

## CCCXXXVI.

## TORNATA DI LUNEDÌ 24 APRILE 1882

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

**SOMMARIO.** *Il deputato Correale chiede sia dichiarata di urgenza la petizione inscritta nel n° 2835. — Il presidente ringrazia l'onorevole Mantellini per il dono dell'opera: Lo Stato ed il Codice civile inviato alla biblioteca della Camera. — Il deputato Vollarò chiede a che punto sieno i lavori della Commissione per l'abolizione delle quote minime d'imposta — Spiegazioni al riguardo del presidente della Camera e del deputato Cocco-Ortu. — Il presidente annuncia che gli onorevoli Arbib e Luzzatti hanno ritirate le loro domande di interrogazioni al riguardo dello sciopero degli operai tipografi in Roma. — Seguito della discussione del disegno di legge: Nuove spese straordinarie militari — Il deputato Maldini, relatore, prosegue il suo discorso interrotto sabato — Il ministro della guerra fa alcune osservazioni al riguardo delle cose dette dall'onorevole Maldini — Per fatto personale parla il deputato Cavalletto — Il deputato Minghetti risponde all'onorevole relatore deputato Maldini — Per fatto personale parlano i deputati Di Gaeta, Tenani — Discorso del deputato Geymet — Al riguardo delle fortificazioni di Messina parla il deputato Di Sant'Onofrio — Il ministro della mariniera risponde al deputato Geymet ed il ministro della guerra al deputato Di Sant'Onofrio.*

La seduta comincia alle ore 2 15 pomeridiane.

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

## PETIZIONI.

2834. Vaccari Enrico, veterano del 1848 e 1849, reclama contro una deliberazione emessa dalla Commissione per l'esecuzione della legge 4 dicembre 1879 sulla reintegrazione dei gradi perduti per causa politica ed invoca dalla Camera un provvedimento, che lo abiliti a fruire dei benefizi accordati dalla legge predetta.

2835. Il Consiglio provinciale di Foggia, associandosi alla rappresentanza provinciale di Basilicata, fa voto pel passaggio della linea Candela-Santa Venere-Potenza dalla terza alla seconda categoria.

2836. Il presidente del comizio agrario del circondario di Torino rassegna una deliberazione di quell'assemblea, colla quale, malgrado le osservazioni del ministro di agricoltura e commercio in risposta alla petizione presentata contro il trattato

di commercio colla Francia, conferma le ragioni nella medesima esposte.

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

**CORREALE.** Prego la Camera di voler dichiarare d'urgenza la petizione segnata col n° 2835, con la quale il Consiglio provinciale di Foggia, associandosi alla rappresentanza provinciale di Basilicata, fa voti perchè la ferrovia Candela-Santa Venere-Potenza sia passata dalla terza alla seconda categoria. Domando pure che questa petizione sia trasmessa alla Commissione, che esamina il disegno di legge al quale essa si riferisce.

(L'urgenza è ammessa.)

**PRESIDENTE.** Naturalmente questa petizione farà il corso regolamentare.

## OMAGGI.

**PRESIDENTE.** Si dà lettura del sunto degli omaggi giunti alla Camera.

**SOLIDATI, segretario, legge:**

Dall'avvocato Desiderato Chiaves deputato al Parlamento italiano — Sui diritti degli autori di

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1882

opere d'arte (Relazione letta al congresso artistico italiano), copie 2;

Dal Ministero delle finanze (Direzione delle gabelle) — Statistica relativa alle fabbriche di spirito, birra, acque gazzose, polvere pirica. Delle quantità di prodotto ottenuto e del reddito ricavato dallo Stato per l'applicazione della legge d'imposta a tutto il mese di febbraio 1882, copie 25;

Dal presidente della Giunta d'inchiesta per la marina mercantile — Riassunti dell'inchiesta orale e scritta, vol. 3°, 1881-1882, copie 1000;

Dal professore Angelo Simonelli — L'uomo ed il bruto paragonati sotto l'aspetto psicologico e metafisico, una copia;

Dal direttore generale del Banco di Napoli — Relazione del Consiglio di amministrazione e dei censori per l'anno 1881, copie 6;

Dal sostituto procuratore generale in missione di procuratore del Re in Napoli — Resoconto giudiziario relativo ai lavori del tribunale civile e correzionale di Napoli per l'anno 1881, copie 5;

Dal presidente del regio istituto musicale di Firenze — Atti di quel regio istituto per l'anno 1881, copie 5;

Dal prefetto della provincia di Siracusa — Atti di quel Consiglio provinciale, sessioni straordinaria ed ordinaria 1881, una copia;

Dal presidente della Camera di commercio ed arti di Roma — Relazione dell'avvocato commendatore Francesco Mancardi intorno alle conferenze internazionali, che ebbero luogo a Costantinopoli pel riordinamento del debito pubblico ottomano, copie 5;

Dal regio museo industriale di Torino — Bollettino delle privative industriali del regno d'Italia dei mesi di marzo ed aprile 1881, copie 3;

Dal signor Pietro di Marco — La neutralità nelle guerre marittime; le guerre marittime secondo i principii del Codice italiano 21 giugno 1875; degli arbitrati internazionali e dei diritti di guerra, una copia;

Dal deputato Mantellini — Lo Stato e il Codice civile, vol. 2° e 3°, una copia.

**PRESIDENTE.** Debbo richiamare l'attenzione della Camera sull'omaggio fatto da un nostro onorevole collega, il deputato Mantellini, di un suo scritto sullo *Stato e il Codice civile*; e ciò fo per l'importanza dell'opera stessa.

## CONGEDI.

**PRESIDENTE.** Chiedono congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Luchini Odoardo, di giorni 4;

Trevisani di giorni 8. Per motivi di salute, gli onorevoli: Elia di giorni 15; Cocozza di giorni 30; Terrigiani di giorni 15; Lugli di giorni 5.

(Sono accordati.)

OSSERVAZIONI DEL DEPUTATO VOLLARO  
SULL'ORDINE DEL GIORNO.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Vollaro ha facoltà di parlare sull'ordine del giorno.

**VOLLARO.** Quando la Camera sospese per alcuni giorni i suoi lavori nello scorso carnevale, raccomandai alla Presidenza che volesse eccitare la Commissione incaricata dell'esame del disegno di legge relativo alle quote minime a presentare la sua relazione. Dipoi vennero le altre vacanze di Pasqua, ed io ripetei il medesimo eccitamento. Ora è trascorso anche il periodo di quest'altre vacanze, e la relazione non è stata ancora presentata. Mi pare di avere letto nei giornali, che sono stati eccitati i competenti Ministeri a dare le spiegazioni che occorre alla Commissione per presentare la sua relazione.

Io fo osservare che si tratta di liberare due milioni di contribuenti e per ciò lo Stato non avrà che la perdita di sole 800 mila lire; imperocchè pel resto, trattandosi di imposta sui terreni, quel che si sgrava ad alcuni contribuenti, si reimpone sopra altri.

Io quindi faccio un nuovo eccitamento, perchè la Commissione acceleri il suo lavoro.

**COCCO-ORTU.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Vollaro ha fatto un eccitamento alla Commissione che deve riferire sul disegno di legge relativo all'abolizione delle quote minime d'imposta; ma ha lasciato una lacuna, che io colmerò. Egli era assente nella seduta di lunedì scorso, quando l'onorevole Savini fece sollecitazioni identiche a quelle da lui fatte testè: ora la Commissione, tenendo conto di questi eccitamenti, si riunì ieri per deliberare intorno a quel disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cocco-Ortu.

