetto colui che ci avrà avvertiti del mal passo. Ma mutiamolo con perfetta scienza e tranquilla coscienza: non temete, signori, di lasciare la cattiva via per incamminarci sulla buona; sicuri che non dovremo ritornare di qui a qualche tempo a rifare l'antica.

Ma oggi siamo noi in questa condizione d'animo e di mente? Certamente no.

Anni sono il Parlamento fece una lunga discussione sull'ordinamento della sua marina: il paese si scosse, provò le ambascie del terrore a conoscere lo stato miserando delle sue forze navali, provò le gioie della speranza, al pensiero della risurrezione e si riposò tranquillo nell'attuale ordinamento.

Quale non deve essere il suo corrucio oggi nel vederlo inforsato? Quale non deve essere il suo sconforto, quale la sua sfiucia?

Ed almeno a questo mutamento, a questa che io non vorrei chiamare, ma che pur troppo è vera disillusione, egli fosse stato preparato con una larga discussione! Ma non lo fu! Poi abbiamo avuto una brevissima discussione di questo argomento, allorchè l'anno scorso si discuteva il bilancio di prima previsione del Ministero della marina, ma rimase nei più angusti confini.

Ne abbiamo avuta un'altra il 23 aprile che rimase, per dir così, sopita da un'ordine del giorno, che rimandava ogni discussione all'epoca in cui sarebbero presentati i pareri dei Consigli tecnici.

Fuvi infine un'interpellanza presentata al banco della Presidenza e che non ebbe seguito; poi opuscoli, avvisaglie di giornali e poi la discussione odierna, tutto questo in termini vaghi, incerti.

Ma credete, o signori, che tutto ciò sia sufficiente. Credete che, oggi si possa con tranquilla coscienza dare il nostro voto sopra questa semplice questione: « Facciamo le navi piccole e non curiamoci di tutto il rimanente? »

Io certamente non parlo per prevenzione verso l'onorevole ministro. Nessun pensiero di opposizione mi turba l'animo, mi offusca la mente. Qualunque sia la mia opinione personale, io voglio ammettere che egli sia nel vero. Ma appunto in nome di questo vero: appunto nell'interesse del trionfo delle sue idee, io gli dico, proprio in tuono di preghiera, quasi in tuono di scongiuro: Per carità non vogliate evitare, non vogliate recidere questa discussione. Cercatela, provocatela anzi, ma sul terreno pratico, coi pareri di tutti i corpi che devono concorrere a quest'opera, a questo grande risultato. Chi è profondamente convinto della bontà delle sue proposte nulla ha da perdere, tutto da guadagnare nell'attrito delle opinioni. E voi onorevoli colleghi, non vogliate per considerazioni di ordine secondario, per ragioni di natura contingente, compromettere uno dei più grandi interessi della nazione: dirò anzi, il più grande, perchè davvero io non so immaginare nulla che stia al di sopra della sua esistenza. (*Bene! Bravo!*)

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Luporini. (*Rumori*)

*Una voce.* La chiusura!

LUPORINI. Se la Camera me lo permette, dirò poche parole su questa questione che ne ha già impressionato dolorosamente in questi due giorni di discussione.

*Voci.* Sì! sì! parli! (*Rumori*)

LUPORINI. Io faccio una considerazione. Noi tutti siamo rimasti dolorosamente impressionati al sentire che si doveva abbandonare un sistema, il quale si era tenuto fino a ieri che ci desse il primato sopra tutte le marine del mondo. E si doveva abbandonare, perchè secondo quello che diceva l'onorevole ministro, ai più di coloro che si dovrebbero intendere di cose marinesche, non ispirava più piena fiducia.

Eppure quel poco di esperienza che di un tal sistema si è fatto sia qui si sarebbe detto che dovesse condurre a risultati affatto opposti, giacchè le prove del *Duilio* hanno superato d'assai le speranze che se ne erano concepite.

Ora io domando, ma è egli possibile che il paese non debba al pari di noi rimanere scosso e profondamente addolorato quando sappia, dopo 14 anni, e dopo che avrà speso oltre a 4 mila milioni, che tutto il nostro piano di difesa è sbagliato? Che tutti i danari che abbiamo spesi per questo sono affatto gettati? E d'altra parte è possibile d'infondergli ancora fiducia in un piano che si escogita oggi, e che si vorrebbe sostituire a quello che si dice che è sbagliato, o quanto meno contro del quale si elevano da una persona autorevole, come è l'onorevole ministro della marina, gravissimi dubbi?

La cosa, o signori, è più seria di quello che per avventura non paia; perchè il paese ha diritto di esser persuaso, ha diritto di sapere a chi confida i suoi danari, e come questi denari sono spesi.

Se vi è cosa che tutti intendono e per la quale tutti direi, senza distinzioni di partiti o di condizione sociale, convengono doversi fare dei sacrifici, è questa appunto della difesa. Ma certamente il paese ha diritto di essere illuminato, ha diritto di conoscere l'uso che si fa dei suoi faticosi risparmi, ha diritto di essere rassicurato, che, se così vuoi, non saranno più sprecati come in passato.

Io invito pertanto l'onorevole ministro, invito il Ministero in generale, come invito la Camera, a ben considerare, prima di mettersi per questa nuova via, tanto più che l'esperienza sembrerebbe consigliare il contrario. E mi pare che parlando in questo modo nessuno possa obiettarmi che io sia incompetente, imperocchè evidentemente io non mi addentro in questioni tecniche, delle quali la competenza non

invidio certamente agli oratori che mi hanno preceduto, giacchè i loro profondi studi, la loro esperienza e dottrina gli hanno condotti a questo, che sulla medesima questione si trovano perfettamente in contraddizione fra loro.

Io lascio ben volentieri ad essi questa competenza nè mi occupo del loro tecnicismo. Quello che io so è che su questo punto importantissimo della difesa hanno studiato tanto per concludere con affermare gli uni quello che si nega recisamente dagli altri. (*ilarità*)

La seconda osservazione che io faccio è quella della difesa d'Italia, perchè a codesto sistema principalmente si lega la difesa del nostro paese.

Non vi meravigliate se vi dico di avere in addietro con grande amore letto moltissime delle cose che si son scritte intorno alla difesa d'Italia. Io ho tenuto dietro con affetto grandissimo agli studi che si facevano in proposito dai militari del nostro paese, e quasi tutti si domandavano in qual modo si sarebbe potuta difendere la parte peninsulare in caso che ci fossimo trovati in guerra con alcuno dei nostri vicini nella parte continentale d'Italia. Ora sapete voi che cosa essi proponessero per difendere l'Italia peninsulare?

Innanzitutto partivano sempre dall'ipotesi che la guerra fosse con la Francia, o con l'Austria alleata dell'Inghilterra.

Convinti dunque che la nostra flotta non potesse tenere testa a quelle nè dell'una nè dell'altra, proponevano che si dovessero armare le milizie territoriali, formarne alcune divisioni, e valendosi poi dei telegrafi e delle ferrovie (*ilarità vivissima*) trasportare queste divisioni là dove si fosse manifestato maggiore il pericolo di uno sbarco; dunque sulla flotta non si faceva assegnamento.

Queste erano le idee che si avevano intorno alla difesa del nostro paese, allorchè l'onorevole Saint-Bon, d'accordo con l'onorevole Brin, propose di costruire dei vascelli dei quali non hanno eguali nè Inghilterra, nè Francia. Questo arduo concetto parve darci una manifesta superiorità sui legni da guerra di tutte le potenze marittime. Da codesto momento si concepì la speranza, si ebbe fiducia di potere vittoriosamente lottare anche sul mare colle altre potenze, per la difesa dell'Italia peninsulare; non si pensò più a quelle tali divisioni dette di sopra, ritenendo che tutto l'esercito si sarebbe potuto portare nell'Italia continentale contro il nemico che da codesto lato ci avesse assaliti. Ora che cosa si fa in oggi, o signori? Oggi si distruggono, senz'altro, codeste macchine di offesa e difesa, o almeno ci arrestiamo spargendo dei gravi dubbi sulla loro efficacia, per ritornare ad un sistema che era già stato

abbandonato. Ma quando voi avrete riadottato questo sistema, non vi accorgete che con ciò stesso sarete venuti a decretare la vostra inferiorità? Imperocchè, o signori, non conviene farsi illusioni, la Francia e l'Inghilterra nel numero delle navi raggiungeranno forse i nostri nipoti. Ma sapete, o signori quanti vapori da guerra ha in mare l'Inghilterra? Oltre 3700 (*Rumori — Interruzioni*), volevo dire di commercio.

**PRESIDENTE.** Facciano silenzio, onorevoli colleghi. Non interrompano l'oratore.

**LUPORINI.** Sapete quanti ne ha la Francia? circa 350. E l'Italia? mi chiederete. L'Italia non ne ha che un centinaio.

Se la marina da guerra è, dunque, proporzionata a quella commerciale, la Francia è 3 volte superiore all'Italia e la Inghilterra la supera di ben 36 volte.

Vi pare dunque possibile che noi, in caso di una guerra marittima ci possiamo difendere dall'Inghilterra o dalla Francia. (*Basta! — Rumori*) Conviene, dunque, abbandonare persino il pensiero che i nostri legni possano tenere il mare, contro una di quelle due potenti nazioni, qualora si abbandoni il sistema che è stato iniziato dall'onorevole Saint-Bon e dall'onorevole Brin, e si torni a costruire legni di egual grandezza dei loro. Noi ci dichiariamo incompetenti, e perciò non parteggiamo più per l'uno che per l'altro sistema. Ma questo affermiamo che, se il ministro ha ragione, conviene cambiare il piano di difesa del nostro territorio e fare ritorno a quello che, come abbiamo detto più sopra, ci si proponeva dai nostri uomini di guerra.

E allora io mi domando: dato che per il naviglio dobbiamo pure rassegnarci ad occupare il secondo posto, o non sarebbe meglio risparmiare anche alcuni di quei milioni che dovranno spendersi nelle navi delle quali il ministro ci propone la costruzione, per aumentare di qualche divisione l'esercito certamente non troppo numeroso di fronte ai pericoli dell'avvenire? Non parrebbe cosa più savia spendere qualcuno di quei milioni per accrescere e migliorare la nostra cavalleria? Tutti sanno che secondo il parere di molti uomini autorevoli, i 20 reggimenti della nostra cavalleria (*Rumori*) ascendenti in complesso a circa 15,000 uomini, sono affatto insufficienti, attesa la importanza che quest'arma dopo la campagna franco-germanica, ha assunto nelle guerre moderne. Ma che sarebbe poi, se, come ebbi luogo di leggere su *L'Italia Militare*, or fa circa un anno, fosse vero che, in caso di mobilitazione, appena 20 o 25 per cento dei cavalli della nostra cavalleria fosse in grado di resistere a una

campagna? Che sarebbe se quei 15,000 uomini si dovessero ridurre così a 3 o 4000 soltanto?

Sarebbe cosa anche meglio fatta servirci di alcuni di quei milioni per aumentare l'artiglieria da campagna, essendo a tutti noto qual sia oggi la efficacia di questo potentissimo mezzo di distruzione, che mentre presso le altre nazioni sta in proporzione di 3, 3 1/2 ed anche 4 per mille, presso di noi non istà in proporzione che di appena 2 per un ugual numero di uomini. Che si è forse dimenticato che non abbiano ancora costruito i forti di sbarramento dei nostri passi alpini, dei quali parlò in una delle passate sedute l'onorevole Cavalletto? (*Rumori prolungati*) e che non si pensa quasi più al ridotto centrale, del quale pure tutti riconoscono la necessità per potere, dopo un rovescio, ripararci e riordinare l'esercito? E da ultimo le ferrovie, questo potentissimo mezzo di offesa e di difesa, in che stato si trovino esse là dove maggiore ce ne sarebbe il bisogno, ben potete comprendere da ciò che se ne disse nelle precedenti tornate della Camera.

**PRESIDENTE.** Ha finito?

**LUPORINI.** No, signori. (*ilarità*) Dirò ancora brevissime parole.

Ci dicono che siamo incompetenti e noi non ne disconveniamo. Noi non abbiamo certo la presunzione di voler pronunziare un giudizio intorno a questioni tecniche, e non pretendiamo nemmeno, per conseguenza, di giudicare qual sia il miglior tipo di navi che si convenga di costruire. Ma vi sono degli argomenti dei quali ci pare di poter apprezzare il valore, e che ci fanno non poca impressione.

Ora noi abbiamo sempre ritenuto, e ancora riteniamo che la stessa forza riunita in un solo individuo sia molto più potente e capace di molto maggiori effetti che divisa fra due, o in altre parole, in meccanica, la unità è assai superiore alla somma dei suoi componenti. *Vis unita fortior*: è questa una verità della quale tutti vorranno di buon grado convenire.

Secondo essa parrebbe dunque si dovesse accordare la preferenza alle navi colossali sulle navi di mezzana grandezza. Ma noi, ripetiamo, che non intendiamo pronunziarci intorno a siffatta questione.

Dicono che siamo incompetenti; e la cosa in un certo senso è innegabile.

Noi siamo incompetenti a giudicare quando la questione rimane nel puro campo del tecnicismo. Ma non si affermi che siamo assolutamente incompetenti a formarci un giudizio anche dopo avere inteso la discussione degli uomini tecnici, poichè tanto varrebbe dire che siffatte questioni debbano sottrarsi al sindacato del Parlamento. Ma come incompetenti?



I ministri, per esempio, che hanno la direzione della cosa pubblica sono ancor essi incompetenti a giudicare dei mezzi meglio atti alla difesa del loro paese? Ma allora converrebbe concluderne che sono altresì incompetenti a dirigerne la politica, comechè la potenza degli Stati e la loro politica sieno intimamente tra loro collegate. E credete voi per avventura che sia incompetente o almeno si ritenga tale il conte di Bismark a giudicare della potenza tanto terrestre che marittima del suo paese?

Credete voi forse che tale si giudicasse il conte di Cavour? Ma se questi uomini si fossero in siffatte questioni ritenuti incompetenti, oh siatene certi che non avrebbero neppure saputo guidare la politica del loro paese in modo così audace da fare l'ammirazione di tutte le genti civili.

È indispensabile è necessario che coloro i quali sono al Governo di una nazione abbiano un concetto chiaro e preciso su tutte le questioni da cui dipende l'avvenire e la sorte della medesima.

Ora vi parlerò con quella franchezza che mi è abituale.

Io ho dato sempre il mio voto al Ministero Depretis; ma non vi nascondo che sono restato grandemente meravigliato a sentire che sotto lo stesso Ministero Depretis che ha avuto per ministro della marina l'onorevole Brin, seguace del sistema Saint-Bon, vi sia oggi un altro ministro della marina, l'onorevole Acton, che proponga d'inaugurare un sistema affatto opposto a quello seguito dal Saint-Bon e dal Brin. Il che dimostra che il Ministero, sul sistema della difesa d'Italia sull'ordinamento delle nostre forze di terra e di mare, non ha idee molto esatte, non ha un concetto ben determinato e preciso, non ha convinzioni profonde (*Rumori*), il che, secondo me, è vizio capitale in un uomo di Stato.

