

CCXLIV.

TORNATA DI MARTEDÌ 29 NOVEMBRE 1881

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. Il deputato Cavalletto chiede sia dichiarata d'urgenza la petizione portante il n° 2685, ed il deputato Oliva quella portante il n° 2686. — Il presidente dà lettura di due lettere del ministro guardasigilli con le quali si comunicano due sentenze del tribunale di Girgenti e della Corte d'appello di Palermo a carico del deputato Caminnecci — Legge quindi una lettera dell'onorevole Caminnecci con la quale si dimette da deputato — Su proposta del deputato Damiani la Camera non accetta tali dimissioni ed accorda tre mesi di congedo al deputato Caminnecci. — Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1882 del Ministero della marineria — Sul capitolo 35, Riproduzione del naviglio, parlano il deputato Botta, il ministro della marineria, i deputati Ricotti e Geymet — Si approvano i capitoli dal 35 al 38 ed ultimo; il totale della spesa ordinaria e straordinaria e l'articolo unico del disegno di legge. — È dato avviso che domani alle ore 10 antimeridiane vi sarà una seduta straordinaria. — Il presidente proclama l'esito della votazione a scrutinio segreto sul bilancio della marineria testè discusso. — Il deputato Di Lenna presenta la relazione sul disegno di legge per proroga del termine per l'inchiesta della marineria mercantile. — Il ministro dei lavori pubblici presenta un disegno di legge per modificazioni al titolo 4°, Porti, spiagge e fari, della legge 20 marzo 1865, allegato E.

La seduta comincia alle ore 2 15 pomeridiane.

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

PETIZIONI.

2685. Alcuni scrivani straordinari presso il Ministero della marina fanno istanza, perchè la Camera nella discussione del bilancio di quel dicastero voglia prendere i provvedimenti necessari per arrecare un vero miglioramento alla loro misera condizione.

2686. Parecchi insegnanti di ginnastica di varie provincie si rivolgono al Parlamento per ottenere che sia migliorata ed assicurata stabilmente la precaria loro posizione.

CAVALLETTO. Chiedo di parlare.

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

CAVALLETTO. Domando che sia dichiarata di urgenza la petizione n° 2685, con la quale alcuni scrivani straordinari della marineria chiedono che sia migliorata la loro condizione. Chiedo che questa

petizione sia mandata alla Commissione del bilancio, che deve occuparsi degli organici.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, l'urgenza di questa petizione s'intenderà ammessa.

(È ammessa.)

Questa petizione, prevenendo il desiderio dell'onorevole Cavalletto, fu già rimessa alla Commissione generale del bilancio.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Oliva.

OLIVA. Io ebbi già occasione di presentare alla Camera una petizione di qualche centinaio di maestri di ginnastica, i quali si rivolgono al Parlamento perchè voglia provvedere alla loro condizione meglio di quello che non faccia la legge attuale. Giacchè si tratta di una questione, la quale si rannoda con altre questioni pendenti, di cui credo la Commissione del bilancio si stia occupando o debba occuparsi, domando che questa petizione sia mandata alla Giunta del bilancio, e ne chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. L'onorevole Oliva prega la Camera che voglia accordare l'urgenza alla petizione che porta il n° 2686.

(È dichiarata d'urgenza.)

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 NOVEMBRE 1881

L'onorevole Oliva domanda inoltre che questa petizione venga inviata alla Commissione generale del bilancio. Pongo ai voti questa proposta dell'onorevole Oliva.

(La Camera approva.)

CONGEDI.

PRESIDENTE. Chiedono congedo per motivi di famiglia: l'onorevole Guala di giorni 5; l'onorevole Bortolucci di giorni 8; l'onorevole Farinola di giorni 15.

(Sono accordati.)

IL GUARDASIGILLI COMUNICA DUE SENTENZE DEL TRIBUNALE DI GIRGENTI E DELLA CORTE DI APPELLO DI PALERMO A CARICO DEL DEPUTATO CAMINNECI.

PRESIDENTE. Dall'onorevole guardasigilli è giunta la seguente comunicazione:

« In relazione alla lettera di V. E. del 9 luglio 1880, di n° 205140, le mando copia autentica della sentenza, che a me non consta essere divenuta esecutiva, con la quale il tribunale di Girgenti, il 10 settembre andante, condannò l'onorevole deputato Valentino Caminnecci alla pena di quindici giorni di carcere, perchè colpevole di aver leggermente percosso Giovanni Tagliaferri nell'esercizio ed a causa del suo ufficio di capo stazione in Canicattì.

« Mi riservo di partecipare all'E. V. se contro tale sentenza il condannato ha interposto l'appello, e nel caso affermativo, l'esito che questo sarà per avere.

« Il ministro

« Firmato: Zanardelli. »

Un'altra lettera pure del guardasigilli è la seguente:

« In continuazione della mia lettera del 29 settembre ultimo, n° 9846, mi reco ad onore di trasmettere a V. E. una copia della sentenza, con la quale la Corte di appello in Palermo, in parziale riparazione dell'altra sentenza del tribunale di Girgenti, ha condannato l'onorevole deputato V. Caminnecci alla pena dell'esilio locale per tre mesi.

« Mi riservo di far noto all'E. V. se la detta sentenza sia passata in cosa giudicata, o pure sia stato interposto ricorso per annullamento; nel qual caso sarà mia cura di parteciparle la decisione della Corte di cassazione.

« Per il ministro

« Firmato: Ronchetti. »

Si dà lettura delle due sentenze.

MARIOTTI, segretario, legge:

« Letti ed applicati gli articoli 263, 684, 56 e 72 Codice penale e 397, 568 del Codice di procedura penale:

« Il tribunale lo condanna al carcere per giorni 15 ed alle spese del giudizio. »

PRESIDENTE. Si dà lettura della seconda sentenza.

MARIOTTI, segretario, legge:

« Visti gli articoli sopra citati, l'articolo 58 dello stesso Codice e gli articoli 419, 367, 568 Codice procedura penale. In parziale riparazione della sentenza appellata, invece della pena di giorni 15 di carcere condanna l'appellante Caminnecci Valentino alla pena dell'esilio locale per mesi tre, ed alle spese del giudizio di appello in favore dell'erario dello Stato. »

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole guardasigilli delle due precedenti comunicazioni.

ANNUNZIO DELLE DIMISSIONI DI DEPUTATO DELL'ONOREVOLE CAMINNECI.

PRESIDENTE. Ricevo la seguente lettera:

« Per motivi personali chiedo la dimissione da deputato del 4° collegio di Palermo.

« Palermo, 22 novembre 1881.

« Firmato: Valentino Caminnecci. »

DAMIANI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DAMIANI. Dopo la comunicazione fatta dall'onorevole nostro presidente, diviene superfluo dire le ragioni, che determinarono le dimissioni dell'onorevole nostro collega Caminnecci. Io prego la Camera di volergli accordare un congedo di tre mesi.

PRESIDENTE. L'onorevole Damiani propone che la Camera non prenda atto delle dimissioni dell'onorevole Valentino Caminnecci, e gli accordi invece un congedo di tre mesi.

Chi approva questa proposta è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE PER IL 1882 DEL MINISTERO DELLA MARI-NERIA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dello stato di prima previsione della spesa per il 1882 del Ministero della marina.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 NOVEMBRE 1881

Ieri la Camera ha chiusa la discussione generale, approvati i primi 34 capitoli del bilancio, ed intrapresa la discussione del 35, *Riproduzione del naviglio*.

Su questo capitolo 35 do facoltà di parlare all'onorevole Botta.

BOTTA, relatore. Come relatore della Commissione del bilancio, e per la parte che riguarda il bilancio del Ministero della marina, a me incombe il dovere di riserbarmi il diritto di parlare dopo che la Commissione generale avrà deliberato sulle proposte, che potranno esser presentate in questa Camera: come uno dei rappresentanti della nazione, mi permetterò poche considerazioni, ispirate esclusivamente ed intieramente da quel sentimento, che ispira tutti i miei onorevoli colleghi, la difesa della nostra Italia!

Io credeva che dopo due anni di discussioni, di lotte, di studi sopra l'importante questione della scelta del tipo delle navi di battaglia di prima classe, si fosse finalmente, col 3 luglio ultimo, posta per lo meno in aspettativa per motivi di famiglia tale questione; ma mi sono ingannato. Ieri, nell'occasione della discussione del bilancio di prima previsione del Ministero della marina, al capitolo 35, un autorevole nostro collega, l'onorevole Ricotti, ha risollevato la questione. Se egli si fosse limitato alla questione del maggiore spessore della piastra metallica da applicarsi alle due navi entrate in cantiere, e alla terza, che il ministro propone sia messa in cantiere nel corso del 1882, la risposta sarebbe facile; ma l'onorevole Ricotti parmi abbia pure suggerito che dovremmo completare otto navi di grandi dimensioni, per avere due quadriglie composte di quattro *Italie* e quattro *Duili*.

Siamo perfettamente d'accordo in questo, onorevole Ricotti.

Io faccio plauso, come l'ho fatto sempre, alle grandi costruzioni, ma ormai è il numero di queste navi giganti che io desidero non sia moltiplicato; e mi pare che anche l'onorevole ministro della marina sia in quest'ordine d'idee, avvegnachè anche egli ha adottato il tipo delle navi giganti, salvo quei miglioramenti che sono il portato del progresso della meccanica e della esperienza, e a differenza di alcune centinaia di tonnellate in meno del *Duilio*.