**COCCO-ORTU.** Gli schiarimenti dati ora dal presidente e quelli che l'onorevole Serena diede in altra adunanza, in seguito ad interrogazione dell'onorevole Savini, rendono presso che inutile aggiungere altre spiegazioni intorno ai lavori della Commissione.

Devo però affermare che se la medesima ha indugiato nello adempiere all'incarico avuto non si può fargliene colpa. Per lo studio accurato richiesto dal disegno di legge sul quale deve riferire, occorre

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1882

e richieste dati e documenti al ministro delle finanze ed a quello dell'interno. Quei documenti erano resi soprattutto indispensabili dalle obiezioni mosse al disegno di legge e dalle petizioni giunte alla Camera. La Commissione, appena le sono stati trasmessi i più rilevanti tra essi, si è di nuovo riunita per esaminarli e deliberare sul disegno di legge. Io posso assicurare l'onorevole Vollaro che la Commissione, al pari di lui, desidera affrettare la discussione della proposta relativa alle quote minime.

VOLLARO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VOLLARO. Ringrazio l'onorevole collega degli schiarimenti che volle darmi sui lavori della Commissione, di cui egli fa parte, che esamina il disegno di legge di cui ho parlato: prendo atto di queste informazioni, nella speranza che la Commissione stessa presto sarà in grado di presentare la sua relazione.

PRESIDENTE. Così l'incidente è esaurito.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno recherebbe lo svolgimento delle interrogazioni dei deputati Arbib e Luzzatti ai ministri di agricoltura e commercio e dell'interno, sullo sciopero degli operai tipografi avvenuto in Roma. Ma gli onorevoli interroganti hanno stamane dichiarato alla Presidenza che essi ritirano le loro interrogazioni, riservandosi, se lo reputeranno opportuno, di ripresentarle più tardi; quindi si continuerà la discussione del disegno di legge per nuove spese straordinarie militari.

L'onorevole relatore ha facoltà di proseguire il suo discorso, cominciato nella tornata di sabato.

MALDINI, *relatore*. Innanzitutto ringrazio la Camera per essermi stata così cortese da acconsentire di rimandare alla seduta di quest'oggi il seguito del discorso che incominciai in quella di sabato.

Nella seduta di ieri l'altro ho esposto alcuni concetti generali riguardanti la grave questione della difesa delle coste. Ora, è opportuno che prenda in considerazione le varie località del nostro litorale che furono proposte nel presente disegno di legge per essere fortificate.

Comincio dagli arsenali.

È evidente che uno dei punti principali sui quali deve rivolgersi l'attenzione nostra, si è quello di difendere e premunire validamente i porti nei quali si trovano i nostri stabilimenti marittimi militari. Parlerò prima del golfo della Spezia.

L'onorevole Baratieri, mi sembra, abbia intraveduto nella relazione il concetto della Commissione di opporsi a fortificare e premunire il golfo della Spezia dal lato di terra. Noi non abbiamo manifestato questa opinione; noi abbiamo invece espresso il parere che là nel golfo della Spezia, trovandosi uno stabilimento militare di tanta importanza, ci sembrava necessario, indispensabile, che prima di premunirlo dalla parte di terra, fosse premunito dalla parte di mare efficacemente, validamente; e questo concetto ci veniva come conseguenza del fatto delle ostilità che possono verificarsi contro quella posizione. Non è cosa facile infatti che un nemico attacchi d'improvviso la Spezia dal lato di terra, mentre poche ore dopo una dichiarazione di guerra, una flotta nemica può presentarsi dinanzi a quel golfo.

Questa nostra opinione fu avvalorata anche dall'onorevole Di Gaeta, col quale, se non mi sono trovato d'accordo nella seduta di sabato, spero quest'oggi di potermi trovare assenziente con lui in molti punti del suo dotto discorso.

L'onorevole ministro della guerra, per rispondere a questa nostra osservazione esposta nella relazione, ha letto un elenco di talune delle opere di difesa della Spezia, più specialmente dal lato marittimo.

Questo elenco lo ha anche avuto la Commissione, dalla cortesia dell'onorevole ministro della guerra; ma se ad onta di ciò la Commissione ha creduto opportuno di fare qualche osservazione, indizio è che quell'elenco non ci ha molto tranquillizzati, poichè non basta che siano stati costruiti alcuni forti, ma è necessario che questi forti abbiano le opportune bocche da fuoco per potere opporsi al nemico, il quale tentasse qualche operazione marittima verso la Spezia.

L'onorevole Mattei fece osservare alla Commissione, e forse più specialmente al relatore, che nella relazione si faceva allusione al vezzo di fortificare le posizioni di altura fino all'ultimo limite delle colline che si succedono l'una all'altra. Non credo di essermi espresso in questo modo nella relazione. Il concetto nostro era il seguente: quando si dà l'incarico a un ingegnere militare di fare un progetto di difesa di una località come la Spezia, senza stabilire lo scopo di questa difesa (poichè dalla Spezia si può andare fino alla cresta dell'Appennino) è facile che questa difesa si prolunghi più di quanto sia necessario.

L'onorevole Tenani ha spiegato in parte questo concetto della Commissione, e invero lo si può facilmente spiegare quando si rifletta che con la legge del 1872, mediante la somma di 14 milioni, si rite-

neva di avere provveduto alla difesa marittima e terrestre del golfo della Spezia, ed ora si domandano 10 milioni, ma con la prospettiva della spesa di altri 25 milioni. Ciò significa che si è allargato l'obbiettivo, il campo d'azione della difesa della Spezia.

Riguardo alla Spezia mi permetta la Camera una osservazione, non come membro della Commissione parlamentare e come relatore, ma come deputato.

Io per verità non sono affatto tranquillo sulla difesa marittima di quel golfo. Rifletta l'onorevole ministro della guerra a questa mia preoccupazione, che desidero erronea, ma che prego di prendere in considerazione.

Dopo di avere esaminato la Spezia, dove noi abbiamo un importante arsenale marittimo, esamino l'altra posizione, quella cioè di Venezia, dove abbiamo un altro importantissimo arsenale. L'onorevole Mattei ha trattato della difesa di Venezia. Se fosse presente in quest'Aula, io lo ringrazierei delle parole dette riguardo alla città dove nacqui e che qui ambedue rappresentiamo. In altra occasione si è detto che Venezia deve avere il compito di piazza di deposito, anzichè di grande piazza di guerra come l'arte e la natura l'hanno fatta. Io non discuto questa sentenza.

Però l'onorevole ministro della guerra il quale è il solo responsabile, per quanto rispettabili siano i pareri dei corpi che lo avvicinano, vorrei che tenesse conto anche di quanto si è detto in quella occasione, che cioè Venezia in una data evenienza sarà quello che sarà. Io credo necessario che egli rifletta a queste parole pronunziate pure in questa Aula. Raccomando di nuovo all'onorevole ministro della guerra le considerazioni esposte dall'onorevole Mattei riguardo la difesa di Venezia.

Senonchè nella seduta di sabato l'onorevole ministro della guerra fece talune importanti dichiarazioni che mi farebbero credere come anche egli riconosca tutta l'importanza di premunire da ogni lato quella posizione.

L'onorevole Mattei nell'espone le sue considerazioni sopra la difesa di Venezia le ha concretate in modo così formale come non fu concretata nessuna difesa di alcun altro punto del nostro paese in questo recinto durante la presente discussione. Egli ha accennato a due importanti posizioni che è necessario siano sollecitamente occupate dalla difesa.

L'onorevole Mattei fu per lungo tempo in posizione di poter studiare la difesa militare di Venezia; quindi le sue osservazioni devono avere un valore che non può sfuggire all'onorevole ministro della guerra. Chinnque sia stato alla difesa di Venezia nel 1848 e nel 1849, comprende che quelle due posizioni

di Campalto e di Fusina, accennate dall'onorevole Mattei, avevano fin d'allora una grandissima importanza.

