

CCCXXXIV.

2ª TORNATA DI VENERDÌ 21 APRILE 1882

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. Il deputato Ferrini chiede e ottiene l'urgenza per la petizione n° 2831. = Si approva la proposta della Giunta delle elezioni per convalidare la nomina dell'onorevole Giovanni Zuccaro a deputato del collegio di Gallipoli. = Continua la discussione del disegno di legge per nuove spese straordinarie militari — Discorso del deputato Perazzi. = Il deputato Giuseppe Palomba presta giuramento. = Sul disegno di legge per spese straordinarie militari parlano il ministro delle finanze, e i deputati Ricotti, Nicotera, Tenani, Bucchia, Mattei E., Mocenni, Vollarò, Cavalletto, e il ministro della marina. = Si annunziano due domande d'interrogazione, una del deputato Arbib al ministro d'agricoltura e commercio, e una del deputato Luzzatti al presidente del Consiglio intorno allo sciopero degli operai tipografi.

La seduta incomincia alle ore 2 20 pomeridiane.

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

PETIZIONI.

2830. La Giunta comunale di Misilmeri, provincia di Palermo, fa istanza perchè colla nuova circoscrizione elettorale quel mandamento, o almeno quel comune, venga staccato dalla città di Palermo ed unito al terzo collegio della provincia.

2831. Parecchi cittadini appartenenti ai circoli dei cacciatori di Sticciano, Roccastrada, Montorsaio e Grosseto sottopongono alla Camera alcune considerazioni sull'esercizio della caccia e uccellazione nella provincia di Grosseto, affinchè voglia tenerne conto nella discussione della nuova legge sulla caccia.

2832. Il vice-presidente della società degli orefici-gioiellieri di Milano ed altri 580 orefici, cesellatori e battiloro si associano alle altre petizioni presentate contro il trattato di commercio colla Francia concernenti l'arte da loro esercitata.

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

FERRINI. Domando alla Camera che venga dichiarata d'urgenza la petizione n° 2831 presentata dai componenti i circoli dei cacciatori di Grosseto, Roccastrada, Sticciano e Montorsaio sull'esercizio della caccia ed uccellazione in provincia di Grosseto, af-

finchè ne venga tenuto conto nella discussione della nuova legge sulla caccia.

(È dichiarata d'urgenza.)

CONGEDI.

PRESIDENTE. Chiedono congedo, per motivi di famiglia, l'onorevole Podestà di giorni 10; per motivi di salute, l'onorevole Foppoli di giorni 8.

(Sono accordati.)

ANNUNZIASI LA PRESENTAZIONE DI DUE PROPOSTE DI LEGGE DEI DEPUTATI OLIVIERI ACHILLE E DARI.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Olivieri Achille e Dari hanno trasmesso alla Presidenza due disegni di legge di loro iniziativa. Saranno inviati agli uffizi perchè ne autorizzino o no la lettura.

VERIFICAZIONE DI POTERI E GIURAMENTO DEL DEPUTATO PALOMBA GIUSEPPE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la verifica di poteri.

Dalla Giunta delle elezioni è stata trasmessa alla Presidenza la seguente comunicazione:

« Roma 20 aprile 1882.

« La Giunta delle elezioni nella tornata pubblica del 17 corrente ha verificato non essere contestabile l'elezione seguente, e concorrendo nell'eletto le qua-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 21 APRILE 1882

lità richieste dallo statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarato valida l'elezione medesima.

« Collegio di Gallipoli, eletto Zuccaro Giovanni. »

« Il presidente della Giunta — Ferracciù. »

Do atto alla Giunta delle elezioni della precedente comunicazione, e salvo i casi di incompatibilità preesistenti, e non conosciute all'atto della presente convalidazione, proclamo a deputato per il collegio di Gallipoli l'onorevole Zuccaro Giovanni.

Essendo presente l'onorevole Palomba Giuseppe, lo invito a giurare. (*Legge la formola*)

PALOMBA G. Giuro.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER PROVVEDIMENTI STRAORDINARI MILITARI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Nuove spese straordinarie militari.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Perazzi.

PERAZZI. Primieramente io debbo ringraziare gli onorevoli colleghi e l'onorevole ministro delle finanze per le parole benevole, che hanno pronunziate a proposito del mio discorso. Ripeterò anch'io con l'onorevole Tenani, che sarò lieto di uscire da questa Camera, dopo di aver pronunziato l'ultimo mio discorso, difendendo gl'interessi militari e la finanza dello Stato.

Però a me preme ora di rilevare una frase, che è uscita dalla bocca dell'onorevole ministro delle finanze; sebbene l'antica nostra amicizia renda l'animo mio sicuro, che quella frase non sia stata pronunziata per recarmi offesa. Egli ha detto: simili discussioni troppo generali sulla finanza non giovano al credito pubblico. Ora può mai dubitarsi che, per vanità di parlare, sia venuto meno in me quel grande amore che ho sempre portato alla pubblica finanza e a tutto ciò che interessa il credito del mio paese? Per verità io riteneva di aver posta la questione in termini così elevati, così impersonali e all'infuori di ogni sentimento politico, da non meritarmi tale rimprovero. Non ha forse lo stesso ministro delle finanze detto ieri che, per avere io, con quel mio discorso, indicato che il prodotto delle nuove imposte applicate dal 1876 in poi si poteva ritenere di oltre 63 milioni, avevo dato alla Camera la dimostrazione più chiara, più evidente della bontà della politica finanziaria seguita in questi ultimi anni? E dall'aver io detto, che dal trattato di commercio colla Francia sarebbe derivata una perdita nei proventi dei dazi doganali, non ha egli preso argomento per affermare che io ho portato qui l'argomento

più poderoso in sostegno di quel trattato? Crede forse il ministro delle finanze che al nostro credito pubblico possa derivar danno dalla discussione che ha avuto luogo in questi giorni sulla finanza italiana? Gioverebbe meglio il silenzio? Gioverebbe meglio che nella Camera dei deputati si approvasero provvedimenti così gravi per la finanza, come quelli che stiamo discutendo, senza che almeno una voce sorgesse a esaminarne le conseguenze pel bilancio dello Stato? Gioverebbe meglio che si pensasse in Italia e fuori, che non vi ha più alcuno che in questa Camera s'interessi a mantenere in condizione ben salda la nostra finanza?

Studiando le proposte che sono state fatte nell'interesse della difesa del mio paese l'animo mio fu preoccupato da parecchie considerazioni, e venni qui ad esporle francamente. Forse che non è bene, nell'interesse del credito pubblico, di avere udito dal ministro delle finanze l'importante discorso che ieri ha pronunziato? Sono esagerate le preoccupazioni dell'onorevole Perazzi, egli ci ha detto; non regge il paragone fatto dall'onorevole Perazzi tra il bilancio del 1875 e quello del 1882; la legge fatale che, a giudizio dell'onorevole Perazzi, regola i bilanci degli Stati moderni non sussiste; od almeno, malgrado di quella legge, nel bilancio italiano si verificherà, negli anni prossimi, un miglioramento di almeno 8 milioni all'anno; e però sarà in grado di sopportare le nuove spese e le nuove riduzioni di tasse.

Che io avessi ragione di preoccuparmi delle conseguenze indotte sul bilancio dello Stato dai disegni di legge che stiamo discutendo, e dagli altri che stanno davanti a noi, lo provano i numeri che l'onorevole ministro ci ha letto ieri nella seconda parte del suo importante discorso. Egli ci ha dimostrato che dal 1883 al 1886 il bilancio si chiuderà con un annuo disavanzo medio di 12 milioni: 5 milioni e mezzo nel 1883; 30 milioni nel 1884; più di 9 milioni nel 1885, e circa 4 milioni nel 1886. E si noti che il ministro delle finanze, nel determinare quei numeri, suppone che sia per essere approvata la nuova tassa sopra gli inabili al servizio militare; la quale tassa, secondo il disegno di legge ministeriale, dovrebbe fruttare 9 milioni all'anno. E si noti che egli non ha tenuto conto dell'onere, che deriverà allo Stato dall'adozione del disegno di legge relativo al tiro a segno. E si noti ancora che egli non ha prevista alcuna somma per il servizio del nuovo prestito, che io dissi probabile, per convertire in oro i 340 milioni di biglietti di Stato, i quali verranno posti e rimarranno in circolazione dopo la ripresa dei pagamenti in moneta metallica. Infatti, a parere suo, non è probabile che si verifichi

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 21 APRILE 1882

la necessità di contrarre un tale prestito nel periodo del quinquennio 1882-86, da lui contemplato. Nè egli ci ha indicato alcun provvedimento che ritenga necessario di attuare nel prossimo quinquennio nè a vantaggio delle finanze comunali, nè a vantaggio dell'industria, e neppure a vantaggio dell'agricoltura. E mi pare non abbia tenuto conto delle conseguenze, che deriveranno necessariamente al bilancio dello Stato per effetto dell'operazione sulle pensioni, che noi abbiamo l'anno scorso approvata, e che ora è in corso d'esecuzione.

Ho fatto il conto del numero degli anni durante i quali l'operazione sarebbe compiuta nell'ipotesi seguente: cioè che la Cassa depositi e prestiti debba somministrare ogni anno al Tesoro dello Stato, per il servizio delle pensioni *vecchie* e *nuove*, la somma di milioni 64,5, pari a quella che risulta dal bilancio definitivo pel 1882: che, per fornire al Tesoro questa somma, la Cassa si valga della cartella di rendita di 27,152,200 che le è stata assegnata con decorrenza del 1° gennaio 1882; ed inoltre, si valga della somma di 18 milioni iscritta a suo favore nel bilancio del 1882, e che si suppone vi rimanga iscritta anche per gli anni avvenire: e, finalmente, che la rimanente somma sia ricavata dall'alienazione di una parte della rendita di quella cartella, e che questa sia alienata al corso medio di lire 90 per ogni 5 lire di rendita.

Orbene partendo da una tale ipotesi, ho trovato che la intiera cartella di rendita sarebbe alienata in quindici anni (1). Quindi, dopo trascorsi questi

(1) Nell'ipotesi sopra fatta la gestione della cassa per il servizio delle pensioni darà i seguenti risultati:

1° anno — 1882. Attività della cassa:

Due semestri sull'intiera cartella di rendita (543. 0 × 4. 34) milioni 23. 5
Somma iscritta nel bilancio dello Stato pel 1882 a favore della cassa > 18. 0
Somma che la cassa dovrà procurarsi pel 1882 mediante alienazione d'una parte di detta cartella > 23. 0

Totale delle attività della cassa, pari alla somma ch'essa deve versare nel 1882 al tesoro dello Stato per il servizio delle *pensioni vecchie e nuove* > 64. 5

Per procurarsi questi 23 milioni effettivi la cassa dovrà alienare (al 90) una rendita del capitale nominale di. > 25. 5

2° anno — 1883. Attività della cassa:

Due semestri sulla cartella rappresentante la rendita residua al 1° gennaio 1883 (543. 0 — 25. 5 = 517. 5) (517. 5 × 4. 34) milioni 22. 5

Somma che, giusta la fatta ipotesi, sarà iscritta nel bilancio dello Stato pel 1883 a favore della Cassa, > 18. 0

Da riportarsi . . . milioni 40. 5

15 anni, riavremo a carico del bilancio dello Stato l'importo delle pensioni, che, giusta la fatta ipotesi, sarà uguale a quello d'oggi, ossia salirà a 64 milioni e mezzo; ed inoltre il bilancio sopporterà in perpetuo l'importo degli interessi della cartella di rendita assegnata alla Cassa depositi e prestiti, il quale importo è di lire 23,566,000 al netto della tassa di ricchezza mobile. In guisa che l'onere totale a carico del bilancio dello Stato salirà allora a 88 milioni, mentre oggi questo servizio vi gravita per 41 milioni e mezzo soltanto.

Che i bilanci del 1875 e 1882 non sieno omogenei l'ho detto anch'io. E veramente ho detto che, per paragonare fra di loro quei due bilanci, si dovevano prima ridurre allo stesso denominatore. E per ridurli allo stesso denominatore, ho aggiunto, occorre aggiungere alla *spesa effettiva* del 1882, o sottrarre dalla *spesa effettiva* del 1875, la differenza che passa fra l'onere dei 60 milioni relativo alle pensioni risultante dal bilancio del 1875; e l'onere relativo alle pensioni, di 41 e mezzo milioni sol-

	Riporto . . . milioni 40. 5
Somma che la cassa dovrà procurarsi pel 1882 mediante alienazione di una parte di detta cartella	> 24. 0
Totale delle attività della cassa, pari alla somma ch'essa deve, giusta la fatta ipotesi, versare nel 1883 al tesoro dello Stato	> 64. 5
Per procurarsi questi 24 milioni effettivi la cassa dovrà alienare (al 90) una rendita del capitale nominale di.	> 26. 7

Procedendo così fino alla totale alienazione della predetta cartella di rendita si trova quanto segue:

ANNO.	Capitale nominale della rendita alienata in ciascun anno. Milioni di lire.
1	25. 5
2	26. 7
3	28. 0
4	29. 4
5	30. 8
6	32. 3
7	33. 8
8	35. 4
9	37. 1
10	38. 9
11	40. 8
12	42. 8
13	44. 8
14	47. 0
15	49. 3
Avanzo	0. 4

Totale, pari al capitale nominale della cartella di rendita assegnata alla Cassa 543. 0

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 21 APRILE 1882

tanto, che figura nel bilancio del 1882. Inoltre ho detto, che occorreva ritenere come *spesa effettiva* del 1882 i 6 milioni e mezzo di spese fatte per procurare il prestito del corso forzoso. Di guisa che, se io avessi voluto operare effettivamente la riduzione dei due bilanci allo stesso denominatore per paragonarli fra di loro e annunziarne alla Camera i risultati, avrei dovuto dire che il peggioramento del 1882 sul 1875 sale a 27 milioni invece che a soli due milioni e 100 mila lire, come ho detto nel mio ultimo discorso.

Quanto alla diminuzione dei debiti di tesoreria fra il 1875 e il 1881, io non la contesto, anzi la ammetto. E questo sia a lode dell'onorevole ministro delle finanze. Ma questo miglioramento a che si riduce? Dalla *situazione finanziaria* alla fine del 1875 e da quella alla fine del 1881 apparisce che il miglioramento nel *disavanzo finanziario* è stato di 57 milioni. E invero, alla fine del 1875, questo disavanzo saliva a 191 milioni e alla fine del 1881 si trovava ridotto a 134 milioni. Si è verificato adunque un miglioramento di 57 milioni nel periodo di 6 anni, ossia un annuo miglioramento medio di 9 milioni e mezzo. Il quale, evidentemente, non vale a compensare il peggioramento verificatosi fra questi due bilanci.