Poche parole, anzitutto, sulla prima parte del discorso dell'onorevole Ricotti, segnatamente in ciò che riguarda lo spessore della corazza. L'egregio Ricotti esternò il desiderio, o, meglio, diede il suggerimento, che la corazza di 45 centimetri, adottata dal ministro della marina per le nuove navi da battaglia di prima classe, fosse portata a 50 o 55 centimetri, nella fiducia che la corazza così aumentata

non sarebbe esposta al pericolo di essere forata dai cannoni a retrocarica, già sperimentati in altri Stati, come lo sarebbe la corazza di 45 centimetri.

In una tabella allegata alla lettera del 27 luglio 1881 colla quale il presidente del Comitato per i disegni delle navi, egregio Brin trasmetteva al Ministero della marina i pareri degli uffici tecnici, si dimostra che anche accettandosi il suggerimento dell'onorevole Ricotti, di portare a 55 centimetri la corazza questa sarebbe ugualmente forata.

Fissiamo bene il punto di partenza. La corazza dello spessore di 45 centimetri adottata dal ministro, diceva il deputato Ricotti, è forata dai cannoni a retrocarica già sperimentati all'estero; invece la corazza dello spessore di 50 o 55 centimetri resiste, ed in conseguenza la nave è ben difesa. Le dimostrazioni della tabella dell'onorevole Brin, che testè ho avuto l'onore d'accennare, non appoggiano i suggerimenti dell'onorevole Ricotti. In essa tabella è detto, che i cannoni a retrocarica da 76, dei quali saranno armate le corazzate francesi in allestimento o in costruzione, *Amiral Baudin*, *Formidable*, *Hoche*, *Magenta*, *Marceau*, *Neptune* forano la corazza di 55 centimetri; che i cannoni da 72 dei quali sono armate le corazzate *Caiman*, *Indomptable*, *Terrible* e *Requin* forano la corazza di 47 centimetri; che i cannoni da 47 dei quali sono armate *Amiral Duperré*, *Devastation*, *Foudroyant* forano la corazza dello spessore di 41 centimetri.

Dunque non è neanche a contare sulla corazza, come la vorrebbe il deputato Ricotti, ed in questo caso val meglio sempre accettare la proposta del Ministero, la quale ci consente almeno di non sacrificare il vantaggio d'una minore pescagione, e forse anche di qualche altra buona qualità nautica e militare della nave.

L'Inghilterra, che in fatto d'armamento navale e di costruzione, nei tempi in cui siamo, se non ha la priorità su tutti conta pure per qualche cosa, l'Inghilterra, dico, finora, da quanto risulta da recentissime relazioni, non ha adottato la corazza di 55 centimetri: ciò importa che essa, o non abbia fede nella resistenza della corazza di 55 centimetri, o crede sufficiente la corazza di 45 centimetri.

Se la Camera non si annoiasse desidererei di dar lettura di un brano del discorso del signor Trevelan, segretario generale dell'ammiragliato inglese, il quale esposé le idee del Governo in una recente seduta alla Camera dei comuni:

« L'opinione prevalente è stata in favore delle piccole navi, ed egli è in obbligo di dire in proposito che qualche onorevole persona non si è mostrata sufficientemente addentro nelle cose navali, chiedendo bastimenti della velocità di 16 miglia

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 NOVEMBRE 1881

all'ora, provveduti di carbone per cinque mila miglia, armati di cannoni tanto potenti da forare qualunque corazza, e di una corazza tanto grossa da resistere a qualunque cannone, e che nello stesso tempo fossero navi maneggevoli e piccole, le quali costassero metà di meno che le nostre ultime costruzioni.

« Disgraziatamente tutte queste cose (velocità, grossi cannoni, grossa corazza, grande capacità di carbone) costano molti danari ed implicano gran mole; una nave come quelle richieste costerebbe oltre ad un milione di sterline. Ma non è solo al costo in danaro che bisogna por mente. Sebbene egli creda che l'onorevole valoroso membro (ammiraglio sir John Hay) esageri l'importanza del numero, tuttavia l'Inghilterra deve avere una flotta numerosa, e nessuna nazione può permettersi una flotta numerosa di *Duili* e di *Lepanti*.

« Nè è piccola considerazione quella che, in tempi di torpedini e di arieti, è pericoloso, tanto militarmente quanto finanziariamente, l'avere *tutte le uova in un paniere*. Un foro di un piede in quadro sotto al galleggiamento, manderebbe a picco una nave del valore di un milione di sterline, precisamente colla stessa prontezza come se avesse costato soltanto la metà, e la vittoria nelle battaglie navali avvenire sarebbe, come in passato, di quello fra gli avversarii che al fine della giornata avrà il maggior numero di navi a galla.

« Inoltre è da considerare seriamente: se si potrebbero avere uomini capaci di combattere su quelle macchine giganti; se il sentimento della enorme responsabilità non toglierebbe qualche cosa allo slancio ed all'ardimento che vince le battaglie; e se un comandante che avesse una così gran parte della nostra intiera marina sotto ai suoi piedi, arrecherebbe la sua nave così imperterrito e fiducioso, come se questa fosse una delle molte, invece di essere una delle poche.

« In conclusione, l'ammiraglio invece di andare più oltre nella mole e nel costo, ha determinato di attenersi alla via più modesta, e, a parer suo, più saggia, cioè a quella di riprodurre una eccellente nave, i piani della quale sono famigliari alla Camera dei comuni. Invece di impostare una nave di 14 mila tonnellate, si intendè di impostarne due di 9 mila tonnellate. Invece di una nave di un milione di sterline, se ne avranno due, che costeranno qualche cosa di più di mezzo milione. In breve, invece di tentare di sorpassare il *Duilio* italiano, si vogliono ottenere due altre *Collingwoods* inglesi. Il semplice fatto di costruire una nave, il cui tipo è già noto agli arsenali, condurrà tanto ad una economia, quanto a bontà di lavoro. Una di queste navi sarà impostata

a Chatam, l'altra a Pembroke. L'armamento si lascerà di determinare più tardi, ma è probabile che una delle torri sarà armata di due cannoni da 43 tonnellate, e l'altra di un cannone del tipo più grande che converrà portare, sia esso di 80 tonnellate, ovvero di 70, ed anche (secondo che pare ora dalle esperienze francesi), di 60 tonnellate. »

« Sa la Camera cosa sono questi due *Collingwoods* inglesi? »

Sono navi lunghe 99 metri, larghe 20 metri e 74 centimetri, dello spostamento di 9253 tonnellate con 4 cannoni da 60 a retrocarica, grossezza massima di corazza 45 centimetri e 7 centimetri di corazzatura sul ponte. E la stessa Francia tolta ad esempio, perchè è l'ultima che abbia fatto l'esperimento dei cannoni a retrocarica, su dieci navi che aveva in costruzione o in armamento nel luglio ultimo: *Amiral Baudin*, *Amiral Duperré*, *Formidable*, *Hoch*, *Magenta*, *Neptune*, *Marceau*, *Marengo*, *Terrible*, *Furieux*, a tre solamente applicò la corazza di 55 centimetri, a due di 50, alle altre 5 di 45 centimetri.

Questo è ciò che mi risulta da un librettino di recente pubblicazione, il quale ha un carattere ufficiale. Se poi l'egregio generale Ricotti, alle asserzioni del quale presto completa fede, ha informazioni in via privata, io non ci ho nulla a vedere: a me non lice di parlare di informazioni di privati, ma sono nel diritto di parlare delle informazioni che mi sorgono da questo libretto, che è intitolato: *Carnet de l'officier de marine*.

In conclusione di questa prima parte, io dirò che tra il ministro della marina e il deputato Ricotti, in fatto di corazze da applicarsi alle navi da battaglia di prima classe, non c'è che la differenza di pochi centimetri, ed, in fatto di dislocamento, la differenza di qualche centinaio di tonnellate in meno.

Questa, secondo me, è la posizione delle cose in ordine alla quistione della corazza a difesa delle navi. Quanto poi al suggerimento di completare quattro *Duili* e quattro *Italie*, esso è da applaudire, e non sarò io che m'opporrò mai ad una proposta simile, se venisse fatta in modo formale; sebbene non bisogna lasciarsi assorbire interamente dalle costruzioni delle navi-giganti; bisogna pur ben pensare che l'Italia ha un esteso littorale, e che questo non va guardato e difeso solamente da grandi galleggianti, pronti ad accorrere sui punti minacciati, ma indispensabile è pure che la nostra flotta sia costituita in modo, che in certi dati momenti di bisogno supremo possa dare o accettare battaglia. Ora io fermamente credo sia nel cuore di tutti quanti sediamo in questo recinto, che non puossi entrare in battaglia per squadra di grandi coraz-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 NOVEMBRE 1881

zate, e che sia assoluta ed indiscutibile necessità avere navi di minor grandezza, arieti-torpedinieri, poderosi incrociatori, solide cannoniere corazzate, perchè si possa costituire una flotta mista.

Fra il *Duilio*, il *Dandolo*, il *Lepanto*, l'*Italia* e le due navi già messe in cantiere, e la terza proposta per entrare in cantiere entro il 1882, noi avremo sette grandi corazzate su sedici che dovrebbero comporre il naviglio di 1^a classe, in conformità della legge organica del 1878 relativa all'ordinamento del materiale della regia marina; vogliamo noi continuare nella via delle grandi costruzioni esclusivamente? Non vogliamo noi considerare per nulla ciò che tatticamente si fa presso gli altri Stati? Non vogliamo guardare al concetto della difesa del nostro vasto litorale dal punto di vista della battaglia navale? Guardiamo un po' alla Francia. La Francia su 26 corazzate, comprese quelle che ha in corso di allestimento e in costruzione, ne ha appena due del dislocamento di 11,441 tonnellate, una di 10,488 tonnellate *Amiral Duperré*, quattro di 9864 tonnellate *Dévastation*, *Hoche*, *Magenta*, *Marceau*, *Marengo*, tutte le altre, come *Colbert*, *Friedland*, *Surveillante*, *Richelieu*, scendono dalle 8000 tonnellate in giù sino a 6000.