Ora, se 33 o 34 anni addietro quelle due posizioni erano così importanti, ma quale non è la loro importanza al giorno d'oggi con le artiglierie odierne?

In Venezia havvi un importante arsenale che oggi fu richiamato a nuova vita, a quella vita che entrava negli intendimenti della nazione allorchè venne votata la spesa straordinaria di 11 milioni per ingrandirlo, per completarlo, per trasformarlo. Ed era pur tempo che venisse utilizzato efficacemente quell'arsenale, e non rimanesse un semplice monumento storico, od uno stabilimento destinato soltanto a costruire navi piccole di nessuna efficacia militare. Cittadino e rappresentante di Venezia, io mi credo in dovere di rendere pubbliche grazie all'onorevole ministro della marina per quanto ha disposto per quell'arsenale; e di farmi eco di quei sentimenti che gli furono manifestati dalla cittadinanza del mio paese, e dalla rappresentanza comunale di Venezia. Non è municipalismo quello che mi detta tali parole, ma le mie considerazioni provengono da due sentimenti eminentemente nazionali, uno militare-tecnico, l'altro di difesa del mio paese.

Voi sapete, signori, che Venezia per secoli ha formato uno Stato indipendente, l'unico Stato in Italia che avesse una vera marina militare, che avesse istituzioni eminentemente marittime, le quali hanno servito d'esempio alla più grande nazione marittima del giorno d'oggi, all'Inghilterra. Le altre città marittime italiane, o gli Stati marittimi italiani, non avevano una marina propria di guerra; quelle marine, o erano sussidiarie delle marine di potenze estere, oppure scritturavano le navi come si scritturavano i condottieri delle milizie italiane, come furono scritturati Piccolomini, Wallenstein, Montecuccoli ed altri, tanto in Italia, come in altre regioni di Europa.

Ma a Venezia e precisamente nell'arsenale si sono conservate sempre le tradizioni militari marittime antiche di una vera marina da guerra. Ora, noi abbiamo bisogno di non perdere le tradizioni storiche della parte marittima antica italiana, ed è perciò che queste memorie storiche non si perderanno se l'arsenale di Venezia avrà quell'importanza che deve avere. Come difesa nazionale è necessario che in quell'arsenale vengano costrutte navi che non siano solamente piroscafi-avviso. Vi possono essere eventualità dove noi possiamo lamentare di non avere in un arsenale come Venezia i meccanismi e i mezzi adatti per riparazione delle navi: possiamo lamen-

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1882

tare la mancanza di operai adatti per questi lavori. Ma questi due inconvenienti si evitano appunto costruendo navi corazzate anche nell'arsenale di Venezia.

Riguardo al terzo arsenale che noi abbiamo oggi nel golfo di Napoli, io ho lamentato che nessuno in questo recinto abbia parlato del pericolo d'uno sbarco che si può eseguire nel golfo di Napoli. Io non mi fermerò a discutere sulla possibilità o no di difendere quel golfo e quindi gli stabilimenti marittimi militari che vi abbiamo. Nel progetto di legge non è contemplata nessuna opera di difesa per quel golfo: nè parmi la si potesse proporre utilmente con lo scopo di difendere gli stabilimenti marittimi che vi si trovano e che vogliono ora abbandonare.

Esamino perciò l'altra località ove vuoi trasferire l'arsenale di Napoli, ma che, anche indipendentemente da questo fatto, occorre sia difesa almeno dalla parte di mare. Di questa località, che è Taranto, ne ha parlato l'onorevole Alvisi. Havvi a questo proposito un progetto di legge sull'ordinamento degli arsenali, che trovasi all'ordine del giorno. Io non voglio precorrere la discussione di quel progetto: però raccomando all'onorevole ministro della marina di tener in pronto tutti quei mezzi coi quali si può improvvisare, per così dire, la difesa marittima di Taranto.

Taranto è una tal posizione che, ripeto, indipendentemente dalla costruzione di un arsenale, può essere un luogo adatto per le nostre flotte, in date evenienze. La difesa marittima di Taranto la si può eseguire molto facilmente, poichè la natura è stata molto provvida in quella località. Il giorno in cui venisse eretto uno stabilimento marittimo in Taranto (di maggiore o minore importanza, poco monta), allora l'onorevole ministro della guerra dovrà pensare anche alla difesa terrestre di quella località; e nel pensarvi, io gli raccomando di non perdere di vista la linea strategica delle Puglie, Taranto-Brindisi.

Ho esaminato così la difesa delle località ove vi sono, o vi potrebbero essere gli arsenali nostri marittimi ed è indispensabile che queste località siano validamente premunite da terra e da mare. Gli arsenali, i porti militari non rappresentano solamente la base di operazione della flotta, ma rappresentano benanche i luoghi di approvvigionamento, di rifornimento, di riparazione.

Poche località lungo le coste vengono considerate in questo progetto di legge; le esaminerò partendo dal confine occidentale. Prima fra tutte è la rada di Vado sulla quale l'onorevole Mattei non ha molta persuasione, mentre gli onorevoli Tenani, Baratieri e Bucchia si mostrarono favorevoli a questa difesa.

La Commissione ha considerato la rada di Vado non come un porto di rifugio per la squadra, bensì, mi si permetta la parola, come un punto di sbarramento per uno sbarco, e questo concetto fu molto bene spiegato dall'onorevole Baratieri.

Ma mi permetta l'onorevole Mattei di dirgli che in tutta la costa da Ventimiglia a Spezia l'unico punto che può richiamare l'attenzione nostra per il timore di uno sbarco serio è appunto la rada di Vado. Vi sarebbe il seno dove si trovano le due città di Oneglia e Porto Maurizio, ma è così vicino alla frontiera, mette in altre vallate, che non mi pare converrebbe a nessuna nazione di venire a sbarcare in quella località; mentre presso Savona, nella rada di Vado, il nemico può avere degli obiettivi molto più importanti di quello che penetrando nella valle del Po dalla parte dell'insenatura di Oneglia.

Nella seduta di sabato l'onorevole ministro ha spiegato nel senso medesimo nel quale l'ha compreso la Commissione, il vero concetto delle fortificazioni di Vado.

Riguardo a Genova vi sarebbe molto da dire, ma mi limito a raccomandare all'onorevole ministro di utilizzare le nuove opere idrauliche che si faranno per i lavori di quel porto, a beneficio della difesa marittima di quell'importante città commerciale.

Tanto l'onorevole Di Gaeta, quanto l'onorevole Bucchia, si mostrarono favorevoli alla difesa di Monte Argentaro. Monte Argentaro è anch'esso una di quelle posizioni che devono preoccupare la difesa, contro la possibilità di sbarchi. I punti di sbarco, come dissi nella seduta di sabato, bisogna considerarli all'epoca moderna, con criteri larghi, con larghe vedute; non come si consideravano una volta sparpagliando le fortificazioni lungo il litorale. Bisogna oggidì prendere le posizioni più importanti, quelle dalle quali si può temere un'invasione e cercare di rendere al più possibile vano il tentativo del nemico, fortificandole.

Nella relazione noi abbiamo spiegata la ragione che induce a fortificare Civitavecchia dal lato di mare; però prego l'onorevole ministro a tener conto delle considerazioni così chiaramente esposte dall'onorevole Di Gaeta, rispetto agli inconvenienti che possono presentare le fortificazioni terrestri di quella città.

Per noi Civitavecchia ha una importanza dal lato di mare, per il motivo delle fortificazioni di Monte Argentaro e per quelle di Roma. Qualora non si fossero fatte le fortificazioni di Roma, forse si potrebbe fare a meno di pensare anche a Civitavecchia; ma una volta fatte, è necessario completarle con quelle di Monte Argentaro e di Civitavecchia.