Infine l'onorevole ministro ha detto ieri: la legge *fatatale* a cui l'onorevole Perazzi ha alluso è bensì vera pel passato; ma non si verificherà per gli anni prossimi: e su ciò non ho che una sola risposta a dare all'onorevole ministro. Per il grande amore che ho pel mio paese, per la grande stima che ho per lui, io auguro che l'avvenire dimostri che egli ha ragione e che io ho torto; auguro a lui, pieno d'ingegno e di buone intenzioni, di aver tanta fortuna e tanta forza da poter conseguire i risultati che ieri ci ha esposti. Però avverta, onorevole ministro, che le nostre imposte sono tutte, oramai, ad altissima pressione; e che, per conseguenza, esse non possono dare quell'incremento annuo, che sogliono dare le imposte nei paesi dove sono stabilite a bassa pressione, e nei paesi dove molto si lavora, e dove è grande la ricchezza pubblica. Avverta, inoltre, onorevole ministro, che l'Italia governata a libertà è Stato giovane e perciò pieno di bisogni; e che non è improbabile che la nuova Legislatura rifletta qua dentro i bisogni delle popolazioni in modo più accentuato, più vivo di quello che non sia avvenuto finora. E avverta infine, che la storia delle finanze degli Stati moderni c'insegna, che mal si affida il ministro, il quale crede di potersi facilmente difendere contro l'influenza di quella legge, che io ho detto *fatatale*, appunto perchè indipendente dalla volontà degli uomini. E

per meglio resistervi, onorevole Magliani, mi permetto di far stampare, perchè ella l'abbia innanzi a sè, una tabella contenente pochissimi numeri. Da essa risultano le differenze fra le previsioni fatte ieri da lei circa i risultamenti probabili dei bilanci per gli anni 1882, 1883 e 1884, e quelle che, per gli stessi anni, ella espose alla Camera del Senato nel 1880 (allegato n° 7 ai discorsi del 19, 20 e 23 gennaio 1880). Da essa apparisce che giusta le previsioni da lei fatte nel 1880 l'*entrata effettiva totale* avrebbe superata la *spesa effettiva totale* di quasi 32 milioni nel 1882, di oltre 38 milioni nel 1883, e di quasi 12 milioni nel 1884; mentre ieri ella ci ha annunziato, che l'*entrata effettiva totale* non supererà la *spesa effettiva totale* che di un milione e mezzo nel 1882, e che poi la spesa supererà l'*entrata* di 5 milioni e mezzo nel 1883, e di 30 milioni nel 1884. E da essa, inoltre, apparisce che, relativamente alle previsioni da lei fatte nel 1880; si contrarrà nel triennio 1882-84 una maggiore somma di debiti di circa 120 milioni; circa 30 nel 1882, 38 nel 1883, e 52 nel 1884 (1).

E però pongo termine a queste mie poche parole augurando che, nell'interesse della patria, fortuna e saggezza facciano che i risultamenti, che ieri l'onorevole ministro ci ha annunziati, siano per verificarsi intieramente.

(1)

	DIFFERENZA fra l'entrata e la spesa effettiva			Differenza fra i debiti contratti e quelli estinti	Previsione generale dell'esercizio
	Ordinaria	Strordinaria	Totale		
1882 (Discorso 20 aprile 1882) milioni di lire	+ 88.1	- 86.6	+ 1.5	+ 5.8	+ 7.3
1882 (Discorso 1880).	+ 98.6	- 67.0	+ 31.6	- 24.0	+ 7.5
Differenza fra le previsioni fatte coi due discorsi	- 10.5	+ 19.6	- 30.1	+ 29.8	+ 0.2
1883 (Discorso 20 aprile 1882)	+ 93.5	- 98.9	- 5.4	+ 12.5	+ 7.1
1883 (Discorso 1880).	+ 104.6	- 66.3	+ 38.3	- 25.0	+ 13.3
Differenza fra le previsioni fatte coi due discorsi	- 11.1	+ 32.6	- 43.7	+ 37.5	- 6.2
1884 (Discorso 20 aprile 1882)	+ 63.7	- 93.7	- 30.0	+ 41.7	+ 11.7
1884 (Discorso 1880).	+ 76.1	- 64.5	+ 11.6	- 10.3	+ 1.3
Differenza fra le previsioni fatte coi due discorsi	- 12.4	+ 29.2	- 41.6	+ 52.0	+ 10.4

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 21 APRILE 1882

MAGLIANI, *ministro delle finanze*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

MINISTRO DELLE FINANZE. L'onorevole Perazzi conosce da parecchi anni quale sia la stima che io ho non solo del suo ingegno e della sua perizia nelle materie finanziarie, ma del suo carattere e del suo patriottismo. Non poteva dunque venirmi in mente che nel suo discorso potesse contenersi apprezzamento o giudizio nocivo al credito del paese; nè questo io dissi o intesi di dire. Rammenterò per altro l'onorevole Perazzi come da qualche tempo a questa parte si siano fatte correre voci, notizie ed apprezzamenti erronei intorno all'aumento del nostro debito pubblico; rammenterò come uno dei più egregi deputati che ragionano di materie finanziarie in questa Camera, reputò anche esso opportuno di occuparsi di questo argomento. Or poichè il modo con cui si ragiona su questo tema, e, in genere, dell'aumento delle spese negli ultimi sei anni, non risponde alla realtà e alla giusta estimazione dei fatti; io credetti debito mio di rettificare i giudizi, e analizzare le cifre.

E fu in quell'occasione che, pieno com'è sempre l'animo mio del desiderio di combattere vivamente tutte le esagerazioni che si diffondono a scapito della nostra finanza, io dissi che per verità il ripetere continuamente le stesse osservazioni a cui tante volte fu risposto in altre occasioni, non può che nuocere al credito pubblico, e non giova a nessun partito.

Creda dunque l'onorevole Perazzi, che io non ho mai avuto, nè ho potuto avere l'intenzione di riferire a lui o ad alcun altro degli egregi componenti di questa Camera, ciò che dissi in un senso assolutamente impersonale. Se non che l'onorevole Perazzi ha preso occasione quasi da un fatto personale, per rientrare di nuovo nell'argomento, cominciando dal lanciarmi un'accusa non solo immeritata, ma inaspettata, che io preferisca il silenzio alla discussione. È vero appunto il contrario. Io ho sempre desiderata la discussione finanziaria, l'ho desiderata come la luce di cui tutti abbiamo bisogno, e non fu mai scarsa, dacchè ho l'onore di sedere a questo banco. Io non posso temerla, poichè sono convinto della verità e della realtà dei fatti che annunzio alla Camera, e di cui assumo la responsabilità. E se non avessi una convinzione ferma della buona via in cui siamo, basterebbe il menomo dubbio per farmi anche più desiderare una discussione atta a chiarirlo, e a ricondurci, nell'interesse del paese, in una via migliore. In qualunque ipotesi adunque non è il silenzio che io preferisco; e la prova più indubitata sono le lunghe e importanti discussioni

che da più di tre anni si sono succedute, ripetute e rinnovate nei due rami del Parlamento.

L'onorevole Perazzi è ritornato sul paragone tra il 1875 ed il 1882, tema sul quale, a bello studio, io sorvolai nel mio discorso.

Veramente non v'è ragionevole raffronto tra epoche economiche e finanziarie diverse, con bisogni diversi della pubblica amministrazione e con condizioni politiche anche alquanto diverse. E se si vuol fare sul serio, occorre lungo discorso, non basta la nuda citazione di poche cifre.

Mi permetta l'onorevole preopinante di fargli notare qual è la differenza della situazione finanziaria che si riscontra tra il quinquennio 1871-1875, e il quinquennio 1877-1881, e quale si deve ragionevolmente presumere nel quinquennio futuro.

L'onorevole Perazzi ben sa che nel quinquennio 1871-1875 la categoria del movimento dei capitali presentò vistosi avanzi. Senza ripetere le cifre speciali di ciascun anno, basterà che io accenni la somma totale che giunse a 354,432,000 lire, vale a dire ad una somma che non si è realizzata di poi, e che non si realizzerà mai più in avvenire.

Or bene, che cosa ci dimostrano le situazioni del tesoro? Ci dimostrano che di questo consumo di capitale di 354 milioni avvenuto nel quinquennio 1871-1875, la somma di 219,205,000 lire servì a colmare i disavanzi tra le entrate e le spese. Fu questo il risultato del quinquennio anteriore al 1876.

Nel quinquennio successivo avviene l'opposto; la categoria del movimento dei capitali presenta non più avanzi, ma disavanzi non dispregevoli che ammontano alla somma di oltre 18 milioni. Ebbene, a questi disavanzi accumulati si è supplito sempre coll'eccedenza delle entrate sulle spese effettive.

Vede dunque l'onorevole Perazzi quanto la condizione finanziaria sia mutata. Veniamo al quinquennio 1882-1886. Qui avremo di nuovo degli avanzi, ma molto esigui, perchè arriveranno non più che ad 86 milioni; de' quali più di 40 non rappresentano consumo di patrimonio, ma vere ed effettive risorse: 18 milioni per attività derivanti dal riscatto delle ferrovie romane e pel di più, economie sugli ammortamenti. Il vero consumo dei capitali nel quinquennio prossimo si residua a 46 milioni. Ma questa somma è forse destinata a coprire disavanzi come nel quinquennio 1871-1875? No, essa è destinata ad anticipare la costruzione di lavori pubblici e a provvedere in parte ad un aumento molto ragguardevole di spese militari.

Dunque se gli avanzi del movimento dei capitali dal 1871 al 1875 servirono a coprire i disavanzi effettivi del bilancio, nel quinquennio prossimo serviranno per una somma di gran lunga minore, non

più che 46 milioni, a migliorare l'economia generale del paese, e ad accrescere le spese militari. Tale è la sintesi dal paragone dei tre quinquenni. E a questo proposito, quando l'onorevole Perazzi disse nel suo discorso, che io ho potuto leggere soltanto questa mattina in un giornale, poichè il resoconto ufficiale non è ancora stampato; quando egli disse che nel 1875 si erano impiegati 48 milioni nella costruzione di ferrovie e che a questa somma aveva contribuito il bilancio per 47 milioni, omise di aggiungere che i 48 milioni erano una parte dei 50 milioni che si aggiunsero al mutuo del corso forzoso per colmare il disavanzo del bilancio. Furono queste le forze del bilancio, di cui egli parlava. Egli richiamò l'attenzione della Camera sopra quel fatto: ora è giusto che esso sia completato in tutta la sua interezza.

L'onorevole Perazzi ha parlato delle cifre, che esposi ieri alla Camera, mettendole in riscontro colle cifre che io stesso aveva esposto nel 1880. Ma omise di aggiungere che sono sopravvenuti due nuovi fatti, cioè la legge del 1881, che ha autorizzato una anticipazione di fondi per lavori pubblici straordinari, e in secondo luogo l'aumento delle spese militari. Tenga conto degli effetti di questi due fatti nuovi, e troverà che le cifre che io esposi ieri alla Camera sono molto più favorevoli di quelle che io aveva già esposto nel 1880.

Io potrei molto estendermi in questa dimostrazione; ma bisognerebbe aprire una discussione finanziaria assai larga e in piena regola, ed impiegarvi parecchie tornate; per cui non entro in maggiori particolari. Solamente, poichè l'onorevole Perazzi ha detto che io ho dimenticato i bisogni dei comuni, riparerò questa lacuna del mio discorso di ieri.

Alle finanze locali bisogna provvedere. Ma secondo il mio criterio, bisogna provvedere meno con mezzi finanziari a carico del bilancio dello Stato che con savie riforme legislative. Queste, in gran parte, sono già dinnanzi alla Camera. È molto difficile un assetto regolare delle finanze locali, se non si verificano due condizioni: una diminuzione delle spese, al che i nuovi ordini amministrativi dovranno contribuire; e, oltre a ciò, la perequazione dell'imposta sui terreni, cioè la base di un ordinamento definitivo del tributo fondiario, da cui le finanze locali traggono il loro principale alimento.

Del resto la questione dei comuni è meno urgente in Italia di quello che sia in altri paesi. Io potrei, facendo un agevole riscontro, mostrare come la condizione dei comuni in Italia non sia poi così deplorabile come si è tante volte detto e ripetuto, e come sia meno difficile di quella che si riscontra

in altri Stati molto più prosperi e fiorenti del nostro.

L'onorevole Perazzi, parlando del trattato di commercio espresse dei concetti che a me pareva di comprendere chiaramente quando udii il suo discorso, ma che poi non mi è parso più di comprendere colla stessa chiarezza leggendolo. Egli prevede una diminuzione di entrata finanziaria. Ma ciò fa presumere che le importazioni dall'estero saranno minori, vale a dire che il trattato proteggerà efficacemente l'industria nazionale. Ma da un'altra parte l'onorevole Perazzi dice che bisogna prevedere i danni che ne verranno all'industria nazionale. Ora, se l'industria sarà avvantaggiata per la diminuzione delle importazioni, per qual motivo si prevede poi che abbia a ricevere danno?

Quanto all'agricoltura mi permetta di non discutere la sua ipotesi fondata sull'abolizione dell'imposta fondiaria in Francia. Sono cose queste troppo remote, che non possono dar luogo ad una discussione pratica e concreta nel momento attuale. Alorchè dovesse farsi, molte considerazioni potrebbero opporsi per temperare i timori dell'onorevole preopinante.

Quanto all'operazione sulle pensioni, io non posso accettare i calcoli dell'onorevole Perazzi; imperocchè, essendosi proceduto alla formazione di un bilancio tecnico dei pensionati attuali, è risultato da questo lavoro che è in corso di stampa, che i 27 milioni non solo basteranno all'estinzione totale del debito vitalizio convertito, ma lasceranno una eccedenza di parecchi milioni di capitale. Io ebbi l'onore di presentare alla Camera il progetto di legge per l'istituzione della Cassa delle pensioni, corredato di un grosso volume di allegati e di dimostrazioni. Vedrà l'onorevole Perazzi, appena sarà distribuito, sopra quali basi sono fondati i nostri calcoli.

In parecchie cose convergo coll'onorevole Perazzi; non ho enunciato che alcuni dei principali punti di divergenza, non ho parlato di quelli sui quali sostanzialmente siamo concordi. Ora io consento principalmente in questo, che le nostre imposte sono ad una sì alta pressione, che sarebbe un'illusione pericolosa il supporre che la linea ascendente delle entrate dello Stato debba continuare progressivamente.

La storia finanziaria di tutti i paesi, ed anche la breve storia finanziaria nostra ci insegna che quando il prodotto delle imposte e dei servizi pubblici ha preso un certo sviluppo, succede un periodo di sosta nel quale è necessario, in mezzo alle oscillazioni in più e in meno, consolidare l'incremento già ottenuto, perchè cominci una nuova ripresa, e si ot-

tenga il risultato finale di un progresso indubitato, ma non procedente per una linea retta, senza retrocessioni, senza curve, senza oscillazioni. Ed è appunto per questo che non facendo assegnamento troppo largo sull'incremento delle imposte io non mi sono fermato ai risultati degli esercizi consuntivi del 1879-80-81, ma ho previsto un minimo di otto milioni. Avrei potuto arrivare fino a venti e più milioni, ma mi sono limitato ad otto.

E anche per questo io credo conveniente e pratica cosa il tenere in riserva, come risorsa straordinaria, le anticipazioni sul prezzo dei beni demaniali da vendere, non perchè io pensi, come dissi ieri, che ne avremo bisogno, ma perchè è necessario anche antivenire qualunque eventualità, e quella principalmente non di un regresso, ma di una sosta, nella scala ascendente delle entrate dello Stato.

Fatte queste dichiarazioni io non aggiungerò altro, e concluderò come ho cominciato, cioè col pregare l'onorevole Perazzi di ritenere che per la stima che ho del suo ingegno, della sua perizia, e del suo patriottismo, non poteva mai venirmi in mente il pensiero che la discussione seguita l'altro giorno, e continuata oggi, avesse potuto mai avere lo scopo o l'effetto di danneggiare menomamente il credito dello Stato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ricotti.

RICOTTI. Io desiderava di non parlare in questa discussione, particolarmente per quanto riguarda la marineria, ma ieri, nel sentire il ministro indicare diversi fatti, citare l'autorità d'uomini competenti, in modo inesatto od almeno incompleto, ho sentito il bisogno di chiedere facoltà di parlare; perchè le stesse affermazioni erano già state fatte dall'onorevole ministro in altra occasione ed allora furono da me rettificata perchè inesatte. Io mi limiterò quindi a ricordare alcune citazioni fatte ieri dall'onorevole ministro, rettificandole quando occorra.

L'onorevole ministro per giustificare la grossezza di 45 centimetri data alle corazze dei fianchi delle sue navi in costruzione, ha detto che fino dal 1878 l'ingegnere Mattei aveva proposto per il ridotto dell'*Italia* l'uso delle corazze di 43 centimetri, e quindi ne traeva buon augurio per le sue che sono di 45 centimetri. Egli però ha dimenticato una piccola avvertenza fatta dall'ingegnere Mattei, cioè che nel ridotto dell'*Italia* le corazze dovevano esser disposte con forte inclinazione da 23 a 30 gradi; appunto perchè i principii più elementari di costruzione insegnano che la postazione inclinata della corazza aumenta notevolmente la sua resistenza. Cosicchè l'inclinazione di 23 o 30 gradi sull'orizzonte procura alla corazza di 43 centimetri una re-

sistenza equivalente alla corazza verticale di oltre 50 centimetri.