E la stessa Inghilterra su 58 corazzate, comprese quelle (e sono parecchie) le quali non eccedono le 3000 tonnellate, ne ha appena due di 11,500 tonnellate *Devastation* e *Inflexible* e tre di 10,360 tonnellate, *Agincourt*, *Minotauro*, *Northumberland*.

Noi dunque possiamo esser lieti, e possiamo rallegrarci coi nostri strenui costruttori, e col nostro paese, chè ci troviamo avanti tanto in rapporto alle proporzioni, quanto in rapporto alle costruzioni ed armamento: ma perchè, ripeto ancora una volta, non dobbiamo metterci in condizione di poter entrare in campagna, quando il bisogno l'esigesse, forniti di tutti quei mezzi che valgono a rendere sempre più efficace la difesa? Perchè non cominciare a lavorare per porre in cantiere poderosi arieti-torpedinieri e altre navi che devono concorrere a costituire la squadra mista?

Un breve confronto stato fatto di recente da Barnaby, capo costruttore nella marina militare inglese, l'autorità del quale in fatto di costruzioni e di tattica navale è molto conosciuta, viene in appoggio della mia tesi. Egli immagina un conflitto fra due flotte, le quali sono in vista l'una dell'altra, e nessuna delle due potrà evitare l'attacco, poichè la loro velocità sarà subordinata al loro movimento collettivo. È una delle flotte composta di una corazzata, sei incrociatori e sei arieti-torpedinieri, costo di tal flotta 58 milioni di lire, 3000 uomini a bordo, 7800 tonnellate di carbone. L'altra composta di sei coraz-

zate, del costo complessivo 78 milioni di lire, 3000 uomini a bordo, 3600 tonnellate di carbone. Nel combattere a breve distanza, come sarebbe il vero combattimento, la flotta mista presenterebbe un maggior numero di rostri e di siluri, userebbe di tutta la sua rapidità trattandosi di navi minori, e basta che un rostro al disotto della linea del galleggiamento pratici un foro di un palmo quadrato in una grande corazzata e questa può considerarsi perduta.

Quale ne sarà l'azione morale? Quali le conseguenze? Si giudichi, giacchè lo svantaggio non sarà certamente per la flotta mista di 13 navi.

Signori, io riepilogo le mie osservazioni. La Camera sa benissimo che io siedo da 15 anni su questi banchi, senza aspirazioni e senza pretese. Non sarà al 16° anno che mi verrà la follia di aspirare a qualunque si sia cosa. *Je suis arrivé*, dirò coi nostri vicini d'oltre Alpi; epperò vogliate vegliare, perchè più presto che sia possibile s'abbia tale una flotta atta non solo a difendere le 5000 miglia del litorale italiano, ma a dare o ad accettare battaglia con successo. (Bravo! a sinistra)

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

ACTON, ministro della marina. Signori! Marinaio ed inesperto nel parlare all'improvviso, ho dovuto, per essere più preciso, pigliare larghi appunti per rispondere all'importante discorso pronunziato ieri dall'onorevole Ricotti. Prego la Camera di volermi scusare.

L'onorevole Ricotti fece ieri, se ho ben inteso tutto il suo discorso, quattro accuse: due al tipo della nuova nave da costruire e due alla mia condotta come ministro della marina.

Pel tipo della nuova nave da costruirsi, ha detto: che la nuova nave, avendo corazzatura insufficiente ed insufficiente immersione, sarebbe un cattivo *Duilio*; e che potendosi il *Duilio* paragonare ad un pesante dragone, ed avendo noi già provveduto ad avere quattro *Duilli*, meglio sarebbe provvedere ora ad avere quattro *Italie*, due delle quali, egualmente veloci, potrebbero essere più piccole nei progressi fatti dall'industria meccanica.

Per la mia condotta come ministro della marina, l'onorevole Ricotti ha detto:

Che io sono assoluto, perchè, disprezzando il parere degli uffici tecnici, ho di mia autorità voluto decidere, contrariamente ad ogni consiglio competente, quale debba essere la corazzatura e quale la immersione della nuova nave;

E che io sono inconsequente perchè partendo da un tipo di piccola *Italia*, sono caduto su d'un tipo *Duilio*.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 NOVEMBRE 1881

Mi studierò di rispondere brevemente, ma quanto più chiaramente saprò, a tutte queste accuse.

La proposta d'una nuova nave tipo *Italia*, a dimensioni ridotte, non è nuova, fu da me fatta, approvata dal Consiglio superiore di marina e proposta al presidente del comitato dei disegni, onorevole Brin, che mi rispose con queste parole:

« Il problema posto innanzi è, secondo il mio debito avviso, *molto difficile*, forse sarebbe il caso di fare appello a tutte le intelligenze della marina, mettendo tale studio a concorso fra un certo numero di ingegneri. »

Dopo sei mesi da questa lettera, cioè dopo maturo studio, il comitato mi trasmise il verbale dell'esame fatto sui disegni dell'egregio ispettore Micheli, e mi scrisse queste parole:

« In conclusione a parere del comitato il progetto per le nuove navi, è stato redatto con molta cura, e risolve in modo lodevolissimo, che fa onore al suo autore, l'importante quesito posto nel programma. A parere del comitato la nave rappresentata da questo progetto corrisponde, sia sotto il rapporto nautico, sia sotto quello militare, alle varie condizioni stabilite nel programma che servi di base al suo studio. »

In quanto alla corazzatura, una memoria del comitato stesso mi avvertiva che il galleggiamento e gli apparati motori e gli organi importanti della nave non sarebbero stati sufficientemente difesi adottandosi la corazzatura orizzontale al disotto della linea d'acqua ed il sistema cellulare superiormente, come s'era fatto per l'*Italia* e per la *Leopanto*; e mi proponeva di ritornare alla corazzatura alla linea d'acqua e sui fianchi, come si era fatto per il *Duilio*.

Presi in seria considerazione queste osservazioni del comitato. Mostrai con ciò di voler essere deferente al parere di persone competenti che avevano dato prova del loro valore in fatto d'ingegneria navale. E, tenendo conto che le corazze *Compound* offrono una resistenza fra 1/4 ed 1/5 superiore alle corazze comuni, che ciò permette una riduzione nello spessore delle corazze; che si è aumentato il calibro delle mitragliatrici e dei cannoni *revolver*, e che con queste armi si può in brevissimo tempo lanciare una pioggia di proiettili esplodenti che traverserebbero fortissime lamiere, io invitai il comitato a fare il progetto della nave con corazzatura al galleggiamento e sui fianchi, attenendosi però alle condizioni di velocità ed immersione ottenute col primo progetto. Dopo di ciò venne il disegno della nuova nave, pel quale debbo dar lode all'egregio ingegnere Micheli, e che assicura una velocità di 16 miglia e permette il peso di potentissime artiglierie.

Divisi i pareri nel comitato interno allo spessore della corazza di questa nave, io opinai sufficiente lo spessore di 45 centimetri, che l'onorevole Ricotti giudica insufficiente.

L'onorevole Ricotti ha pronunciato una frase molto recisa, quando ha detto che tutti i cannoni del mondo potranno forare le corazze della nuova nave.

Ed io posso molto recisamente rispondergli che nessun cannone esistente nelle marine estere, e potrei aggiungere che nessun cannone in costruzione all'estero, può forare le corazze di nuovo sistema di 45 centimetri.

In prova di ciò mi basta citare il fatto ormai accertato che la Francia e l'Inghilterra, dopo aver adottato corazze di 50, di 55 e fin di 61 centimetri (ma queste in due spessori) sono da due anni in qua tornate al limite di 45 centimetri.

Non voglio indagare se ciò sia perchè l'industria si suppone non abbia ancor mezzi sufficienti a produrre così buone le corazze oltre i 45 centimetri da far guadagnare davvero tanto in forza difensiva quanto l'aumento dello spessore farebbe sperare; o se ciò sia perchè si reputa dover contrapporre la difesa all'offesa e non eccedere nelle corazze quando ciò non pare assolutamente necessario; ma il fatto è quello che ho detto. Le sei corazzate inglesi e le quattro nuove francesi che sono ancora in costruzione hanno corazze di 45 centimetri al galleggiamento e di 40 a 30 al ridotto e alle torri.

Certamente non potrebbe essere così recisa la risposta, se si volesse provvedere alla difesa contro i cannoni dell'avvenire. Questi, se si dovesse giudicare da quel che si sta facendo in questo momento, saranno più piccoli dei presenti, benchè di egual potenza.

La Francia infatti non solo ha messo da banda i cannoni da 100 tonnellate, ma anche quelli da 76, e il massimo cannone francese che è allo studio, sembra sia quello di 59 tonnellate. Ed in Inghilterra è prevalsa la corrente che non vuol più sulle navi i cannoni che abbiano un peso maggiore di 43 tonnellate.

Per le artiglierie dunque, come per ogni altro mezzo di offesa, la marina italiana è e rimarrà alla testa.

Io stesso che do tanta importanza al non accrescere senza necessità le moli delle navi, e che per le corazze mi sono finora mantenuto avaro, io stesso ho voluto che le nuove navi fossero fatte per portare cannoni da 76 tonnellate. E aggiungo che, se all'estero si tornasse ad andare in su, non esiterei a tornare al peso di 100 tonnellate. E le nuove navi sono preparate a queste eventualità.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 NOVEMBRE 1881

Per ora i cannoni di maggior mole e potenza, in costruzione, son quelli da 100 della nostra nave *Italia*. Ma nessuna nave estera ha, nè accenna ad avere, cannoni da 100. E a questi cannoni, ai quali nessuno dei cannoni esteri nemmeno si approssima, volete sapere come resisterebbero le nuove corazze da 45 centimetri? Ve lo dirò con le parole dell'autore del disegno del *Duilio*, presidente del nostro Comitato pei disegni delle navi.