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1882

Così io mi trovo d'accordo con l'onorevole Di Gaeta, anche rispetto all'importanza delle fortificazioni di Messina. Messina, l'onorevole Di Gaeta, la ha qualificata una testa di ponte per il Faro; ed ha considerato il Faro come un fiume. Io credo che questo debba essere il concetto per le fortificazioni di quello stretto: fortificare, cioè, quella posizione in modo, che possiamo essere sempre padroni delle due rive del Faro.

Questi sono i soli punti del nostro litorale contemplati dal progetto ministeriale; e per questi lavori il ministro richiede la somma di 17 milioni. L'onorevole ministro disse che spera con la somma domandata di provvedere alla difesa di questi punti. Mi è sembrato di dover interpretare in questo modo il suo discorso di sabato. Io glielo desidero.

FERRERO, *ministro della guerra*. Per Messina in parte.

MALDINI, *relatore*. Allora le mie considerazioni non hanno più motivo di essere continuate.

Come conseguenza della difesa litoranea è necessario dir qualche cosa sulla difesa delle isole.

È una questione che deve preoccupare seriamente chiunque. L'onorevole Massari disse che le nostre isole trovansi oggidì più esposte per effetto di avvenimenti accaduti lo scorso anno. Ed ha ragione. L'onorevole Bucchia, con una frase sintetica, disse: « mi fa paura la Sicilia. » Ed anche la Sardegna, per lo stesso motivo, deve far paura. In questo progetto di legge le isole non vengono considerate. Non si considera che la sola isola d'Elba. E sta bene.

Io spero che il concetto determinante per la difesa dell'Elba sia quello di impedire che il nemico possa impunemente occupare o Portoferraio o Porto Longone, ma senza andare all'idea di voler fare di quei due porti, due grandi stazioni marittime di prim'ordine, come li vorrebbe qualche nostro collega che prese la parola nelle precedenti tornate.

Riguardo alla difesa delle isole, a me sembra che non si possa considerarla separatamente, come si potrebbe fare per un'isola coloniale: ma che bisogna riattaccarla con tutta la nostra difesa nazionale. Ed anche sotto questo punto di vista si sente maggiormente l'importanza, la necessità di un piano complessivo di difesa.

L'onorevole Tenani ha lamentato la mancanza di provvedimenti rispetto alla difesa interna del nostro paese. Noi pure l'abbiamo lamentata nella nostra relazione. Veramente si può dire che il progetto ministeriale considera, come lo disse anche il ministro della guerra, la sola difesa periferica del nostro paese, e che esso intende lasciare impregiudicata la questione della difesa interna. Ma tale

questione è di troppo grande importanza perchè non la si debba risolvere. Io credo che, risolvendola, verrebbero eliminate molte preoccupazioni gravissime, poichè si fanno strada nel paese certi concetti, che io non so se entrino nelle idee dell'onorevole ministro della guerra: non so se costituiscono la base sulla quale fu stabilito il piano generale della difesa dello Stato. Alcuni temono l'abbandono di intere provincie e delle nostre isole; alcuni altri temono che troppo si restringa la difesa del regno. Tutti questi timori saranno fondati o saranno erronei, ma sono ad ogni modo giustificati, dal momento in cui si ignora il concetto direttivo del Governo a questo proposito.

Come difesa interna, il progetto, prescindendo dalle fortificazioni di Roma, considerava una spesa di due milioni per la fortezza di Verona. In questa Aula noi abbiamo sentite parecchie opinioni riguardo a quella piazza forte. L'onorevole Di Gaeta dimostrò non solo l'inutilità di quelle fortificazioni, ma benanche il danno che potrebbe derivare dal mantenere Verona come è. Vi sono altri, come l'onorevole Alvisi, come l'onorevole Baratieri, i quali vorrebbero conservare le fortificazioni di Verona.

Finalmente l'onorevole Righi domanda una cosa molto semplice: « venite ad una soluzione. » E dal discorso di sabato dell'onorevole ministro della guerra sembra che oggi sia stata risolta questa questione. Parlando di Verona, l'onorevole Baratieri accennò anche ad un'altra fortezza di ben minore importanza, se si vuole, ma che si trova anche alla frontiera del confine veneto, Palmanova. È necessario venire ad una soluzione anche per quella fortezza. Però devo dire all'onorevole Baratieri che non mi pare che stia il paragone che egli ha fatto tra Palmanova e l'Aquileia dei tempi di Attila: io credo che piuttosto all'Aquileia dei tempi antichi corrisponda oggi la posizione di Venezia.

Nella relazione noi abbiamo spiegati i motivi che giustificano, a parer nostro, le spese per le fortificazioni di Roma. L'onorevole Baratieri ha sostenuta la necessità di queste fortificazioni; e mi pare che pure lo abbia fatto l'onorevole Tenani. Però l'onorevole Tenani si mostrò contrario al modo adottato per costruire queste fortificazioni, e fece un'interrogazione all'onorevole ministro riguardo alla cinta di Roma; la quale, come disse bene l'onorevole ministro, era già considerata anche nella relazione, il che forse sarà sfuggito all'onorevole Tenani. La nostra Giunta al pari della Commissione permanente di difesa dello Stato, al pari della Commissione parlamentare del 1873, ha considerata la difesa di Roma, non soltanto con un concetto tecnico, ma per altre considerazioni che furono chiamate *morali*

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1882

e che giustificano la difesa della capitale del nostro paese senza bisogno di entrare in quelle considerazioni che possono essere accampate da altri Stati per la difesa o meno della capitale loro.

Così esaminai tutte le parti del disegno di legge e della relazione che concernono le proposte presentate dall'onorevole ministro della guerra. Ma la Commissione dopo aver preso accuratamente in esame le proposte per la difesa del nostro paese, dopo avere accuratamente esaminato i punti litoranei da difendersi, ed in ispecie le località dove trovansi i nostri stabilimenti marittimi, non poteva fare a meno di occuparsi della difesa marittima di queste località in quella parte che concerne il ministro della marina. Questa parte, per la Commissione era rappresentata dai seguenti punti: i mezzi subacquei o la difesa ravvicinata, le condizioni della flotta, i trasporti marittimi, il comando della difesa delle coste.

Assistendo alla discussione dei giorni scorsi, mi sono fatto l'interrogazione: qualora la Giunta nella sua relazione non avesse toccato alcuno di questi quattro argomenti, si sarebbe sollevata in quest'Aula la discussione sui tipi delle navi come venne sollevata? Credo che quand'anche la Giunta avesse interamente taciuto in proposito, questa discussione sarebbe sorta egualmente. Ciò dico perchè mi rammento come nel 1880 essa sia sorta appunto in occasione della discussione di un disegno di legge concernente spese militari, nella cui relazione non vi era una parola sola che facesse allusione al Ministero della marina, alla questione delle flotte e dei tipi delle navi.

Infatti due anni addietro, si può dire giorno per giorno, poichè era il 23 aprile 1880, si è iniziata in quest'Aula la discussione sui tipi delle navi. Ad ogni modo, se la vostra Commissione non avesse trattati questi quattro punti che vi ho enumerati, essa non avrebbe adempiuto al suo dovere. Io parlerò dei primi due: dei mezzi subacquei e delle condizioni della flotta, poichè degli altri due ho discusso nella seduta di sabato. Prima, però, dovrei dire qualche cosa all'onorevole Di Gaeta riguardo ad una frase del suo discorso e sulla poca considerazione ch'egli fa della efficacia della flotta sia per sè stessa, sia in concorso alle operazioni dell'esercito. Ma gli ha risposto tanto l'onorevole Bucchia, quanto l'onorevole ministro della marina. Di più, nella seduta di sabato, avendo un po' toccato questo argomento, l'onorevole Di Gaeta, trovandosi poco discosto da me, mi fece sotto voce una interruzione dalla quale ho compreso il suo vero concetto che forse non aveva potuto afferrare esattamente quando pronunziò il suo discorso.