Dunque l'ingegnere Mattei faceva la proposta della corazza di 43 centimetri colla condizione che fosse inclinata a 23 gradi, ed inoltre soggiungeva che prima di procedere alla costruzione del ridotto dell'*Italia* si facessero degli appositi esperimenti. Ma questi esperimenti non furono fatti, o meglio sospesi d'ordine dal ministro Acton. Da ciò la Camera vedrà quanta differenza passi fra la proposta dell'ingegnere Mattei e quella adottata dall'onorevole Acton per le sue nuove corazzate.

L'ingegnere Mattei proponeva in realtà una piastra equivalente a 51 centimetri dopo esperimento; l'onorevole Acton invece ha adottato per il ridotto della sua nave una piastra verticale di 40 centimetri; ciò che fa una bella differenza.

L'onorevole Acton, per dar maggior prestigio alle piastre di corazzatura assai sottili, ch'egli tanto predilige, citò un fatto osservato nella battaglia di Lissa, la quale ci servì, se non altro, d'insegnamento in molte cose, come egli disse. Egli disse che alla battaglia di Lissa molte delle nostre corazzate furono colpite da proietti nemici e che nessuno forò le corazze; quindi si può aver fiducia sulle corazze anche sottili. Ma per sentenziare sopra questi risultati occorre conoscere i due termini del problema. Bisognava che il ministro dicesse quale era la grossezza della corazza allora, e quale il cannone di cui erano armate le navi. Ciò che tacque il ministro, lo dirò io. La corazza allora era solo di 12 centimetri, ma il cannone era soltanto quello da 68 inglese, ossia da 20 centimetri, liscio. Le corazze da 12 centimetri prima di applicarle alle navi si sottoponevano all'esperimento del tiro di un cannone da centimetri 20 posto a brevissima distanza (12 metri), e perchè la piastra fosse dichiarata buona e da accettarsi occorreva che la palla non solo non forasse la corazza, ma non facesse nemmeno una impressione troppo forte da fessurare la parte posteriore della corazza medesima. Per cui tali corazze, benchè di soli 12 centimetri erano sufficientissime per i mezzi di offesa d'allora e quindi non furono e non potevano essere forate da proietti nemici i quali non avevano cannoni di potenza superiore a quella del nostro cannone di 20 centimetri.

Invece oggi il ministro non può avere nessun dubbio che la corazza da 40 centimetri da lui adottata sarà forata netta come un vetro dal nostro cannone da 100 ed anche dal cannone da 80 inglese.

L'onorevole ministro per dimostrare la bontà delle navi che sono in costruzione, sotto il punto di vista marino particolarmente, ha letto uno stralcio di una deliberazione del comitato, ricordando che

di questo comitato faceva anche parte l'onorevole Brin come presidente; ha letto questo brano della deliberazione del 28 luglio che fu comunicata alla Camera nelle precedenti discussioni. « Difatti, le nuove navi, avendo le stesse forme del *Duilio*, le stesse disposizioni nelle varie installazioni, così si ha, non solo la certezza che dà la scienza, ma anche quella dell'esperienza, che si otterranno gli stessi buoni risultati che si ebbero col *Duilio*. Lo stesso dicasi per ciò che riguarda le qualità nautiche delle navi, per le quali si ha la sicurezza che saranno buonissime. »

A questo punto della lettura del ministro mi sono permesso ieri di interromperlo con queste parole: ma le navi che fate non sono quelle che furono giudicate con questa deliberazione del comitato.

Difatti, se l'onorevole ministro avesse avuto la compiacenza di leggere alla Camera anche altri stralci che precedono questa deliberazione, avrebbe tolto ogni dubbio sulla vera interpretazione di questa dichiarazione del comitato. La farò io questa lettura.

« Nella seduta del comitato del 24 luglio l'ingegnere Micheli, autore del disegno della nuova nave, disse averlo anche sentito dire da molti ufficiali che i cannoni da 76 tonnellate non possono essere accettati, e nemmeno le corazze di 45 centimetri. L'aumento di dislocamento che si avrebbe colla linea d'acqua di combattimento permetterebbe di portare i cannoni da 76 a 100 tonnellate, e di aumentare la grossezza della corazza. Questi aumenti produrrebbero un'elevazione del centro di gravità di circa 11 centimetri, e quindi il bastimento si troverebbe nelle condizioni da lui considerate colle linee d'acqua di combattimento. Se poi gli accennati aumenti non avranno luogo, egli metterà del carbone. »

Questo trovai riportato nel verbale delle sedute del comitato di marina che ci fu comunicato tempo fa dall'onorevole ministro della marina.

Il 25 luglio l'onorevole Micheli diceva: « che ha considerato nel suo progetto il noto aumento di 320 tonnellate di spostamento, perchè è convinto che è necessario. Con tale convinzione ha preferito di aumentare la immersione anzichè la lunghezza, e ciò per ottenere una migliore utilizzazione dei propulsori, e per dotare il bastimento di migliori qualità nautiche. »

Invece l'onorevole ministro non ha accettato nessuna di queste proposte del comitato; egli ha detto al comitato che non voleva quest'immersione maggiore, che non voleva le corazze di 50 a 55 centimetri, non i cannoni da 100. Intanto le navi che egli fa costruire non sono quelle che furono giudicate dal comitato. Quindi se le 3 navi che oggi sono in

cantiere riesciranno buone, come desidero, sebbene io ne dubiti assai, il merito sarà suo; ma se andrà male, non ne avrà colpa alcun ingegnere perchè non fu seguito il parere nè del Brin, nè di alcun altro ingegnere.

Verso la fine del 1880, quando era viva la discussione sulle navi, il Saint-Bon scrisse un opuscolo per difendere il tipo *Italia* che egli preferisce. Ebbene, l'onorevole ministro leggendone una frase staccata, trovò modo d'inferirne che se non faceva ripetere nelle nuove costruzioni il tipo *Italia*, seguiva in ciò le idee dell'ammiraglio di Saint-Bon. Ma egli non ha letto tutto il passo che all'argomento si riferisce. Lo leggerò io, poichè è breve. Saint-Bon scrive:

« Via! Non mi sfatate l'autonomia dell'*Italia*! »

« E se in luogo di agire sulle nostre coste, il tor-naconto ci consigliasse a mandarla in mare lontano? Talvolta Roma si difende a Cartagine. Collocata l'*Italia* per alcuni mesi su di una linea principale delle comunicazioni mondiali, pensate alle conseguenze di un ingente commercio a un tratto interrotto, e giudicate poi. » E questa parte del paragrafo scritto dal Saint-Bon l'onorevole ministro non l'ha letto alla Camera e per brevità lesse solo il seguito del paragrafo stesso che io voglio ripetere:

« Si capisce che all'estero non piacciono le navi come l'*Italia*. Tal nazione, che saprebbe sfidare ogni altra manifestazione militare, dovrebbe forse piegare il capo sotto il peso di gravi disastri economici. Solo forse l'Inghilterra è abbastanza forte in mare per non temere due incrociatori come l'*Italia* e il *Lepanto*, però sintantochè sono due soli. Nulladimeno se ne dà pensiero; con mille bocche dei suoi diari, non esclusi quelli destinati al bel sesso, ci consiglia, per il nostro bene, di non fabbricarne più; e finalmente si astiene dal farne. »

Fin qui lesse il ministro; ma l'ammiraglio Di Saint-Bon prima di chiudere il paragrafo aggiunge ancora queste poche parole: « E noi, con mirabile candore, gabelliamo consiglio ed esempio. »

Il Saint-Bon ha scritto un paragrafo con fine ironico, e l'onorevole ministro avendo tolto il capo e la coda al paragrafo stesso l'ha presentato alla Camera come una dichiarazione seria del Saint-Bon.

Insomma, il Saint-Bon dice che l'Inghilterra ci consiglia di non fare di queste navi perchè le teme e non desidera affrontare la spesa per riformare tutto il suo naviglio in questo nuovo ordine d'idee, e noi con mirabile candore accettiamo il suo consiglio e non ne facciamo più. (*Commenti*) Il ministro adunque, nel riferire ieri alla Camera una proposta dell'ingegnere Mattei, alcuni fatti della battaglia di Lissa, il giudizio del comitato di marina sulle nuove

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 21 APRILE 1882

due corazzate, ed un'opinione dell'ammiraglio Di Saint-Bon, non ha detto nulla che non sia pienamente vero, ma ha detto solo la metà della verità, e completandola, come ho fatto or ora, credo d'aver dimostrato che tutte le deduzioni che trasse ieri l'onorevole ministro non hanno fondamento.

L'onorevole ministro della marina ha però errato completamente in altre due dichiarazioni fatte ieri qui innanzi la Camera. Ma di questi errori io lo scuso, persuaso ch'egli le ha fatte in piena buona fede, non potendo supporre ch'egli abbia voluto ingannare ieri la Camera dicendo precisamente l'opposto di quello che aveva detto altre volte alla Camera stessa appoggiandole con la comunicazione di documenti ufficiali.

Comunque sia, l'onorevole ministro ha detto ieri, che le sue nuove corazzate saranno meglio protette dell'*Italia* contro i tiri dei cannoni del nemico. Questa affermazione, che certo è erronea, la comprendo e la scuso perchè è nella natura umana di illudersi sul valore della propria opera. Ma senza esser marini, sappiamo tutti che le parti vitali di una corazzata sono il ridotto delle artiglierie e le macchine motrici. Or bene i cannoni dell'*Italia* sono protetti da una corazza di 48 centimetri di grossezza inclinata a 23 gradi sull'orizzonte, ciò che corrisponde per resistenza ad una corazza verticale della grossezza di 55 centimetri; nelle nuove navi Acton le artiglierie sono protette da una corazza verticale di 40 centimetri. Se si considera poi che la resistenza delle corazze contro i proiettili nemici è proporzionale all'incirca al quadrato della grossezza, se ne deduce che il ridotto delle artiglierie dell'*Italia* ha una resistenza che è circa il doppio di quella del ridotto della nuova nave Acton. Questo quanto alla difesa dei cannoni; veniamo alla macchina.

La macchina dell'*Italia* è quasi impossibile che possa esser colpita dai tiri di lancio del nemico perchè trovasi tutta di oltre metri 1,80 sotto il pelo d'acqua. Contro i tiri d'alto in basso, cioè, contro i tiri ficcanti, le macchine dell'*Italia* sono difese da una corazza orizzontale di 12 centimetri, abbastanza efficace contro questi tiri che colpiscono sempre con una fortissima inclinazione.

Nella nave Acton, invece, la macchina è protetta dalla corazzatura dei fianchi, quindi forato il fianco si può facilmente colpire la macchina, ciò che non è possibile nell'*Italia*, perchè ha la macchina molto più in basso.

ACTON, ministro della marina. Anche quella è bassa.

RICOTTI. Non c'è la stessa proporzione.

Nella nave Acton un proiettile potrebbe colpire la macchina quando avesse forato il fianco della nave. Ora siccome il fianco della nave ha una corazza di 45 centimetri, e siccome la corazza di 45 centimetri è attraversata dai nostri proiettili da 100, dai proiettili francesi da 76 e da quelli inglesi, così la macchina della nave Acton è in condizione da poter essere distrutta dal tiro dell'artiglieria nemica, mentre quella dell'*Italia* non può essere distrutta dai tiri del nemico; quindi le due parti essenziali del bastimento sono evidentemente più protette nell'*Italia*.

La affermazione opposta fatta ieri dal ministro la comprendo e la scuso, perchè si sa bene che quando siamo inventori di una cosa la vediamo con compiacenza e passione. Quello che mi ha sorpreso però è stato il sentire dire da lui che l'autonomia dell'*Italia* è inferiore all'autonomia della nuova nave Acton; mentre lo stesso ministro ha sempre ammesso, fino a ieri, e lo ha provato con documenti depositati presso la segreteria della Camera, che l'*Italia* può stare in mare almeno un tempo doppio del *Duilio* ed anche il doppio della nuova nave Acton.

Ora come mai ha detto ieri che la nuova nave Acton era superiore per autonomia all'*Italia*?

Calcolando che la nave cammini alla velocità media (non nel momento del combattimento, perchè allora la nave prende la massima velocità) di 16 miglia all'ora, coi dati ufficiali comunicatici due volte dall'onorevole ministro si ha, che colla sua dotazione regolare di carbone, il *Duilio* può percorrere in totale 3600 miglia, il *Dandolo*, 5360 miglia; l'*Italia* 7200 miglia; e la nuova nave Acton, 3750 miglia cioè un 150 miglia di più del *Duilio*, molto meno del *Dandolo* e la metà circa dell'*Italia*. E si noti che se la nuova nave Acton avrà sul *Duilio* qualche superiorità di autonomia, lo si deve ai progressi fatti in questi ultimi anni nella costruzione delle macchine a vapore, perfezionamenti già adottati per il *Dandolo* il quale, pur essendo quasi identico per forma e potenza al *Duilio*, ha però una autonomia molto maggiore non solo al *Duilio*, ma anche alla nuova nave Acton.

Il solo paragonare l'autonomia dell'*Italia* a quella della nave Acton è una vera eresia marinairesca. Eppure ieri l'onorevole ministro affermò davanti alla Camera che la sua nuova nave era superiore per autonomia all'*Italia*.

Non ho altro da aggiungere e mi resta solo a pregare l'onorevole ministro della marina di volermi dire se egli mantenga tuttora le seguenti due affermazioni: 1° essere l'*Italia* meno protetta, nel suo ridotto e nelle sue macchine, di quello che lo sia la

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 21 APRILE 1882

sua nuova corazzata; 2° essere l'Italia meno autonoma della nuova sua corazzata.

Non domando altro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicotera.

NICOTERA. Non rientro per ora nella questione delle fortificazioni, aspetterò che con la consueta sua cortesia risponda alle mie osservazioni l'onorevole ministro della guerra, e mi sarà facile il dimostrare come il paragone tra quello che si spende dagli altri Stati, e quello che si spende da noi manca di fondamento. Mi sarà facile il dimostrare, con un ricordo che chiamerò nazionale e patriottico, come nelle questioni che riguardano la difesa nazionale, e l'incremento economico di un popolo, i calcoli aritmetici e di ragioneria non sieno i migliori, ed espongano il paese a gravi pericoli, a grandi disastri, all'inerzia, alla miseria.

Ora, signori, consentite che io richiami la vostra attenzione sopra un incidente che si è sollevato in questa discussione intorno alla difesa nazionale. L'incidente però è tanto grave, che secondo me costituisce una grande questione. Chi ha cuore di patriota non ha potuto ascoltare ieri le parole dell'onorevole ministro della marina, senza provarne sconforto.

L'altro giorno io ho sentito il bisogno di ricordare alla Camera che nelle questioni militari la mia opinione è stata sempre la stessa, e che se ora io doveva sorgere oppositore di una parte dei disegni di legge dell'onorevole ministro della guerra, questo non faceva per desiderio d'opposizione, ma per profonda e vecchia convinzione.

Oggi, o signori, prima di trattare la questione, consentite vi ricordi, che in diverse occasioni sono sorto difensore dell'onorevole Acton. Ma, signori, si difende con coscienza quando si ha la profonda convinzione di fare il bene del paese; confesso che da ieri in qua il mio animo è invece profondamente turbato.