Egli in una recente relazione (27 luglio 1881) così si esprime:

« Ora è facile assicurarsi che i cannoni da 100 tonnellate quand'anche si ottenga con essi l'elevata velocità nel proietto da 600 metri per 1", alla distanza di combattimento di 1000 yarde (914 metri) foreranno ancora le corazze *compound* di 53 centimetri quando si colpiscano normalmente, ma saranno impotenti a forare le corazze di 50 e di 40 centimetri *compound*, quando le colpiscano con angoli d'incidenza possibilissimi non solo, ma usuali nel combattimento. »

Ed aggiungerò a queste parole qualche mia osservazione.

I progressi nella fabbricazione delle corazze vanno di pari passo con quelli delle artiglierie.

Ho qui su questa tavola i risultati delle prove fatte ultimamente in Francia contro corazze di 45 centimetri di nuovo sistema. Orbene, sapete quanti proiettili dei massimi cannoni attuali delle due massime corazzate francesi in mare sono penetrati nella corazza di nuovo sistema? Appena 8 a 15 centimetri.

Secondo ogni probabilità, le corazze delle nostre nuove navi saranno dunque impenetrabili anche ai massimi cannoni esteri che possiamo in un avvenire trovarci a fronte.

E mi sembrerebbe perciò cosa imprudentissima il decretare ora per le nuove navi una maggiore immersione pel gusto di dire che lo spessore delle loro corazze sarà maggiore di quello delle nuove corazzate inglesi o francesi. Andiamo adagio con lo spessore delle corazze. Pensiamo anzitutto, che al di là di un certo spessore (*forse* precisamente lo spessore di 45 centimetri) non si può essere tanto sicuri della loro buona fabbricazione.

Ricordiamo che disgraziatamente la perforazione del ridotto o della cintura delle corazzate non è la sola nè la più temibile delle avarie. Ed infine consideriamo che, se le marine estere mostrano non temere i nostri cannoni da 76 e da 100 tonnellate, e di affidarsi contro essi, alla difesa con corazze di 45 centimetri, sarebbe strano che noi temessimo per le nostre corazze da 45 centimetri i loro cannoni di

60 e di 43 tonnellate. (*Vivi segni di attenzione e movimenti*)

Del resto, e l'onorevole Ricotti ve lo ha detto, non è urgente il risolvere la questione delle corazze. Io confido che non sia necessario l'aumentarle, ma avendo 18 mesi almeno di tempo utile per poter risolvere quella questione, noi seguiremo tutti, Camera e Governo, con diligenza e con interesse, i progressi delle artiglierie, gli esempi delle nazioni estere, ed i progressi che l'industria privata fa ogni giorno nella fabbricazione delle corazze.

Nel disegno delle nuove navi, voi lo vedete e l'onorevole Ricotti ve lo ha detto egli stesso, vi è margine per aumento di peso nelle artiglierie e nelle corazze. Siamo dunque sicuri di poter provvedere a qualche ingrata sorpresa che ci riservasse un prossimo avvenire, nè io posso fare oggi un'affermazione che potrebbe non essere modificata dai progressi del domani.

Ma io, da marinaio, ve lo confesso, mi auguro che non si debba oltrepassare l'immersione normale prevista per la nuova nave. Me lo auguro, non lo impongo, perchè, innanzi tutto, bisogna adattarsi al progresso della difesa e dei mezzi offensivi. Venti centimetri di meno d'immersione potranno forse mettervi in grado di compiere un'operazione ed a riportare un buon successo molto più probabilmente che qualche centimetro di più di corazza finchè questo non sia necessario.

Inoltre, più noi renderemo pesanti le nostre navi, e minore margine resterà per la cosiddetta dotazione suppletiva di carbone, mercè la quale una di queste nuove navi potrà acquistare, quando occorresse, grandissima autonomia.

In conclusione, signori, io ho modificato il mio programma in un punto essenziale. È vero! Ho accettato, cioè, il ritorno al corazzamento sui fianchi, tipo *Duilio*, con tutte le sue conseguenze. Nè mi opporrei, dopo ciò, ad un ulteriore aumento nella mole della nave, se non temessi che in tal caso i vantaggi potessero essere controbilanciati da inconvenienti. Io, mentre riconosco la necessità della grande potenza delle forti difese e della massima velocità, mi rendo anche conto di ciò che sia immersione ed eccesso di mole non utile. E debbo anche pensare che ogni milione risparmiato, senza indebolire le navi di prima classe, può dare alla nazione cinque torpediniere, e che le torpediniere in gran numero potranno esserci utilissime in momenti solenni.

La questione delle navi non è stata dibattuta indarno, poichè si è giunti ad avere tre nuovi *Duilli* che, usufruendo tutti i progressi delle industrie, sostituendo l'acciaio al ferro nello scafo, le corazze di

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 NOVEMBRE 1881

nuovo sistema alle antiche, le artiglierie più progredite a quelle che si aveva prima, e adottando tutte le utili innovazioni portate alle macchine, hanno maggior velocità, minore immersione, maggior forza offensiva e maggior difesa contro le torpedini, spendendo per ogni nave da tre a quattro milioni di lire meno di quello che costerebbe un vecchio *Duilio*.

Ralleghiamoci di questi progressi, e non cerchiamo di demolire oggi quel tipo, che fino a un'ora innanzi è stato ammirato.

Mi permetta la Camera di aprirle tutto l'animo mio.

Due volte sono stato messo, dacchè mi onoro di essere ministro della marina, a dolorosa prova.

Quando vidi fraintese le mie parole, quando invano protestava che io sarei stato fiero di poter comandare il *Duilio*, quando malgrado queste mie proteste, si diceva che io volessi togliere ogni valore nautico e militare a questa nave: ed ora che, non potendomi più fare quell'accusa, vedo che si tenta scemare la fiducia del paese e dell'armata nel tipo *Duilio*, sol perchè io l'ho adottato e prescelto per le nostre navi di 1^a classe, e quando vedo tutto ciò, è ben giustificato il mio dolore.

A mio giudizio, tutti i tipi son buoni quando hanno forti condizioni offensive, tutti son migliori quando oltre questo, hanno forti condizioni difensive: nè v'è cattiva nave quando sia valorosamente comandata. (*Bene! Bravo!*)

Un'*Italia* di 12,000 tonnellate, come la propone l'onorevole Ricotti, può anch'essa essere un'ottima nave, ma era prudenza ed è prudenza l'adottare questo tipo prima che l'esperienza gli desse il trionfo? Come ho giudicato alla prova il *Duilio*, così perchè si tratta di spendere molti milioni dei contribuenti, aspetto, e con molta fiducia, di giudicare l'*Italia* alla prova.

Intanto abbiamo bisogno urgente di navi. Il tipo *Italia* a dimensioni ridotte è dichiarato dal comitato dei disegni, presieduto dall'onorevole Brin, cui io lo proponevo, prima che l'onorevole Ricotti lo proponesse qui dentro, un problema tanto difficile da dover esser messo a concorso fra tutte le intelligenze italiane. E il bisogno, ripeto, è URGENTE. Il tipo *Duilio* ha dati buoni risultati; in esso la nazione e la regia marina mostrano aver grande fiducia, esso rappresenta un risultato sicuro, già ottenuto. Ho fatto male ad adottarlo? Non ho mostrato con ciò che io studiavo e studio in piena buona fede la questione delle navi?

Potrei, se amassi far polemica, ritorcere oggi contro l'onorevole Ricotti gli argomenti da lui altra volta addotti contro me pel concetto di ridurre le

dimensioni dei nuovi tipi. Ma io non potrei far ciò con animo sincero, perchè io credo che anche l'*Italia* a dimensioni ridotte può essere una buona nave, e la accetterò appena i corpi tecnici crederanno meno difficile il problema, e rammenterei in tal caso con piacere d'aver io provocata una tale proposta. Ma finora i Consigli competenti non mi hanno proposto che tipi *Duilio*. E l'aver già quattro di queste navi, non può far parere superflua la quinta, quando l'onorevole Ricotti medesimo dice che la Francia potrà contrapporcene otto.

Ed ora mi permettano due parole per fatto personale.

L'onorevole Ricotti, dopo aver luminosamente dimostrato che io, per ossequio ai consigli degli uomini tecnici, e per seguire il progresso dei tempi, ho fatta una larga evoluzione, e dalla nave di 7500 tonnellate, sono arrivato a quella di 10,000, conchiude che io traggio consiglio da me solo, e che non odo i suggerimenti di alcuna persona competente.

O sono errate le premesse, o è inesatta la conseguenza?

E poichè le premesse sono fatti innegabili, la conseguenza non può essere vera.

E per fermo, contro il fatto eloquentissimo del tipo da me accolto, l'onorevole Ricotti non può addurre che una frase d'una mia lettera del 29 luglio 1881.

Non leggo intera la lettera per non infastidire la Camera, ma mi si permetta ch'io legga almeno i periodi in cui quella frase è contenuta.

Dopo aver rammentato al Consiglio superiore il programma che esso aveva stabilito, e dopo avergli riferito il progetto, io scriveva:

« Era stato adottato il sistema di protezione del tipo *Italia* per la nuova nave. Invece l'ispettore generale Brin ed il direttore Bozzoni, giudicarono che fosse preferibile, nel caso delle navi in progetto, il sistema di corazzamento sui fianchi e sui parapetti trasversali.