Poichè il sistema degli armamenti di terra e di mare, che, segnatamente nei tempi moderni, è cosa d'importanza capitale, non è possibile improvvisare nè cambiare a ogni mutare di stagione, senza pericoli e danni gravissimi; siccome non potrebbero repentinamente cambiarsi il sistema delle finanze e l'indirizzo della politica estera e della politica interna.

Io, signori, ho finito! (*Oh! Bravo!*) A me pare che il campo della questione sia molto più largo ed esteso di quel che non è sembrato finora. A me pare che questa discussione non si sarebbe dovuta restringere a una pura e semplice questione di tecnicismo. Io penso che si sarebbe invece dovuta allargare molto di più. È mio fermo convincimento che si sarebbe dovuto indagare, con occhio molto più scrutatore che il mio non sia, quale influenza questo

sistema o questo cambiamento di sistema potesse avere così sul sistema di difesa, come sulla politica interna e sulla politica estera del nostro paese.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**BOTTA, relatore.** Comprenderà la Camera come io, che non ho avuto l'onore di veder mai neppure il disegno di una barca da pesca, non mi possa sobbarcare ad esaminare una questione tecnica. Del resto non fu messa la questione delle grandi o moderate navi dinanzi alla Commissione, ed è questa una ragione di più per uscirmene dalla questione tecnica, come si suol dire, pel rotto della cuffia.

Ma relatore per forza sono nel dovere di riferire precisamente in ordine al procedimento della questione di legalità posta dinanzi alla Commissione generale del bilancio.

Allorquando la Sotto-Commissione imprese lo esame dei capitoli del bilancio in discussione, fra le altre questioni esaminò anche quella inerente al capitolo 35. La Sotto-Commissione si trovò in presenza del disposto dell'articolo 5 della legge sull'ordinamento del materiale, e dell'ordine del giorno del 23 aprile 1880: e siccome, dal testo in parte dell'articolo 5 della legge sull'ordinamento del materiale della regia marina, e dal testo dell'ordine del giorno rilevava che dovevano presentarsi uniti al bilancio di prima previsione i pareri degli uffici tecnici competenti, si è creduta in dovere di rivolgersi al ministro della marina, e domandare questi pareri.

L'onorevole ministro della marina ci spedì colla data 7 novembre taluni volumi, e taluni pareri particolari, un volume contenente i pareri di tutti gli ammiragli che non fanno parte del Consiglio superiore, dei capitani di vascello in comando di navi, di quasi tutti i capi dello stato maggiore, di parecchi ufficiali subalterni della carriera della marina: ci spedì inoltre il parere dell'ammiraglio Bucchia, ed il programma che il Ministero sottoponeva al parere del Consiglio superiore di marina. La Sotto-Commissione, tenendosi sempre al disposto della legge e dell'ordine del giorno, non credette di prendere in considerazione i pareri del corpo dello stato maggiore generale, come non credette riconoscere quale parere tecnico quello che, in via particolare, dava l'ammiraglio Bucchia al signor ministro della marina; essa doveva attenersi al programma ed al parere del Consiglio superiore di marina. Epperò non credette soddisfatte le esigenze della legge e dell'ordine del giorno, e deliberò, come primitiva determinazione, di sospendersi, dalla dicitura del capitolo 35, quella parte che riguarda la costruzione di due nuove navi di prima classe.

Sembrando però molto radicale questa determi-

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

nazione, sussidiariamente adottava un ordine del giorno così concepito:

« La Camera, in coerenza del suo ordine del giorno del 23 aprile 1880 invita il ministro della marina a non mettere in cantiere nuove navi prima che essa si sia pronunciata sul parere degli uffici tecnici che deve essere presentato. »

Così armata la Sotto-Commissione s'è presentata alla Commissione generale del bilancio, pregandola di voler invitare l'onorevole ministro della marina di intervenire alle riunioni della Commissione medesima perchè essa ne potesse sentire il parere.

L'onorevole ministro dichiarò esplicitamente che non poteva accettare la redazione di quell'ordine del giorno. Perciò la Commissione riconvocatasi ne compilò un altro concepito in questi termini:

« La Camera in coerenza del suo ordine del giorno del 1880, invita il ministro della marina a non mettere in cantiere nuove navi di prima classe prima che la Camera possa pronunciarsi sui pareri degli uffici tecnici competenti che saranno pronunziati non più tardi del bilancio definitivo del 1881. »

Contemporaneamente la Commissione diede incarico al relatore di sentire il parere dell'onorevole ministro della marina, il quale non accettò nemmeno questa redazione: ed allora la Commissione generale ritornò sui passi della Sotto-Commissione e deliberò a maggioranza di togliere dalla dicitura del capitolo 35 la parte che riguarda la costruzione delle due navi di prima classe.

E qui sorse differenza in seno della Giunta. Ci fu una maggioranza che prese la deliberazione che ho avuto l'onore di riferire brevemente alla Camera; ci fu una minoranza invece, della quale mi onoro di far parte, che credette essere sufficiente per soddisfare al prescritto dell'articolo 5 della legge sul riordinamento del materiale e dell'ordine del giorno 23 aprile 1880, autore il mio caro amico l'onorevole Nicotera, essere sufficiente il programma del Ministero approvato dal parere del Consiglio superiore. Siccome questo programma dà le condizioni alle quali deve ubbidire questa nave di prima classe di nuova costruzione, e siccome queste condizioni danno il criterio del tonnello e avuto il tonnello, se ne ha anche il prezzo, la minoranza credè osservato il prescritto di legge.

Abbiamo un criterio tecnico sulla natura della nave che si deve mettere in cantiere, abbiamo il prezzo approssimativo, che cerchiamo di più? Dobbiamo noi aspettare per forza il parere sul progetto, del comitato per i disegni delle navi? Ma dobbiamo noi esaminare i disegni? Ci sembrò che questo non potesse essere il compito della Commissione.

Ma la maggioranza della vostra Commissione si è occupata anche della questione se la Camera potesse entrare in una discussione tecnica.

A nostro avviso la Camera è liberissima di entrarvi, ma la Commissione, non ne pose la questione, e si è limitata ad esaminare la questione sotto l'aspetto legale, vale quanto dire vedere se sono state soddisfatte le condizioni stabilite dalla legge e dall'ordine del giorno votato dalla Camera in confronto degli atti che ci ha mandato il Ministero della marina.

Qui, o signori, mi occorrerebbe di fare, solamente in via dichiaratoria, una risposta all'onorevole Maldini, ma lo perdoni il mio onorevole amico, ai due incisi che egli indirizzava al relatore nella seduta di ieri. L'onorevole Maldini diceva ieri: ma la Commissione non avrebbe dovuto mutare la dicitura anche per gli incrociatori dal momento che anche essi si riferiscono a nuove navi da costruirsi?

Mi permetta l'onorevole Maldini che per questa parte esprima le idee anche della maggioranza della Commissione del bilancio. Per ciò che riguarda gli incrociatori abbiamo già i tipi *Amerigo Vespucci* e il *Flavio Gioia* che sono in mare; e poichè l'onorevole ministro si riferisce, a quanto mi pare, a questi tipi, la questione è dunque risolta.

Ma voi della Commissione, aggiungeva l'onorevole Maldini, non vi siete interessati del capitolo 38 del bilancio. Il capitolo 38 del bilancio, onorevole Maldini, è parte straordinaria, e non fa che stanziare la quarta rata di quei tali 20 milioni assegnati per periodo dal 1877 al 1888 dalla legge della quale abbiamo parlato tanto in questi giorni, della legge cioè del 1° luglio 1877, riferibile all'ordinamento del materiale della marina.

E lo stesso ministro, con grande esattezza, nella sua relazione, fa una nota colla quale dice che i 2 milioni stanziati nella parte straordinaria vanno a far parte dei 12 milioni stanziati al capitolo 35 della parte ordinaria, perchè servono non solamente per nuove costruzioni, ma per le costruzioni in corso e per quegli altri bisogni inerenti sempre a costruzioni e a rinnovazione di naviglio; vede dunque l'onorevole Maldini, che su questo la Commissione ha agito correttamente.

Signori, io, da parte mia, sono in una posizione molto delicata, perchè, come relatore, il trovarmi nella minoranza, certamente mi deve imporre certe leggi di convenienza e di deferenza verso la Commissione della quale mi onoro di far parte; quindi mi limito a far voti, e come cittadino, e come rappresentante la nazione, perchè presto si risolva la questione delle nuove costruzioni. E questo, dico, non perchè non sia stata altamente luminosa la

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

idea delle grandi costruzioni, ma perchè non avvenga ciò che è avvenuto in un certo paese, dove mentre il Parlamento discuteva del sistema di difesa, l'inimico espugnò la piazza e la distrusse.

Facciamo presto. Abbiamo le quattro grosse navi, non sarà un male se ora ne facciamo di meno giganti. Colle grosse navi, ho inteso a ripetere e ho letto su qualche libro che mi è capitato sott'occhio, dico, colle grosse navi non potremo egualmente investire tutti i porti e tutti gli estuarii; abbiamone almeno qualcuna che serva a questo scopo, e che possa, in certe date evenienze, ripararsi in porti d'una certa importanza, ed al tempo stesso essere condizionata in modo da poter ben investire certi porti e certi estuarii, per i quali le grosse costruzioni non mi pare che possono intieramente servire.

Io non ho altro da dire.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro della marina ha facoltà di parlare.

**ACTON, ministro della marina.** Dopo le dichiarazioni chiare ed esplicite fatte l'altro ieri; dopo i pareri della gran maggioranza dei membri della Commissione, di parte dei quali alcune opinioni io ho anche lette in questa Camera; dopo le deliberazioni del Consiglio superiore di marina, favorevoli alle navi moderate; dopo tutto quello che io ho dichiarato intorno ai veri bisogni della nostra marina; dopo i grandi esempi di tutte le potenze marittime, che, nessuna avendoci seguito nelle colossali costruzioni, accennano tutte a voler sempre più inoltrarsi nella via della moderazione; dopo tutto questo io aveva il diritto di credere d'aver adempiuto al mio dovere, ed aveva fissato nell'animo mio di non più prendere a parlare su questo argomento, e di affidarmi calmo e sereno all'imparzialità dei giudizi di questa Camera, che, non lasciandosi appassionare da nessuna considerazione personale, avrebbe certamente deliberato nel solo vero interesse del paese.

Ma, dispiacevolmente per me, io sono costretto a sorgere a parlare al solo scopo di ristabilire la verità, ed evitare che la serenità dei giudizi di questa Camera sia turbata da erronee affermazioni.

Si è detto che la Francia, impensierita del nostro indirizzo, si spingeva sempre più nella via delle colossali costruzioni. Ebbene dai documenti ufficiali risulta che in Francia sono di prima classe 9 corazzate che hanno uno spostamento minore di 6000 tonnellate, e che fra le 25 corazzate di prima classe due sole che sono ancora in costruzione uguagliano appena il nostro *Duilio*, cioè, 11,000 tonnellate.

Dagli stessi documenti ufficiali risulta che a questo i francesi sono stati costretti perchè essi vogliono che alla linea d'acqua le loro corazzate sieno intera-

mente protette da un rivestimento di ferro dello spessore di 55 centimetri al centro. Nessuna corazzata ha quindi la Francia che abbia 15,000 tonnellate, e metri 9,40 d'immersione, come le nostre due *Italia* e *Lepanto* che non hanno nessuna protezione di corazza verticale alla linea d'acqua.

Dunque la Francia sopra 25 corazzate di prima classe ne ha costruite appena due, le maggiori, che sono di 4000 tonnellate minori delle nostre.

Questi sono i fatti veri per il presente; e per l'avvenire, ecco, sempre da documenti ufficiali, qual è l'indirizzo della Francia.

« Le *Hoche*, le *Neptune*, le *Marceau* et le *Magenta*, qu'on va mettre prochainement en chantier, seront exécutés en fer sur le plan de monsieur l'ingénieur Huin. Leur cuirasse aura une épaisseur de 45 centimètres. Leur machine d'une force de 6000 chevaux (si contentano di 14 nodi) imprimera au bâtiment une vitesse de 14 noeuds. L'artillerie se composera de 3 canons de 34 centimètres en tourelles et de 18 canons de 14 centimètres en batterie. »

Dunque la Francia, sempre moderata in tutte le costruzioni navali, vuol diventarlo ancora di più.

Si è ancora detto che da informazioni assunte risultava che l'Inghilterra non ci avesse seguiti per puro machiavellismo. Ora da documenti ufficiali risulta che dal 1873 fino ad oggi, cioè dalla messa in cantiere del nostro *Duilio*, l'Inghilterra ha speso per la marina due miliardi e 376 milioni, e sopra 57 corazzate, ne ha una sola che si avvicina al nostro *Duilio*, cioè di 11,400 tonnellate; nessuna di 15,000 tonnellate.

Ora siccome in questi 9 anni con poco più di 350 milioni abbiamo voluto costruire 4 grandi navi, così pensando ai due miliardi e 376 milioni spesi dall'Inghilterra senza aver voluto costruire nessuna *Italia*, io trovo molto strano chiamarlo machiavellismo.

Da altri documenti ufficiali risulta che l'Inghilterra è non solo contenta di avere sempre seguito questa via di moderazione, ma vuole anche essere più moderata per l'avvenire.

Il nostro addetto navale a Londra così mi ha scritto nello scorso mese di novembre :

« In questo momento la reazione contro smisurati cannoni, e smisurate navi è più che mai viva in Inghilterra. L'ardente polemica che su così imponente argomento ferve nel paese nostro, ritengo sia indizio soddisfacente di prossimo trionfo di uguale conviunzione tra i nostri marinai ed ingegneri. »

Si è tentato d'impressionare la Camera, fingendo un attacco di torpedini contro il banco dei ministri, e affermando che la nuova nave che io propongo sarebbe affondata, e che la nave colossale sarebbe

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

rimasta a galla. Ebbene, ecco quanto io prescriveva per la nuova nave :

« Le disposizioni per assicurare il galleggiare e la stabilità della nave e per proteggere dai proiettili l'apparato motore e i depositi di munizione debbono avere, qualunque sia la loro natura, efficacia non inferiore a quella delle disposizioni adottate per l'*Italia*. Per la protezione della carena, contro le armi subacquee e contro gli investimenti le disposizioni, qualunque esse siano, dovranno presentare sicurezza almeno equivalente a quelle che possiede il *Duilio* o a quelle dell'*Italia*, in quanto lo consente la distanza fra il bordo e le paratie longitudinali che probabilmente nelle nuove navi sarebbe minore di quella che si ha sull'*Italia*. » E qui avverto che questa distanza sarebbe nelle nuove navi minore di quelle del *Duilio* soltanto di 25 centimetri, perchè nelle grandi navi è di 2 metri e 25, e nelle piccole di 2 metri.