Ieri, me lo consenta l'onorevole Acton, egli ha detto cosa che rivela la sua incertezza (*Movimenti*), ed a me ha fatto sorpresa. Se l'onorevole Acton, uomo leale, uomo che intende poco le manovre parlamentari, si fosse trovato solo a quel banco, io avrei compreso che uno slancio di sincerità lo avesse indotto a fare certe confessioni, ma l'onorevole Acton aveva vicino a lui l'onorevole Depretis (*Ilarità*), il quale non può essere ritenuto per un innocente (*Si ride*), anzi molti credono che la sua più grande qualità sia la furberia. Ieri all'onorevole Depretis o mancò questa qualità, o fu troppo furbo. (*Si ride*)

L'onorevole Acton, dopo di avere risposto agli

appunti dell'onorevole Bucchia sulla questione della bontà delle nuove navi, ci ha detto: sapete, o signori, che cosa producono gli attacchi che mi fate? Scuotono la disciplina, turbano il morale dei miei dipendenti; e se la Camera vuole convincersene ordini una inchiesta. Ma, onorevole Acton, da quando in qua un ministro chiede ai Parlamenti un'inchiesta sull'opera sua? Se gli attacchi che le si fanno nel Parlamento scuotono la disciplina e il morale, vuol sapere di chi ne è la colpa? È sua. La responsabilità, onorevole Acton, di mantenere la disciplina, e di non turbare il morale nel personale da lei dipendente, è tutta sua.

Il Parlamento ha il diritto di giudicare dei suoi atti e nulla più. Se il Parlamento è convinto che Ella non sa mantenere la disciplina ed il morale dei suoi dipendenti, non ha che a darle un voto di sfiducia, ma Ella non dovrebbe consentire che si facciano inchieste sulla disciplina e sul morale dei suoi dipendenti. In questo modo soltanto, onorevole Acton, si fa il ministro.

Comprendo che il sistema delle transazioni e delle condiscendenze può farla rimanere qualche giorno o qualche mese di più a quel posto, ma così si rovina il paese, si discreditano le istituzioni.

Signori, non è più questione se le navi di nuova costruzione sieno buone o cattive; non è più questione se sia da preferirsi il tipo *Duilio*, il tipo *Italia* o il tipo *Acton*. Io so per esperienza che un'arma buona data in mano di chi non ha la forza, e la coscienza di saperla adoperare diviene inefficace, ed invece che un'arma non buona data in mano di chi ha coscienza, forza e convinzione di saperla adoperare diventa efficacissima. Si possono vincere le battaglie navali da una flotta potente e bene ordinata, ma si possono anche perdere quando il morale di chi comanda non corrisponde alla potenza della flotta.

Ma, signori, era o non era una nave forte l'*Affondatore*? Informi Lissa! Io ho piena fiducia nei nostri valorosi ufficiali di marina, e credo che il giorno in cui saranno chiamati a servire il paese, ognuno di essi farà il proprio dovere.

Però il ministro della marina ci ha detto che quel rispettabile corpo si è diviso in Guelfi e Ghibellini. Abbiamo una marina Acton, una marina Saint-Bon o Brin. (*Interruzioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

NICOTERA. A questo punto ritengo che sarebbe inefficace una discussione od un voto della Camera. Una discussione in quest'Aula sulla parte tecnica difficilmente approderebbe a stabilire il vero: una discussione sul disordine, che il ministro della marina ci ha rivelato ieri, riaccenderebbe le ire, un

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 21 APRILE 1882

voto di fiducia, o di sfiducia per l'onorevole Acton creerebbe questa condizione di cose. Se di fiducia, si direbbe che è un voto politico: se di sfiducia, si direbbe.... permettete che non pronunzi la brutta parola! Voi l'indovinate! (*Commenti*)

Pure bisogna uscire da questa condizione, non vi si può rimanere senza gran danno del paese. (*Mormorio*)

PRESIDENTE. Li prego di far silenzio.

NICOTERA. Si discute sulla bontà delle navi: e questo non basta: ci si fa concepire il dubbio che l'amministrazione della marineria è in disordine, che manca la concordia degli animi, che la disciplina è scossa, che all'uomo il quale sta alla testa dell'amministrazione manchi l'autorità.

In questo stato di cose, secondo me, non resta alla Camera da fare che una cosa sola, se non vuole assumere una grave responsabilità: la Camera deve ordinare un'inchiesta generale affinché si preadano in esame non solamente le nuove costruzioni, ma tutta l'amministrazione della marineria.

Quando l'inchiesta informerà il Parlamento del vero stato delle cose, allora con coscienza, con maturità, senza che possano aversi dei sospetti o farsi insinuazioni, il Parlamento si pronunzierà, e darà al ministro della marineria quell'autorità che, me lo consenta l'onorevole Acton, egli non ha saputo conservare da se stesso. (*Interruzioni*)

Indisciplina! Ma sa, onorevole Acton, come si mantiene la disciplina? Si mettono al riposo 25 ammiragli, ed altrettanti capitani e tenenti di vascello. Il Parlamento lo giudicherà se avrà fatto bene. (*Interruzioni*)

PRESIDENTE. Pregho di far silenzio.

NICOTERA. Signori, nei paesi bene ordinati le cose non arrivano mai al punto a cui arrivano da noi. Per esempio in Inghilterra appena cominciarono a manifestarsi dubbi sull'*Inflexible*, il Governo stesso ordinò un'inchiesta, ed il Governo inglese, il quale deve esser geloso della sua marineria un po' più di noi, perchè è più forte di noi, ed ha una vera marineria, il Governo inglese non ha avuto veruna difficoltà di confessare al mondo intero che la nave era sbagliata, e non corrispondeva alle speranze che si erano concepite; e non solo per l'*Inflexible*, ma per la *Devastation* e per il *Captain* è accaduta la stessa cosa. Per noi non è più questione delle navi, è questione di tutto perchè si mette in discussione tutto. Che cosa direbbe, onorevole Acton, se il suo collega della guerra venisse un giorno a confessare, che l'esercito è in disordine, la disciplina scossa, e la sua autorità messa in dubbio solamente perchè l'onorevole Nicotera, l'onorevole Di Gaeta, l'onorevole Ricotti, l'onorevole Tenani si permettono di

discutere nel Parlamento se le fortificazioni sono buone, e se debbono farsi dieci corpi d'armata o dodici, se la compagnia in tempo di pace dev'essere di cento o di cinquanta uomini? Si avrebbe il diritto di dire che si spreca il danaro, e si preparano al paese terribili disinganni, ed irreparabili disastri.

Per uscire da questa condizione di cose, la sola, l'unica via, mi pare quella, anche perchè l'ha indicata lo stesso onorevole ministro della marineria con una bontà sorprendente... (*Il presidente del Consiglio sorride*) Ed ha ragione di ridere; gli assicuro che io non avrei detto quello che ha detto l'onorevole Acton, non avrei domandato l'inchiesta. Per confortarci, l'onorevole ministro della marineria ci ha dato una notizia consolante, ci ha detto che abbiamo finalmente 29 torpediniere. Io non so quante ne abbiano l'Inghilterra, la Francia, ma so che la Grecia, la quale non è nelle nostre condizioni finanziarie, ne ha 35! Noi siamo al disotto della Grecia! Veramente lo siamo in tante altre cose e non è a maravigliare se lo siamo anche nella marina.

Per non far perder tempo alla Camera, e perchè l'argomento è di quei tali che scottano, ed ho paura di passare la linea, io prego la Camera di accettare la proposta che presenterò, e prego il ministro di non opporvisi. Egli vede che è discusso in tutti i sensi; non può muoversi senza essere attaccato. La discordia si è introdotta nella propria casa, e lo circonda, per non avere saputo superare le difficoltà. Questa è una condizione nella quale non si può rimanere più a lungo.

Propongo quindi senz'altro questo ordine del giorno:

« La Camera, compresa dalla gravità della questione della marina militare, nomina una Commissione composta di nove dei suoi membri, con l'incarico d'investigare, non solo sulla nuova costruzione delle navi, ma pure sulle condizioni di tutta l'amministrazione. »

Se la Camera approverà questa proposta e darà alla Commissione il mandato largo che io propongo, allora sia che resti l'onorevole Acton, sia che gli succeda l'onorevole Brin; sia che l'onorevole Depretis riprenda il portafoglio della marineria (*Si ride*), noi saremo sicuri che l'uomo destinato a dirigere quell'amministrazione, sarà confortato di tutto il prestigio morale. Si chiuderà la porta a questa eterna questione delle navi piccole e delle navi grosse, delle navi Brin e delle navi Acton, ed il paese potrà sperare che il giorno in cui queste navi saranno chiamate a rendere dei servigi, non proverà un nuovo disinganno come quello provato per lo *Affondatore!*

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 21 APRILE 1882

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tennani.

TENNANI. Io sarò brevissimo e temperato. Posso nelle discussioni parlamentari portare del calore, perchè quando la persuasione

. Spira noto, ed a quel modo
Ch'ei detta dentro vo' significande.

ma non vi porto nè rancore, nè acredine.

Ho qui sotto gli occhi trascritte su per giù le parole che mi furono risposte dall'onorevole ministro della marina e nella mia replica vi sarò strettamente fedele. Parlando delle torpediniere l'onorevole ministro mi rispose che quando andò al Ministero della marina non ce n'erano che due, e queste anche incomplete, e che adesso, se si contano quelle costruite e quelle in costruzione, ne abbiamo 29. Io non so se egli, parlando di quelle due che ha trovato quando andò al Ministero, abbia voluto fare un appunto all'amministrazione precedente. (*Segni di denegazione del ministro della mariniera*) Egli mi accenna col capo di no; e io ne prendo atto; ad ogni modo ciò non mi riguarda.

Ma quando si tratta di assicurare il Parlamento che si è provveduto alla difesa colle torpediniere non si deve sommare quelle che sono costruite con quelle che sono in costruzione; bisogna dire quante ne abbiamo di pronte. Che cosa mi direbbe l'onorevole ministro, se io venissi a dire che abbiamo sette grandissime e potentissime navi, mentre di grandissime e potentissime ne abbiamo di costruite due sole, e una terza si avrà fra due anni, una quarta fra cinque e le altre tre sono quelle che il ministro Acton ha messo or ora in cantiere?

Ora, se l'onorevole ministro della marina avesse detto il numero preciso delle torpediniere che abbiamo già costruite, la Camera si sarebbe persuasa che le mie osservazioni e i miei dubbi erano fondati e ragionevoli. L'onorevole ministro della marina si è vantato di aver fatto comprare dei cannoni *Oxis*. Ciò io non aveva nè asserito, nè negato. Certamente i suoi predecessori non avrebbero potuto comperarli; a quei tempi di cannoni *Oxis* non si parlava neanche.

Per infirmare poi le osservazioni che io feci sulla efficacia delle torpediniere, perchè vi erano delle imbarcazioni che impunemente avrebbero potuto combatterle, l'onorevole ministro della marina asserì che aveva fatto comperare delle mitragliatrici, alcune delle quali avrebbe fatto installare sulle torpediniere. Io mi compiaccio di quest'annuncio, e mi auguro che l'Italia sappia copiare e fare meglio di quello che ha fatto un altro paese.

Ma questo riguarda il futuro. Sarà un futuro molto prossimo, se si vuole, ma è sempre un futuro. Dun-

que le mie osservazioni sullo stato presente delle cose erano giuste.

Quanto alla difesa subacquea l'onorevole ministro si è rifugiato (me lo permetta) sotto le grandi ali della nostra Commissione parlamentare. Ora io so benissimo che della nostra Commissione fanno parte uomini egregi e competentissimi di cose marinare-sche, fra i quali (non se ne abbiano a male gli altri colleghi) tiene certamente il primo posto l'onorevole relatore. Sono dunque sicuro che l'onorevole relatore sarà stato fedelissimo interprete delle opinioni della Giunta, e che avrà esaminata a fondo la poderosa questione prima di asserire che alla difesa subacquea o si era provveduto o si stava provvedendo. Ma, quando io penso al numero delle torpediniere che sono necessarie per la difesa subacquea, quando penso che non basta avere le torpediniere, ma che bisogna vi siano anche le batterie che le difendano, altrimenti vengono pescate; quando penso allo scarso numero di buoni siluri che abbiamo ed al numero che è necessario per dotare le navi corazzate e le torpediniere, e alcune batterie dei porti, dico la verità, non posso partecipare alle convinzioni dell'onorevole relatore, e i dubbi rampollano dall'animo mio.

La risposta dell'onorevole ministro non può dunque appagarmi. Il silenzio certamente è un numero caro e molto pietoso a chi non sa, o per meglio dire, non vuole parlare, ma nei Parlamenti ha pochi seguaci e meno credenti.

Vengo ai cannoni.

Riguardo ai cannoni l'onorevole ministro disse che quando assunse la direzione del Ministero trovò il contratto per la loro costruzione già fatto con una casa inglese, ma che poi nei tracciati dei cannoni stessi s'introdussero due modificazioni; e che in virtù del contratto il costruttore ha facoltà di consegnare i tre cannoni 18 mesi dopo consegnato il cannone di prova. Mi pare di avere esattamente riassunto la risposta dell'onorevole ministro. Ora gli replico: Quando egli disse che la casa costruttrice ha la facoltà di consegnare i tre cannoni 18 mesi dopo consegnato il cannone di prova, si levarono rumori nella Camera, e mi parve che quei rumori suonassero disapprovazione all'amministrazione la quale aveva firmato il contratto. Però bisogna osservare che quando quel contratto fu fatto, la nave *Italia* non era ancora varata. C'era tempo ancora, e di molto, perchè la nave potesse essere finita. Sarebbero stati necessari tre anni e più; poteva dunque il ministro d'allora essere largo nella concessione dei termini per la consegna dei cannoni.

Ma quando s'introdussero le modificazioni nel tracciato, quando la nave *Italia* si varava, quando il tempo fuggiva, ben altre doveano essere le preoccupazioni.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 21 APRILE 1882

pazioni del signor ministro. Egli ci ha detto d'aver assunto sulla sua responsabilità di far costruire i pezzi degli altri tre cannoni, sull'accettazione dei quali pezzi non ci poteva essere dubbio di rifiuto; codesta sua previdenza, sarà una ben magra previdenza. A che i pezzi accessori dei cannoni, quando non si ha l'essenziale?

Ben altra cosa egli avrebbe dovuto fare: egli avrebbe dovuto commettere direttamente tutti e quattro i cannoni. Che cosa gli poteva incogliere? Mi perdoni. Gli poteva incogliere forse di perdere i quattrini? Ma già io credo che il Parlamento gli avrebbe dato un *bill* di indennità e lo avrebbe tenuto responsabile del denaro speso, perchè la sua intenzione sarebbe stata quella di armare sollecitamente una nave tanto potente quanto l'*Italia*. Ma c'era forse il pericolo di perdere i quattrini? Che cosa avrebbe potuto nascere? Alla peggio che il cannone di prova, invece di avere i 600 metri di velocità iniziale, già stipulati, ne avesse avuti 500. E 500 sono poca cosa? I cannoni del *Duilio* hanno forse una velocità maggiore? E non sono essi potenti?

Insomma, una delle due: o il cannone di prova sarebbe riuscito a 600 metri, e sarebbero riusciti anche gli altri tre che si fossero ordinati nello stesso tempo; o non sarebbe riuscito o, per meglio dire, non riesce, e allora che cosa facciamo? Vorremo di nuovo i cannoni con 600 metri di velocità iniziale? O ci contenteremo di metri 500? Nell'uno o nell'altro caso bisognerà attendere non mesi, ma anni.

Quando io penso che, tre anni sono, tutto era stato provveduto perchè nel 1882 la nave *Italia* fosse armata e pronta a salpare; e che, ora, ora che al 1882 ci siamo di già, non abbiamo neppure un cannone di prova; e che, quando verrà, ci vorranno alcuni mesi per le esperienze; che poi dovranno passare 18 mesi prima che vengano gli altri; e che non sarà ancora finita perchè ci vorrà del tempo per installarli; quando penso a tutto ciò, l'animo mio è compreso da profonda tristezza!

Vengo alle corazze. « Non c'era contratto, dice l'onorevole ministro, quando io venni al Ministero. Nacquero dei dubbi sulla corazza *compound*; la casa Schneider di Francia pretendeva di aver migliorate le sue che sono di acciaio; le case inglesi opponevano delle obiezioni sulle prove che noi volevamo fare, e tutto questo è la causa del ritardo. »

Certo che non c'erano le corazze quando egli andò al Ministero, e non ci potevano essere. A che si dovevano comperare le corazze, quando ci mancava tanto tempo prima che la nave fosse finita? Forse perchè restassero sulle calate degli arsenali?