« Considerato che il programma del Consiglio superiore di marina sarebbe rispettato, tanto adottando il sistema di protezione con corazzatura orizzontale, quanto attenendosi a quello con corazzatura verticale dei fianchi, e trovate degne di considerazione le ragioni addotte dal Comitato, io decisi di adottare il sistema di corazzatura sui fianchi. »

Or è chiaro, che qui, io decisi vuol dire, io mi arresi al parere del Comitato. (*È giusto!*)

Più giù, è detto, che io aveva giudicato certe grossezze di lastre incompatibili col programma stabilito dal Consiglio superiore. Ma è chiaro che questo mio giudizio riferivasi al parere del Comi-

tato dei disegni e non al Consiglio superiore, al quale spettava naturalmente l'interpretazione autentica del suo programma, al quale appunto subordinavo l'opinione mia, e che, composto di ammiragli, è, e dev'essere pienamente indipendente nell'emettere i suoi autorevoli pareri.

Se sono fermo nelle mie idee, pecco di ostinazione. Se modifico le mie idee, sono inconsequente.

Ma chi è senza peccato scagli la prima pietra.

Io sono inconsequente perchè dal volere una nave di 7500 tonnellate passo a volerne una di 10,000 tonnellate; l'onorevole Ricotti non lo è sebbene da un' *Italia* di 14,500 tonnellate passi a una *Italia* di 12,000 tonnellate.

Io sono andato innanzi di 2500 tonnellate, egli ha retroceduto per 2500 tonnellate, siamo pari! (*ilarità*)

Ma che cosa ciò vuol dire, se egli ed io ci incontriamo in un comune scopo ed in un comune desiderio: volere una marina grande e potente per la dignità e la gloria della patria?

A questa patria, io, o che sieno vere, o che sieno false le censure che mi si fanno, potrò non essere utile, ma inutili certamente non saranno le grandi navi costruite ed in costruzione, o che sieno di tipo *Duilio*, o che sieno di tipo *Italia*. Io non ho che un solo scopo: che il nostro naviglio progredisca e si rafforzi. Se preferii un tipo ad un altro, lo feci in omaggio ai pareri dei Comitati tecnici. Ma o l'una o l'altra costruzione, se fatta dagli uomini egregi che costruirono il *Duilio* e l'*Italia*, saranno egualmente utili alla patria. (*Benissimo! Bravo! — Segni di approvazione*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ricotti.

RICOTTI. Veramente io mi aspettava di essere confutato dall'onorevole ministro in molti punti del mio discorso di ieri, ma non avrei mai immaginato di dovere essere tradotto innanzi alla Camera come un denigratore del *Duilio*, e mai avrei supposto che l'onorevole ministro dovesse passare come un sostenitore del *Duilio* stesso. Eppure l'onorevole ministro mi ha fatto tale accusa! (*Segni di diniego del ministro della marina*) Egli ha detto che era opera saggia, patriottica, di non denigrare una nave che abbiamo ammirato in questi stessi giorni, e ciò egli ha detto alludendo particolarmente al mio discorso di ieri.

Ciò mi ha grandemente sorpreso, imperocchè tutti sappiamo quanti dubbi ci siano stati presentati, dall'onorevole ministro della marina, riguardo al *Duilio* fino a pochi mesi or sono, e tutti ricordano quanto io abbia combattuto per difendere le condizioni nautiche di quella nave: e, ciò malgrado, mi si tra-

duce qui come un denigratore del *Duilio*! Mai avrei potuto prevedere un attacco simile per parte dell'onorevole ministro della marina, e mai avrei immaginato che egli fosse stato capace di intervertire in modo siffatto la parte da ognuno di noi sostenuta come fautori o avversari di quella nave.

MINISTRO DELLA MARINA. Non ho detto questo.

RICOTTI. Precisamente l'ha detto e l'ha svolto.

MINISTRO DELLA MARINA. Lo vedrà dal resoconto.

PRESIDENTE. Onorevole Ricotti, la parola *denigratore* non è stata usata.

RICOTTI. A me parve fosse stata pronunziata la parola *denigrato*, ma comunque sia penso che la Camera senta che è troppo immeritata quest'accusa verso di me e verso molti altri deputati.

GYMET. Domando di parlare.

RICOTTI. Io ricordo le parole dell'onorevole ministro, allorquando parlando la prima volta del *Duilio* e dell'*Italia* disse: « È tempo che scendiamo dalle nuvole e che scendiamo a terra. » Ciò che è quanto dire che erano utopie o peggio follia la costruzione del *Duilio* e dell'*Italia*. Queste sono parole scritte e stampate nei documenti ufficiali. Aggiungeva pure: « Io non giudico la nave se non sul mare. » E a chi diceva queste cose? Le diceva a me e ad altri che avevamo fiducia nel *Duilio* anche prima delle ultime prove.

Chiuso quest'incidente, io riprendo tutta la mia calma, e rispondo brevemente ad alcune affermazioni dell'onorevole ministro. Passo sulle cose secondarie. L'onorevole ministro non ha certamente risposto punto per punto, non alle accuse, come egli le chiama, ma alla osservazione, o tutto al più agli appunti, che io mi sono permesso di fargli. Dai cambiamenti successivi che ebbe a subire la pratica (così si dice in burocrazia) delle navi in corso di costruzione, ne ho tratto speranza che avendo il ministro successivamente modificato il suo primitivo ideale, per necessità e forza di circostanze, avrebbe ora fatto un nuovo passo ben più decisivo, e si sarebbe acquietato, avrebbe accettato una raccomandazione mia, cioè che la nuova, ossia la terza nave che si deve mettere in cantiere, anzichè del tipo *Duilio* fosse del tipo *Italia*. Era questa in conclusione la mia raccomandazione di ieri.

Ma esaminiamo alcuni degli appunti che egli mi ha fatto.

Osservo dapprima che l'onorevole ministro, ha fatto una vera rivelazione oggi alla Camera, quando ha affermato che nessun cannone esistente non solo, ma ancora che nessun cannone in costruzione presso le altre potenze era capace di forare una piastra di 45 centimetri del metallo nuovo *compound* che si usa nelle corazzate. Dico che questa è stata una

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 NOVEMBRE 1881

vera rivelazione, tanto più che essa venne dopo le parole dette dall'onorevole Botta il quale, con documenti ufficiali, osservava che anzi i nuovi cannoni forano le corazze anche di 55 centimetri, per il qual fatto concludeva che era inutile di farle di grossezza superiore a 45 centimetri, dal momento che anche quelle di 55 erano forate. Ma io a questa affermazione dell'onorevole ministro non posso contrapporre che un'affermazione d'un'autorità uguale alla sua, non posso cioè contrapporre altro che le cose che io ho letto nei documenti ufficiali da lui presentati, e più particolarmente quanto è detto nella lettera del presidente del Comitato, in data 27 luglio, che è qui depositata, nella quale ho trovato scritte queste parole, firmate dall'onorevole ministro Acton:

« Io non saprei esprimere » (dice il presidente del Comitato) « meglio questo concetto che appoggiandomi alle giustissime riflessioni contenute nel dispaccio diretto da V. E. al Comitato. » Trattavasi di corazze di 45 centimetri di metallo compound che esistevano alla Spezia.

« L'esperimento di fatto dell'insufficienza delle lastre contro il cannone da 100 tonnellate, e contro quello inglese da 80 tonnellate, avrebbe dannosa influenza sulla pubblica opinione, e funesti sarebbero gli effetti derivanti, perchè essi distruggerebbero la fiducia nell'efficacia, nella protezione delle navi, che è necessario che abbiano coloro che debbono servirsene nei combattimenti. »

Io contrappongo lo scritto dell'onorevole Acton, di cui ora ho dato lettura, alle affermazioni che egli ha fatto quest'oggi. Egli non voleva sperimentare la corazza da 45 centimetri perchè era sicuro che era forata dal cannone da cento, e ciò onde non influire sopra il morale degli ufficiali e della truppa che dovevano servire sopra navi con corazze di 45 centimetri, le quali erano forate dai potenti cannoni del giorno.

Ma del resto, o signori, è una verità conosciuta da tutti; nessuno mette oggi in dubbio che la corazza da 45 centimetri è forabile, non solo dal cannone da 100, ma dal cannone da 80 inglese, dal cannone da 76 e da quello da 52 francese.

Questo fatto non è messo oggi in dubbio da nessuno. Io suppongo che l'onorevole ministro, avendo affermato decisamente il contrario, ha voluto convincere il personale della marina che potrà essere imbarcato sulle sue nuove navi corazzate con piastre di 45 centimetri, senza tema che queste possano essere forate. Non posso altrimenti supporre che il ministro sia venuto oggi ad un'affermazione così contraria alla evidenza dei fatti da tutti ammessi, a tutti noti.

Il ministro ha poi detto che la Francia ritorna alla piastra di 45 centimetri, dopo aver fatto corazze di 55. Esaminiamo attentamente come stiano le cose a questo riguardo.

L'onorevole Botta ha pure trattata questa questione: egli ha detto che vi erano alcune navi francesi colla corazza di 55, ma che le ultime 4 navi erano della corazzatura di 45 centimetri soltanto. L'onorevole Botta ha citato un testo ufficiale che è il *Carnet des officiers de la marine française*, dove è appunto indicata la corazzatura delle navi e lo spostamento che avranno al loro compimento. Sta infatti che in questo *Carnet* pubblicato sul finir del 1880 è scritto che il *Neptune*, l'*Hoche*, la *Magenta* dovranno avere la corazza di 45 centimetri.