Quindi mi astengo dall'entrare in questo argomento. Dirò solo che, se prevalessse il concetto del mantenimento delle forze militari, sia di terra sia di mare, nel solo caso dell'assoluta superiorità o parità di condizioni, non vi sarebbe al mondo che un esercito ed una marina. (*Interruzione*)

**PRESIDENTE.** Prego di non interrompere.

**MALDINI, relatore.** Vengo ai mezzi subacquei. Io non posso comprendere come l'onorevole Bucchia abbia trovato nella mia relazione qualche cosa che corrisponda a quel concetto che mi ha attribuito: quello, cioè, che io voglia avere due linee di difesa lungo le coste; che io voglia difendere le coste esclusivamente con le torpedini. Io non mi sono espresso nella relazione in questo modo; ma quand'anche mi fossi espresso così male nella relazione, quand'anche dalla relazione potesse trasparire quest'erroneo concetto, veramente l'onorevole Bucchia non doveva mai attribuirmele, imperocchè egli sa benissimo quali sieno le mie idee a questo riguardo. Ne abbiamo parlato tante volte insieme, abbiamo spesso discusso a proposito di quelle navi suggerite dal generale Parodi, alle quali ha accennato nel suo discorso, e che corrispondevano a quelle suggerite dal generale Paixhans 20 anni prima, e sempre fummo di accordo nel combattere il concetto che questo genere di difesa costituisca la parte essenziale del problema.

Se l'onorevole Bucchia vorrà riflettervi un momento, vedrà che il concetto di questo sistema difensivo delle nostre coste non si trova realmente nella relazione, nè mai fu manifestato da me, ma invece dal banco dei ministri in un'epoca nella quale egli pure sedeva in quest'Aula. L'onorevole Bucchia del resto ha perfettamente ragione: le condizioni idrografiche del nostro paese non permettono di adoperare sopra larga scala questi mezzi accessori di difesa, come possono adoperarsi, dirò così, in modo essenziale, in altri Stati. Però vi sono alcuni punti i quali si prestano anche presso di noi alla difesa con mezzi subacquei. Questi mezzi di difesa ravvicinati alle coste al giorno d'oggi, sono: le torpediniere, le torpedini, gli sbarramenti artificiali, le stazioni di luce elettrica, tutti quei mezzi insomma che furono annunziati dall'onorevole Mattei (che l'altro giorno con un'interruzione mi disse di non averli neppure enunciati tutti).

Riguardo ad uno di questi mezzi di difesa ravvicinati alle coste, cioè le torpediniere, l'onorevole ministro della marina, rispondendo all'onorevole Tenani espose il numero di quelle da noi possedute e che si trovavano o costrutte o in costruzione, e questo numero sorprese molto l'onorevole Nicotera, il quale addusse l'esempio del numero delle torpediniere possedute dalla Grecia.

Ora ecco un fatto che dà ragione all'opinione emessa dall'onorevole Bucchia, e a quella, che ho esposto succintamente io in questo momento, sulla poca efficacia di questa difesa, e sulla possibilità di utilizzarla soltanto a seconda delle condizioni idrografiche dei vari paesi. Infatti, se voi osservate le condizioni idrografiche della Grecia, se vi fate a considerare l'arcipelago greco, quella miriade di isole con quegli ampi seni e numerosi porti e stretti canali, comprenderete facilmente come la Grecia abbia assoluto bisogno di un gran numero di torpediniere, e come queste navi possano essere utilissime alla sua difesa. Ma questi motivi non servono per noi che non abbiamo le medesime condizioni. Ciò spiega la differenza attuale tra il numero delle torpediniere possedute dall'Italia e quello posseduto dalla Grecia.

Tanto l'onorevole Mattei quanto l'onorevole Tenani richiesero alcuni schiarimenti all'onorevole ministro della marina sopra questa questione dei mezzi subacquei.

In primo luogo dirò all'onorevole Tenani che non mi pare di avere scritto nella relazione che la Giunta e il relatore ritengano che coi mezzi attuali, a disposizione dell'amministrazione marittima siasi provveduto a tutta la difesa subacquea del regno. A pagina 17, a pagina 23 e 24 della mia relazione io faccio cenno dei porti di Spezia, Venezia e Taranto e dico che la Commissione desiderava sapere se vi fossero anche altri mezzi per altre località, ma non che essa ritiene siasi a tutto provveduto.

L'onorevole ministro della marina ha fornito alla Commissione un notamento esatto di tutti questi mezzi subacquei che trovansi in pronto. Egli si è rivolto alla discrezione della Commissione per vedere se fosse o meno il caso di pubblicarlo. Io sono d'accordo coll'onorevole Tenani nel ritenere come oggidì sia poco serio il credere che tenendo celate talune notizie, queste abbiano a rimanere per tutti un segreto. Però riguardo ai mezzi subacquei bisogna notare che essi sono eseguiti nell'interno dei nostri stabilimenti marittimi, e in quella parte dei medesimi ove il pubblico non ha il permesso di accedere. E come la Commissione non ha creduto di pubblicare i notamenti di certi oggetti posseduti dall'amministrazione della guerra, non ha creduto neppure opportuno rendere pubblico quello che si riferisce ai mezzi subacquei uniformandosi in ciò a quanto fece la Commissione del bilancio presso la quale fu consegnato in altra epoca, come disse l'onorevole ministro della marina, il notamento di questi oggetti.

Gli onorevoli Righi e Perrone di San Martino lamentarono i ritardi e le lentezze nell'allestimento

delle navi, e l'onorevole Tenani avrebbe desiderato qualche spiegazione di questi ritardi nella relazione. Dopo i due discorsi pronunziati dall'onorevole ministro della marina, la Camera comprenderà i motivi delle lacune, e forse anche delle reticenze che si contengono nella relazione. Noi ci siamo limitati a constatare i fatti, quali vennero esposti dall'onorevole ministro, avvalorati coi documenti che egli aveva presentati alla Commissione. Non abbiamo voluto entrare in qualsiasi particolare anche per non sollevare questioni sopra il passato.

Ma in questa discussione fu di nuovo sollevata la grave questione del tipo delle navi. L'onorevole ministro della marina disse: *l'eterna questione del tipo delle navi*, ed io mi permetto di aggiungere, *anche dolorosa*, almeno per me. Parmi che da questa discussione non si ricava un grande profitto, nè per la questione stessa, nè per il paese. La Commissione non la ha sollevata: all'opposto parlò delle quattro grandi navi corazzate che abbiamo messo in costruzione nel 1873 e nel 1876, con quei convincimenti che erano propri del relatore, e che li ha enunciati nella seduta di sabato. La Camera può sempre sollevare qualunque discussione che le aggrada; ma, basandosi sulla relazione, si poteva qui fare la questione dell'allestimento delle navi, ma non del tipo. Da una parte della Camera fu sollevata la questione, fu raccolta dall'altra; si allargò tanto che si venne ad una proposta di un'inchiesta parlamentare sopra tutta la marina, senz'altro tutti i rami dell'amministrazione marittima siano stati discussi in quest'Aula. Io non intendo discutere a fondo la questione del tipo delle navi. Le nobili parole dell'onorevole Mocenni, membro della Commissione, e delle quali lo ringrazio, e l'esattezza delle sue osservazioni nell'ordine delle varie responsabilità, mi serviranno di guida in questo momento nel quale bisogna che pur dica qualche cosa sopra questa questione. Ed innanzitutto dichiaro che io parlo adesso non come relatore, ma come deputato. La Giunta non ha, come dissi, nè sollevata, nè discussa questa questione; quindi delle cose che sarò per esporre non sono responsabile che io solo.