Ci erano per altro delle corazze per fare le esperienze, e l'onorevole ministro quelle esperienze non ha voluto farle. Sapete perchè? Non ho che a ripetere le sue parole: « L'esperimento di fatto della insufficienza delle lastre contro i cannoni da 100 tonnellate e contro quelli inglesi da 80 avrebbe dannosa influenza sulla pubblica opinione e funesti sarebbero gli effetti derivanti, perchè si distruggerebbe la fiducia nella efficacia, nella protezione delle navi che è necessario che abbiano coloro che debbono servirsi nei combattimenti. » È strano, o signori, è strano davvero.

È dovere di un ministro, è dovere di un capo della marina, occultare la vulnerabilità di un'arma quando non c'è modo di porvi riparo. Ma se c'è modo di porvi riparo, e il modo c'era, poichè bastava di adottare delle corazze più spesse, allora non si adempie più a un dovere, ma si commette un errore. È anzi il sublime dell'errore!

Ma poi ha soggiunto: « quand'anche ci fossero state le corazze, non ci sarebbe stato il modo di guadagnare tempo perchè non ci sarebbero state le artiglierie e a ogni modo non si sarebbero potute impiegare, perchè si monta appena adesso il ridotto per l'artiglieria. »

Quanto al modo di aver presto l'artiglieria ho già risposto, e quanto al ridotto chieggo al ministro: ma se le corazze ci fossero non le potremmo mettere a posto di già? E non avremmo potuto collocare quelle che vanno messe in altre parti che il ridotto non sia?

Concludo, o signori. L'onorevole ministro della marina ha parlato di complotti per scuotere la disciplina della marina. Certamente le sue parole non arrivano a questo posto nè a quello di alcuno dei nostri colleghi; qui non si cospira, nè si congiura che per il bene del nostro paese! (*Bene! Bravissimo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Bucchia ha facoltà di parlare.

BUCCHIA. Incomincio col ringraziare l'onorevole ministro Acton, mio antico collega, dell'onore che mi ha fatto lodando la prima parte del discorso da me pronunciato ieri l'altro, la parte cioè nella quale mi sono sforzato di provare il nuovo ufficio che deve prestare e presterà probabilmente la marineria da guerra a vapore, nel caso in cui scoppiasse una guerra, ed ho manifestato le mie povere idee sulla difesa delle nostre coste, e sui mezzi che a me parevano migliori per renderla forte ed efficace.

Il rimanente della risposta che mi ha dato l'onorevole ministro della marineria è stato veramente una successione di scariche di artiglieria al mio indirizzo; l'ultima scarica poi fu veramente terribile.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 21 APRILE 1882

Però una cosa ha detto bene l'onorevole ministro, ed è questa: che io, mancando da un anno dal Ministero della marineria, non sono bene informato, non conosco bene l'andamento di quell'amministrazione, e non ho dati ed informazioni esatte, specialmente riguardo alle navi che egli sta costruendo.

È verissimo; manco da un anno dal Ministero della marineria e non mi sono rimaste che poche reminiscenze in testa. Però egli ha detto male quando ha affermato che io mi sia servito di queste poco esatte informazioni per censurare la sua amministrazione e le sue navi, con una vivacità e con una passione per il mestiere, che passava ogni limite.

Che io non avessi bisogno di informazioni è evidente, poichè nel mio discorso dell'altro giorno non ho citato una cifra che si riferisse alla corazza delle nuove navi, non una cifra che si riferisse alla macchina, non una che si riferisse all'approvvigionamento del combustibile; nulla di tutto questo; non ho citato pareri di comitati, e nessun'altra cosa. Avrò forse citato una cifra sola (ma credo di non aver citato neppur quella), la cifra che indica la pescagione delle sue nuove navi.

Tre cose ho stabilito nel mio discorso. La prima è questa, che le navi, che a me parevano necessarie per la difesa, dovevano essere navi potenti per forza difensiva, potentissime per forza offensiva, e soprattutto dovevano avere due qualità importantissime; importanti per tutte le marinerie in ogni tempo, importantissime per noi: grandissima velocità, grandissima autonomia.

La seconda cosa che ho affermato è questa: che le sue nuove navi a me parevano sbagliate; e terzo finalmente, che avevamo perduto miseramente due anni e mezzo senza nulla concludere in ordine a costruzioni di navi corazzate, introducendo, con quella malaugurata polemica che l'onorevole Acton ha sollevato sulle grandi e piccole navi, una nuova causa di dissentimenti e di dissapori nel corpo della marineria: introducendo, cioè, una disparità di opinioni anche nelle cose più chiare e più pratiche della professione.

Ho soggiunto poi anche che, se egli avesse seguito la via luminosa, tracciata da tre dei suoi predecessori, gli onorevoli Ribotty, Saint-Bon e Brin, avremmo avuto la fortuna di avere oggi in cantiere tre formidabili nuove navi: vale a dire un'altra *Italia* corretta e perfezionata, un altro *Duilio* corretto e perfezionato ancor esso, e una terza nave speciale, che egli ha avuto il torto di non far studiare, una nave sul tipo del *Polifemo*. Sul primo punto di questi tre, che ho stabiliti, l'onorevole Acton dovrebbe essere d'accordo con me, in quanto che egli, avendo lodato la prima parte del mio di-

scorso, mostrò di essere persuaso come me della necessità delle navi grandi, robuste, veloci ed autonome; e mi pareva dal discorso di ieri che egli si fosse messo veramente sulla via da me indicata, perchè ho sentito che la sua nuova nave doveva avere un'autonomia maggiore di quella dell'*Italia*; e fra me ho detto: benissimo! Però, andato a casa, e facendo qualche piccolo calcolo coi dati che mi erano rimasti nella memoria, ho trovato che ciò non era e che codesta maggiore autonomia non esisteva.

Aveva preparato anch'io la dimostrazione del contrario; ma l'onorevole Ricotti l'ha fatta così limpidamente, così chiaramente, che in verità non c'è bisogno che io venga a ripeterla un'altra volta.

Parlando delle navi, che io ho chiamato sbagliate, ho fondato tutto il mio ragionamento sopra una questione sola: la loro poca pescagione. L'onorevole Acton come mi ha risposto? Mi ha risposto leggendomi un brano d'un rapporto del Comitato dei disegni, nel qual brano è dichiarato che le sue navi, colla pescagione da lui stabilita, andranno benissimo, saranno buone navi marinare, avranno la velocità calcolata per esse, insomma saranno navi perfette. Circa il valore di quel documento l'onorevole Ricotti ha spiegato, con quella chiarezza che lo distingue, quanta fede gli si possa prestare: al quale proposito aggiungo che nel tempo in cui frequentavo le tribune pubbliche per ascoltare le discussioni della Camera, mi ricordo esser venuta fuori questa questione prima d'ora, a proposito della discussione del bilancio del 1881. Ed in quella discussione appunto, che è stata fatta tra il ministro della marineria e l'onorevole Ricotti, è risultato che il comitato proponeva per lo meno una pescagione di metri 780, e che l'onorevole Acton aveva imposto al comitato di fare le navi colla pescagione di metri 760 soltanto; la qual cosa mi è parso anche probabile che fosse vera, attesa la sua preoccupazione di dare alle navi questa minore pescagione, affinchè possano entrare in tutti i porti italiani. Mi pare che l'onorevole Acton non lo neghi neppure.

Ad ogni modo, una qualche autorità l'ha il parere del comitato; ma ciò non toglie che vi possa essere in altri una convinzione differente: vale a dire che altri sia convinto che una nave della dimensione e del dislocamento come quella del ministro Acton, non possa riuscire bene con una mediocrissima pescagione, quale è quella da lui imposta, di metri 760. La ragione di questo convincimento si può trovare nella meccanica; ormai è noto che la pescagione è la più importante dimensione di una nave, che da essa dipendono le buone qualità nautiche del galleggiante e la possibilità che la nave acquisti la velo-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 21 APRILE 1882

ciò che gli ingegneri navali stimano essa possa raggiungere, per la ragione che i propulsori si troveranno in buona condizione per la migliore utilizzazione possibile del lavoro delle eliche.

Si può anche spiegare popolarmente l'importanza di questa dimensione nella costruzione delle navi. La pescagione delle navi, in fine dei conti, non è che una misura che determina la giusta profondità di quella specie di conca, nella quale la nave si adagia quando è messa sull'acqua.

Questa conca, che è quella poi che sostiene il bastimento e lo fa galleggiare, questa conca, dico, si può paragonare alle fondamenta da fabbrica, che devono essere commisurate al peso della fabbrica stessa che vi deve star sopra. Le fondamenta devono essere tanto più profonde quanto maggiore è il peso che devono sopportare. E similmente la profondità della conca ha da essere tanto più grande quanto maggiori sono i pesi che si devono collocare sulla nave. Se la conca non è bene determinata, la nave non regge in mare. L'investe un'onda sulla destra, la nave declina verso sinistra; la quantità di moto acquistata la fa declinare sempre più. Per arrestarla e rimetterla in rotta bisogna giuocare di timone; la nave incomincia a raddrizzare la prua, a ritornare sulla destra; ma, aumentando sempre più la quantità di moto, si oltrepassa la rotta sulla destra, e bisogna daccapo giuocar di timone nel senso inverso per ritornare sulla buona via. La nave pare ubbriaica.

Ciò succede appunto alle navi di poca pescagione. Bisogna, ripeto, che la conca sia bene calcolata per tenere la nave in briglia; allora soltanto essa ubbidisce bene al timone.

Queste cose sono dimostrate con grande chiarezza e precisione nell'opuscolo scritto dall'ammiraglio Saint-Bon, quando era vivissima la discussione sulle navi grandi e sulle navi piccole: opuscolo intitolato: *La questione delle navi*. Ma io ho anche un'autorità da contrapporre a quella del comitato, se occorresse; l'autorità di un uomo che non può essere sospetto di parteggiare nè per le navi grandi, nè per le piccole. Quest'uomo è l'ingegnere Denny, il quale sulla Clyde dirige uno stabilimento di costruzioni navali e di macchine dei più importanti; uno stabilimento che fabbrica bastimenti a vapore ad elice a dozzine e dozzine nel corso dell'anno; di modo che quell'uomo aggiunge al suo sapere scientifico anche tutta la scienza pratica che gli deriva da questa enorme quantità di lavori che ha nel suo stabilimento.

Ho letto, un mese fa circa, in una rivista inglese della quale non ricordo ora più il nome (ma ricordo benissimo la cosa), che il 29 gennaio scorso, sotto

gli auspicii della società filosofica di Greenock, fu tenuta un'adunanza per l'anniversario della nascita di James Watt, per onorare la memoria di quel grande inglese che inventò la macchina a vapore. Gli inglesi hanno un modo molto sobrio di onorare gli uomini grandi. Onorano gli uomini piuttosto nei loro studi e nello loro opere, che nelle loro persone. Hanno fatto così in quella circostanza: in una delle sale della società filosofica di Greenock, patria di James Watt, vi fu una numerosa raccolta d'ingegneri e di uomini di scienza, in mezzo alla quale l'ingegnere Denny lesse una memoria scientifica sull'argomento seguente: « la pescagione nelle navi a vapore ad elice. » Erano appesi alle pareti della sala i disegni di navi e di macchine, e la sala era fornita anche di molti modelli per rendere più intelligibili le spiegazioni che l'ingegnere avrebbe dato sull'argomento.

Lessi con attenzione l'articolo della rivista inglese. Ora vi presento le conclusioni di ciò che sta scritto nella dotta memoria dell'ingegnere Denny.

Egli terminò colle parole che vado a leggere per riprodurle più esatte: « A riguardo della pescagione delle navi ad elice è a desiderare che gli ingegneri navali abbiano bene in mente che una nave a vapore di metri 16 70 di larghezza, per essere buona deve avere metri 8 54 di pescagione, e che una nave della larghezza di metri 18 30 dovrebbe avere una pescagione minima di 9 metri.

Questo vantaggio (soggiunge l'ingegnere) delle grandi pescagioni sarà riconosciuto, si imporrà a tutti. La buona pescagione è molto favorevole all'efficacia dell'elica, ed è tanto importante che la compagnia di navigazione *White-Star-line* cerca di vincere questa difficoltà, con complicati meccanismi. Vedete dunque che in Inghilterra, un uomo che deve avere una pratica grandissima di queste cose, accoppiata alla teoria, tiene in gran conto la pescagione. Ora io desidererei di fare un po' di confronto. Andiamo a cifre rotonde, per rendere la cosa più chiara. Dice dunque il Denny: avete una nave da 16 a 17 metri di larghezza? dovete darle una pescagione di circa 8 metri; avete una nave di 18 metri di larghezza? dovete darle una pescagione di 9 metri. Vediamo adesso le navi che ha messo in cantiere l'onorevole Acton. Esse hanno una larghezza di 19 metri ed una pescagione di metri 7,60 (se sbaglio la cifra, me lo dica); dunque sopra una larghezza di 19 metri, qual conseguenza ne trarreste? Per me sarebbe questa: che se per 17 metri se ne vogliono 8; se per 18 ce ne vogliono 9, per 19 ce ne vorrebbero più di 9.

Capite dunque che, nel rapporto di queste due dimensioni, siamo andati all'inverso; col crescere

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 21 APRILE 1882

della larghezza abbiamo diminuito la pescagione. Dunque occorrerebbe od aumentare la pescagione, o diminuire la larghezza, o, meglio di tutto, diminuire questa ed aumentare l'altra per avere una nave in buone condizioni, secondo il precetto dell'ingegnere Denny. Soggiungo per altro, per esser preciso, che le cifre del Denny si riferiscono a costruzioni di navi mercantili, e che c'è una differenza da tenere in conto fra navi mercantili e navi militari: e anche nelle navi militari c'è una differenza da tenere in conto fra tipo e tipo. Dimodochè possono essere modificati questi rapporti; ma non in modo così pericoloso come nelle navi che stiamo costruendo.

Potrei raccontarvi ancora qualche altra cosa per dimostrarvi l'importanza della pescagione nelle navi. Tutte le navi, che sono state costruite con questa dimensione manchevole, hanno fatto fiasco in mare. Anche noi ne avevamo due, che si chiamavano la *Voragine* e la *Guerriera*; due batterie corazzate. Non erano navi di molto tonnello; dislocavano 1600 tonnellate. Portavano 5 o 6 cannoni da una parte e dall'altra, e pescavano metri 3,40, o qualche cosa di simile. Queste navi non hanno mai potuto navigare.

È ben vero che erano navi speciali, fatte prima del 1866 nella previsione di un attacco sopra Venezia; ma ripeto che queste navi non hanno mai potuto navigare. Erano talmente soggette a movimenti di beccheggio e di rollio che non si poteva vivere a bordo. Io mi ricordo di averne incontrata una, comandata da un mio antico collega, nel golfo di Taranto nel settembre 1869; quando io comandava un vapore che aveva per iscopo di fare alcune esplorazioni idrografiche in quel golfo. Ho incontrata quella povera nave, l'ho veduta a distanza; ci era un poco di mare, ma avrebbe potuto farsi più grosso perchè il tempo non era al buono; l'ho vista a distanza, e mi sono spaventato, dico la verità, nel vedere i movimenti disordinati di quella nave. Le sono corso dietro, ed ho domandato al comandante se desiderava che lo accompagnassi nella traversata del golfo. Il comandante mi rispose che non ne aveva bisogno; egli era più marinaio di me, e non aveva paura del mare.

Io ho fatto intanto il mio dovere da buon camerata, ed egli ha fatto il suo da buon marinaio: e siamo andati tutti e due pei fatti nostri. La nave è arrivata a Venezia, viaggiando a piccole tappe, andando di porto in porto, di porticino in porticino, e, quando è stata a Venezia, fu condannata al meglio come tante altre navi buone a niente.