Ma l'onorevole ministro ben sa che vi è un altro documento ben più ufficiale del *Carnet des officiers*, pubblicato posteriormente, cioè nei primi mesi di quest'anno corrente, che è intitolato: *Liste officielle du matériel de la marine française*, il quale dice che le 4 corazzate suddette, pur conservando le stesse macchine e gli stessi cannoni, non avranno più lo spostamento di 9600 tonnellate, come fu calcolato, ma bensì avranno quello di 10,400 tonnellate. Quindi l'induzione più probabile che si possa trarre da questo aumento nello spostamento, si è che la Francia ha cambiato avviso, ed ha aumentato le corazze, per la qual cosa fu necessario accrescere lo spostamento del bastimento di 800 tonnellate. È questa la sola spiegazione possibile di questo aumento nello spostamento. Quindi fino a prova contraria noi dobbiamo ritenere dai dati ufficiali che le corazze di queste quattro navi saranno di 55 e non di 45 centimetri.

In Francia pare che il massimo cannone adottato sia da 59 tonnellate, dice l'onorevole ministro.

Concedo che la sua affermazione abbia maggiore autorità della mia, dal momento che egli si può procurare e può possedere i documenti più sicuri. Pur tuttavia io ne posseggio uno, che non dirò sia ufficiale, ma che è officioso, il quale prova contro l'affermazione del ministro.

I giornali inglesi di pochi giorni fa, cioè dei primi giorni di novembre, recavano infatti la notizia che la marineria francese aveva commesso alla casa Firth e figli di Newcastle, 12 cannoni da 100 tonnellate e 12 da 72, e questa commessa era stata data perchè gli stabilimenti francesi non potevano fornire le accennate artiglierie con celerità rispondente ai bisogni. Qui abbiamo adunque un documento positivo, il contratto colla casa Firth e figli (e forse il signor ministro lo saprà), dal quale risulta che furono commissionati dalla Francia, un mese fa, 12 cannoni da cento e 12 cannoni da 72. Io invero non so se questa

commessa così urgente sia stata data per tenere tali cannoni in deposito negli arsenali, ma credo più probabile sia stata data per avere al più presto cannoni pronti per impiegarli contro le squadre nemiche.

L'onorevole ministro ha fatto un ragionamento, che mi sembra molto singolare. Per mettermi in contraddizione con me stesso, egli disse che io volevo altra volta una nave di 14 mila tonnellate, e che invece ora io mi contento di una nave di 12 mila tonnellate. Per modo che io discendevo nel mio idesle di nave di duemila tonnellate, tanto cioè quanto egli era salito per la sua nave.

Ma, onorevole ministro, io ho sempre detto, e se avesse tanta bontà di rileggere i miei discorsi, vedrebbe che io ho sempre ammesso, che si poteva, nelle condizioni attuali dell'industria navale, avere navi equipollenti al *Duilio* e all'*Italia* con spostamento minore, e ne ho dette le ragioni, le quali sono le seguenti.

Prima di tutto perchè ora con pesi eguali si ottengono macchine più potenti, o in altri termini perchè ora, le macchine egualmente potenti delle antiche, pesano meno; secondariamente ora lo scafo è fatto con lamiera d'acciaio meno pesanti benchè egualmente resistenti delle antiche di ferro; in terzo luogo perchè anche i cannoni, a peso uguale, hanno ora potenza maggiore, e finalmente perchè attualmente le corazze, a peso eguale, resistono maggiormente di quelle antiche alla perforazione. Ora, applicando tutti questi perfezionamenti alle nuove navi, queste potranno essere di alquanto alleggerite senza diminuire le qualità loro. Ma io ammetto sarebbe forse stato bene di impiegare questi miglioramenti, anzichè a diminuire lo spostamento della nave, a migliorarne la qualità; è tuttavia questa una questione di apprezzamento, mentre è una verità positiva, matematica, che oggi si può fare una nave perfettamente equipollente all'*Italia* con 12,000 o 12,500 tonnellate, e si può fare una nave equipollente al *Duilio* con 10,500 o 10,800 tonnellate, ed è pure positivamente e matematicamente vero che non si può in alcun modo fare una *Italia* con 9000 tonnellate come voleva fare l'onorevole ministro.

Questa è la differenza che corre tra il suo ed il mio modo di vedere, ed appunto per questa differenza di viste egli volle un' *Italia* con 9000 tonnellate, ed obbligò perciò il Comitato a presentare un progetto di nave che, per avere lo spostamento di sole 9000 tonnellate, era una caricatura della vera nave *Italia*, ma non ne era una copia più o meno modificata. Ecco la differenza tra i suoi ed i miei apprezzamenti.

Egli ha fatto grandi commenti sopra una corri-

spondenza che ebbe col presidente del Comitato delle navi, il quale gli proponeva sin dall'anno scorso, di mettere a concorso la soluzione del difficile problema di fare un' *Italia* colle condizioni imposte dal Ministero, e lui, il ministro, suppone che la difficoltà sia nel riprodurre il tipo *Italia*. Ma la difficoltà stava nel riprodurre l'*Italia* con 9000 tonnellate e con una pescaggio di metri 7 50; e non già un' *Italia* con 12 o 13 mila tonnellate! Non solo l'onorevole Brin, ma qualunque ingegnere navale, non avrebbe difficoltà di disegnare ogni un' *Italia* di 12 o 13,000 tonnellate! Io credo sia questo un progetto che lo farebbero in 5 giorni; e quasi quasi mi sentirei capace di farlo anch'io, tanto la cosa è facile.

Dunque l'onorevole ministro ha abilmente spostata la questione, ma non l'ha mica risolta.

L'onorevole ministro oggi ha lodato il *Duilio*; ma ha cominciato a lanciar dei dubbi vaghi sull'*Italia*, perchè il *Duilio* è opera già fatta, e l'*Italia* dobbiamo ancora provarla. Però un anno fa egli era disposto a mettere in cantiere 3 o 4 piccole *Italie*, e non aveva nessun timore sulla loro riuscita, ed oggi che siamo accertati sulla splendida riuscita del *Duilio* e sappiamo che gli stessi uomini che immaginarono e disegnarono il *Duilio* sono pur quelli che immaginarono e disegnarono l'*Italia*, per cui se non la certezza abbiamo una fortissima garanzia di uguale riuscita di questa, oggi, dico, l'onorevole ministro ha espresso dei dubbi sull'*Italia*...

MINISTRO DELLA MARINA. No!...

RICOTTI. Ha detto che non si fidava di farne altre fin che non l'avesse vista alla prova.

MINISTRO DELLA MARINA. Questo è un dovere.

RICOTTI. Onorevoli colleghi, noi in tutte queste discussioni ricorriamo frequentemente, troppo frequentemente a quello che si fa all'estero per la marina. È però bene di fare qualche considerazione sopra questa imitazione troppo servile dell'estero. La prima di queste considerazioni è dipendente dalle condizioni e dai bisogni diversi che hanno i diversi paesi. Consideriamo la questione per le tre nazioni: Italia, Francia, Inghilterra. Qual è lo scopo della marina di ciascuna di queste tre nazioni?

L'Inghilterra è talmente forte in mare, è talmente difesa nelle sue isole che non teme sbarchi. Per essa gli sbarchi sono eventualità di un avvenire la cui distanza si misura a secoli. Quindi l'Inghilterra studia il suo naviglio sotto il punto di vista offensivo, sotto il punto di vista di combattimento contro qualunque altra squadra ed in qualsiasi mare del mondo: Cosa fa la Francia? La Francia può temere degli sbarchi? Non dall'Inghilterra perchè l'Inghilterra non ha un'imponente forza terrestre. Eppure la ma-

rina inglese è la sola che potrebbe far nascere qualche timore di sbarco in Francia. Esclusa l'Inghilterra chi volete che possa eseguire uno sbarco di qualche considerazione sulle coste di Francia? L'Austria? La Germania? L'Italia? L'Italia non ha questa pretensione e la Francia lo sa.

Del resto la Francia sarà sempre tre volte più forte in mare di quel che siamo noi. Contate il numero dei bastimenti e il valore reale di questi bastimenti e converrete meco che ho affermato il vero. Dunque la Francia non teme sbarchi. Non li teme dall'Inghilterra perchè non ha forza terrestre per farlo; non li teme dall'Italia, non li teme dall'Austria, non li teme dalla Germania, perchè non hanno marine sufficienti per farli, ed essa è tanto superiore in mare che è sicura di respingere i tentativi d'invasione provenienti dal mare. Che cosa teme l'Italia? L'Italia teme quasi esclusivamente gli sbarchi. Teme gli sbarchi per la facilità degli approdi lungo 2 o 3 mila miglia di coste; li teme per la forma della sua penisola e per le difficoltà dei trasporti dell'esercito dall'una all'altra parte di essa; li teme per la soverchiante forza militare terrestre e marittima della Francia sua vicina.

Quale deve quindi essere il compito principalissimo della nostra marina militare? Certamente la difesa delle coste della penisola e delle nostre isole.

Noi non vogliamo andare a far guerra nè nell'Atlantico, nè nel Pacifico. Non vogliamo fare sbarchi nè in Spagna, nè in Francia, ma li dobbiamo impedire in Italia. È a questo che bisogna provveda la nostra marina.

Dunque vedete come gli scopi sono totalmente diversi tra la Francia, l'Inghilterra e noi. A scopi diversi occorrono mezzi diversi. La Francia e l'Inghilterra non hanno bisogno delle navi tipo *Italia*, perchè le navi tipo *Italia* hanno la caratteristica principale di impedire gli sbarchi, e la Francia e l'Inghilterra non li temono.