L'onorevole Perrone accennò alla questione della pescagione. È grande la mia titubanza nell'entrare in questo argomento. Come la Camera sa, io non sono costruttore navale, e la questione dell'immersione è una questione così speciale agli studi dei costruttori navali che, francamente, è difficile poter entrare in quest'argomento da chi non è speciale ai medesimi. Però la pescagione delle navi ha una grande importanza sotto il punto di vista della nostra difesa, ed è sotto questo aspetto che voglio ora esaminarla.



Se fate navi che non possano entrare nei porti di uno dei mari che bagnano le nostre coste, voi provvedete con queste navi a una sola parte della difesa litoranea. Ma si osserva: i porti si scavano. È presto detto; ad ogni modo si andrebbe contro al sistema usato in tutti i paesi del mondo, quello cioè che le navi si fanno per i bisogni marittimi del proprio paese e per le condizioni idrografiche del proprio litorale; ma non si fanno già le navi in astratto, costruendo in seguito i porti per poterle capire.

Questa questione della pescagione formò oggetto di varie e serie considerazioni da parte dell'onorevole Bucchia. Egli per esporla, direi quasi, in modo popolare alla Camera, onde avvalorare il suo concetto, addusse qui un esempio, l'esempio di una navigazione fatta dal *Duilio*, insieme ad altre due navi, la *Palestro* e il *Principe Amedeo*. Sopra questo argomento rispose l'onorevole ministro della marina, accennando come la *Palestro* e il *Principe Amedeo* peschino altrettanto quanto il *Duilio*, e forse qualche cosa di più. (*Interruzione dell'onorevole Bucchia*)

Non è per la questione di entrare in quest'argomento; vedrà l'onorevole Bucchia il motivo per cui ricordo questo fatto. Quando l'onorevole Bucchia cominciò il suo discorso, io ho lasciato questo posto, e mi sono avvicinato a lui per meglio poterlo udire, e quando egli accennava a questo esempio, io, che non ho interrotto nessuno in questa discussione, ma che ho raccolto tutte le interruzioni che si sono fatte intorno a me, ne ho raccolto due, che mi farebbero credere che il concetto dell'onorevole Bucchia non sia stato esattamente interpretato, e che lo si sia interpretato in un modo allarmante.

Io credo che l'onorevole Bucchia non abbia voluto dire che le nuove navi, per la minore immersione, potranno facilmente fare la fine che fece il *Captain*. Egli mi accenna di no, ed io sapeva molto bene che non poteva essere questo il suo concetto, bensì quello che le navi del nuovo tipo, così detto Acton, non starebbero in mare così bene, e non avrebbero quindi le qualità militari così eccellenti come il *Duilio*. Or bene, quando l'onorevole Bucchia portava quell'esempio, e materialmente lo esprimeva stendendo il braccio e conservando la mano immobile, dicendo: « il *Duilio*, vedete, stava così, » due onorevoli miei colleghi, seduti in quel banco, dissero invece: « le nuove navi si capovolveranno. » Ecco per qual motivo ho voluto rilevare quella interruzione. Perchè io era convinto che non fosse questo il concetto dell'onorevole Bucchia. Ho perciò creduto bene di rilevarlo in quest'Aula per togliere ogni dubbio sopra argomento di tanta gravità.

CAVALLETTO. Saranno di minore stabilità.

MALDINI, *relatore*. Ho sentito pronunciare la parola *stabilità*. Non si tratta di *stabilità* nautica: è qualche cosa di diverso.

In quest'Aula fu fatta un'interrogazione od interpellanza che sia nel 1876 sopra una polemica scientifica sorta fra il direttore in capo delle costruzioni navali inglesi ed il direttore in capo delle nostre costruzioni navali di quell'epoca, discussione importantissima per le varie considerazioni che vi erano esposte. Ora forse quei miei colleghi, i quali intesero in questo senso le osservazioni dell'onorevole Bucchia, si sono riferiti a quelle cose che furono dette qui dentro in quell'occasione.

L'onorevole Bucchia dice che le navi che vuole l'onorevole ministro della marina di così poca immersione provengono dal concetto suo di farle entrare in tutti i porti, e che a lui sembrerebbe tutto al più opportuno se potessero entrare in taluni dei porti, in quelli in ispecie ove abbiamo i nostri arsenali marittimi, ed in taluni altri. E si è detto, con un'interruzione però rilevata dall'onorevole ministro della marina, si è detto: il *Duilio* è già entrato a Venezia. Ma, signori, quando, io dico, una nave che entra in un porto ove vi è un arsenale, e quindi un porto di armamento, io non intendo che questa nave abbia la possibilità di entrare soltanto per fermarsi a dieci, a undici chilometri lontano dall'arsenale, e che questi undici chilometri non abbia poi il mezzo di percorrerli perchè essa pesca più della loro profondità. Io credo che il *Duilio*, l'*Italia* ed anche il *Lepanto* potranno entrare in Venezia, nella rada di Spignon, specchi d'acqua riparati dal forte di San Pietro, ove potranno ritrovare profondità sufficiente per ancorarvi. Ma...

BUCCHIA. Se si scava il canale.

MALDINI, *relatore*. Si scava il canale è vero, ma sono 15 anni che noi cerchiamo di portare il canale di Malamocco fino all'arsenale alla profondità di 8 metri, ed in quindici anni il canale non è a 8 metri: in alcuni punti è a meno di 7 metri, ed in media è a 7 metri e centimetri 30 o 50. Io so che vi è una legge per portare il canale di Malamocco dalla profondità di 8 metri a quella di nove.

Siccome ho detto che il canale oggidì ha la profondità di 7 metri e 1/2, così forse al massimo da qui a 15 anni l'avremo alla profondità di 8 metri e qualche cosa.

Un argomento portato dall'onorevole Bucchia per giustificare la necessità delle grandi immersioni (e che fece molta impressione alla Camera), è stata quella del paragone della *conca* e delle fondazioni per gli edifici. L'onorevole Bucchia mi pare che abbia detto che le fondazioni si facciano a seconda

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1882

della mole dell'edificio che si vuole erigere. Ora io mi permetto di mettere in dubbio questa asserzione.

Io non sono ingegnere navale, e neppure ingegnere civile o militare; ma io credo che le fondazioni si facciano a seconda della natura del suolo, e non a seconda della mole che vi si dovrà sovrapporre; ed in questo concetto mi conforta vedere la diversità di fondazioni che si fanno a seconda della natura dei terreni. Qui stesso in Roma, in alcune località bisogna andare alla profondità accennata dall'onorevole Bucchia, in talune altre no. Noi, per esempio, a Venezia facciamo delle fondazioni d'altra natura.

Io ho veduto pochi mesi fa la città di Catania, quella città in brillante trasformazione. Là si può fabbricare sulla roccia e non ci sono fondazioni di sorta; per conseguenza è un fatto che le fondazioni si fanno secondo la natura del suolo. Ora, per me, questo concetto che proviene dall'esempio portato dall'onorevole Bucchia, qualora lo si applichi alle immersioni delle navi, corrisponde a quello di far le navi a seconda della natura idrografica del litorale. Però accetto anche l'idea della *conca*, espressa dall'onorevole Bucchia. Ma questa conca è necessario pure che dopo fatta venga portata in qualche località. E se non vi sono siti adatti per poterla contenere che cosa ne avviene? Avviene come uno che facesse costruire del mobilio per una stanza e che poi i mobili non entrassero nè per la porta nè per la finestra.