Se volete qualche altro fatto, si può tornare sul confronto fra il *Duilio* e l'*Inflexible*. L'*Inflexible* è una nave che ha una macchina che sviluppa 8000

cavalli-vapore; la sua velocità era calcolata per 14 miglia. Il *Duilio*, nave consimile, e di tipo uguale (condizione indispensabile per fare un confronto esatto), il *Duilio* ha la macchina che sviluppa soltanto 7500 cavalli-vapore, cioè 500 di meno dell'*Inflexible*, e la sua velocità era stata calcolata anche per 14 miglia. La prima nave, l'*Inflexible*, con 500 cavalli-vapore di più, alla prova non arrivò a raggiungere la velocità che era stata calcolata; il *Duilio*, con 500 cavalli di meno, alla prova sorpassò, e di molto, la velocità: arrivando al di là delle 15 miglia. Quale la causa di questo fenomeno? Tutti la riconoscono ormai; dipende dalla pescagione. L'*Inflexible* pesca meno del *Duilio*. Pare una cosa da nulla un mezzo metro di più o di meno di pescagione, ma invece è cosa importantissima; tale che, se non è ben calcolata, la nave non è marinara; ed ho già detto ieri l'altro che quando una nave non è marinara non è neppure militare.

I cannoni e le corazze sono cose belle, bellissime; fanno bene a preoccuparsene gli onorevoli Ricotti e Tenani, ma in fin dei conti l'averne cannoni sul mare e non poterli sparare è lo stesso che non averli. Gli inglesi si sono accorti del difetto di pescagione dell'*Inflexible*, come ho detto nell'altro mio discorso, e vi hanno rimediato, ed hanno già varato due navi dello stesso tipo dell'*Inflexible*, ma di un dislocamento minore di più di un migliaio di tonnellate; e, ad onta che il dislocamento sia minore, hanno dato a queste navi una pescagione alquanto maggiore di quella dell'*Inflexible*. Non aggiungerò altro per non tediare la Camera. Ma concludo: quel poco di meccanica che ancora ricordo: l'evidenza dei fatti che ho narrato (perchè sono fatti positivi): e l'autorevole opinione dell'ingegnere Denny mi fanno tremare per la riuscita delle tre navi che abbiamo poste in cantiere. Come militare, adunque, e come marinaio mi preoccupa di questa condizione. Se ho parlato con vivacità l'altro giorno, egli è perchè ho questo fermo convincimento, che noi stiamo facendo uno sproposito. Che cosa volete? Ho, questa conviazione. Vorrei che l'aveste ancor voi. Ma l'onorevole Acton perchè vuole far queste navi a piccola pescagione? Sentite perchè. Perchè egli crede indispensabile che queste navi entrino in tutti i porti italiani. Bisogna che adduca le ragioni di questo bisogno. È per la difesa, forse, che occorre che le navi corazzate entrino in tutti i porti? Io non so immaginare la ragione per la quale occorra che le grandi navi corazzate, quelle che io dico essere necessarie per la difesa delle coste, entrino in tutti i porti indistintamente, come vorrebbe l'onorevole Acton.

Per me, quando entrano bene nei tre porti di ar-

mamento, è quasi sufficiente. E ve n'è un quarto in cui entreranno certamente, Messina; poi ve n'è un quinto, Genova; poi un sesto, è Napoli. Non vedo la ragione per cui abbiano da entrare dappertutto. Ma poi, considerata la questione anche da questo lato, il *Duilio*, col nome di Dio, non ha fatto il giro di tutta la santissima nostra Italia per farsi vedere e ammirare? Ed è entrato in tutti quanti i porti italiani, dal primo all'ultimo: è entrato a Genova, a Spezia, ad Ancona, a Brindisi, a Napoli, a Palermo, a Siracusa, a Venezia. Dunque dove vuole che vada ancora l'onorevole Acton? A Porto Corsini, a Magnavacca? (*Iarità generale*) E poi, quando queste navi siano entrate nei porti, che cosa faranno? Difenderanno i porti? Metterebbe ella, onorevole ministro, una corazzata a Brindisi, per difendere quel porto? Bel modo! Ella sa che, al giorno d'oggi, quando una nave è ancorata, è perduta. Perchè una nave ferma, che non possa muoversi, è bersaglio dei colpi d'artiglieria, delle torpedini e di tutto quello che si può mandarle addosso.

Dunque, è questione di avere piuttosto delle navi che stiano in mare, che non delle navi che stiano nei porti; quindi non poca pescagione, ma molto e molto approvvigionamento di combustibile e molta autonomia. Veda che quando le idee sono diritte in testa, tutto collima verso queste idee buone.

Vengo ad un'altra questione. L'onorevole Acton ha portato qui ieri un fascio di documenti, di note, ecc.; e, dirigendosi a me, ha letto un brano, mi pare, della legge sul piano organico del materiale; ha citato le cifre del bilancio ed ha detto che non andava bene che io lo censurassi, perchè cercava di stare nei limiti del bilancio; che le navi piccole egli le faceva perchè i danari per fare altrimenti non ci sarebbero stati. Ha letto anche un brano di un discorso dell'onorevole Brin da lui pronunciato in una discussione avvenuta qui alla Camera, affermando vero che si dovessero fare 8 navi sui fondi che aveva assegnato la legge sul piano organico del materiale, ma che di queste 8 navi, 4 avrebbero dovuto essere di seconda classe e di minore spesa.

È vero che ha detto questo, onorevole ministro? (*L'onorevole ministro fa segno affermativo*) Va bene. Poi ha anche affermato che le 4 navi fatte hanno costato più di quanto avrebbero dovuto costare.

Ora, o signori, quale conseguenza traete da ciò? Io ne traggio la conseguenza che per stare nella spesa del bilancio e dei fondi che sono stati assegnati, le altre quattro navi di seconda classe dovrebbero costare meno di quello che si prevedeva dovessero costare, meno di 13 milioni; sicchè le

navi che si hanno ancora da aggiungere, tre delle quali sono in cantiere, dovrebbero costare meno di 13 milioni cadauna. Forse avrebbero potuto costare 13 milioni, se fossero state navi di 7500 tonnellate, come l'onorevole Acton avrebbe desiderato di fare, e come aveva suggerito da prima; ma ora siamo arrivati a navi di 10,300 tonnellate, cioè grandi quasi quanto il *Duilio*.

Crede l'onorevole ministro che queste potranno costare meno di 13 milioni? Io ritengo invece che costeranno 18 o 19 milioni.

Dunque, dov'è questa ragione di fare le navi piccole per rientrare nei limiti dei fondi assegnati?

Io gli aveva suggerito, senza pensarci, nel mio discorso dell'altro giorno, un metodo più sicuro per venire a compensare la spesa fra le navi grandi e le piccole.

Io aveva detto che, se l'onorevole Acton non ci avesse fatto perdere miseramente due anni e mezzo di tempo, avremmo potuto avere in cantiere tre formidabili navi: l'*Italia* migliorata, il *Duilio* migliorato, ed altra nave simile al *Polifemo*, da studiarci su quel tipo, e, come il *Polifemo*, del costo da 4 a 5 milioni. Sarebbe una nave piccola, ma formidabile; una nave non definita con la parola *piccola*, come egli definiva le sue, ma definita da queste parole: « nave torpediniera, corazzata, di grande velocità. »

Si ricorderà la Camera come io dicessi che con un gruppo di tre navi di questa specie, con una di quelle che io chiamava Santissima Trinità, un *Duilio*, un'*Italia* e un *Polifemo*, si poteva ben respingere chiunque avesse avuto intenzioni ostili sulle nostre coste, molto meglio che con una flotta di navi corazzate mediocri.

Se l'onorevole Acton fosse venuto in questa idea, di far studiare per queste navi di seconda classe il tipo del *Polifemo*, il compenso nella spesa ci sarebbe stato e si avrebbe avuto il vantaggio di avere così un gruppo formidabile di tre navi, ma formidabile davvero, appunto per la diversa qualità delle navi stesse. Una, velocissima e con potenti artiglierie, per piombare qua e là rapidamente sulle navi del convoglio e tenere a bada quelle militari che lo scortassero; una forse più adatta a misurarsi corpo a corpo con altre corazzate nemiche che difendessero il convoglio; e la terza, nave torpediniera, il *Polifemo*, terribile per cacciarsi in mezzo ad un convoglio e distruggerlo.

Ho detto anche che avevamo perduto due anni e mezzo di tempo, senza far nulla. Qui ci vuole una dimostrazione, e la dimostrazione mi pare semplicissima. L'onorevole Acton è venuto al Ministero

nel novembre del 1879; al prossimo novembre sono dunque tre anni che è al potere...

VOLLARO. Domando di parlare. (*Conversazioni — Rumori*)

BUCCHIA... e quanto a navi corazzate non abbiamo inchiodato che poche lamiere per costituire la chiglia di tre nuove navi appena adesso.

Ho detto fin dal principio che l'ultima bordata che mi ha tirato addosso l'onorevole ministro è stata la più formidabile di tutte: egli, con quella bordata, dava la colpa anche a me di poter influire colle mie parole a scuotere la disciplina militare nel corpo della marineria. Io domando: ci sono o non ci sono nella marineria cause di dissentimenti? (*Segni d'attenzione*)

Una ve n'è sicuro, ed è appunto quella che riguarda la questione fra le navi grandi e le piccole: evidentemente vi sono due uomini che coprono una posizione importante nella marineria: il Saint-Bon ed il Brin, ai quali sono dovute queste navi grandi, ed è impossibile che essi non esercitino un'influenza sull'armata; hanno dei giovani ufficiali che li ammirano, e fanno bene ad ammirarli perchè essi sono bravi uomini davvero. L'onorevole Acton, per altra parte, è egli pure un uomo stimatissimo, e nella marineria è meritamente stimato, e quindi ha, anche esso, i suoi aderenti, il suo seguito. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

BUCCHIA. Quindi nella nostra marineria sono purtroppo sorti questi malumori; esistevano già prima antichi malumori, e mentre già essi stavano per assopirsi, noi siam venuti a rinfocolarli, a darvi fuoco con un fiammifero. Ma di chi è la colpa? L'onorevole Acton attribuiva questa colpa a me e ad altri uomini parlamentari, che hanno censurato e censurano la sua amministrazione. Io, dico la verità, la colpa non la riconosco da questo lato. Sono stato io a venir a dire alla Camera qualche tempo fa (allora non vi apparteneva ancora) che le navi del Brin e del Saint-Bon erano sbagliate? Sono stato io che son venuto a dire alla Camera che erano navi non convenienti da aversi, che non sarebbero state buone per combattere? (*Cenno negativo dell'onorevole ministro della marineria*) Non se lo ricorda? Me lo ricordo io. Forse, stando su nelle tribune a sentire le discussioni, le cose si ricordano meglio che stando qui dentro. (*ilarità*)

È dunque esso che ha suscitato questa questione e, tra le altre cose, l'ha suscitata anche in modo ufficiale col suo plebiscito, con quel fascicolo nel quale sono registrate le domande da lui fatte a una quarantina di ufficiali di tutti i gradi, e le risposte che gli ufficiali gli hanno dato. Dunque, ripeto, la colpa di aver suscitato questa grave questione è

sua, non d'altri, e, se l'eco ne è venuta in Parlamento, è sempre per sua colpa se qui se ne parla da due anni a questa parte, e se parlasene anche oggi.

Non so poi a quale proposito ieri l'onorevole Acton abbia tirato fuori un arsenale di cose: le medaglie al valor militare: l'esser nato a Venezia, ed egli nato a Napoli, aver egli servito sotto il Governo borbonico ed io sotto il Governo austriaco. Tutte queste belle quale che significato hanno? Vi era proprio bisogno che egli le dicesse? Che cosa ha trovato nel mio discorso per rispondermi con quella bordata cieca, per spararmi contro tutti i suoi cannoni, senza sapere dove i proiettili sarebbero andati a ferire? Che cosa v'è nel mio discorso di ieri l'altro, per meritare tutto ciò? L'ho esaminato e ho trovato che avevo pronunziata una sola frase la quale forse avrebbe potuto dare appiglio all'onorevole Acton di rispondermi qualche cosa.

Ho pronunziata questa frase: ho detto che, anche io, aveva fatto qualche sacrificio per l'Italia e che a quest'Italia volevo bene.

MINISTRO DELLA MARINERIA. Non è per questo.

BUCCHIA. Ho detto qualche cosa di male? Domando se meritavo che mi scaricasse addosso tutta quella batteria, insieme anche a tutti gli altri mezzi ausiliari di guerra, per esempio, torpediniere, siluri e che so io. Ha profittato di tutto, anche dei mezzi ausiliari, per cacciarmi questa bordata, di tutto quello di cui dispone. Sentite, signori, fatemi un piacere; mi avete ascoltato con abbastanza benevolenza e ve ne ringrazio tanto.

Ogni uomo ha il sangue nelle vene, ed il mio sangue l'ho anch'io; qualche volta stento a contenerne i moti, difetto di razza; se io andassi avanti (già oggi ho poca facilità di parola) potrei trovare qualche frase non ben misurata, e mi chiamerei addosso i rimproveri dell'onorevole Farini. Avete ascoltato con benevolenza le mie parole; fatemi un piacere: permettetemi ora che io taccia!

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

MINISTRO DELLA MARINERIA. Desidererei di parlare prima io, così si terminerà questa discussione incidentale sulla marineria. Ma preferirei di parlare dopo aver uditi tutti gli oratori che intendono di trattare argomenti che riguardano la mia amministrazione.

PRESIDENTE. Onorevole ministro della guerra domanda di parlare?

FERRERO, ministro della guerra. Il ministro della marineria desiderando di parlare prima io gli cedo la mia volta.

PRESIDENTE. Sta bene; allora darò prima facoltà

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 21 APRILE 1882

di parlare ad alcuni onorevoli colleghi che tratteranno argomenti attinenti alla marineria.

L'onorevole Mattei ha facoltà di parlare.

MATTEI. Io sarò brevissimo, perchè il compito mi è stato facilitato grandemente dagli onorevoli Ricotti e Tenani. Ora vengo ai fatti miei. L'altro giorno io dissi di non aver fiducia nell'onorevole ministro della marineria, quanto al curare e stabilire bene le difese subacquee per le nostre coste, perchè vedeva che egli non aveva messo bene, a mio debolissimo parere, la questione delle navi di battaglia. Ho detto che mi pareva non avesse messo bene questa questione, perchè aveva corazzato queste navi con corazze di 36 centimetri (io ho detto così) le quali non resistevano ai cannoni. Quindi io aveva pregato il ministro di dirmi se queste corazze resistevano o no. Una risposta positiva io non l'ebbi, od almeno mi pare che egli non l'abbia data. L'onorevole ministro disse, in risposta, che aveva avuto il consiglio di corazzare le navi con 43 centimetri, mi pare, dall'ingegnere Mattei, il quale, fra parentesi, è mio fratello; e con questo mi metteva in contraddizione con lui. Ma, come ha osservato bene l'onorevole Ricotti, il signor ministro ha dimenticato che mio fratello, dandogli questo consiglio, gli raccomandava di mettere le corazze inclinate, mentre egli le mise di 45 centimetri, ma verticalmente; e poi nelle batterie e nei ridotti le ha messe di 40 centimetri. Quindi io non ho avute una risposta positiva, e sin lì l'onorevole Ricotti gli ha ampiamente risposto.

L'onorevole ministro ha poi citato una conferenza tenuta dall'Armstrong, secondo la quale io avrei completamente torto, perchè coteste piastre dovrebbero resistere abbastanza.

Ma io non so bene se l'onorevole ministro abbia citato il parere dell'Armstrong nel senso di dire che queste piastre avrebbero dovuto resistere, oppure se l'abbia citato coll'intendimento di provare che si potevano mettere anche piastre più sottili di quelle messe da lui...

MINISTRO DELLA MARINERIA. Per l'invulnerabilità.