Per noi adunque l'ordinamento della nostra marina militare deve avere particolarmente in vista lo scopo d'impedire gli sbarchi del nemico. E come si possono impedire questi sbarchi? O con numerose e potenti squadre che colla loro superiorità numerica e potenziale siano sicure di poter battere le squadre nemiche in qualunque luogo ed in qualsiasi momento; ovvero con poche ma potentissime navi, le quali per la loro grande velocità, per la loro grande autonomia, per la loro grande potenza offensiva, per la loro grande stabilità in qualsiasi mare grosso, siano atte a tenere il mare per più mesi senza bisogno di approdi, siano capaci di sorvegliare da vicino le squadre ed i porti nemici, pur schivando il combattimento sempre quando lo vogliono, ed attac-

cando con forza irresistibile i convogli di truppe di sbarco che il nemico osasse spingere in mare.

Il tipo di nave che mirabilmente si presta a questo servizio, ben lo vedete, non è il *Duilio*, ma quello *Italia*, e questo è il tipo che essenzialmente a noi conviene, mentre può benissimo, anzi non deve essere adottato dalla Francia ed Inghilterra le quali come dissi, non temono gli sbarchi, per la condizione delle cose, o perchè hanno altri mezzi di difesa, che mancano e mancheranno sempre a noi. Con 20 *Duilio* noi non saremmo sicuri contro uno sbarco di truppe francesi nella penisola o nelle nostre isole maggiori perchè se noi giungessimo a costruire 20 *Duilio*, la Francia ne avrebbe 40 od anche 60. Non facciamoci illusione, la Francia avrà sempre il doppio e meglio il triplo del nostro naviglio da guerra ed ha i mezzi per raggiungere questo scopo. Se invece noi avremo 4 (notate bene dico 4 e non 2), meglio 6 navi come l'*Italia* ed il *Lepanto*, saremo sicuri, per quanto si può esserlo nelle umane cose, di impedire qualsiasi sbarco di qualche importanza sulle nostre coste, abbia pure la Francia 40 corazzate della potenza del *Duilio*. Questi sono i principii che ho svolti più o meno male altra volta, e che ho creduto di ripetere oggi per far vedere la grande differenza che vi è fra un tipo e l'altro, entrambi eccellenti.

Un'altra considerazione mi induce a non essere imitatore di Francia ed Inghilterra in cose di marina militare, e questa, o signori, si riferisce più specialmente alle condizioni del momento.

Otto anni, all'incirca, or sono, Italia, Francia ed Inghilterra hanno rivolto il loro pensiero marittimo militare alla stessa mèta, di voler, cioè, costruire delle nuove corazzate di primo ordine, veramente potentissime e quali non si erano ancora immaginate per lo passato. Quindi furono ideati nuovi sistemi, nuovi cannoni, nuove corazzature, nuove velocità.

L'Inghilterra ha generato il suo *Inflexible*, nave potentissima per difesa ed offesa e con piccola pescagione, che solo pochi giorni or sono potè compiere il suo primo vero viaggio di mare, portandosi dall'Inghilterra a Gibilterra, e quindi da Gibilterra a Malta per entrare in bacino.

La Francia ha messo in costruzione le sue potentissime navi *Amiral Baudin*, *Amiral Duperré* e la *Formidable*, esse sono tuttora in corso di allestimento.

Noi abbiamo messo in costruzione il *Duilio* ed il *Dandolo* e subito dopo l'*Italia* ed il *Lepanto*.

Chi è giunto alla mèta oggi? Noi soli, o signori, noi soli siamo giunti alla mèta in modo glorioso per noi. Ora, io non approvo l'orgoglio nazionale, ma detesto l'orgoglio antinazionale. Nel sistema di ta-

luni, noi non dobbiamo, non possiamo muovere di un passo senza copiare la Francia o l'Inghilterra?

Ebbene, io ho invece l'intima convinzione che oggi non dobbiamo più copiare Francia od Inghilterra. (*Bene! Bravo!*)

Francia ed Inghilterra citano i nostri bastimenti perchè sono i soli che siano riesciti, per merito dei nostri ingegneri, per merito di chi resse il Ministero della marina 8 anni or sono. E noi dovremo umiliarci continuamente quando pure abbiamo splendidi modelli nazionali? Non desidero che l'Italia diventi troppo orgogliosa di se stessa, ma almeno quando le circostanze ce lo permettono, anzi ce lo impongono per il nostro bene, non facciamoci troppo umili e sempre servi delle idee straniere. Cessiamo una volta di subordinare le nostre determinazioni sulle navi da costruire, su quanto si fa in Francia ed Inghilterra, mettiamoci sopra una via nostra propria: ne abbiamo il diritto anzi il dovere.

Quello che saranno le grandi nuove corazzate francesi, non lo possiamo sapere oggi, lo sapremo forse fra breve, quel che oggi sappiamo è che l'Inghilterra ha fatto un *Inflexible* che è di gran lunga al disotto del nostro *Duilio*, e per confessione degli inglesi stessi. Se l'Inghilterra non ripete oggi le grandi navi, si è perchè teme di avere un altro scacco come per l'*Inflexible*; ma, non temete, anzi temetelo pure, passeranno forse pochi mesi, certo non due anni, ch'essa metterà in cantiere delle navi da 12 a 13 mila tonnellate. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Geymet ha facoltà di parlare.

GEYMET. Signori, noi ci troviamo in presenza di gravi, essenzialissimi fatti, quali sono: 1° il completo successo delle prove del *Duilio*, sulle quali non vi è ormai più contestazione di sorta; 2° il successo problematico, per non esagerare, dell'*Inflexible*; 3° l'ordine del giorno della Camera, adottato lo scorso luglio, col quale veniva data facoltà al Governo di fare costruire delle navi anche oltre il limite indicato dall'ordine del giorno dell'onorevole Morana in una precedente seduta. Si aggiunge per ultimo l'importantissimo e tecnico discorso dell'onorevole Ricotti, al quale, le contro osservazioni lette dall'onorevole ministro, mi permetta di dirglielo, nulla tolsero della sua efficacia.

Naturale conseguenza di questi molteplici e gravi fatti, a me pare sia, nè possa essere altro, che il proposito di porre in cantiere navi di un tipo che, per ripetute prove, risultò superiore ad ogni altro anche d'estera potenza.

Nè a ciò si oppongono le condizioni attuali delle cose, perchè sebbene trovinsi preparati i cantieri a ricevere la nuova costruzione, in nessuno di essi

si è posto finora mano (dopo due lunghi anni di discussione) al lavoro reale che aumenterà la nostra marina di due nuove potenti navi da guerra di prim'ordine; e noti bene l'onorevole Botta che con l'adottare esattamente il glorioso e nazionale tipo del *Duilio* ricopiandone appunto lo scafo, si avrà indubbiamente quel vantaggio, da esso giustamente rilevato in un discorso al Parlamento inglese, di lavorare sollecitamente e sul sicuro, perocchè quel tipo è già notissimo ai nostri operai che così egregiamente costruirono il *Duilio* e il *Dandolo* in Castellammare e Spezia.

Io vorrei bene formulare una simile proposta. Ma posso io farlo con successo nelle attuali condizioni interne della Camera, e farla adottare da un'Assemblea, che, pur avendo irrefragabili documenti sotto gli occhi, menò buona all'onorevole ministro della marina, nell'occasione dell'interpellanza (31 maggio 1881) del mio amico Cappelli, la derisoria asserzione che l'aver il *Duilio* tenuto benissimo il mare quando era molto agitato, non provava punto le sue qualità nautiche, perchè in simili condizioni anche una fragile barchetta teneva il mare?

Io allora chiesi di parlare per un fatto personale; ma non ebbi l'abilità di entrare in campo, perchè non ancora esperto delle machiavelliche della Camera. (*Si ride — Oh! oh!*) Io volevo leggere allora alcuni passi di un documento che avevo sotto gli occhi, passi che si riferivano appunto alla mirabile stabilità del *Duilio* in mare. Non avendolo potuto fare allora per mia imperizia, mi permetto di ricordare ora quel documento all'onorevole ministro della marina, diventato tutto d'un tratto freneticamente entusiasta del *Duilio*.

Ecco quanto si legge nel rapporto fatto dalla Commissione per le prove di artiglieria del *Duilio*:

« Un altro vantaggio relativo all'uso delle artiglierie del *Duilio* emerge dalle buone qualità nautiche di questa corazzata. Avendo la esperienza dimostrata che i movimenti di essa nave in mare, anche molto agitato, sono sempre dolcissimi, di limitatissima ampiezza e di notevole durata, si riscontrano in siffatti caratteri le condizioni richieste per avere un tiro preciso ed efficace...! In appoggio di questo apprezzamento stanno i fatti osservati nella recente traversata compiuta unitamente alle altre due corazzate, il *Principe Amedeo* e la *Maria Pia*.

« Allorchè queste due navi furono obbligate, per forza di mare, a chiudere i portelli delle cannoniere, il *Duilio* potè tenere aperto le boccaporte del ridotto. »

Ed è in questa occasione che il signor ministro della marina disse che anche una barchetta poteva tenere il mare.

Una voce. No.

Un'altra voce. È verissimo.

GEYMET. « In quella circostanza il *Duilio*, con movimenti massimi di rollio di soli 4°, abbenchè difettoso nella chiusura delle guarniture periferiche delle torri e delle bocche di caricamento (del che si menò anche grande scalpore, ed ora ogni difetto è scomparso) avrebbe potuto fare uso dei cannoni della sua torre poppiera più protetta dall'onda, mentre le altre due corazzate si sarebbero trovate in una critica condizione di passività. Ma v'ha di più. Anche indipendentemente dal fatto di dover tener chiusi i portelli, mentre per quelle navi sarebbe stato pericoloso slegare i propri cannoni, il *Duilio* anche con rollio superiore a quello in allora osservato, avrebbe facilmente, mercè le sue speciali sistemazioni idrauliche, una piena padronanza delle sue artiglierie.