In questo progetto di legge entrano fucili, cannoni, fortificazioni, caserme, fabbricati. Io non ho sentito nessuno che venga ad esporre il modo di costruire fucili, cannoni, forti, caserme, fabbricati. Nessuno ha creduto opportuno di entrare in questa questione così speciale della costruzione. Ma invece ho sentito entrare nei più piccoli dettagli tecnici della costruzione delle navi. Io non intendo seguire gli oratori in questa via. Nella seduta di venerdì la Camera, con alcuni segni d'impazienza, mi ha prevenuto che se essa può prendere interesse alla questione generale non è disposta a seguire così facilmente coloro i quali entrano in dettagli di questa natura. Io quindi parlando del tipo delle navi mi limito alla questione generale; e procurerò di farlo in modo da poter essere inteso da chiunque.

Ordinariamente rifuggo non solo dai dettagli ma dalle espressioni tecniche che non mi sembrano adattate in un'assemblea politica.

Signori, tutti i discorsi che dal 1880 al giorno d'oggi furono fatti sul tipo delle navi in questo recinto partono e sono basati sulla supposizione che il problema della nave tipo sia già risolto in tutte le varie sue parti, militari e nautiche, che possono

avervi attinenza. Ora, mi si permetta il dirlo, ciò non è. Il vero, l'unico vero si è che questo problema del tipo aspetta sempre la sua soluzione in tutte le marine di questo mondo. Esso è all'ordine del giorno in tutti i paesi, dappertutto, non nei Parlamenti, ma nelle associazioni scientifiche, nei congressi speciali, nelle conferenze di uomini competenti. Io seguo possibilmente tutte le pubblicazioni che si fanno a questo riguardo. Or bene: la pubblicazione la più recente si è uno scritto di un illustre ammiraglio francese, l'ammiraglio Aube. Questa è la pubblicazione la più recente di tal genere, poichè uscita il 15 dello scorso mese. E questo lavoro è importante non solo per la questione che considero in questo momento, ma benanche nella questione che io considerava poco innanzi, cioè per la difesa dei porti dove vi sono stabilimenti marittimi militari. Or bene, riguardo alla questione delle navi, l'ammiraglio Aube dice che nessuno oggi può stabilire quale sia il vero strumento di combattimento sul mare. Ecco le precise parole dell'ammiraglio: « Nul ne peut préciser le véritable instrument de combat dans une guerre maritime. » Tutti, o signori, sono nell'incertezza, tutti studiano questo problema.

Ma quale è questo problema del tipo-nave? Per quali motivi tanti studi e tanta incertezza? Ecco, signori, voi sapete che oggi sul mare si dispone di tre armi: il rostro, il cannone, la torpedine; queste come armi militari offensive. Or bene: questo problema del tipo-nave è così posto dovunque: date le tre armi, di cui si può oggi disporre sul mare, cioè: rostro, cannone e torpedine, debbono esse venire tutte e tre riunite sopra una nave sola e quindi di grandi dimensioni? Oppure devono esser suddivise in più navi di costruzione e di dimensioni appropriate? Ecco il problema che ancora è insoluto, e che, come ho detto, è studiato dagli uomini più competenti e più speciali di Europa. Si è cercato di risolverlo da noi col tipo *Italia*. E qui mi permetto, riguardo al tipo *Italia*, di rettificare un equivoco in cui è caduto l'onorevole Bucchia riguardo alla data di costruzione di quella nave. L'*Italia* non fu messa in cantiere dall'onorevole ministro De Saint Bon, ma dall'onorevole Brin nel luglio del 1876. Però anche da noi non si è d'accordo sul tipo *Italia*. E lo avete udito nella seduta di venerdì. Vi è chi propende per il *Duilio*, chi per l'*Italia*, chi per un tipo *Italia* modificato; chi per un *Duilio* perfezionato.

L'onorevole Bucchia parlò appunto sotto un altro aspetto di questo problema, che ho annunciato poc'anzi alla Camera, allorchè fece cenno del gruppo di quelle tre navi, che egli ritiene le più atte oggidì

per le operazioni combinate della difesa del paese. Ora la conseguenza di quel ragionamento parmi debba essere la seguente: un ariete che agisca col rostro; una nave che agisca col cannone ed alcune torpediniere. Notate, signori, che tutte e tre queste specie di navi, così combinate, appaiono per la divisione del lavoro (mi si permetta l'allusione), si possono dotare di una velocità superiore a qualunque nave che riunisca invece questi tre dati del problema in sé stessa. Or bene, quale ne sarebbe la conseguenza? Che questo gruppo delle tre navi accennate dall'onorevole Bucchia, potendo insieme raggiungere quella che ha in sé riunite le tre armi, il gruppo si renderebbe ragione della nave che avesse le tre armi riunite insieme. Questo è il vero stato delle cose.

Ma, ora che ho enunciato il problema del tipo della nave in modo che spero l'avrete compreso, domando a tutti voi: è problema politico questo? è problema parlamentare? è problema amministrativo da potersi discutere in quest'Aula? E notate, signori, che dalla risoluzione di questa prima questione del problema tipo-nave, che con termine parlamentare chiamerei la questione pregiudiziale, ne vengono di conseguenza tante altre, come la dimensione delle navi, la loro immersione, la loro larghezza (poichè oggi anche la larghezza ha una grande importanza come elemento di difesa contro le torpedini); i cannoni, i sistemi di corazzatura, lo spessore delle piastre, i vari apparati offensivi, la velocità delle navi, la possibilità per le medesime di avere grandi provviste di combustibile, la struttura cellulare e tante altre conseguenze che vengono fuori dopo risolta questa prima questione.

Ora ognuna delle parti che ho enunciate ha una importanza grandissima sia isolatamente per se stessa, sia in rapporto al problema principale.

Signori! Francamente parlandoci, è semplice o complicata questa questione? Questa complicazione del problema conduce poi ad un risultato che si potrebbe dire un assurdo. Mi spiego.

*A priori* chi non dirà esser meglio il cannone da 100 anzichè uno di inferiore efficacia? Chi non dirà esser meglio la corazza di 50 centimetri anzichè quella di 40? Esser meglio una velocità di 18 miglia anzichè di 15, 16 o 17? Esser migliore la nave che ha una maggior provvista di carbone, la quale sarà sempre evidentemente più libera? Esser meglio che sia preservata in tutte le sue parti anzichè in alcune soltanto? Chi non vorrebbe che questa preservazione per mezzo delle corazze concernesse i tiri orizzontali non solo, ma anche i tiri ricurvi? Che la nave sia garantita dai proiettili non solo, ma anche dalle torpedini? È certo che esaminando

*a priori* ciascuna di queste parti, che sono poi accessori del problema, della questione principale, si giunge a desiderare il *maximum* in ciascuna di queste parti. E quindi che ne succede? Ne succede, come ho detto, l'assurdo: che può aver ragione tanto chi deplora che le corazze siano di soli 40 centimetri, quanto chi le ha ordinate di quello spessore; che può aver ragione tanto chi vorrebbe la velocità di 18 miglia, quanto chi ha ordinato una nave con velocità di 15 miglia; e ciò per la ragione semplicissima che il problema tipo non è ancora risolto. Tutte queste singole parti che costituiscono da un lato la offesa, dall'altro la difesa della nave devono esaminarsi nel loro insieme, non separatamente; altrimenti si viene a fare una nave in astratto e non una nave concreta, allo scopo pel quale essa deve servire.

Io mi rivolgo alla Camera e domando: Si può discutere qui da noi questo problema nelle parti principali, nelle conseguenze sue? È in un corpo politico che si può fare una discussione di questa natura? È in una adunanza di 200 deputati che la si possa fare? Ciò è impossibile.