Questa è la verità ufficiale della nuova nave che io propongo. Ma io ho ancora il dovere di stabilire un'altra verità. La sola difesa contro le torpedini sta nei compartimenti della nave. Ora la larghezza di questi compartimenti è quella che stabilisce la protezione.

Ma la larghezza dei compartimenti dipende dalla larghezza della nave, e non dal peso? e questa è cosa evidente a tutti. E siccome io ho limitato l'immersione, così l'ingegnere, per trovare il dislocamento necessario al suo peso, sarà costretto ad aumentare la larghezza della nave; e così riuscirò ad avere una nave, che mentre può entrare in tutti i porti, può girare più presto, per le migliori qualità evolutive; è più stabile al mare, ed è meglio protetta (notate o signori), è meglio protetta dalle torpediniere nemiche. Questa è la verità!

Prima di assumere il portafoglio della marina io aveva sempre creduto l'onorevole Albini uno strenuo sostenitore dei colossali cannoni, delle colossali macchine, dei colossali bastimenti; e, confesso, siccome l'onorevole Albini era ed è direttore generale d'artiglieria, al Ministero, questa sua preferenza pei grandi cannoni da cento aveva un gran peso.

Ma nel gennaio di quest'anno, trovai nella nostra rivista marittima un opuscolo dell'onorevole Albini, nel quale egli così dichiarava alla marina le sue opinioni :

« È un illudersi che una eccedenza di potenza nelle artiglierie possa costituire un vantaggio per le grandi distanze, perchè nel mentre che il combattimento a grande distanza non può che essere una chimera, è invece una realtà lo svantaggio che deriva dalla estrema lentezza del tiro, e dalla scarsis-

sima probabilità di colpire, le quali sono conseguenze; dirette della pesante mole e dello scarso numero.

« Alcuni, soggiunge il comandante Albini, sono proclivi a dare poca importanza a tale difetto di tempo e di numero, perchè si cullano nell'illusione che nei combattimenti navali moderni non succederà mai di dover fare un fuoco rapido e continuato; ma anzi questo dovrà essere sostituito da tiri lenti e bene aggiustati, al quale compito bastano pochi cannoni. Io non mi accingerò ad esaminare se una tale opinione derivi dal supporre una tattica novella fantastica, oppure sia frutto di un ponderato esame di ciò che potrà succedere seguendo le tattiche sinora note.

« Ma, comunque sia, non credo accettabile una tale opinione, perchè essa poggia su ciò che non può succedere in realtà. Coloro che la propugnano calcolano che ogni tiro non fallisca mai; eppure la pratica dimostra quanto scarsa sia la proporzione dei tiri che colpiscono utilmente. Non tengono alcun conto delle numerose accidentalità che succedono anche sovente nel servizio ordinario delle artiglierie, e che ne paralizzano momentaneamente l'azione. Pare che non riflettano che l'esser dotato della possibilità di fare un fuoco rapido non porta con sé la necessità di sciupare tiri inutilmente, ma porge invece il mezzo di essere costantemente pronti ad agire potentemente al momento del bisogno, giacchè equivale ad essere disarmato chi vede il nemico passare senza poter fare a tempo a caricare i cannoni; dimenticano inoltre che risulta ridicolo l'insistere tanto sulla necessità di costruire delle navi con un raggio di evoluzione molto limitato; se poi le loro artiglierie non possono agire all'unisono con tale rapidità di movimenti, perchè il tempo che trascorre tra un caricamento e l'altro è doppio del tempo che si richiede per compiere un intero circolo come succede nelle navi a cannoni mostri del tipo *Duilio* od *Inflexible*. »

Precise sue parole!

E poi l'onorevole Albini, mi permetta di dirglielo, ha collaborato con me nella formazione del tipo di una nave di 7500 tonnellate, in modo che io aveva il diritto di credere che il comandante Albini fosse dell'opinione espressa nel suo opuscolo. Ieri invece con sorpresa ho sentito che ha mutato opinioni.

Non voglio continuare, e riepilogo.

In omaggio all'ordine del giorno 23 aprile, io aveva il dovere di non ordinare alcuna costruzione di nuova nave prima di aver presentato alla Camera i pareri dei corpi tecnici, ed i due volumi che il 7 novembre io ho trasmesso alla Presidenza della Camera per la Commissione del bilancio contengono:

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

1° Opinione di quattro Commissioni sulle navi nuove da porsi in costruzione;

2° Programmi ed esposizioni ragionate del Ministero;

3° Pareri del Consiglio;

4° Conseguenti programmi al Comitato dei disegni delle navi.

Non resta quindi che ad avere soltanto il disegno della nave ed il giudizio se il disegno corrisponde al programma; ma già fin da ora la Commissione può vedere chiarissimo nell'operato del Ministero e nelle sue intenzioni di uniformarsi perfettamente alla legge ed al disposto dell'ordine del giorno.

Finora adunque sono precisati alla Camera i criteri nautici e militari, cioè le condizioni generali dell'offesa e della difesa, e questi confortati dai pareri del Consiglio superiore e dalla grandissima maggioranza delle quattro Commissioni, che sono, in altri termini, tutta la marina; ma io ho anche il dovere di precisare i termini della spesa, e questo lo faccio dichiarando che intendo stare nella legge, e che non voglio per conseguenza che la nuova nave superi i 15 milioni.

La Camera vuole anche sapere il tonnello, ed io posso dire fin d'ora che la nuova nave non supererà le 9000 tonnellate; e che questo tipo sia realizzabile lo desumo dai fatti compiuti presso le altre marine ed anche nella nostra, dagli studi preliminari fatti negli uffici tecnici del Ministero.

Io quindi prego la Commissione del bilancio e la Camera di voler rimettere le parole soppresse nel capitolo del bilancio. Intanto, dopo le varie affermazioni di diversi oratori che incolpano il Ministero di mutare indirizzo sulle nuove costruzioni, io citerò gli stessi documenti ufficiali che mostrano le intenzioni del ministro e gli ordini dati in proposito:

« Le quattro grandi navi di prima classe già disegnate, delle quali una è già compiuta e le altre si trovano in differenti stadi della loro costruzione, soddisfano in grado eminente le condizioni di grandissima potenza di offesa e di difesa, che sono certamente di molto pregio nelle navi che la legge citata distingue colla classificazione di prima classe; ma a me pare che la loro grandezza abbia per necessaria conseguenza di renderle meno atte ad alcune delle esigenze della guerra navale, e parmi ancora che se continuassimo a costruire navi di cotanta mole, e perciò di altissimo prezzo, bentosto proveremmo difetto di mezzi, e non potremmo aver abbastanza presto quelle navi di cui si sente il bisogno per surrogare le antiche corazzate che successivamente spariranno dal quadro del naviglio. »

E nell'altro documento rivolto nel Consiglio superiore:

« A me sembra che fra le 16 navi di prima classe debbano comprendersi i vari tipi di navi occorrenti in battaglia e contro navi e contro forti e che in questo momento avendone noi pronte ed in costruzione 4 grandissime, sia opportuno ed urgente di metterne in costruzione due di moderata pescagione e dimensioni, che pur rimanendo superiori alle migliori navi di battaglia estere, non abbiano gli straordinari dati che possiedono l'*Italia* e la *Lepanto*, ma che in compenso siano più di queste adatte alla guerra di costa, alle condizioni idrografiche d'Italia, ed a tutte le svariate esigenze del nostro obiettivo militare politico non solo, ma quanto essendo di costo più modesto e di più rapida costruzione vengano sollecitamente a surrogare i vuoti che le nostre vecchie corazzate (scomparenti così rapidamente) lasciano nei quadri del nostro materiale navale. »

E per concludere leggerò un brano della programma che io formulava al Consiglio superiore:

« A meglio esprimere il mio concetto dirò: che quello che chiedo al Consiglio superiore si è di mettersi al duplice punto di vista del ministro della marina e di un ammiraglio, che avessero la responsabilità di preparare nel miglior modo, e nel più breve tempo possibile la flotta, per una guerra difensiva della nostra costa (*sempre nel senso di difesa offensiva al largo*, voluta dal piano organico). E di dirmi, tenendo conto delle condizioni del nostro bilancio, quali requisiti marineschi, nautici, militari, tattici e strategici sarebbe desiderabile che avessero le navi da studiarsi dal Comitato dei disegni. Non si tratta naturalmente di determinare tutti questi requisiti, ma solamente di accennare le specialità e le diversità da altri tipi, cui è desiderabile che le navi corrispondano; nonchè *taluni limiti* nelle qualità che si ritengono opportune, al punto di vista di una ben intesa economia nel costo e nelle dimensioni; avendo in mira di non aumentare neppure di poche migliaia di lire, il costo di ogni singola nave, quando si crede che nell'interesse supremo della forza complessiva della marina, tale somma sarebbe più utilmente consacrata ad altra nave. »

L'onorevole Ricotti mi ha rimproverato due cose gravissime. La prima, di aver ritardata la costruzione delle navi. Su questo protesto formalmente perchè fin dai primi giorni in cui assunsi il portafoglio della marina, e prima ancora che si avesse avuto notizia delle prove del *Duilio*, io ho sollecitato questo allestimento; e mi è stato possibile di portare la costruzione dell'*Italia* al punto di essere

varata nel 29 settembre. E questo giustifica ancora perchè io nello scorso anno non abbia potuto mettere in costruzione le nuove navi, giacchè gli scali erano impegnati da altre costruzioni.

Prima di rispondere ai vari appunti tecnici che l'onorevole Ricotti ha fatto alle nuove navi da porre in costruzione, comincio dal dichiarare che non si tratta di tipo Acton, o di tipo Saint-Bon, o di tipo Brin; perchè la differenza dei tipi non dipende nè dallo spostamento nè dalla pescaggio della nave, ma da ben altro.

Col tipo *Duilio* abbiamo mantenuto la corazza alla linea di acqua nel solo ridotto centrale; col tipo *Italia* abbiamo abbandonata la corazza verticale alla linea d'acqua.

I francesi corazzano l'intera linea di acqua, gli inglesi seguono le stesse norme adottate da noi per il *Duilio*. La nave che si vuol mettere in costruzione è una nave del tipo *Italia*, ed è indicato in tutti i documenti che io ho comunicati alla Camera. Soltanto intendo che questa nave dello stesso tipo dell'*Italia* risponda agli altri requisiti che io ho accennato avant'ieri, e specialmente alla possibilità di potersi ridossare nei nostri porti dell'Adriatico e poter transitare dal canale di Suez.

Un appunto gravissimo fattomi dall'onorevole Ricotti si è quello che io non do a questa nuova nave velocità superiore alle 16 miglia, e sia così in una condizione di velocità inferiore a quella che ha l'*Italia*; ed io gliene dirò le ragioni.

La velocità di 16 miglia da me richiesta è sufficiente perchè è superiore non solo a quella di tutte le navi corazzate già esistenti, ma è anche superiore a quella di tutte le corazzate che si mettono in costruzione oggi.

La ragione per la quale si era cercato di ottenere per l'*Italia* la velocità di 18 miglia dipendeva dal fatto che le torpediniere non raggiungevano allora che una velocità di 16 a 17 miglia; ma dal momento che queste hanno raggiunto la velocità di 21 miglia mi pare che non valga la pena di fare enormi sacrifici pur rimanendo sempre in una condizione inferiore inverso di esse.

Pregherei la Camera di voler prendere in serio esame le considerazioni che vado a sottoporgli; per passare dalle 15 alle 17 miglia siamo stati obbligati sull'*Italia* di passare da una macchina di 10 mila cavalli a quella di 18 mila.

In quanto al carico di carbone, siccome io non credo necessaria tutta quella grande provvista che si è creduto dare all'*Italia*, così ho ridotto in conveniente misura la provvista di carbone della nuova nave.

Riguardo al peso dei cannoni l'onorevole Ricotti

ha paragonato i dati del *Duilio*, compreso le piattaforme, con i dati della nuova nave, escluse le piattaforme; perchè il peso di munizioni e artiglierie del *Duilio* non è che di 700 tonnellate e quello della nuova nave non sarebbe che di 650; vale a dire che con una grande diminuzione di spostamento e di costo non si ha che una diminuzione di sole 50 tonnellate. E di più, questa diminuzione è assai facile ad ottenersi col progresso attuale delle artiglierie senza diminuire la potenza offensiva della nuova nave in confronto del *Duilio*.

Ha parlato anche l'onorevole Ricotti delle munizioni in rapporto delle artiglierie, ed ha detto che l'*Italia*, che era prima costruita per 13 mila tonnellate, doveva portare soltanto 2 cannoni da cento, e che in seguito venne deliberato di aumentarne altri due.

Era naturale, dal momento che si costruiva una nave l'*Italia* che era molto maggiore di quella che era già in costruzione, quale il *Duilio*, ed era naturalmente necessario di fare che almeno la sua potenza di offesa eguagliasse quella della nave minore.

Dichiaro in ultimo che non si tratta di cambiare tipo, ma di seguire lo stesso tipo, rendendolo più adatto ai bisogni attuali.

In quanto a quel che l'onorevole Ricotti ha detto delle due, piuttosto che di una grande nave, dirò, che, dal momento che si possono mettere simultaneamente in costruzione due navi, una a Castellammare e l'altra a Venezia, è certo che esse saranno finite più presto, cioè in un tempo minore di quel che si richiederebbe per una sola grande nave.

Ho finito. Risponderò soltanto due parole all'onorevole Di Lenna, il quale mi ha parlato sui trasporti militari. Io credo che egli si convincerà facilmente come non sia opportuno in un momento in cui incalza tanto il bisogno di forze militari, impiegare delle somme per costruire trasporti, che pure sarebbero necessari; ma dal momento che noi possiamo provvedere in via eccezionale colla *Città di Genova* e con la *Città di Napoli* (che avendo subito grandi riparazioni, saranno certamente in buoni condizioni per un tempo ancora maggiore di quello che era previsto dall'organico) ad ogni modo si farà fronte coi mezzi che ci fornisce il commercio.

Ha parlato anche della questione della macchina del *Lepanto*. Io posso assicurare l'onorevole Di Lenna che la economia non ricadrà punto sul materiale, poichè le specifiche sono rimaste le stesse. Anzi, il signor Penn, nell'accettare le condizioni di ribasso, dichiarava formalmente che poteva accettarle per la diminuzione del valore dei materiali

avvenuta dal giorno in cui aveva fatta la prima proposta a quello in cui fu firmato il contratto.

Ieri l'onorevole Albini mi chiedeva che, delle navi da porsi in costruzione, se ne fosse impostata qualcuna anche sullo scalo della Spezia. Io farò notare all'onorevole Albini che il riparto della somma per mano d'opera e materiali di nuove costruzioni venne assegnato alla Spezia in maggior proporzione che negli altri dipartimenti; infatti pel 1881 furono assegnati alla Spezia lavori per 2,602,000 lire, a Napoli ed a Castellammare per 2,557,000 lire ed a Venezia per 1,300,000 lire. Siccome tali sono le somme portate in bilancio, s'io ponessi in costruzione sullo scalo della Spezia un'altra nave, bisognerebbe congedare le maestranze degli altri dipartimenti. Certamente (se, ultimato il *Dandolo*, il *Lepanto* non fosse ancora varato e non se ne potesse continuare la costruzione alla Spezia, e se l'*Italia* non avesse finito di montare le sue macchine per potersi collà recare ad ultimarsi) si dovrebbe profittare delle circostanze per mettere in costruzione su quello scalo qualche nave di cui fosse necessario incominciare la costruzione.

#### PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

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

**SANGUINETTI A., relatore.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per una nuova proroga del termine fissato all'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate. (V. *Stampato*, n° 153-A.)

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

#### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PREVENTIVO PEL 1881 DEL MINISTERO DELLA MARINERIA.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente della Commissione generale del bilancio.

**LA PORTA.** (*Presidente della Giunta generale del bilancio*) Permetta la Camera che, prima ch'essa dia il suo voto sulla questione che ora si dibatte, io mi studi di stabilirla in poche parole il più nettamente che è possibile.

L'onorevole ministro nel bilancio di prima previsione propose un capitolo (che è il 35), intitolato *riproduzione del naviglio*, col quale si chiedono fondi per l'allestimento del *Dandolo*, pel proseguimento della costruzione dell'*Italia* e della *Lepanto*, nonchè dei due incrociatori *Flavio Gioia* e *Ame-*

*rigo Vespucci*, di un terzo incrociatore e la costruzione di due nuove navi di prima classe.

Ora la Commissione aveva davanti a sè l'articolo 5 della legge organica da cui è stabilito che nel bilancio di prima previsione, in ogni anno, si indicheranno le navi delle quali il Governo intende intraprendere la costruzione. Quindi essa si domandò, che cosa significa il dire: s'indicheranno? Scrivere la parola *indicazione* in un articolo di legge organica vale a dire dare un peso specifico, un'efficacia necessaria a questa prescrizione legislativa?

La parola *indicazione* non può significare la classe; poichè, o signori, quando entro una stessa classe possono essere compresi tipi come l'*Italia*, come il *Duilio* e come quello progettato dall'onorevole ministro della marina, l'indicazione della classe non dice completamente nulla per il tipo come non dice nulla per la spesa. Imperocchè nella stessa classe secondo il diverso tipo possono comprendersi navi di 30, di 24, di 15 quale è la spesa prevista per il tipo cui accenna l'onorevole ministro della marina.

Dunque per l'indicazione stabilita nell'articolo 5 della legge organica, secondo la Commissione del bilancio, si deve intendere il progetto di massima: tipo e spesa.

Ma la Commissione si trovava anche in un terreno più ristretto di quello in cui la poneva l'articolo 5 della legge organica.

Noi, o signori, eravamo in presenza di un ordine del giorno della Camera che doveva essere di norma per la Commissione mandataria della Camera, tale essendo la Commissione del bilancio che non ha altro potere oltre quello che dalla Camera riceve; ed è perciò tenuta ad obbedire alle prescrizioni che questa le stabilisce con i suoi ordini del giorno. Ora l'ordine del giorno 23 aprile 1880 diede un'interpretazione autentica al citato articolo 5, almeno per la giurisprudenza della Camera e della Commissione del bilancio. La Camera allora non si pronunziò sui due tipi delle navi di prima classe, tipo *Italia*, e delle navi medie, non avendo gli elementi completi per giudicare i due tipi, perchè dell'un tipo cioè dell'*Italia* si avevano gli elementi, e delle navi medie non si avevano; e la Camera intese dire con quell'ordine del giorno: sospendiamo ogni deliberazione, ed il Governo prima d'intraprendere altre costruzioni presenti i pareri degli uffici tecnici; badi la Camera a quest'espressione che è consacrata nell'ordine del giorno.

La Commissione dunque a norma di quest'ordine del giorno domandò al Governo comunicazione dei pareri dei Consigli tecnici. Ora l'onorevole ministro in piena buona fede ha creduto che con quelli

che ha sottoposto alla Commissione stessa, abbia soddisfatto alle prescrizioni dell'ordine del giorno del 23 aprile.

Cosa egli ha comunicato voi lo avete saputo; ha comunicato i pareri degli ufficiali ammiragli e subalterni ed ha comunicato non un progetto di massima, ma un programma; poichè è bene che la Camera si formi un concetto su questa situazione di procedura la quale è innovata dai decreti del 22 agosto.

Prima, i progetti delle costruzioni si esaminavano dal Consiglio superiore, il quale comprendeva anche ingegneri del Genio navale, che ora sono tutti riuniti nel Comitato dei disegni; esso esaminava il progetto di massima, e dopo l'ordine del ministro intraprendeva il progetto esecutivo della nave; ma coi decreti del 22 agosto la procedura è mutata: il ministro dà il programma al Consiglio superiore (il programma consiste in alcune condizioni che desidererebbe in una nave); il Consiglio superiore esamina queste condizioni, e le trasmette al Comitato dei disegni. Per far che? Per disegnare la nave? No; v'è un altro stadio; per compilare il progetto di massima su queste condizioni. Compilato il progetto di massima, questo ritorna al Consiglio superiore, e, quando il Consiglio superiore ha approvato questo progetto di massima, lo rimanda nuovamente al Comitato, il quale disegna la nave.

Ora in quale periodo siamo? Abbiamo questo progetto di massima? E, perdonate, quando si tratta di Consigli tecnici (l'onorevole ministro della marina ha creato un Comitato veramente tecnico, tutto di uomini tecnici) noi ci troveremo nella posizione alla quale fu accennato da uno degli eminenti oratori che hanno parlato in questa discussione: nella posizione di avere un parere, meno quello dei sommi uomini tecnici che stanno al Ministero della marina, cioè del Comitato dei disegni, il quale non si è pronunziato sul progetto di massima.

È un fatto, o signori; anche se guardate materialmente al programma che il ministro della marina inviò al Consiglio superiore, voi ci trovate la qualificazione di questo programma; ivi si parla di desiderati, di condizioni desiderate; siamo, dunque allo stato di concetto, di desiderio; non siamo allo stato di un progetto di massima.

Ora, o signori, in presenza di queste condizioni, e in presenza dell'accennato ordine del giorno della Camera, la maggioranza della Commissione disse: Noi non abbiamo libertà di scelta; noi dobbiamo conformarci all'ordine prescritto dalla Camera.

I pareri dei Consigli tecnici non vi sono per stabilire il tipo e la spesa; quindi non respingiamo le due navi in costruzione, no; lasciamo tutto lo stanziamento che domanda il ministro, e diciamogli che

affretti la costruzione delle navi che sono in cantiere; che affretti il parere sul progetto di massima, perchè la Camera conosca il tipo e la spesa. Poi abbiamo fatto di più.

Chiamato il ministro della marina in seno della Commissione generale, gli abbiamo chiesto: «Ma può portare un ritardo questa sospensione? Credete voi di avere presto i pareri? Non si può al bilancio definitivo avere i pareri? poichè, o signori, seguendo questa procedura di cui io vi ho parlato, assegnare alla compilazione del progetto il gennaio o il febbraio, poichè in marzo si tratterà del bilancio definitivo, non è poi dare un larghissimo tempo.

Allora, la Commissione stabilì di sospendere la autorizzazione in bilancio delle due navi, aspettando che venisse presentato questo progetto di massima, cioè i pareri dei Consigli tecnici, e si lasciò la spesa come l'aveva proposta il ministro.

Ora, o signori, la Commissione generale del bilancio non aveva esaminato la grande questione che era stata discussa nella Camera prima del voto del 23 aprile, la questione delle grandi o delle navi medie; e non l'aveva esaminata per una buona ragione, perchè di queste navi medie non aveva un parere del supremo Consiglio della marina, nè del Comitato dei disegni; il parere di massima non l'aveva. Essa lo possedeva quindi, da un lato, per le costruzioni eseguite sul primo tipo, il *Duilio*, e per l'*Italia* in corso di costruzione, ma per le navi medie non aveva un parere.

Non agitò dunque questa questione; ed in tale situazione sospese la iscrizione delle due navi nel capitolo 35.

Oggi, o signori, che vi è stata questa importantissima discussione sui due sistemi, credete voi d'essere in condizione di decidere definitivamente? Non siete in questa condizione, a mio parere: poichè sta innanzi a voi quella difficoltà che stette dinanzi alla Commissione del bilancio: voi avete per un tipo, non solo i pareri, ma avete le costruzioni fatte, che fecero e fanno le loro prove in mare, e costruzioni in corso; per le navi medie non avete neppure un progetto di massima.

Ora, nell'interesse anche del tipo che sostiene il ministro, e nell'interesse anche di coloro che possono essere favorevoli a questo tipo, io prego la Camera di non voler pregiudicare la questione, non avendo gli elementi essenziali per apprezzarla; e per non pregiudicare la questione essa non può votare per le due navi nel capitolo 35.

Perchè, cosa significa votare le due navi nel capitolo 35? Significa autorizzare il Governo a mettere in cantiere quelle navi che egli crede. Non bastano le sue dichiarazioni; permetta che glielo dica, onorevole ministro Acton, io non posso dubitare



delle sue dichiarazioni, ma la Camera non guarda all'individuo che sta al Governo, guarda il ministro; domani, per esempio, può venire un altro ministro di marina il quale abbia un altro concetto, e quando si votasse questo capitolo 35 nel modo proposto, egli si crederebbe autorizzato a mettere in cantiere le due nuove navi secondo un altro tipo. Facendo questo, inoltre la Camera contravviene al suo ordine del giorno del 23 aprile.

Per queste considerazioni vorrei pregare l'onorevole ministro di permettere che tale questione sia decisa una volta dalla Camera, ma in condizioni tali che un giudizio possa emettersi. Allo stato attuale la Camera non potrebbe dare un giudizio completo, poichè si è detto, e credo giustamente, che anche coloro che non sono uomini tecnici possono dare il loro parere, ma quando i pareri opposti siano formulati in condizioni simili, quando, cioè, per i due tipi vi siano i pareri dei Consigli tecnici, ed in questo momento la Camera ha i pareri dei Consigli tecnici per il tipo di navi colossali, non per il tipo di navi medie.

Io dunque voglio sperare che nell'interesse grandissimo che ha questa questione per la difesa nazionale, per la discussione che vi è stata, per gli argomenti che si sono addotti, per i dubbi che sono sorti, noi non verremo venire a precipitare una risoluzione con criteri politici, o di avversione, o di simpatia per l'uno e per l'altro sistema. Io credo che nessun pregiudizio possa esservi per la difesa del paese nel sospendere per due o tre mesi la deliberazione della Camera, come non vi potrà essere ritardo per la costruzione di queste navi, perchè tre mesi occorreranno per stabilirne i progetti esecutivi.

Io ritengo anzi, o signori, che vi sarebbe immenso pregiudizio a stabilire ora una massima, perchè non sarebbe una decisione propria delle Camere legislative; le Camere legislative non decidono questioni di massima, ma le applicano nella risoluzione delle questioni concrete, e questione concreta sarebbe lo autorizzare la costruzione di due navi del tipo *A*, del tipo *B*.

Ora, nel momento attuale, non potendo noi decidere sul tipo delle navi domandate dall'onorevole ministro e sulla spesa ch'esse importano, non avendosene i pareri dei Consigli tecnici; io prego l'onorevole ministro e la Camera di accettare la proposta della Commissione, perchè quella proposta non suona affatto pregiudizio della questione tecnica, non suona punto sfiducia nel ministro della marina, anzi tende a garantire la Camera per l'avvenire intorno al tipo ed alla spesa per la costruzione di nuove navi. Altrimenti la Camera abdicherebbe a questo suo diritto in una questione di supremo interesse per la difesa del paese.

Sono sicuro che l'onorevole ministro non potrà, in seguito di queste dichiarazioni, opporsi alla nostra proposta, che spero verrà approvata dalla Camera.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**MINISTRO DELLA MARINA.** Io non avrei nessuna difficoltà di presentarlo al bilancio definitivo. Ma vi possono essere degli inconvenienti gravissimi, se dovessi aspettare l'approvazione del bilancio definitivo. Io non dissento di presentare alla Camera i verbali del Comitato del disegno delle navi, e il parere del Consiglio superiore; non dissento affatto, anzi lo farò in adempimento dell'ordine del giorno del 23 aprile, ma quando questi pareri saranno ultimati, se io dovessi aspettare ancora l'approvazione del bilancio definitivo, ne verrebbe la necessità di non poter proseguire i lavori...

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

**MINISTRO DELLA MARINA...** e per conseguenza saremmo costretti a congedare una parte delle maestranze, perchè non è possibile conservare tutta la maestranza quando non vi fosse lavoro sui cantieri di costruzione.

**LA PORTA.** (*Presidente della Commissione*) Rispondo all'onorevole ministro della marina che io apprezzo il suo concetto, e riconosco la sua responsabilità; che perciò avevo dichiarato non essere in vero possibile di avere così presto approvati dal Comitato e dal Consiglio superiore di marina i relativi disegni in modo da poter ordinare la costruzione. Non voglio togliergli questa speranza, chè è difficile si realizzi; ma nel caso che si verificasse, quale sarebbe il rimedio?

Una volta che lo stanziamento è approvato, si potrebbe presentare un articolo di legge, che la Camera può dichiarare d'urgenza, inviare alla Giunta del bilancio per rimettere sul capitolo 35 la denominazione delle due navi. E questo prima della presentazione del bilancio definitivo appena l'onorevole ministro lo crederà conveniente.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Pierantoni, il quale ha mandato un ordine del giorno così concepito:

« La Camera invita l'onorevole ministro della marina a depositare nell'ufficio della Presidenza gli atti della Commissione d'inchiesta nominata dopo lo scoppio del cannone del *Duilio*. » (*Mormorio a destra*)

**PIERANTONI.** Onorevoli colleghi. L'esperienza parlamentare di tutti i popoli insegna che le minoranze debbono essere assai pazienti, perchè esse talvolta nelle Assemblee e specialmente in quelle rappresentative che non sono così temperate come l'italiana, si sentono soffocate dalle maggioranze ed hanno il

bisogno di rivendicare dalle offese la libertà della parola, invidiabile diritto del deputato, anzi dovere per chi vuole impavidamente esercitare un grave mandato. (*Bene!*) Quindi non so capire con qual senso da un settore di Destra sia sorto un mormorio al solo annunzio del mio turno di parola.

Io non me ne preoccupo nella coscienza del mio diritto e perchè all'uopo potrei essere appoggiato dalla forza numerica della maggioranza. Ma poichè parlo per una questione superiore ai partiti, e che non deve essere appassionata, domando ai miei avversari una tolleranza degna del Parlamento e del nostro incorrotto costume di libertà. (*Bene!*)

Ed aggiungo che per quanto mi sia ingrato di portare lo studio mio su questioni, che non formano l'abitudine maggiore della mia vita, io nulla debbo rimproverarmi, imperocchè, discorrendo in questa materia del materiale di guerra marittimo, fo cosa conforme a quello, che fecero alcuni oratori di Destra, tra i quali conto il mio amico personale l'onorevole De Zerbi.