MATTEI. vale a dire che queste piastre rendevano invulnerabile il bastimento che proteggevano. È questo il senso della citazione? Ma, a mio credere, il detto di Armstrong nella sua conferenza mi dà pienamente ragione, perchè Armstrong sostiene che (visto che i cannoni vinceranno sempre la resistenza delle corazze) converrà col tempo levare queste corazze. E qui permettetemi che io noti che il ministro della marineria, forse, ha fatto suo uno sbaglio della *Rivista marittima*; la *Rivista marittima* stampa quanto segue nel terzo numero di quest'anno, a pagina 473:

« È probabile che possa farsene un uso migliore di quello adottato sulle grandi navi ultimamente costrutte dall'ardita ed intelligente autorità italiana. »

Nel numero successivo poi stampa questo *errata-corrige*: « dove si legge *possa farsene* leggasi invece *non possa farsene*; » dimodochè la rivista marittima nel primo suo articolo aveva completamente detto il contrario di quello che aveva detto Armstrong. Ad ogni modo io dico, Armstrong cosa vuol dimostrare? Che se il cannone fora la corazza bisogna levarla; ed è quello che ho detto io, quindi non mi pare che la citazione Armstrong andasse proprio a capello. Finalmente veniamo alla difesa sottomarina ed ho finito.

Io ho detto di non credere che queste difese fossero bene stabilite nè potessero ben stabilirsi, ed il ministro mi disse: voi siete membro della Commissione del bilancio, avete visto un documento che ho presentato, e da quel documento, me ne appello alla vostra lealtà, ditemi se risulti che io abbia fatto o non fatto bene. Sta bene; ho visto il documento, e per meglio assicurarmene l'ho visto ancora oggi: e da quel documento risulta che per la Spezia le cose vanno abbastanza bene, vi sono delle torpedini fisse in quantità abbastanza grande; mancano però diversi apparecchi per metterle; ma tutti gli altri porti dello Stato si dovranno pure difendere? E poi potrei anche dubitare della soluzione del problema complesso; ma dico questo per modo di dire.

Resta l'illuminazione delle spiagge. Dov'è l'illuminazione delle spiagge? Risulta da quel documento che c'è qualche cosa di fatto alla Spezia; qualche cosa che si sta facendo a Venezia, ma niente altro; quindi anche in questo c'è molto da fare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto. (*Non è presente*)

Perde il suo turno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Vollaro.

VOLLARO. Onorevoli colleghi, vi parrà strano che io diventi anche ammiraglio. Quando entrai in quest'Aula parlava l'onorevole Ricotti ed intesi che egli parlava di una *nave Acton*. Nave Acton? domandai a me stesso. O che abbiamo una nave da guerra che porta il nome dell'onorevole ministro della marineria? Ascoltando con attenzione, cominciai a comprendere che, quando si parlava di *corazzate Acton-Brin*, si alludeva al tipo propugnato da codesti egregi uomini. In ultimo ascoltai con attenzione l'onorevole Bucchia. Siamo antichi camerata e ci siamo trovati insieme al Lido, egli a bordo della *Indipendenza* (era l'ammiraglio della flotta veneta, *chi parla sul forte*) e sopportammo insieme

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 21 APRILE 1882

i disagi di quel memorabile assedio. Orbene, dalle sue parole ho dovuto convincermi ancora che c'è un terzo tipo, che mi permetteranno gli onorevoli colleghi di chiamare *tipo Bucchia*; imperocchè egli dice che vorrebbe una *corazzata torpediniera a grande velocità*.

Ma come mai? Nel 1880 se ne discusse e si seguì a discuterne nel 1881. Eccoci nel 1882 e ancora si discute di tipi, di spostamento, di pescagione, di spesa? Si chiedono i danari per la difesa del paese e si cerca ancora il tipo delle navi? Non diminuite certe imposte che pure si potrebbe, ed ancora, dopo 3 anni, fate quistioni tecniche in Parlamento? Alla speditezza, al compimento dei voti del paese perchè l'Italia sia forte sono forse d'ostacolo i danari? Noi qui discutiamo, come i generali di Alessandro. Ma che forse il provvedere alla salvezza del paese richiede si discuta ancora di tipi?

E quando io rilevo (mi scusi l'onorevole ministro delle finanze; che trascina il suo collega della marina) che si fa vincere dalla questione di maggiore o minore spostamento del suo bilancio, quando vedo che per conservare più o meno l'apparenza o la realtà di cifre che tornino, quando è supremo patriottismo il cercar d'essere forti un mese prima piuttosto che un mese dopo, io esclamo: o perchè, se non vi sono i mezzi, non si provvedono come un'altra volta, chiedendoli al patriottismo del paese? L'Italia anche altra volta per far le sue spese di guerra ha domandato un prestito che è stato negoziato e coperto tutto all'interno, e si chiamò nazionale.

Domandatelo di nuovo; il paese non ve lo rifiuterà certo, perchè ad onta delle nostre miserie avvi sempre lo stesso entusiasmo, lo stesso eroismo; e si faranno i medesimi sacrifici. Abbiate fede, non sarà invano. Io vorrei che queste leggi militari non assegnassero un periodo di cinque anni. Vorrei che alla difesa del paese si potesse provvedere un mese prima, anzichè un mese dopo. È questo che io desidero, che desiderano tutti qua dentro ed al di fuori.

L'onorevole presidente mi guarda, mi vorrà dire...

PRESIDENTE. Nulla. L'ascolto con piacere. (*ilarità*)

VOLLARO. Capisco che a queste mie parole debba sussultare il cuore patriottico del nostro egregio presidente, imperocchè, me lo ricordo, da 18 anni egli fu l'assiduo, il costante propugnatore dell'*idea, paese forte, paese forte!*

Questa eterna questione dei tipi oramai deve finire una volta. I tecnici lottano, gli scienziati discutono, e l'Italia è senza flotta. Questo è ciò che mi preoccupa. Che cosa fate? L'attuale ministro della marina ha obbedito ai vostri ordini del

giorno, ma vi ha tra essi contraddizione (permettete mi di dirlo).

Non presi parte a quelle discussioni; era assente, ma ne assumo la mia parte di responsabilità, essa è un po' nostra, di tutti. Non volevate navi grosse. Vetando l'ordine del giorno Morana avete detto: non si superino le 10 mila tonnellate di spostamento, nè si spenda più di 15 milioni; ordine del giorno sul quale riveniste dopo quella discussione. Autorizzaste allora il ministro ad operare sciogliendolo dalle pastoie dell'ordine del giorno Morana. Che cosa gli rimproverate ora se egli vi dà navi superiori alle 10 mila tonnellate di spostamento, quando avete revocato i riserbi, le prescrizioni dell'ordine del giorno che non sorpassasse le 10 mila tonnellate? Non gli avete dato la facoltà di costruire come credeva utile agli interessi del paese? Non gli deste piena facoltà di agire con l'ultimo ordine del giorno dei 3 luglio 1881? Ma allora i reclami a che si riducono? Si riducono all'opposizione dell'egregio generale Ricotti e dell'egregio ammiraglio Bucchia.

RICOTTI. Chiedo di parlare per fatto personale.

VOLLARO. Lo accennerà l'egregio generale Ricotti.

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Scusi, onorevole Vollaro, mi permetta di avvertire una cosa. Ho udito qui molte volte chiamare i colleghi con i titoli di generale, di ammiraglio, ecc. Lasciamo la gerarchia nell'esercito e nella marina (*Bravo!*): qui siamo tutti deputati. (*Benissimo!*) Questa è la forma corretta ma se fosse possibile, sarebbe ancora più corretta la forma di non nominare i deputati che dal collegio che rappresentano. (*Bene! Bravo!*)

VOLLARO. Accetto la correzione; anzi, onorevole presidente, la prego di una cosa. Ordini che si sopprima nel resoconto ufficiale la parola « generale » e vi si sostituisca « l'onorevole Ricotti ».

PRESIDENTE. Va bene.

VOLLARO. Dunque, io diceva, meno la opposizione dei tecnici, l'onorevole ministro non ha fatto altro che eseguire i vostri ordini. Ma in Inghilterra si va forse a discutere in Parlamento di qual tipo debba essere una nave? Quei lords dell'ammiragliato, che hanno creato una marina forte e rispettata, si accingerebbero a vedere che si venisse in Parlamento a sindacare in proposito gli atti del potere esecutivo e a dirgli di fare i piani e di presentarli al Parlamento stesso?

Signori, questo genere di opposizione non torna utile al paese. Una cosa sola può tornargli utile, ed è che i denari votati vengano spesi e presto. Il paese certamente non è debole, ma voi invece di renderlo più forte, lo fate parer debole; imperocchè

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 21 APRILE 1882

col ripetere continuamente che siamo deboli si finirà col farci credere tali. In questa discussione mi colpì una frase che fu rilevata dall'onorevole Nicotera e che l'onorevole Bucchia spiegò poi. Si parlò d'una certa mancanza di disciplina negli ufficiali di marina. Ma da quanto leggo nel resoconto sommario parmi che l'onorevole ministro accennasse fortunatamente più che alla mancanza di disciplina alla possibilità che, un giorno o l'altro, la disciplina potesse venire a mancare, se si continuasse a fare certo genere di opposizione. Ed infatti leggo: « Ha la coscienza di non aver perduto tempo; se si è ritardato, la colpa non è sua, ma dell'opposizione che gli si è sollevata contro, opposizione che non ha badato nemmeno a suscitare contro il ministro la ufficialità ed a scuoterne la fiducia e la disciplina. » Ma il ministro non dice che la disciplina è scossa; dice solamente che l'opposizione non ebbe il pensiero che, così operando, poteva scuotere la disciplina negli ufficiali.

Oh! signori, lasciatemelo dire; questa supposizione, la supposizione che i nostri ufficiali non credano d'ubbidire ai loro capi, non può sussistere; conosco troppo gli elementi che sono nell'armata italiana; sono troppo patriotti, troppo italiani perchè si abbia a temere quello che si è verificato presso altre nazioni. Il ministro dice alla opposizione: badate dove andate; se cominciate a dire che colui il quale dirige il Ministero della marina sbaglia, capirete bene che l'armata che è ardente, che vuole battersi, che ha qualche cosa da conquistare, qualche pagina da lacerare, comincia davvero a non avere più fiducia nel suo ministro, che è il suo capo.

L'onorevole Bucchia, nel suo dotto, quanto tecnico, quanto pratico discorso, accennò in genere, quali, secondo lui, dovrebbero essere i concetti che un buon ministro di marina dovrebbe avere, per dotare la marina italiana di navi appropriate alla nazione che devono difendere; rimproverò al ministro di voler fare un nuovo tipo di nave che possa entrare in tutti i porti italiani. Per lui la nave tipo Brin, non è una nave perfetta; fu egli il primo ad asseverarlo e proclamarlo. Disse che da ciò sorse la questione della preferenza da darsi ad un tipo piuttosto che all'altro; che generò delle controversie, e che tali questioni produssero gli effetti che tuttora si lamentano.

Disgraziatamente nella nostra marina, non è già nei giovani ufficiali che esiste la divisione, non è sino ai capitani di vascello che hanno antagonismo, ma bisogna rimontare in su, bisogna risalire ai capi. È nei gradi superiori che esiste la discordia.

In Italia non ci fu che un solo *carito*. Questi fu l'onorevole Ricotti che nell'amministrazione della

guerra, ministro di quella parte della Camera (*Destra*) quanto ci domandò, ebbe; e più da noi di questa parte, che dai suoi amici. Ma dopo questo in tutte le Legislature si è riprodotta sempre l'eterna questione *del me per te e te per me*, e noi assistiamo ad una questione di persone senza alcun utile pel paese.

Mi si permetta di finire dicendo: onorevoli colleghi, volete spendere fra 5 anni? Fate in modo di spendere in uno solo. Se volete esser forti fra cinque anni, siatelo fra sei mesi. Prevenite gli avvenimenti e li dominerete. Quando sarete forti sceglierete la via che crederete migliore. Ma finitela colle meschine discussioni di personalità, e ci animi tutti il sentimento del dovere e della patria. (*Bravo! Bene!* — *Segni di approvazione*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. L'onorevole Tenani nel suo discorso d'oggi ha mostrato di credere che la Commissione sia stata unanime nella parte che si riferisce alla marina militare. Ora io devo avvertire che nel seno della Commissione non fu suscitata la questione della marina e delle navi, e che io però vi dichiarai che, per quanto riferivasi alla marina militare, per il sentimento della mia coscienza e per debito di lealtà, mi riservava libertà di voto.

Dopo ciò non ho altro da dire.

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

RICOTTI. L'onorevole Vollarò forse è arrivato tardi alla Camera, come mi pare abbia annunziato nel suo discorso, e non avendo udito che le ultime parole da me pronunziate, ha supposto che io combattessi le navi tipo Acton, che sono in cantiere.

A questo io non ho nemmeno pensato.

Io ho combattuto quelle navi finchè ho potuto, quando era tempo; fui vinto e ne subisco le conseguenze sottomettendomi alla volontà dei più, non potendo fare altrimenti; adesso non c'è altro che aspettare cinque o sei anni per vedere come andranno le cose.

Io ho parlato oggi unicamente per rettificare alcune inesattezze contenute nel discorso di ieri dell'onorevole ministro della marina e per supplire ad alcune sue omissioni.

L'onorevole Vollarò si è mostrato molto desideroso che i preparativi di difesa del paese si facciano sollecitamente; certo non vorrà accontentarsi aspettando l'arrivo delle tre navi corazzate ora messe in cantiere. La sola speranza nostra per un prossimo avvenire, per quanto riguarda la marina è la nave *Italia*, la quale, ho detto altra volta e mi permetto di ripeterlo oggi, con molta energia e con buona volontà, sarebbe già pronta; ma anche ora

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 21 APRILE 1882

da qui a 16 mesi si potrebbe avere, invece procedendo di questo passo l'avremo solo fra 3 anni.

Quindi pregherei l'onorevole Vollaro di associarsi a me e di dire al Governo: se avete bisogno di 2 o 3 milioni di più siamo disposti a darveli, ma dateci l'Italia compiuta fra 15 o 16 mesi al più.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vollaro.

VOLLARO. Quanto alla spesa sono d'accordo coll'onorevole Ricotti, ma non posso associarmi a lui. Io sosterrai il ministro se egli provvedesse, ma non ad anni...

Una voce. Ad ore?

VOLLARO. Non ad ore, perchè il tempo necessario ci vuole. Però desidero che ci siano i denari sufficienti perchè le costruzioni possano farsi nel più breve tempo possibile.

PRESIDENTE. Così l'incidente è esaurito.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

MINISTRO DELLA MARINERIA. (*Segni di attenzione*) Io non farò che poche rettifiche alle osservazioni fatte dagli onorevoli oratori che hanno replicato sulla questione della marina. L'onorevole Ricotti si è riferito a una deliberazione presa dal Consiglio superiore relativa alle corazze dell'Italia, e l'ha riportata al 1878. Essa si riferisce invece al 24 giugno 1880.

Circa l'inclinazione della corazza sul ridotto, è un fatto che essa dà un sensibile vantaggio sulle corazze situate verticalmente, ed è quello che si è fatto, vantaggio che è mantenuto nelle nuove navi per il fatto che essendo i cannoni collocati in torri giranti, si ottiene lo stesso risultato per effetto della forma circolare della torre stessa sulla quale riesce di estrema difficoltà il tiro normale.

Mi ha fatto torto di aver sospeso gli esperimenti sulle corazze. Tra le ragioni che m'indussero a non fare eseguire queste esperienze vi è questa, che avendo io domandato in anticipazione se, posto il caso della perforazione di queste corazze, mi fosse stato possibile averne di più spesse ed essendomi stato risposto negativamente, io non credetti di far eseguire le esperienze che non avrebbero potuto forse approdare ad altro risultato che ad infirmare la fiducia che si aveva in quelle corazze. Fui confortato in questa mia decisione da queste considerazioni che nessun'altra marina possedeva i nostri cannoni da 100, e che le stesse corazze non si trovano nelle stesse condizioni, nelle esperienze e nell'effettivo combattimento.