« È questo un fatto completamente dovuto all'uso dei congegni idraulici, che merita qualche considerazione. »

Altro che barchetta!

Ma non solo furono contestate nel primo periodo delle esperienze a mare le condizioni di navigabilità e di stabilità del bastimento, ma a proposito del rapporto Caimi ricordo che un mio amico in Parlamento faceva colpa al *Duilio* d'essere fornito di giovani ed inesperimentati fuochisti, di aver della carboniglia invece del carbone da consumare, e soggiungeva: il ministro ha ragione di non voler produrre il rapporto, alla Camera, ha ragione di tenerlo nascosto, per non manifestare cosa, che farebbe sgradita impressione non solo alla Camera, ma al paese.

Cionostante il *Duilio* ha fatto poi mirabili navigazioni, ha visitati con l'ammirazione d'Italia i vari suoi porti non solo, ma con arditissime manovre entro meravigliosamente nei porti esteri, e segnatamente in quello del Pireo di difficilissimo accesso.

Del rapporto di questa navigazione, onorevole ministro, ella che è così tenero dell'onore del paese e del *Duilio*, perchè non un solo cenno, mentre il telegrafo è stato sollecito ad annunziare che il *Duilio* aveva incagliato a Brindisi? Insomma in tutto il corso di questa navigazione che seguì con trepidanza, io ho potuto riscontrare che, anzichè dimostrare quel senso d'ammirazione di cui si fa bello ora alla Camera, l'onorevole ministro ha invece dimostra'ò tutto il contrario.

Io ho assistito all'entrata del *Duilio* fra le due dighe di Malamocco, porto nel quale, a detta dell'onorevole ministro, il *Duilio* non sarebbe mai entrato. (*No! no!*) Vi sono gli Atti parlamentari che lo confermano ed è inutile negarlo.

MINISTRO DELLA MARINERIA. Io ho detto nel canale di Malamocco.

GEYMET. Si riscontrino gli Atti parlamentari e si vedrà che io sostenni con l'autorità dell'onorevole Saint-Bon, che il *Duilio* sarebbe entrato in Malamocco.

Nello specchio, dissi io, che intercede tra la batteria di San Pietro e Malamocco, il *Duilio* avrebbe potuto, come qualunque altra nave, ancorare.

Io ho avuto la consolazione e la commozione di veder entrare regalmente questa nave nel porto dello Spignon, mentre la *Principe Amedeo*, che la seguiva, ha dovuto far macchina indietro due o tre volte e finalmente investire contro gli scogli e sfasciare la sua carena di alcuni fogli di rame. Ma di questo chi ne ha parlato? Gli onori del telegrafo sono solo per annunziare le disavventure del *Duilio!*

Detto questo io dovrei venire ad una conclusione e formulare una proposta quale io accennava in principio del mio discorso, cioè che, dappoichè avevamo un tipo certo, sicuro, si dovesse mettere in cantiere questo tipo e continuare a costruire. Ma vuole la Camera realmente rifare la *via crucis* dei ricredimenti, imitando l'onorevole ministro della marina, il quale ne ha fatto una abbastanza importante, andando dalle 7000 tonnellate alle 9000, alle 10,000? Io non lo credo, quindi mi limito solo a dire che noi dovremmo seriamente badare a questa questione del nostro armamento marittimo e fare da sennò, e poichè abbiamo la fortuna di possedere ottimi costruttori, ottimo materiale, valentissimi operai, dovremmo metterci sopra la via di fare più fatti e meno parole. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Botta.

BOTTA, relatore. Devo io, da profano, esprimere la mia meraviglia dell'aver udito l'onorevole Ricotti assegnare alle nostre grandi corazzate esclusivamente la missione di difendere le coste, quasi a punto fisso, o correndo da un punto all'altro che fosse minacciato dal nemico per impedirne lo sbarco! Ma se un giorno il litorale d'Italia fosse minacciato da uno sbarco, verrebbe forse un corpo d'armata imbarcato tutto solo, su barche da pesca? Non verrebbe esso protetto da poderosa flotta alla quale dovrete essere costretti a dar battaglia, o ad accettarla?

E quando la grande corazzata, nelle celeri corse che l'onorevole Ricotti imagina abbia a fare da un punto all'altro, fosse colta dalla flotta nemica, così da non trovar mezzo d'evitare l'inimico, che cosa sarebbe, e come la finirebbe?

In verità, dal generale Ricotti io non mi sarei mai

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 NOVEMBRE 1881

aspettato che assegnasse alle nostre grandi navi, solamente l'ufficio di *Giosuè il guardacoste*.

Nella chiusa del suo discorso l'onorevole Ricotti mi ha rimproverato per le citazioni da me fatte riguardo a ciò che si fa all'estero. Io non capisco come egli abbia potuto rilevare questo fatto, al quale egli costantemente ricorre, quando parla di cose di marina militare.

Ho letto con religiosa attenzione tutti i suoi discorsi relativi all'armamento navale italiano, e rari sono quelli che non siano ricchi di citazioni di ciò che si fa all'estero. Ed oggi stesso, in questa stessa seduta, quando io citai ciò che si fa in Francia riguardo allo spessore della corazzatura di 0,45, egli facendomi l'onore di rispondere, citò pure la Francia, siccome quella che non si è fermata a 0,45, ma nelle ultime quattro navi ha poste delle corazzature di 0,50 o 0,55 di spessore. Vede dunque l'onorevole Ricotti, che quando alcuno di noi fa delle citazioni in questo recinto, non le fa per togliere il primato all'Italia, della dignità della quale tutti quanti noi Italiani, siamo gelosi custodi, e non disposti a ricevere lezioni da nessuno, sia nelle arti, sia nelle scienze.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, e non essendovi altri oratori iscritti, pongo ai voti lo stanziamento del capitolo 35 che è di lire 13,600,000.

(È approvato.)

(*Rumori e conversazioni — Varii deputati si avviano per uscire dall'Aula.*)

Prego gli onorevoli deputati di non allontanarsi, perchè si deve votare il bilancio testè discusso a scrutinio segreto.

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli:)

Categoria quarta. *Partite di giro*. — Capitolo 36. Fitto di beni demaniali destinati in uso od in servizio di amministrazioni governative, 2,240,332 lire e 51 centesimi.

TITOLO II. Spesa straordinaria. — Categoria prima. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 37. Assegni di aspettativa e disponibilità (Spese fisse), lire 114,000.

Spese per la marina militare. — Capitolo 38. Costruzioni navali. Quelle indicate al capitolo 35 (Spesa ripartita), lire 2,000,000.

Riassunto del titolo I, *Spesa ordinaria*, lire 47,405,050 51.

(È approvato.)

Totale del titolo II, *Spesa straordinaria*, lire 2,114,000.

(È approvato.)

Insieme della *spesa ordinaria e straordinaria*, lire 49,519,050 51.

(La Camera approva.)

Do lettura dell'articolo unico del disegno di legge:

« Sino all'approvazione del bilancio definitivo di previsione per l'anno 1882, il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina, in conformità allo stato di prima previsione annesso alla presente legge. »

(È approvato.)

Intanto credo opportuno di ricordare agli onorevoli deputati che, in seguito alla deliberazione presa dalla Camera l'altro giorno, domani mattina alle 10 vi sarà una seduta straordinaria per relazione di petizioni.

Ora procederemo alla votazione a scrutinio segreto sul bilancio testè approvato per alzata e seduta.

Si procede alla chiama.

(*Il segretario Capponi fa la chiama.*)

Proclamo il risultato della votazione sul disegno di legge: Stato di prima previsione della spesa del Ministero della marina per l'anno 1882:

Presenti e votanti	202
Maggioranza	102
Voti favorevoli	132
Voti contrari	70

(La Camera approva.)

PRESENTAZIONE D'UNA RELAZIONE DEL DEPUTATO DI LENNA E DI UN DISEGNO DI LEGGE DEL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.

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

DI LENNA, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per proroga del termine stabilito dall'articolo terzo della legge 1881 per la inchiesta sulla marina mercantile. (*V. Stampato, n° 251-A.*)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Do facoltà di parlare all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

BACCARINI, ministro dei lavori pubblici. Mi onoro di presentare un disegno di legge per modificazione al titolo quarto: « Porti, spiagge e fari » della legge 20 marzo 1865. (*V. Stampato, n° 260.*)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dei

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 NOVEMBRE 1881

lavori pubblici della presentazione del disegno di legge per modificazioni al titolo 4°, Porti, spiagge e fari, della legge 20 marzo 1865.

Questo disegno di legge sarà stampato e distribuito agli onorevoli deputati.

Domattina alle ore 10 antimeridiane seduta pubblica: Relazione di petizioni.

La seduta è levata alle 5 15.

Ordine del giorno per le tornate di mercoledì:

(Alle ore 10 antimeridiane.)

Relazione di petizioni.

(Alle ore 2 pomeridiane.)

1° Stato di prima previsione pel 1882 della spesa del Ministero della guerra;

2° Ordinamento dell'amministrazione dei lavori pubblici e del corpo del genio civile;

3° Facoltà al Governo di pubblicare e mettere in esecuzione il Codice di commercio;

4° Riordinamento dell'imposta fondiaria nel compartimento ligure-piemontese;

5° Abolizione del contributo (ratizzi) pagato da alcuni comuni delle provincie napolitane;

6° Bonificazione delle paludi e dei terreni paludosi;

7° Sullo scrutinio di lista;

8° Trattamento di riposo degli operai permanenti di marina e dei lavoranti avventizi di essa.

Prof. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1881 — Tip. Eredi Botta.