Se egli fu ascoltato da ogni parte della Camera senza essere uomo di mare, perchè lo stesso trattamento non sarebbe a me fatto?

Or che l'attenzione della Camera mi è garentia del sicuro diritto di dire, vengo al merito.

Onorevoli colleghi, io deploro vivamente la china a cui volge la discussione, che già dura da tre giorni. Si è voluto far credere da taluni che se la Camera approva la proposta del ministro per la costruzione di due navi che non siano giganti come le altre tre che già sono in costruzione, e come il *Duilio* che è in armamento, essa implicitamente condanni le navi già esistenti di maggior tipo. Invece tutti gli oratori, che raccomandano l'adozione della proposta ministeriale di costruire altre due navi di prima classe hanno, coll'onorevole ministro proponente, respinta tale deduzione.

In verità se le navi giganti, prezzo di tanti sacrifici, che furono ancora più dolorosi a fronte delle condizioni economiche del paese, non contenessero la promessa di rappresentare una forza navale degna d'invidia, ci sarebbe da disperare del fatto nostro e dovremmo chiedere severo conto del danno patito.

Io invece son di credere che senza far succedere all'entusiasmo lo scoraggiamento, la Camera debba ponderare le obiezioni già fatte alle navi giganti, studiare gli elementi sopra i quali si fondarono le dubbiezze e stimare la prudenza del Governo che non vuole un solo tipo di navi, il solo sistema delle navi già iniziate; ma navi minori, benchè potenti, le quali corrispondano pienamente alle condizioni

del nostro paese, dei nostri arsenali, ed ai bisogni marittimi della patria.

Poichè altre navi dovranno essere costruite in appresso, io ho proposto un ordine del giorno che tende soltanto a far acquistare alla Camera ed al paese gli elementi per meglio discutere la questione tecnica della preferenza dell'un tipo all'altro, che in quest'anno si lascia impregiudicata, perchè con la votazione del capitolo 35 avremo quattro navi giganti e due navi di prima classe, non già un tipo unico.

Il tipo delle due navi proposte dal ministro non rappresenta un regresso, o una vera mutazione, non è un vero cambiamento di sistema; ma è una variante della stessa specie.

La mia convinzione che al presente non si tratti di condannare le navi giganti lo dimostrerò ricordando che le discussioni sinora fatte non prepararono neppure gli elementi per dare giudizio definitivo.

Il paese celebrò con entusiasmo il varo del *Duilio* nell'anno 1876, e il varo dell'*Italia* nel 1879, il primo nella Spezia e il secondo in Castellammare: nessuno in questa Camera si permise di dubitare dell'eccellenza delle costruzioni compiute. Solamente non dobbiamo dimenticare il modo eccentrico, come, prima che il *Duilio* scendesse dallo scalo, il dubbio si affacciò in quest'Aula.

Una polemica era sorta nella stampa inglese intorno l'esito della costruzione della nave *Duilio*.

Un nostro collega, che da ministro fu il proponente di quel tipo di nave rivelando la polemica al successore, che aveva ideato le navi giganti, lo venne ad interrogare. L'onorevole Brin nella tornata del 28 aprile 1876 diè risposta, che smentì le sinistre profezie inglesi.

Non si può certo dire che una breve interrogazione rimasta tra due uomini tecnici personalmente impegnati nell'opera e ispirati dalla più viva fede che anima i credenti in una idea, abbia avuto l'importanza di una discussione ricca di grandi elementi e sufficiente per illuminare la Camera.

Il risultamento del varo del *Duilio* vinse le prime titubanze provocate dall'Inghilterra e recò una tregua nella pubblica opinione.

Recato il *Duilio* nella Spezia per essere armato, la stampa e gli uomini tecnici a buon diritto ripresero l'esame del tipo, che era col varo sotto gli occhi di tutti.

Il *Duilio* aveva fatto la sola prova della velocità; ma parecchi dubitarono della facilità di maneggiare le navi giganti.

Io, nella discussione del bilancio nell'anno 1879, mi feci l'oratore di quelle dubbiezze. La breve di-

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

scussione terminò con una conferma dell'eccellenza di queste navi, talchè l'onorevole ministro della marina fu tanto applaudito per la sua felice frase: la costruzione del *Duilio* essere una vittoria navale.

Ma quindici giorni dopo la votazione dell'ordine del giorno Crispi, le perplessità ripresero l'impero nella pubblica opinione. Il paese fu conturbato dallo scoppio di uno dei cannoni da 100 tonnellate nella torre di poppa del *Duilio*. La gravità del caso spinse il Ministero a nominare una Commissione di inchiesta.

Più tardi la Camera iniziò la discussione della proposta di legge per spese militari necessarie alla fortificazione ed alla difesa dello Stato. In questo importantissimo argomento all'improvviso fu sollevata la questione essenzialmente tecnica delle costruzioni navali. L'Assemblea che non la credette attinente all'argomento in discussione la chiuse con l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Nicotera, tra rumori ed impazienze. L'onorevole proponente non sviluppò la sua proposta; alcuno non ne spiegò lo scopo, il significato.

Le cagioni dello scoppio del cannone, il problema delle artiglierie colossali, le incertezze della loro solidità e del loro uso, che prima non erano state esaminate, preoccuparono, come nuovo incubo, l'opinione degli uomini dediti allo studio delle costruzioni navali e gelosi della difesa dello Stato, talchè all'incertezza dell'uso delle navi giganti si accoppiò la preoccupazione della sicurezza delle loro artiglierie.

Gli uomini dotati del solo senso comune ebbero ragione di trepidare di quel sistema di artiglierie. Nel disastro fu ventura che il cannone si fratturò soltanto in due parti, e che non produsse schegge, perchè lascio considerare a chicchessia il danno terribile che sarebbe avvenuto se un cannone di cento tonnellate avesse dato schegge varie e grosse. Io credo che la nave sarebbe stata ridotta a cattivo partito. Tuttavia la nave dopo lo scoppio fu incerta nei suoi movimenti, la torre si trovò inceppata. Delle osservazioni della Commissione molto si dice per informazioni vaghe, ma nulla è stato detto in linea ufficiale. Forse, signori della Camera, il segreto è la norma di queste inchieste? Forse nel segreto di questi atti d'inchiesta sta la buona norma del Governo parlamentare? No; voi ricorderete che un anno prima dello scoppio del cannone del *Duilio*, scoppiò in Inghilterra uno dei cannoni della corazzata inglese *Thunderer*.

I rapporti dell'inchiesta ordinati dall'uomo di Stato che presiede in quel paese agli interessi della marina, furono subito comunicati alla Camera. Il risultato di quella inchiesta, nota mediante il Parla-

mento britannico, produsse una seconda inchiesta: quella del paese.

Ora io domando, se avendo oggi la Camera ascoltata una discussione, in cui l'onorevole Ricotti e l'onorevole Albini da un lato han difeso la necessità di compiere il nostro materiale marittimo secondo i tipi dell'*Italia*, del *Duilio*, del *Lepanto* e del *Dandolo*, e dall'altro lato l'onorevole De Zerbi e l'onorevole Maldini, basati sulla opinione di tutti gli ufficiali superiori della marina, propugnarono la proposta dell'onorevole ministro, ed han creduto che senza discreditare il merito delle quattro navi colossali, si debba osservare strettamente la legge organica del materiale della marina, la quale prescrive che tutte le navi debbano essere costrutte in modo da servire a tutti gli usi della forza navale, io domando: se la questione delle artiglierie non sia una questione essenziale da non essere disgiunta da quella del sistema navale; se il paese mediante la sua rappresentanza non debba sapere sino a qual punto il cannone da 100 tonnellate corrisponda alla sicurezza del suo uso, alla facilità di maneggio, alla forza di attacco, alla conservazione del bastimento.

Sono otto mesi dacchè la torre del *Duilio* fu inabilitata nei suoi movimenti per lo scoppio del cannone, e ancora quella nave non è in caso di essere di nuovo armata.

Chiunque ha letto al pari di me quanto da uomini tecnici di gran valore si è scritto sopra i risultati del *Duilio*, un risultamento soltanto vide accertato, la velocità; ma la preoccupazione per lo scoppio del cannone è stata gravissima, benchè abbia danneggiata una soltanto delle torri. I tecnici han sollevato il dubbio che le torri potrebbero guastarsi anche per urto esterno e che siccome esse si muovono mediante congegni meccanici delicatissimi, non potendo essere riparate con i soli mezzi di bordo, in caso di guerra un danno simigliante di fronte al nemico potrebbe ridurre la forza della nave alla metà, o metterla fuori combattimento o peggio. Compromessa una torre, resa inabile all'uso quella nave che ha due torri con quattro cannoni colossali, perde quella potenza che nasce da due dei cannoni. E non solo perde simigliante potenza, ma la nave è fatta inutile per la necessità delle riparazioni. Le quali, poichè in tempo di pace hanno durato parecchi mesi, se fossero necessarie in tempo di guerra, varrebbero perdita della nave, visto la breve durata delle guerre moderne. Artiglierie disadatte renderebbero inutile il *Duilio*, e i giganti di simil razza; perchè i giganti che non hanno le armi di attacco non possono combattere e cadono sotto l'urto delle umane genti bene armate. Su questo fatto dello scoppio del cannone del *Duilio*, sulle cagioni che lo produs-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

sero sarebbe stata utile la parola dell'onorevole Ricotti.

Io prendo atto del silenzio che ha serbato su questo tema dell'armamento della nave, ch'egli avrebbe potuto e dovuto discutere con grande competenza. (*Sensazione*)

Se il Parlamento si dovrà pronunziare un giorno sopra una questione tanto tecnica del tipo delle costruzioni navali, dovrà esaminare tutti i problemi, che le medesime offrono. Io molto potrei dire intorno la difficoltà dell'uso dei cannoni da 100 tonnellate, nonchè della poca facilità di manovra di quelle navi giganti.

Non soltanto la manovra delle torri, ma anche quella dei cannoni, e me ne assicurai nella Spezia con gli stessi miei occhi, è fatta con certi congegni idraulici, i quali per quanto possano essere le risultanze più perfette della meccanica, tuttavia non escludono grandi difficoltà ad una regolare funzione nel combattimento.

L'ingegnere che ideò tali congegni, che ideò una nave così caricata di attrezzi, diede i migliori risultati di uno studio teorico; ma non tenne stretto conto delle numerose difficoltà che un uso in guerra presenta. Senza offendere chicchessia posso dire che l'intelligenza e il colpo d'occhio del comandante geloso della gloria, mosso da una grande responsabilità non sono tanto certi quanto la mente fredda dell'ingegnere. Lo stesso onorevole Brin nella relazione del bilancio di definitiva previsione che presentò nella seduta parlamentare del 12 luglio di questo anno all'ègò il riassunto delle imperfezioni trovate alla nave dalla Commissione; ma la Camera non osservò quel grave documento per le condizioni politiche, la stagione e la fretta con cui votò lo stesso bilancio.

Le navi giganti hanno la lunghezza di 120 metri e più, cannoni da cento tonnellate in numero ristretto, numerosi congegni. Combinare tutto in una azione contemporanea è impresa gravissima.

I grossi cannoni del *Duilio* sono di lento caricamento. Chi può escludere che quando navi minori si trovassero contro il *Duilio* in un momento, in cui questo gigante non ha la possibilità di tirare con i cannoni da 100 tonnellate, per la cui carica ha bisogno di perdere il tempo di 5 o 6 minuti, l'azione combinata di navi armate di cannoni di grosso calibro che agiscano potentemente contro il *Duilio* non vinca l'ingente mostro di ferro? E quest'opinione intorno la possibilità dell'abbattimento del *Duilio* non è opinione mia. L'ho raccolta da un opuscolo del nostro onorevole collega, l'Albini, il quale ieri dovette dire che si trova sulla via di Damasco, imperocchè in poco tempo si è ravveduto e corretto.

(*ilarità*) Ragione per cui egli parlò da ispirato in favore delle navi, nelle quali prima non ebbe fede.

I neofiti sono coloro che più caldamente sostengono le loro nuove credenze. (*Risa*)

Io espongo alla Camera le sole incertezze tecniche, che raccolti dallo studio e dai parlari di persone rispettabili ed autorevoli.

Non riproduco una voce sinistra, una voce che si ripete continua, cioè che trentadue siano le imperfezioni che la Commissione nominata dal ministro trovò nella nave, voce forse giustificata dal documento testè citato.

Io domando che la Camera, ricordandosi che il silenzio nuoce a tutti e ad ogni utile studio, dia col voto del mio ordine del giorno il diritto di leggere gli atti della Commissione d'inchiesta, e perciò domando che siano depositati nell'ufficio della Presidenza per l'uso precipuo dei deputati tecnici, competenti.

Essi, ispirati dalla prudenza che è tanta parte dell'arte dello Stato, e che è pure tanta parte della carità della patria, sapranno prevenire in tempo nuovi danni, tenendo conto della realtà delle cose, o si affretteranno a smentire maligne affermazioni e rassicurare il paese.]

Potrei parlare ancora più lungamente su questo punto...

*Una voce.* Basta! basta!

PIERANTONI. Chi è che osa dire *basta*? Non v'è alcuno che possa dirmelo.

PRESIDENTE. Continui, onorevole Pierantoni, vede che mi occupo io...

PIERANTONI. So, signor presidente, ch'ella mantiene illesi i diritti della rappresentanza nazionale; ma ho già detto altra volta a chi vuole interrompermi che si faccia conoscere.

Se v'è alcuno che dice *basta* per spirito di parte, per me non ho simigliante animo. (*Bene!*) Io non vengo qui a parlare a difesa di un amico politico o di un amico personale. Questa questione è superiore ad ogni umano riguardo. Mille teste di ministri non basterebbero a compensare un lutto nazionale, se nel giorno della prova le nostre navi fallissero nel combattimento. (*Bene!*)

Ed ora, poichè la Camera sdegnava certe interruzioni e mostra di volermi ascoltare, proseguirò narrando alcune altre imperfezioni, che si deplorano nelle navi giganti fuori quelle già accertate.

Uomini tecnici di gran valore hanno scritto che le navi del tipo del *Duilio* sono un errore militare, imperocchè per allestire simiglianti navi noi siamo costretti a riconcentrare tutto nel golfo della Spezia. A questo concetto si oppongono le condizioni dell'Italia, i bisogni della difesa nazionale, le tradi-

zioni del nostro paese. L'unicità degli arsenali marittimi, il collega Maldini l'ha ricordato, è un errore militare marittimo e industriale per ogni nazione, ma specialmente per l'Italia. Napoleone I aveva detto che l'Italia ha tre grandi arsenali: la Spezia per i mari liguri, Taranto per il mare Ionio, Venezia per l'Adriatico. Queste parole, che compendiano i veri bisogni della nazione, sono perfettamente dimenticate da coloro, che si accendono in favore delle navi giganti.

Ieri sentii con dolore l'onorevole Albini eccitare l'onorevole ministro della marina, affinché ponga nella Spezia le costruzioni navali. Eppure la Spezia sola è adatta all'armamento delle navi giganti.