Egli ha dato un'interpretazione a talune frasi dette da me ieri a proposito delle corazze che avevano le nostre navi a Lissa. Io non citai il paragone

di quelle corazze in rapporto alla loro invulnerabilità, ma dissi invece che, pure essendo rimaste invulnerabili, le sorti della giornata furono decise da ben altro. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

MINISTRO DELLA MARINERIA. Circa poi ai verbali del comitato pel disegno delle navi, l'onorevole Ricotti si è riferito a talune frasi messe in quel verbale nel quale si parla di una pescagione (chiamata linea di combattimento) che si potrebbe ottenere sia col portare i cannoni a 100 tonnellate, se ciò fosse ritenuto necessario, sia coll'aumento delle corazze, ed in mancanza di queste col sopraccaricare le navi di carbone e quindi dare a queste navi una maggiore autonomia.

A me pare che questo sia appunto un vantaggio per quelle navi, poichè nel caso in cui dovessero operare in acque per la cui profondità fosse necessario di avere un leggiero tirante d'acqua, sarà possibile di valersene; quando invece dovranno manovrare in acque profonde, si potranno provvedere anche del sopraccarico di carbone, e per conseguenza avranno una sfera d'azione molto più estesa di quella che è stata preveduta nei calcoli degli esponenti del carico.

L'onorevole Ricotti poi, paragonate le corazze del *Duilio* con quelle di queste navi, ha dato una potenza eccessiva alle corazze del *Duilio*. Nel rapporto delle corazze si è appunto tenuto presente questo paragone accettando la corazza *compound*, riconoscendo in essa la resistenza eguale al quinto di più almeno delle corazze del *Duilio*, per cui con 45 centimetri di corazza *compound* si ottiene la stessa resistenza di 55.

Rispondo ora alle osservazioni e alle affermazioni dell'onorevole Tenani. Egli ha parlato delle torpediniere e disse che io doveva accennare le torpediniere che erano pronte, non quelle in corso di costruzione. Mi affrettò a dichiarare che si tratta di navi che si possono costruire in sei od otto mesi, e quindi ho ritenuto che non fosse assolutamente indispensabile il definire l'epoca del loro allestimento, dovendo tutte per contratto essere pronte alla fine dell'anno e dovendo essere consegnate mensilmente, due per volta, come difatti avviene. (*Interruzione*)

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

MINISTRO DELLA MARINERIA. L'onorevole Tenani poi non ha data una giusta interpretazione alle mie osservazioni sui cannoni Nordenfeli. Se io ho accennato a quell'arma, fu perchè l'onorevole Tenani mosse il dubbio che queste torpediniere non potessero difendersi, ed appunto mossi anche noi dal

timore manifestato dall'onorevole Tenani abbiamo ordinato alla casa Thornycroft di mettersi d'accordo col Nordenfelt per adottare sulle nostre torpediniere queste mitragliatrici.

Circa ai cannoni dell'*Italia*, io non comprendo come mi potessi assumere la responsabilità di ordinarli, perchè bisogna considerare che sono cannoni di tipo affatto nuovo e di dimensioni molto più grandi di quelli adoperati finora. Nella considerazione che si potevano far procedere insieme alla costruzione della nave, alla montatura delle macchine ed a tutte le altre questioni di dettaglio le esperienze del nuovo cannone senza produrre ritardo nello allestimento, francamente io non mi son sentito di assumere la responsabilità di ordinare gli altri cannoni e di procedere con tanta assoluta autorità trattandosi di parecchi milioni. E naturalmente avremmo potuto ripentircene, tanto più che si poteva essere in tempo ancora ad avere dei cannoni perfetti nel termine necessario per render la nave pronta.

Relativamente alle corazze, dirò all'onorevole Tenani che quelle orizzontali in brevissimo tempo andranno a posto, nel mentre che procedono gli altri lavori della *Italia*, poichè già queste corazze sono in un corso avanzato di costruzione, e fra pochi giorni cominceranno le prove di ricetta; in quanto poi alle corazze verticali nessun ritardo ne verrà, poichè soltanto ora si comincia a montare il ridotto sul quale debbono essere adattate. L'onorevole Bucchia è ritornato sulla questione della perdita di due anni e più dell'attuale amministrazione nel procedere alla costruzione delle navi. Io dirò che se durante questi anni si fosse arrestata la costruzione delle navi in corso di esecuzione, lasciando da parte i mezzi di cui si poteva disporre, sarebbe stata difatti una perdita di tempo; ma è stato necessario riguadagnare il tempo perduto, e per conseguenza tutti gli sforzi della marina sono stati concentrati sulle navi che erano in corso di costruzione, e lo provano tutti i documenti che io ho trasmessi sino ad oggi alla Camera; e per conseguenza non credo punto d'aver perduto tempo nel procedimento dei lavori.

Non era poi così facile lo imprendere la costruzione delle nuove navi poichè, mentre si richiedeva di seguire il tipo *Italia*, gli stessi piani di questa nave non erano ancora completi, e può quasi dirsi che non lo siano neppure oggi. Per conseguenza era difficile di dar principio ad una terza nave di quello stesso tipo, finchè tutti i piani dell'*Italia* non fossero ultimati. E questa è stata anche una delle ragioni per cui si è preferito di ritornare al tipo *Duilio* di cui si era fatto esperienza, anzichè fermarsi sul

tipo *Italia* che non era completo nè negli studi, nè nella costruzione.

L'onorevole Bucchia si è molto fermato sulla pescagione delle navi, alla quale io tengo moltissimo. È vero. Egli ha accennato alla differenza di pescagione necessaria tra le navi mercantili e le navi da guerra, e tra le navi da guerra stesse ed altre navi da guerra. Io non credo che possa dichiararsi assoluta quella regola sulla pescagione ritenuta necessaria in proporzione della larghezza della nave. Ma se ciò fosse, quando è necessario far difendere una parte delle nostre coste da navi che abbiano un tirante d'acqua limitato, varrebbe molto meglio far le navi più piccole anzichè rimettersi a navi grandi e di pescagione assai profonda, le quali non permettono di estenderci in tutta quella sfera d'azione che è necessaria.

L'onorevole Bucchia ha limitato la necessità della pescagione di queste navi all'entrar soltanto nei nostri porti principali. Ma egli sa benissimo che nel porto di Venezia non possono entrare.

Egli disse che queste navi hanno la loro autonomia, e che porto per esse è il mare. Ma questa sarebbe un'esagerazione, perchè queste navi che hanno un numero così complesso di macchine, è assai facile che abbiano bisogno di riparazioni, e non è conveniente che restino esposte ad una torpediniera qualunque che le venga a colare a fondo per sorpresa, od a qualunque attacco d'una nave nemica. Per cui non solamente è necessario che possano entrare in un porto di rifugio per difendersi eventualmente, cosa che non potrebbe succedere in una rada, ma è anche necessario che possano entrare in tutti i porti di armamento, appunto per poter riparare quelle avarie che si ripetono assai di frequente su quelle navi.

Ha parlato poi del paragone tra il *Duilio* e l'*Inflexible*. Mi permetta l'onorevole Bucchia che io non mi fermi sopra questo termine di paragone, ma che gli osservi soltanto che l'*Inflexible* ha una macchina di 7000 cavalli ed il *Duilio* di 7500, e cinquecento cavalli sono una differenza nell'altro senso, e non nel senso da lui indicato.

Egli ha parlato anche della perdita di tempo per non avere impresa la fabbricazione di un tipo *Poliphemus* che corre naturalmente sopra tutte le bocche; per parte mia avrei amato di costruire una nave di quella fatta, ed appunto per questa ragione ho mandato l'anno scorso una Commissione in Inghilterra, della quale facevano parte l'onorevole Brin, presidente, e membro dell'Ammiraglioato, l'ammiraglio Racchia ed altro capitano di vascello, e dopo una lunga permanenza, e dopo essere ritornata ed adunata in lunghe riunioni per parecchi

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 21 APRILE 1882

giorni, questa Commissione venne nella conclusione di soprassedere per ora alla costruzione di nave di quel genere, ed è perciò che io me ne sono astenuto finora.

Debbo ora rispondere all'onorevole Mattei poche parole. Se io citai l'ispettore Mattei non fu per nessun rapporto personale, ma solamente per mostrare che quella deliberazione presa in Consiglio anteriormente alla istituzione del comitato pel disegno della nave, si riferiva esclusivamente all'Italia e non alle nuove navi col pensiero di farle più o meno pesanti. Quelle norme sullo spessore della corazza debbono ritenersi essere state verificate dall'ispettore Mattei con imparzialità.

In quanto alla difesa subacquea io non mi sono riferito che alla difesa dei porti militari, ed ho trasmesso il notamento del materiale che era preparato fino ad oggi. Con questo non credo punto di aver provveduto alla difesa di tutti i porti; ma dirò francamente che fin oggi, la difesa ravvicinata non era neppur devoluta al ministro della marineria, ed ora soltanto, dopo pratiche continue e Commissioni miste, si è venuti nella deliberazione che è devoluta alla marina la difesa subacquea, anche dei porti non militari. Però anche in quella parte è necessario mettersi d'accordo con la Commissione competente, perchè la difesa subacquea va d'accordo con la difesa delle coste.

All'onorevole Nicotera io risponderò semplicemente, che proposi io stesso l'inchiesta per metter fine ad una questione incresciosa. Però non posso ammettere che la disciplina sia mai stata violata, e per questo ringrazio l'onorevole Vollarò delle sue parole. Mi riservo però, in seguito alla discussione ed al parere della Commissione, di dichiarare se e dentro quali limiti io intenda di poter accettare la proposta dell'onorevole Nicotera relativa all'inchiesta. Ad ogni modo credo sia il caso di limitarla maggiormente perchè possa avere più pratica esecuzione; perchè prendendo una estensione così esagerata, sarà difficile di poter venire ad una conclusione in breve tempo, che è quello che io desidero ardentemente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mocenni.

MOCENNI. (*Della Giunta*) Raramente intervengo con la parola nelle discussioni, e certamente non l'avrei portata in questa, stantechè ebbi l'onore di far parte della Commissione in seno alla quale come è naturale, ebbi spesso occasione di affermare le mie opinioni. Ma sono tratto oggi a dire, come sempre è mio costume, pochissime parole da un altissimo amore di patria. In quanto sono

per dire non trasparirà certamente alcun partito preso, alcuno spirito d'opposizione. Mi sia anzi permesso di ricordare che, fin da quando fu votato l'ordine del giorno del deputato per il terzo collegio di Palermo, io stesso proposi altro ordine del giorno che mi pareva di conciliazione e più adatto alle buone regole parlamentari, perchè colla mia proposta si diceva che al ministro spettava di fare costruire le navi secondo quel tipo che avesse creduto migliore, dopo udito il parere del Consiglio superiore di marineria.

Potrò ingannarmi, ma è mia decisa opinione che noi, col volerci sostituire all'azione del ministro responsabile, col volerci fare assolutamente tecnici, cadiamo nell'errore di togliere al ministro la responsabilità che gli spetta.

Io ho un'altissima stima degli onorevoli Saint-Bon, Acton, Riboty e Brin, e dei deputati per Novara, per Caluso, per Belluno e per Salerno; (*Ilarità*) ma ho anche un più grande amore per la mia patria, ho anche un più grande amore per la marineria, senza la quale la difesa d'Italia non è possibile. Ed io faccio appello al vostro patriottismo, onorevoli colleghi, perchè, posta la mano sulla vostra coscienza, interrogiate voi stessi per sapere se possiamo continuare sopra una strada così pericolosa; se non sia vero che la nostra marineria anzichè guadagnare non abbia da perdere da queste nostre discussioni. (*Benissimo!*) Quindi io dico: per parte mia sono convinto che non abbiamo in questo momento che due sole navi; che se la guerra scoppiasse oggi, forse dovremmo costringere tutte le altre ad internarsi in un buco, come fu detto, di ricovero, perchè non sieno catturate. Persuaso che le cose non vanno, io mi rivolgo a colui che sta al timone del Ministero e domando al presidente del Consiglio: che cosa pensa ella di questa condizione di cose? Che cosa pensa ella di fare per provvedervi?

Sta di fatto che negli ultimi due anni, anzichè avanzare, rimanemmo in acque tempestose ed incerte; sta di fatto che per la nostra marineria qualche cosa di meglio bisogna fare, ed è indispensabile che si cessi da contrasti che tolgono prestigio alla marineria stessa, tolgono fiducia al paese e producono, spero che ancora ciò non sia avvenuto, titubanze ed atti contrari alla disciplina.

La Camera ed il paese hanno diritto di pretendere che questa miseranda situazione finisca, che si ridoni alla nostra marineria la forza e la fiducia, senza di che l'armata di mare, così necessaria, ripeto, alla difesa del paese, non potrà coadiuvare l'esercito come è suo compito e come certamente è capace di fare. (*Bravo!*)

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 21 APRILE 1882

PRESIDENTE. Rimanderemo a domani il seguito di questa discussione.

Voci. Come? No!

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della guerra deve fare un lungo discorso.

ANNUNZIO DI DOMANDE D'INTERROGAZIONI.

PRESIDENTE. Essendo presenti l'onorevole ministro di agricoltura e commercio e l'onorevole ministro dell'interno, leggo due domande d'interrogazione rivolte ad essi:

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro del commercio sullo sciopero degli operai tipografi avvenuto in Roma dal 19 al 20 corrente. (*Rumori*)

« Arbib. »

Prego di fare silenzio. Che modi sono cotesti onorevoli colleghi?

L'altra è del tenore seguente:

« Il sottoscritto domanda d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno intorno allo sciopero degli operai tipografi avvenuto in Roma.

« Luzzatti. »

Prego gli onorevoli ministri di agricoltura e commercio e dell'interno di dichiarare se e quando intendano rispondere a queste interrogazioni. (*Molti deputati stanno per avviarsi fuori dell'Aula.*)

Onorevoli colleghi, prima avevano tanta voglia di discutere, ed ora hanno tanta voglia di andar via? Aspettino un momento. (*ilarità*)

BERTI, ministro di agricoltura e commercio. Se la Camera non ha nulla in contrario, io sarei pronto a rispondere lunedì in principio della tornata.

PRESIDENTE. E l'onorevole ministro dell'interno?

DEPRETIS, ministro dell'interno. Io pure risponderò lunedì.

PRESIDENTE. Dunque, gli onorevoli ministri propongono di rispondere lunedì in principio di seduta a queste interrogazioni.

L'onorevole Arbib acconsente?

ARBIB. Acconsento.

PRESIDENTE. E l'onorevole Luzzatti?

LUZZATTI. Acconsento io pure.

PRESIDENTE. Non essendovi obiezioni s'intenderà così stabilito.

Domattina alle ore 11 sono convocati gli uffici I e III. Alle ore 2 seduta pubblica.

La seduta è levata alle 5 50.

Ordine del giorno per la tornata di sabato:

(*Alle ore 2 pomeridiane.*)

1° Verificazione di poteri (elezione contestata del collegio di Calatafimi);

2° Seguito della discussione del disegno di legge: Nuove spese straordinarie militari;

3° Ordinamento dell'esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra;

4° Modificazioni alla circoscrizione militare territoriale del regno;

5° Reclutamento ed obblighi di servizio degli ufficiali di complemento, di riserva e di milizia territoriale;

6° Modificazioni della legge sul reclutamento;

7° Istituzione del tiro a segno nazionale;

8° Aggregazione del comune di Brandizzo al mandamento di Chivasso;

9° Aggregazione del comune di Palazzo Canavese al mandamento d'Ivrea;

10. Ordinamento degli arsenali militari marittimi;

11. Riforma della legge provinciale e comunale;

12. Modificazioni della legge sulle opere pie;

13. Riconoscimento giuridico delle società di mutuo soccorso.

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

Roma, 1882 — Tip. Eredi Botta.