L'onorevole Ricotti e lo stesso Albini però non hanno risposto all'altro grave dubbio, e colossale, mosso contro le navi giganti: che pochi sono i porti italiani, ne' quali le navi giganti possono ancorare. La difesa dei nostri mari vuole navi, che possano trovare fondo bastante ne' nostri porti per entrarvi e riparare le avarie facili nella pace e facilissime nella guerra. Non basta entrare in un porto perchè una nave possa dirsi al sicuro: bisogna che la nave possa liberamente muoversi in un porto.

Altri uomini tecnici hanno pur detto: che queste navi giganti non possono tenere le maggiori posizioni strategiche dei nostri mari. Si è ripetuto sopra l'esperienza della stessa storia antica che l'isola della Maddalena sia il punto più strategico del Mediterraneo.

Molti uomini competenti affermano che questa posizione non potrebbe esser ben tenuta dai colossi marini.

Si dice e si sostiene che queste navi giganti furono concepite come se dovessero agire da sole e indipendenti da qualunque norma o regola di guerra, e si obietta che sia un errore di promuovere la formazione di navi per la ipotesi di azioni isolate. La flotta, che in tempo di guerra si suddivide in squadre e gruppi, deve aver tutte le navi atte a combinare la propria azione con quella delle altre.

Si obietta che una nave gigante, la quale operi insieme colle altre, per lo stesso eccesso della sua potenza può essere inceppata dalle navi vicine e in pari tempo danneggiare le compagne.

Infine nessuno nega che noi abbiamo preciso bisogno, per proteggere i nostri interessi, di navi da inviare nei mari dell'Oriente. Io domando come è mai possibile avere la maggior parte delle navi e le più formidabili, che non possono entrare ed agire nei porti dell'Adriatico, e non possono passare l'istmo di Suez, e forse non prestarsi ad una navigazione nell'Oceano. Mi pare che simiglianti navi sarebbero simili a quelle carrozze che non possono

circolare nelle strade più frequentate di una città. (Risa)

Infine, o signori, non tacerò un'altra censura fatta alle navi giganti e specialmente all'*Italia*. Il sistema di corazzamento, che ora è in uso, influisce grandemente sul peso della nave. Questo peso straordinario toglie la grande agilità. L'autore del tipo dell'*Italia* per ottenere la necessaria leggerezza, per l'accresciuto spessore delle corazze, per l'adozione delle torri e le maggiori dimensioni date alla nave, non ha reputato più cosa possibile di premunirla completamente di corazza. Il corazzamento dell'*Italia*, come l'ha descritto il collega Maldini in un recente studio pubblicato nella *Nuova Antologia*, manca da poppa a prua.

La sicurezza della nave è garantita da un ponte corazzato orizzontale sotto la linea d'acqua. Con questo sistema un proiettile, il quale colpisca i fianchi dell'*Italia* sopra la linea d'acqua, può passare da parte a parte; colpendo sotto la linea di galleggiamento, permette all'acqua di entrare nella nave.

Chi ci può dire che all'esperimento tali sistemi di difesa faranno buona prova?

Inoltre la torpedine subacquea è arma, che può colare a fondo qualunque nave.

Per schivare questo pericolo si escogitarono un doppio fondo nonchè un certo numero di compartimenti stagni, che possono impedire gli effetti distruttivi delle mine subacquee.

In tali congegni e mezzi di difesa l'esperienza soltanto può far sicuro il paese degli effetti promessi e sperati.

Ho creduto necessario di esporre molte delle dubbiezze sollevate contro le grandi navi per venire a questa conclusione.

Signori, se dopo ciò l'onorevole ministro della marina, l'onorevole Maldini, e quasi tutti gli uomini competenti della marina nazionale nei loro scritti, nei discorsi, nelle proposte, nei pareri, hanno esposto l'assoluto bisogno di aver navi, che possano entrare in tutti i porti militari, che possano difendersi ed attaccare in tutti i mari, che possano avere un'azione isolata e far azione combinata con le altre navi, e che possano proteggere i nostri interessi nel Levante, e se queste navi atte a tutti gli usi di guerra sono quelle volute anche dalla legge sul materiale, chi può opporsi a votare il capitolo 35, così come fu preposto dal Governo?

A quale strana anomalia non ci conduce la proposta della Commissione? Per essa, votando i 12 milioni, noi affretteremmo la costruzione e l'armamento delle quattro navi, le quali non sarebbero unite ad altre navi di ottima qualità, di prim'ordine

ed atte a tutti i servizi. Non accresceremo il nostro materiale marittimo.

Tecnicamente è cosa utile di affrettare la costruzione delle navi giganti escludendo l'incominciamento della costruzione di altre navi? La costruzione delle grandi navi dura in media sette od otto anni. Oggi la costruzione delle torpedini, quella delle artiglierie, la perfezione di tutti gli altri congegni meccanici necessari alla formazione ed all'allestimento delle navi ricevono tale rapida trasformazione, così repentini mutamenti e correzioni che un prudente indugio non ci nuoce. Scelti una macchina, un cannone, un congegno, non si può tornare indietro, talchè potremo avere a fronte delle marine straniere con navi di più grossa mole, i cui mezzi motori e di armamento sono inferiori all'ultimo progresso della scienza: progresso, di cui potranno fruire navi minori.

Ascoltiamo, o signori, le vere esigenze del paese! associamo alle navi colossali navi meno grandi. Prendiamo esempio dalla storia militare dei vicini paesi.

Nessuna nazione mise esclusivamente in cantiere navi giganti in un solo tempo.

La doppia costruzione di navi, che pur sono potentissime, è prudenza sino a quando l'esperienza non dirà l'ultima parola. La guerra franco-germanica insegnò che la flotta francese più potente e numerosa della prussiana non esercitò efficace azione, perchè era composta di navi troppo grosse per operare nelle acque poco profonde delle coste nemiche.

Io non esamo il punto finanziario della questione. La marina come ogni altro servizio deve stare in relazione col bilancio nazionale.

Rispettiamo la legge sull'ordinamento del materiale marittimo, che stabilì che fosse composto il naviglio nazionale di navi da battaglia di prima classe atte a tutti gli usi della guerra marittima.

Contro l'intenzione e la parola della legge non reggono le nobili osservazioni del relatore della Commissione del bilancio ch'esprime gli scrupoli della maggioranza. La Camera deve essere grata alla Commissione, perchè essa stima di pretendere con rigore l'osservanza degli ordini del giorno votati dalla Camera. Ma dopo l'omaggio reso a scrupoli, che ho detto rispettabili e lodevoli, non può immolare gl'interessi del paese ad un esagerato sentimento del dovere. Io credo che se la maggioranza della Commissione persisterà nella sua opposizione, legittimerà il dubbio che abbia voluto convertire una questione del potere della Camera verso il Gabinetto in una questione un po' puntigliosa. (*Risa*)

L'onorevole presidente della Commissione del bilancio per persistere nel rifiuto ha ricordato che l'ar-

ticolo 5 della legge sull'organico della marina militare prescrive che il ministro debba « indicare nello stato di prima previsione le navi che vuol costrurre, » ed ha sostenuto che per la parola della legge occorre che il ministro indichi la portata ed il tipo delle navi da costruirsi.

Io non accetto l'interpretazione ch'è data all'articolo dall'onorevole relatore. L'indicazione della classe, il prezzo, che si concede, sono l'osservanza della legge. Credo che nel dubbio di una prescrizione di legge si debba preferire la competenza del ministro proponente, perchè responsabile.

Se poi si raffronta l'articolo 5 cogli altri articoli della legge organica, in cui si parla di navi di prima e di seconda classe, ben si vede che la parola « indicare » si riferisce alle navi, della cui categoria si vuole completare il materiale. L'onorevole La Porta ha detto che la maggioranza della Commissione non soltanto per la parola della legge, ma benanche per il rispetto dell'ordine del giorno propose di cancellare dal capitolo che i fondi debbano servire a due navi di 1<sup>a</sup> classe, mancando i pareri tecnici, e ha soggiunto che l'ordine del giorno è un'interpretazione autentica della legge, od almeno come tale si debba ritenere. Questa opinione non è costituzionale: l'interpretazione autentica di una legge si può fare soltanto con una legge nuova. L'articolo 73 dello Statuto lo prescrive.

Un ordine del giorno è solo una raccomandazione, un invito al Ministero, che non può cambiare la legge, ma serve a meglio fare eseguire una legge, ovvero a preparare gli elementi per procedere ad una correzione delle leggi o ad una discussione.

L'onorevole La Porta ha creduto sostenere che i voti, i pareri presentati dall'onorevole ministro esprimono desiderii, opinioni sulla qualità delle navi che si vogliono costruire, ha deplorato che manchi la presentazione del progetto di massima. Ma l'ordine del giorno vuole i pareri degli uffici tecnici, non i progetti di massima. Deve forse la Camera discutere tali pareri, persino i progetti? Non saremmo in tal caso più legislatori, ma periti.

D'altronde dopo che l'onorevole ministro ha detto che con l'indugio andremo incontro alla grave responsabilità di fare sciogliere le maestranze, le quali sono pur benemerite della patria, avendo costruito il *Duilio*, quel *Duilio* che da quel lato della Camera (*Accennando a destra*) tanto si difende, quasi che da quest'altro lato (*Sinistra*) si fosse condannato, quale deputato vorrà produrre con il voto contrario un danno così pericoloso dal punto sociale e dal punto tecnico?

Onorevoli colleghi, noi ci accostiamo ad uno di quei momenti, in cui la Camera, pur volendo rico-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

noscere lo zelo lodevole della maggioranza della Commissione del bilancio, non deve lasciare sussistere un equivoco e una incertezza.

Io prego quindi l'onorevole ministro della marina di accettare il mio ordine del giorno che acquista alla rappresentanza nazionale gli studi sull'armamento del nostro naviglio; esorto la Camera a dare prova di patriottismo e di quella concordia, di cui nelle grandi occasioni ha sempre dato prova e di perdonare all'umiltà dell'oratore la buona causa, che oggi ha sostenuto in questa Assemblea.

**PRESIDENTE.** Ora viene l'ordine del giorno dell'onorevole Finzi:

« La Camera, confermando le antecedenti deliberazioni sulle navi di prima classe, a fine che siano costruite nel numero e col sistema già stabilito, invita il ministro della marina a presentare col bilancio di definitiva previsione un disegno di legge che lo autorizzi alla costruzione di un determinato numero di navi di minor struttura e sopra tipi determinati con gli uffici tecnici, che assistono il suo dicastero; e passa all'ordine del giorno. »

L'onorevole Finzi ha facoltà di parlare.

**FINZI.** Mi sono deciso a presentare quell'ordine del giorno dopo una discussione dalla quale dovetti convincermi che in questo momento noi ci troviamo in un'ora solenne.

Siamo sul punto di dare un voto che, a mio avviso, pesa grandemente sui destini del nostro paese; non si tratta di un voto di carattere finanziario, che decida di milioni o d'interessi particolari di questa o quella città; è un voto che si connette con la sicurezza della nostra patria, è un voto che ci manterrà indipendenti o ci sottometterà alla volontà degli altri Stati in determinate contingenze di guerra.

Infino ad ora, e dopo il 1877, vivevamo tranquilli; credevamo che, se non per lo sviluppo di quantità di potenza, almeno per complesso di intensità, noi avremmo potuto rispondere dei nostri destini in qualsiasi conflagrazione; ora, se non fosse altro, questo è messo in dubbio. Questo sentimento di sicurezza oscilla, vacilla; e perchè? Perchè si vuol portare alterazione alle deliberazioni del 1877, deliberazioni che hanno continuato a mantenerci confidenti insino al febbraio del 1880. Noi ci sentivamo lieti ed esprimevamo allora la nostra gioia con un voto qui, nella Camera; ci sentivamo lieti di veder figurare in mare quelle colossali navi le quali potevano rispondere vittoriosamente a qualunque attacco. Ora che cosa è accaduto? L'onorevole ministro della marina, se bene interpreto il suo concetto, disse fra sè e sè: le navi colossali non bastano; non costituiscono una sufficiente difesa; noi abbiamo bisogno di confortare queste

navi colossali con altre navi minori che abbiano determinate qualità di agilità, per riuscire a dare maggiore efficienza alla nostra potenza in mare, che consiste, e deve consistere, nel possesso delle più grosse navi che esistono. Non ha detto già: io non istimo buona la difesa marittima del paese; io non istimo buone le navi colossali; no, questo egli non lo ha detto. Egli ha detto: ho bisogno di confortare le navi colossali con altre navi minori.

Or bene, onorevole ministro, va ella direttamente al suo scopo quando sospende la esecuzione completa della legge del 1877? No. Ella diminuisce la forza principale per convergere sulla forza suffraganea quei fondi che noi abbiamo destinati per la parte più importante della nostra marina. Io prego l'onorevole ministro di volgersi piuttosto alla Camera e domandare nuovi mezzi per lo sviluppo della nostra marina, ed io sono sicuro che dal patriottismo di tutti i miei colleghi egli si vedrà assecondato, ed avrà codesti mezzi, e quanto prima, e più presto che non creda, e corrispondentemente all'urgenza che verrà dimostrata per creare, per costruire navi nuove di nuovo tipo. Ma voglia egli stesso acconsentire che infino ad ora tutta la via che egli ha percorso per ottenere questo intento non si può dire la più regolare. Corrisponderà alle sue ansietà legittime, corrisponderà al suo sentimento patriottico, d'aver il più presto possibile anche questo corredo di navi inferiori, ma non corrisponde alle norme stabilite ed al procedimento legale per averle.

Mi dica, onorevole ministro: si è per avventura ventilata la questione che è compresa, suppongo, nell'opinione espressa da Garibaldi (il quale non è inferiore a nessuno in fatto di cose marittime), si è, dico, ventilata la questione in confronto del suo concetto, del suo pensiero (di Garibaldi), che si dovesse venire in possesso per la marina italiana di legni leggeri, di legni agili, ma che nello stesso tempo avessero quella velocità e quella solidità che si richiede per girare incolumi la flotta nemica? Si è messa al confronto coi tipi delle di lei costruzioni quella richiesta da Garibaldi?

Mi dica se non valga la pena che questa questione sia ventilata, che sia discussa dai nostri corpi tecnici, almeno, e non si formoli un voto anche da parte della Camera su questo obbietto?

Io non eccepisco, nè lodo le costruzioni per le quali egli ha mostrato una predilezione: io non lo combatto, nè lo lodo in questo momento, ma dico che è necessario che tale questione ci venga portata innanzi col suo vero carattere di essere suffraganea al corpo delle navi colossali; ci venga tal quale egli l'ha concepita, sia coi tipi da lui preferiti,

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

o ci venga invece con altri tipi che potranno essere prodotti dall'attrito delle discussioni e dall'esame dei corpi tecnici che lo soccorrono. Allora noi decideremo. Ella, onorevole ministro, non fa sacrificio alcuno della sua opinione, tutti sono pronti ad assecondarlo; vale a dire tutti sono pronti a riconoscere che a queste navi colossali devono essere aggiunte altre navi minori e di costruzione tale da potere realmente rispondere alle diverse esigenze della nostra forza marittima.

Data questa situazione di cose, io vorrei quasi sperare che gli stessi colleghi del ministro della marina lo consigliassero ad acconsentire alla proposta che viene fatta; ed io credo anzi che i suoi colleghi, non vedendo disdetto lui minimamente nell'opinione sua, ma vedendo che si tratta soltanto di assicurare il paese contro quei dubbi che potrebbero nascere che venisse diminuita se non dissipata, la potenza massima della nostra marina, dovrebbero confortarlo ad annuire a questa proposta.

Io rivolgo principalmente le mie parole all'onorevole Depretis, al quale rammento tutte le trepidanze, tutte le ansie che egli, ministro della marina nel 1866, ha patito quando non poteva fare prestamente arrivare l'*Affondatore*, una di quelle navi nelle quali l'ammiraglio riponeva maggior fiducia per scenfiggere l'inimico.

Ebbene, noi abituati a mettere piena fiducia nell'effetto di queste macchine colossali, che sono impari a tutte le altre marine del mondo, perchè vi rinuncieremo ad un tratto senza profonde convinzioni? Perchè rinuncieremo a questo stato di quiescenza e vorremo sostituire un sistema diverso di costruzioni che nemmeno ci piacerebbe di respingere, ma lo vorremmo accolto soltanto nella sua efficacia suffraganea pur di vedere aumentata e non mai diminuita quella potenza che dobbiamo desiderare di maggiormente confermare?

Ebbene, onorevole ministro, acconsenta nelle stesse impressioni, nello stesso impulso che muovono me a parlare; che ciò che muove lei è patriottismo schietto e nulla più; ella vuole aumentare la nostra potenza marittima; noi pure la vogliamo aumentare del pari: non la vogliamo però aumentare a scapito di quella potenza nella quale abbiamo imparato a mettere fiducia. Ella raggiungerà il suo scopo, e noi non ci sentiremo scossi, nè ci sentiremo oscillanti nel dare un voto. Noi saremo tranquilli d'averlo secondato sin dove si può, senza avere menomamente pregiudicato quei precedenti, che ci lasciano sicuri di potere in qualunque eventualità resistere a qualsiasi attacco marittimo, perchè se non abbiamo numero, abbiamo strapotenza, al confronto

di qualunque nave straniera che osasse di attaccarci.

Una sola parola mi permetto di aggiungere a quanto ho detto sin qui. Io ho inteso ripetere che l'immersione richiesta per le nostre navi, non ammetta che possano essere introdotte nei nostri maggiori porti dell'Adriatico, e specialmente in quello di Venezia. Io ricordo ancora con quanto amore, con quanta convinzione in quest'Aula sia stato raccomandato da un egregio ammiraglio, lo sgombero del canale di comunicazione tra il mare Jonio e il mar piccolo di Taranto. Io so che parecchi progetti ci sono venuti dinanzi, e la spesa per ottenere quella comunicazione, quando ci venne presentata massima, fu circa di un milione e mezzo.

Ebbene, signori, vale egli la pena di non spendere, di non consacrare un milione e mezzo a fare quello sgombero, e aprirvi quel sicuro nido, dove noi potremmo concentrare la nostra flotta, a cavallo del Mediterraneo e dell'Adriatico, donde noi potremmo uscire in qualunque momento per difenderci da qualunque parte?

E vale egli la pena di non occuparci di questo sgombero e di questa comunicazione se ci costerebbe un milione e mezzo?

È una raccomandazione semplice che faccio, richiamando l'attenzione del ministro della marina, su questo che non mi è parso mai argomento importante come oggi, inquantochè se alle nostre navi colossali togliete il difetto dell'eccesso dell'immersione; vale a dire, non già se lo togliete, ma se rendete possibile che abbiano a potersi collocare entro i nostri migliori porti ben difesi e di carattere eminentemente militare, come sarebbe precisamente il mar piccolo e l'arsenale di Venezia, in questo caso credo che sarebbe vinta un'altra delle eccezioni che si elevano contro il complemento delle costruzioni delle navi colossali.

Dopo di ciò, io non mi lusingo di aver prodotto nell'animo dell'onorevole ministro l'arrendevolezza che io avrei voluto conseguire, ma spero almeno che egli sia convinto che non vi ha spirito di opposizione che abbia dettato le mie parole; che vi ha solamente il desiderio di non veder riuscire, per una determinazione che non fosse abbastanza consigliata, un voto che un giorno ci potesse far dire: quanto è stato sciagurato quel momento in cui con leggerezza abbiamo abbandonato il buono assoluto per correre dietro e preferire un bene relativo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ricotti per fatto personale.

Lo prego d'indicarlo.

RICOTTI. Dirò due parole soltanto.

L'onorevole ministro ha interpretato una mia di-



chiarazione in senso diverso da quello che io volevo darlo. Dissi che non si proseguivano i lavori delle grosse navi in costruzione con quell'attività, con quell'amore, con quella energia che si potrebbe. Ed ho citato due fatti: il primo cioè che il capitolo assegnato alla riproduzione del naviglio presenta un residuo attivo di 3 milioni e mezzo, e ne induceva non essere dunque i denari che ci mancavano. In secondo luogo io diceva che il *Dandolo* è stato circa 18 mesi quasi senza operai.

Ora il signor ministro ha interpretato che queste fossero due accuse personali dirette contro di lui.

Ma questa non poteva essere la mia intenzione. Quanto al primo fatto, i residui sono del 1879, e per conseguenza si riferiscono ad un tempo in cui egli non era ancora ministro. Quanto al secondo, io credo che anche la sospensione dei lavori del *Dandolo* sia relativa al 1879, e per conseguenza riguardi un fatto avvenuto quando egli non era ministro.

Però, poichè questa questione è ritornata in campo, io gli ripeterò che anche oggi per il *Dandolo* credo che non vi siano che la metà degli operai che potrebbero essere impiegati nel suo allestimento; quindi non si procede con tutti i mezzi che mi pare si possano impiegare, una volta che i danari vi sono, e v'è maniera di spingere oltre i lavori con quell'attività che è necessaria.

Quindi io non potrei che raccomandare al ministro di verificare se non si possa dare una maggiore spinta a questi lavori.

**MINISTRO DELLA MARINA.** Io posso assicurare l'onorevole Ricotti che non si può fare pel *Dandolo* più di quello che si fa, nè si può impiegare maggior numero di operai.

Quanto alle somme residuali, bisogna considerare che sono per gli impegni in corso.

**RICOTTI.** L'onorevole ministro non mi ha risposto se sia vero o no che il *Dandolo* sia stato 18 mesi senza che vi si lavorasse.

**MINISTRO DELLA MARINA.** A me non consta che sia stato 18 mesi senza che si lavorasse sul *Dandolo*, poichè io non mi trovavo al Ministero; so che quando assunsi il portafoglio vi erano molti operai occupati ad ultimare il *Duilio*, ma del *Dandolo* non mi consta nulla di quanto afferma l'onorevole Ricotti.

**PRESIDENTE.** Vi sono due proposte, una dell'onorevole Pierantoni per una questione speciale, ed un'altra dell'onorevole Finzi sulla questione contemplata al capitolo 35; vi è poi la proposta della Commissione di cancellare quelle parole nell'intestazione del capitolo.

Però l'onorevole ministro della marina prega la Camera di voler sospendere la seduta per permet-

tergli di conferire colla Commissione generale del bilancio.

**LA PORTA.** (*Presidente della Commissione*) La Commissione non si oppone.

*Voci.* A domani!

**PRESIDENTE.** Ma che domani? Non abbondano le ore che abbiamo davanti a noi.

La seduta è sospesa per 10 minuti, sarà ripresa alle 6 e mezzo.

(*La seduta è ripresa alle ore 6 45*).

Prego gli onorevoli deputati di occupare i loro posti e di far silenzio.

Do facoltà di parlare all'onorevole presidente della Commissione del bilancio.

**LA PORTA.** (*Presidente della Commissione*) A nome della Commissione generale del bilancio devo dichiarare che essa, pur riconoscendo gli intendimenti patriottici che ispirarono l'ordine del giorno dell'onorevole Finzi, ma fedele al suo programma che è quello di non pregiudicare in questa sede la questione dei tipi, e, non potendo niente riferire sopra un aumento di spesa per provvedimento di navi di ultimo tipo, non può accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Finzi. Anzi pregherebbe di volerlo ritirare.

Circa l'ordine del giorno dell'onorevole Pierantoni, esso riguarda una questione speciale per deposito di documenti circa la Commissione d'inchiesta ordinata dopo lo scoppio di un cannone del *Duilio*, e la Commissione si dichiara estranea a questa domanda la quale è indirizzata all'onorevole ministro.

La Commissione ha sentito le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro della marina, e soprattutto che esso riguarda quasi come un difetto di fiducia verso di lui la proposta della maggioranza della Commissione del bilancio.

Ho dichiarato all'onorevole ministro, e sono autorizzato a dichiarare, a nome della Commissione, che essa non ha inteso trarre sopra il terreno politico questa gravissima e importantissima questione della difesa nazionale. (*Bene!*) Ed in ciò la Commissione è unanime. Essa crede che se queste grandi questioni si volessero risolvere coi criteri politici, con le passioni politiche, non si farebbe l'interesse del paese (*Bravo!*); e prega la Camera, a nome di questo supremo interesse, di non voler considerare tale questione, come questione di partito politico.

Senza timore di ripetermi, prego l'onorevole ministro di ritenere, che non v'è criterio politico (e non ve ne può essere) nella proposta della Commissione. La Commissione non ha agitato punto simile questione, e non crede minimamente di offendere la

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

pienezza delle facoltà che ha l'onorevole ministro. La Commissione a maggioranza di voti sostiene la proposta che ha presentato dopo le spiegazioni da me date prima della sospensione della seduta. Essa intende che, dopo la discussione che ha avuto luogo in questa Camera, una risoluzione, oggi, sarebbe una risoluzione dei sistemi di costruzione in materia di navi; e crede che a tale decisione non convenga di venire senza che la Camera abbia il termine di confronto, se non in costruzioni analoghe, ma in condizioni simili di progetto.

Quando a riscontro dei tipi delle navi in costruzione si avrà il tipo delle navi medie approvate dai supremi Consigli tecnici della marina, allora la Commissione potrà dare un giudizio sulla domandata autorizzazione di mettere in cantiere le due navi ideate dall'onorevole ministro della marina.

Circa poi alla privazione dei lavori di maestranze, alla quale accennò l'onorevole ministro, io dichiaro a nome della maggioranza, come ho dichiarato all'onorevole ministro e ripeto anche una volta, che se egli avesse (cosa che sembra difficile) nel gennaio i progetti di massima, potrebbe presentare un articolo di legge, e pregare la Camera di mandare alla Commissione del bilancio quest'articolo per una celere relazione. Sulla quale la Camera potrebbe decidere la questione e autorizzare il ministro a mettere queste due navi in cantiere.

Fatte tali dichiarazioni io non ho che da pregare il ministro di accettare le proposte della Commissione e di pregare la Camera di volerle convalidare col suo voto.

**MINISTRO DELLA MARINA.** Io dichiaro di non poter accettare la radiazione del capitolo che si riferisce alle due navi di prima classe. Questo è in esecuzione di una legge e non credo che l'ordine del giorno del 23 aprile l'abbia infirmato.

Io prometto alla Camera di attenermi a quanto prescrive quest'ordine del giorno che m'impone di non mettere in costruzione le navi se non abbia presentato prima il parere dei corpi tecnici competenti.

**PRESIDENTE.** Onorevole ministro, v'è l'ordine del giorno dell'onorevole Pierantoni.

**MINISTRO DELLA MARINA.** Cercherò di presentare alla Camera i documenti.

**PRESIDENTE.** E quello dell'onorevole Finzi?

**MINISTRO DELLA MARINA.** M'è impossibile di accettarlo.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

**PANATTONI.** In un argomento così grave e che interessa tanto il paese, è necessario che il Governo manifesti la propria opinione. È per ciò che io do-

mando al Ministero se, come mi auguro, esso divida i concetti del ministro della marina.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Io credeva inutile questa dichiarazione. Parecchi oratori (tutti anzi, anche il presidente della Commissione) hanno detto che non era questione di partito.

Non lo è.

Ma però io dichiaro che il pensiero del Governo nella questione che si è discussa in questi giorni è perfettamente conforme a quello dell'onorevole ministro della marina che l'ha spiegato con tutta la competenza che costituisce la nostra fiducia in lui. (*Benissimo! Bravo!*)

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

**LA PORTA.** (*Presidente della Commissione*) Io prego l'onorevole presidente del Consiglio e la Camera di riflettere che la Commissione del bilancio non si è pronunciata sulle idee del ministro. E non si è pronunciata non per colpa sua, non per colpa dell'onorevole ministro ma per una circostanza indipendente dalla sua e dalla nostra volontà; cioè perchè ancora i suoi corpi tecnici non hanno compiuto il progetto di massima che concreti le sue idee. La Commissione non ha potuto giudicare le sue idee, quindi si astenne da ogni giudizio su di esse, solamente perchè non era in condizione di darlo.

Del resto l'onorevole ministro della marina ha parlato della legge organica e delle indicazioni. Ma scusi; la legge organica parla d'indicare le nuove navi nel bilancio di prima previsione; e l'indicazione non è una cosa di poco momento, non è una cosa di forma, non può limitarsi al nome delle navi. Per una Camera che giudica il bilancio e che deve ordinare nuove costruzioni che possono costare 30, 20, 10, 5 milioni, l'indicazione è il tipo della nave, il prezzo della nave. Ora, tipo e prezzo di navi formulati dai Consigli tecnici non ve ne sono; perciò la Commissione generale del bilancio, fedele alla legge organica e all'ordine del giorno del 23 aprile ha presentato le sue proposte. Le proposte sono della Camera, non della Commissione. Essa è interprete del mandato della Camera e la prega, dopo la discussione che v'è stata e l'ordine del giorno del 23 aprile (il quale ha segnato le norme per la Commissione del bilancio, norme alle quali essa si è attenuta) di voler accettare la proposta della Commissione.

*Voci.* A domani! (*No!*)

**PRESIDENTE.** Procediamo oggi. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Non risponderò che una parola sola. Mi pare che il ministro della ma-

rina abbia precisamente risposto a ciò. Ha dichiarato parecchie volte che non metterà in costruzione alcuna nave se non saranno prima presentati i tipi alla Camera. Ciò per l'esecuzione fedele dell'ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Oltre la proposta che ho già letta ve ne è un'altra.

**LA PORTA.** Onorevole presidente, scusi...

**PRESIDENTE.** Mi lasci leggere questa proposta. Avrà anche su di essa qualche cosa da dire.

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro della marina, passa alla votazione del capitolo 35.

« Castellano, Cocco-Ortu e Panattoni. »

L'onorevole presidente della Commissione ha facoltà di parlare.

**LA PORTA.** (*Presidente della Commissione*) L'onorevole presidente del Consiglio afferma che l'onorevole ministro della marina disse non aversi dal Ministero alcuna difficoltà di presentare i pareri prima del voto. Ma intendiamoci bene, i pareri si presentano alla Camera, perchè prima di ordinare la spesa, e prima di stanziare i fondi, la Camera possa pronunziarsi. (*Movimenti*)

Ed invece ora, o signori (state attenti), con tutta la confidenza che avete nell'onorevole ministro (ed io ho dichiarato che non ho nessuna sfiducia nelle sue parole), la Camera autorizza il Governo, gli dà i fondi per mettere le navi in costruzione, e poi il Ministero presenta i pareri. Ma a qual fine? L'onorevole ministro della marina è stato invitato ad accettare un ordine del giorno, con cui si diceva che si stanziavano le somme come sono stanziare, si autorizzavano le due nuove navi nel capitolo, ma il ministro avrebbe presentati i pareri col bilancio definitivo, e non avrebbe ordinata la costruzione, se prima non era approvato il detto definitivo. Allora vi era la sicurezza, che se la Camera avesse voluto pronunziarsi, lo avrebbe potuto, non per sindacare il fatto compiuto, ma prima d'impegnare il fatto nuovo.

Con questa dichiarazione, il ministro, finchè non aveva presentati i pareri, e non si erano discussi, non poteva ordinare la costruzione. E la decisione di questa grave questione tecnica nell'interesse del paese l'avrebbe pronunziata la Camera.

Io credo di avere fatto il mio dovere, di avere messo la questione tale quale è; ora giudichi la Camera.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Prima di passare ai voti, devo annunziare alla Camera che vi è una domanda firmata da dodici colleghi, i quali chiedono si verifichi se la Camera è in numero. (*Obiezioni.*)

**NICOTERA.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**NICOTERA.** Come la Camera ha veduto io non mi sono lasciato trascinare nella discussione; preferiva di non prendervi parte; arrivati però a questo punto, mi sembra un dovere di coscienza di dire poche parole. È vero che io non mi credo competente in questioni tecniche, ed è pur vero che, quando proposi l'ordine del giorno, ne feci uno sviluppo limitato.

La Camera deve ricordare che l'ordine del giorno fu presentato in seguito ad una lunga discussione, ed era un termine di conciliazione fra le opinioni di diversi uomini tecnici; poichè l'onorevole Bini sosteneva la costruzione, che oggi è stata egualmente sostenuta, delle grosse navi. In quanto all'ordine del giorno mi pare impossibile che l'onorevole ministro della marina non ne abbia ritenuto il vero significato, essendo stato, mi piace dichiararlo, quest'ordine del giorno proposto d'accordo con lui. A me sembra che a quell'ordine del giorno si voglia dare un significato molto più largo di quello che realmente ha. Oltre a ciò la questione dell'ordine del giorno non si presenta più quale si presentava da principio.

La Commissione del bilancio ha giustamente osservato che la questione tecnica, che è la vera questione, è stata largamente discussa.

Si è discusso molto se convenga continuare nel sistema delle grosse navi, o se convenga invece, pur non abbandonando la costruzione delle grosse navi, fare delle altre navi, potenti anch'esse, ma non della forza del *Lepanto* e dell'*Italia*. Sarebbe quindi inutile prendere a pretesto l'ordine del giorno.

E giacchè la questione è tecnica, permetterete dica che il Parlamento non sembrami assolutamente competente in siffatti giudizi. (*Benissimo!*) I Parlamenti delle altre nazioni, i quali sono meglio regolati, procedono con un sistema diverso da quello con cui procediamo noi. Essi hanno dei comitati speciali i quali discutono le questioni tecniche.

Nel Parlamento inglese, quando si presentano questioni di questo genere, vi sono uomini distinti che le discutono e le risolvono. Che accade invece nel nostro? L'onorevole Pierantoni che è competentissimo in molte materie, competente lo si crede pure nella questione tecnica delle navi. (*ilarità — Interruzioni*)

**PRESIDENTE.** Onorevole Nicotera, tutti siamo competenti.

**NICOTERA.** Io non ho mai preso a parlare sull'ordinamento scientifico.

Ma lasciamo la questione di competenza. Oggi di

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

che cosa si tratta? Si tratta di questo: il ministro della marina crede di avere adempiuto fino ad un certo punto all'obbligo che gli imponeva l'ordine del giorno votato dalla Camera; ne resta una parte ancora. Ebbene per la parte non ancora eseguita il ministro della marina dichiara che nulla farà senza prima aver adempiuto a quell'altra parte dell'ordine del giorno.

Signori, se non volete decidere la questione tecnica oggi, che cosa rimane dell'ordine del giorno? Rimane una questione che non si capisce; perchè, quando una parte è stata adempiuta, e il ministro dichiara che per l'altra nulla sarà fatto senza che essa non sia mantenuta, a me pare, in verità, che, ridotta la questione a questi termini, la Commissione del bilancio, tenendo fermo il diritto che ha la Camera di vedere osservato tutto l'ordine del giorno, non possa più fare la questione dell'adempimento o del non adempimento del ripetuto ordine del giorno.. (*Interruzione*)

**PRESIDENTE.** Prego di non interrompere. (*Nuove interruzioni*)

Ma, onorevoli colleghi, questo non è più il modo di discutere.

**BERTI DOMENICO.** Domando di parlare.

**NICOTERA** Pregherei quindi l'onorevole Castellani di modificare il suo ordine del giorno in questo senso; e il ministro potrebbe accettarlo.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Berti Domenico ha facoltà di parlare.

**BERTI DOMENICO.** Io dirò brevissime parole per avere una spiegazione dal ministro e anche dalla Commissione. Che cosa domanda il ministro? Il ministro domanda un voto condizionato. Egli dice: io mi obbligo a non metter mano alla esecuzione di queste due navi se non quando saranno stati presentati i pareri dei Consigli tecnici. Ora, o questi pareri sono nel senso voluto dal ministro, e allora, naturalmente, si potrà metter mano alla esecuzione, perchè vi saranno tutte le condizioni richieste; o saranno contrari a quello del ministro, e allora bisogna, per forza, che intervenga una nuova deliberazione della Camera. Supponiamo, per esempio, che i corpi tecnici vengano a dire che, invece di due navi dobbiamo costruirne una sola; allora, per forza bisognerà che intervenga una nuova deliberazione. Dunque desidero di sapere dal ministro se, nel caso che i pareri dei corpi tecnici non fossero pienamente conformi all'intendimento del Ministero, allora che cosa si farà.

Rispondendo a questa domanda, si viene implicitamente, secondo me, a mettere d'accordo la Commissione col Ministero; perchè la Commissione

dice che non intende di pregiudicare la questione, ma che desidera solo di vedere i pareri dei corpi tecnici; perciò, quando questi pareri fossero favorevoli, naturalmente anche la Commissione sarebbe disposta a dare il voto favorevole.

**MINISTRO DELLA MARINA.** Demando di parlare.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

**MINISTRO DELLA MARINA.** Vorrei fare una dichiarazione.

Il parere sul programma esiste, ed è stato consegnato alla Camera. Che cosa manca? Manca il disegno fatto in relazione di questo programma. Che cosa può avvenire? Il parere del Consiglio su questo disegno sarà corrispondente al programma? Se il comitato pel disegno delle navi dichiara di non potere adempiere a quelle condizioni, io non avrò il disegno, non avrò il progetto e non potrò mettere in costruzione la nave. Se il comitato dichiara di poter adempiere a quelle condizioni, allora bisogna che il Consiglio dichiari se il disegno corrisponde al programma che il Consiglio aveva stabilito; se non corrisponde, il disegno dovrà ritornare al comitato pel disegno delle navi, quindi anche in questo caso non potrà ordinare la costruzione.

Dunque il solo caso in cui io posso ordinare la costruzione è quando, adempiuto al programma del Consiglio superiore, il Comitato del disegno delle navi avrà formulato il progetto, e il Consiglio avrà dichiarato che questo progetto corrisponde al programma.

Mi pare che con queste dichiarazioni sia rimosso ogni equivoco.

**PRESIDENTE.** È giunta un'altra proposta così concepita:

« La Camera, senza pregiudicare gli obblighi fatti al ministro coll'ordine del giorno del 23 aprile 1880, prende atto delle dichiarazioni del ministro medesimo, e passa all'ordine del giorno.

« Francica. »

L'onorevole presidente della Commissione del bilancio ha facoltà di parlare.

**LA PORTA.** (*Presidente della Commissione del bilancio*) L'onorevole Nicotera ha data una interpretazione all'ordine del giorno che egli presentò, e che la Camera approvò.

Ma l'onorevole Nicotera non può avere dimenticato, nè la Camera certamente lo dimenticherà, che quell'ordine del giorno venne in seguito ad una lunga discussione tecnica sulle navi giganti e sulle navi medie, e che l'ordine del giorno del 23 aprile non fu se non una dilatoria per la decisione della questione.

La Camera disse: in presenza di questa discus-

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 DICEMBRE 1880

sione, non mi sento illuminata abbastanza, e voglio vedere i pareri dei corpi tecnici per nuove costruzioni prima di pronunziarmi.

*Voci.* Li ha presentati. (*Rumori*)

LA PORTA. Scusino; quelli che dicono che li ha presentati, si vede che non erano presenti quando io ho parlato poco fa. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

LA PORTA. Non sono pareri quelli che ha presentati, sono desiderati, ed al termine tecnico corrisponde anche il fatto; sono desiderati, desiderii del ministro al Consiglio superiore, e del Consiglio superiore al Comitato.

L'onorevole ministro dice che mancano i disegni. No, onorevole ministro, i vostri decreti del 22 agosto (lo dissi, e lo ripeto), mutano la procedura. Si tratta del progetto di massima, del primo periodo. I desiderati del ministro, approvati dal Consiglio superiore, passano al Comitato dei disegni per vedere se in massima e a quali condizioni siano accettabili; dopo questo parere il progetto di massima ritorna al Consiglio superiore, e, dopo il voto del Consiglio, comincia l'epoca dei disegni esecutivi.

Distinguiamo bene la questione. Noi attualmente non siamo nel progetto di massima, siamo nei desiderati del ministro e del Consiglio superiore, senza sapere se il Comitato dei disegni approva questo progetto, se lo crede realizzabile, e a quali condizioni, e con quale spesa. Questa è la condizione in cui ci troviamo.

MORANA. Domando di parlare.

LA PORTA. Fu dunque in presenza di questa situazione che abbiamo detto: si sospenda la costruzione delle navi, perchè la Camera non ha quei pareri che l'ordine del giorno 23 aprile richiedeva fossero presentati.

Ma ora viene innanzi un'altra questione alla quale mi richiama l'onorevole Berti. Egli dice: il ministro presenterà i pareri, se essi saranno conformi, tutto procederà bene, diversamente si ritornerà davanti alla Camera. Ma intendiamoci, i pareri si vollero avere prima d'ordinare la costruzione, perchè la Camera non entra nelle questioni dei dettagli, ma si pronunzia sui tipi e sulla spesa. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Prego di fare silenzio.

LA PORTA. Se il ministro presenta i pareri e mette in cantiere le navi, allora naturalmente la Camera non deve pronunziarsi più, o non si pronunzierà che per giudicare il fatto compiuto, per emettere un giudizio sull'opera del ministro, sopra una spesa già impegnata.

*Voci.* Ai voti! ai voti! La chiusura!

MORANA. Domando di parlare contro la chiusura.

PRESIDENTE. Essendo domandata la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata, l'onorevole Morana ha facoltà di parlare contro la chiusura.

MORANA. Signori, io voglio chiedere alla vostra cortesia di non chiudere ancora la discussione, perchè sento la necessità di domandare alcuni schiarimenti e di mettere la questione nettamente sul tappeto.

Se voi me lo consentite io proseguirò; diversamente voterò secondo la mia coscienza mi detta; ma io non credo che noi possiamo continuare ad aggirarci in mezzo ad una selva di sottigliezze, dalle quali non sappiamo districarci. Io credo che sia arrivato il momento di guardare coraggiosamente in faccia la situazione e dire la vera questione: o le grandi o le piccole navi.

Ora, se questa è la vera questione, permettetemi che io dica francamente una parola all'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Morana, adesso mi lasci mettere ai voti la chiusura, salvo a darle di nuovo facoltà di parlare se la Camera non chiuderà la discussione.

Pongo ai voti la chiusura della discussione.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(La chiusura non è approvata.)

*Voci.* A domani! a domani!

PRESIDENTE. Se vogliono rimandare a domani, rimanderemo.

*Voci.* No! no! Oggi! Subito!

PRESIDENTE. Onorevole Morana, veda l'impazienza della Camera, parli. (*Rumori*)

Onorevoli colleghi, sanno tutti a che data siamo e quali lavori ci premano. Per conseguenza li prego di aiutarmi.

LAZZARO. Proporrei che si rimandasse a domani.

PRESIDENTE. Ella vuol proporre che si rimandi a domani. Benissimo. Seggano.

L'onorevole Lazzaro propone che la Camera rimandi la seduta a domani.

Pongo ai voti la proposta di rimandare a domani il seguito di questa discussione.

(Dopo prova e controprova, la proposta è approvata.)

Dunque domani a mezzogiorno.

Prego gli onorevoli deputati di trovarsi qui a mezzogiorno preciso, senza fare aspettare un'ora, come accadde oggi, dovendosi condurre a termine urgenti lavori.

Dunque, ripeto, domani da mezzogiorno fino alle 7.

La seduta è levata alle 7 05.

*Ordine del giorno per la tornata di domani**(A mezzogiorno.)*

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;

4° Discussione del bilancio di prima previsione dell'entrata pel 1881;

5° Proroga del termine stabilito per l'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate del regno;

6° Proroga degli accordi di commercio e di navigazione colla Francia, Gran Bretagna, Germania, Svizzera e col Belgio;

7° Modificazioni della legge del 1859, intorno alla

composizione e alle attribuzioni del Consiglio superiore della pubblica istruzione;

8° Inchiesta sulle condizioni della marina mercantile italiana;

9° Tassa di fabbricazione degli olii di seme di cotone e sovratassa sui dazi di importazione;

10. Spesa per adattamento di locali ad uso della Commissione superiore dei pesi e delle misure;

11. Contratti per vendita e permuta di beni demaniali in Palermo, Ravenna e Imola;

12. Modi di raccogliere la prova generica nei giudizi penali;

13. Restituzione dell'ufficio di pretura dei comuni di Bagni San Giuliano e Vecchiano alla sua antica sede dei Bagni di San Giuliano;

14. Soppressione della 4ª categoria degli scrivani locali;

15. Riforma del Codice di procedura civile riguardo ai procedimenti formale e sommario;

16. Aggregazione del comune di Feletto al mandamento di Rivarolo Canavese;

17. Trasferimento della sede della pretura di Minucciano in Colognola di Sant'Anastasio.

---

Prof. AVV. LUIGI RAVANI  
*Capo dell'ufficio di revisione.*

---

Roma, 1880 — Tip. Eredi Botta.