Ma, o signori, ciò non è ancora tutto: dopo avervi detto tutte le difficoltà che si presentano in oggi sopra questo argomento del tipo delle navi, devo aggiungere che uomini i più competenti in proposito, e da noi e altrove, hanno manifestato l'idea di abbandonare totalmente la corazzatura delle navi. Signori, l'America fu quella che diede la spinta a questi nuovi tipi. Tutte le marine di Europa l'hanno seguita e si affaticano oggi a studiare questo nuovo problema per poterlo risolvere. Ebbene, l'America non ha oggi flotta corazzata: ha abbandonato tutti quei tipi; nè il bilancio della marina americana prevede per ora la costruzione di alcuna nave corazzata. O signori, è un argomento serio questo, che deve preoccupare e far riflettere gli uomini che si trovano alla testa della amministrazione del paese. Io ho accennato poco anzi al lavoro del dotto ammiraglio Aube. In quella pubblicazione, riguardo all'abbandono delle corazze, l'ammiraglio Aube dice che in Francia si sarebbe già presa una decisione a questo proposito, se non prevalesse il timore di essere i primi a prendere una risoluzione così radicale.

Ma, si dice, l'onorevole ministro della marina ha da seguire un indirizzo nelle costruzioni navali; non ha seguito l'indirizzo che si era seguito fino ad ora. Questa questione dell'indirizzo è stata sollevata anche l'anno scorso, quando, al pari d'oggi, si discuteva del tipo di nave.

E qui permettetemi di accennare ad una combinazione strana. Lo scorso anno, nel momento in cui ci accingevamo alla discussione del bilancio di defi-

nitiva previsione del Ministero della marina, circolò sui giornali la notizia che l'Inghilterra si accingeva a costruire una o due navi del tipo *Italia*, le quali poi non furono costrutte.

Oggi che la discussione fu portata sulla immersione delle navi, viene la notizia di un inconveniente successo ad una nave corazzata inglese, l'*Ajax*, che, per difetto di immersione, così si dice, quantunque parmi si tratti di altra cosa, non è riuscita nelle prove. È, ripeto, una combinazione stranissima questa che proprio il giorno stesso della discussione di questa questione dinnanzi al nostro Parlamento debba sempre giungere qualche notizia dall'Inghilterra in appoggio di chi combatte le navi del nuovo tipo adottato!

Or bene, nello scorso anno, si è parlato a lungo riguardo all'indirizzo dato alle nostre costruzioni navali. Osservo innanzitutto che nessun voto del Parlamento esiste il quale abbia approvato l'indirizzo delle costruzioni messe in cantiere nel 1873 e nel 1876. Ad ogni modo, quand'anche vi fosse stato qualche voto del Parlamento fa d'uopo notare come tra la data della costruzione di quelle navi ad oggi, sia intervenuto un fatto grave, sia intervenuta la legge organica sull'ordinamento del materiale della nostra marina.

Circa l'indirizzo delle costruzioni navali ha parlato anche l'onorevole Bucchia, ma mi pare che egli appunto prendesse le mosse dall'indirizzo che può dedursi dalla legge sull'organico del naviglio. Quella legge stabilisce il numero delle navi e i fondi necessari per costruirle. L'onorevole ministro della marina ha accennato, mi pare, a questa circostanza. Ora è evidente che col valore stabilito nell'organico per le nuove navi di prim'ordine, non era possibile di mettere in costruzione navi eguali per tipo, condizioni e qualità a quelle del tipo *Duilio* e *Italia* che costano molto di più. Dunque le nuove navi non mutano per nulla l'indirizzo stabilito, anzi si attengono a quello prescritto dalla legge organica.

L'onorevole ministro della marina ha accennato, anzi ha letto un brano di un discorso tenuto in questo recinto dall'autore stesso del piano organico della marina e nel quale si accennava al concetto che per sviluppare quel piano organico si dovessero fare navi minori di quelle che erano già in costruzione.

L'onorevole Bucchia dice: con le nuove navi ordinate dall'onorevole ministro della marina, voi non potete rimanere egualmente nei limiti finanziari del piano organico; fate piuttosto dei *Polyphemus* se volete rientrarvi. Ma l'organico stabilisce la qualità delle navi: ora il *Polyphemus* non può essere classificato tra le navi di prima classe, e si potrà

entrare nell'organico da una parte per uscirne poi dall'altra.

Con l'organico si possono fare navi di prima classe, si possono fare navi come il tipo *Polyphemus*; insomma la meditata elasticità di quella legge presentata dall'onorevole Brin, e della quale io fui relatore, permette al ministro della marina di fare quelle navi che crede, a seconda degli articoli di legge, per il numero delle varie classi e per il genere di navi stabilito.

Poichè ho toccato la questione del piano organico, non posso fare a meno di dirne qualche cosa. Io lodo e ho lodato sempre l'onorevole Brin per avere finalmente risolto questa questione, che è stata sempre un sogno mio, che è stata un desiderio dell'onorevole Bucchia per tanti anni, poichè intorno a un organico abbiamo lavorato insieme 20 anni addietro, precisamente nel 1862, in unione a un ex nostro collega, l'onorevole Sandri, ed è stato pure un sogno dell'onorevole presidente del Consiglio, l'onorevole Depretis, il quale voleva un piano organico anche per la marina dell'antico regno subalpino.

Ma si dice (e questa era l'obbiezione che si faceva alla possibilità di determinare un piano organico del naviglio) con l'organico si rimane vincolati. Io veramente non aveva mai creduto questo, ma pure questa difficoltà era anche per me argomento di preoccupazione.

Però senza organico è impossibile lo sviluppo della marina; la marina è un'amministrazione che forse più di qualunque altra amministrazione dello Stato deve vivere di lunghe previsioni.

Ora come potete fare queste lunghe previsioni, quando non avete un ordinamento stabilito riguardo al naviglio per un certo numero d'anni? È impossibile di provvedere a queste previsioni collesomme annue iscritte nei bilanci in modo non stabile, non determinato da legge, in modo che domani un voto della Camera può tranquillamente cambiare senza bisogno di alcuna legge. Come fate i contratti, come fate le ordinazioni, come fate le provviste senza un organico? E poi, signori, esaminiamo un istante questa legge sulle spese militari che noi oggi discutiamo. Che cosa è questa legge se non un organico più o meno ampio, dato in mano all'onorevole ministro della guerra, per eseguirlo in cinque anni? E che cosa era l'organico che abbiamo votato nel 1877? Il suo carattere essenziale era quello di fornire i mezzi al ministro della marina per provvedere allo sviluppo della marina in un periodo di 10 anni, cinque dei quali sono già passati.

Io parlai della meditata elasticità del piano organico presentata dall'onorevole Brin, il quale con

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1882

molta avvedutezza seppe sfuggire all'unica obiezione seria che si potesse fare ad una legge consimile. Ho qui quel progetto di legge, e mi permetta la Camera di leggerne alcune righe, le quali possono servire anche per la discussione che si è iniziata in questo recinto sui dettagli tecnici.

« La parte essenziale e più costosa (così si esprime la relazione ministeriale che precede quel progetto) della prima categoria delle navi è costituita, già lo sapete, dalle 16 grandi navi di battaglia, chiamate nel progetto, *navi da guerra di prima classe*. Non ho consentito scendere ad altra spiegazione che questa, per non pregiudicare la questione con definizioni di dimensioni, di forme, di corazze, di armamento, l'opportunità delle quali potrebbe essere smentita dai progressi della scienza ad ogni piede sospinto nell'avvenire. »

Ora, tutto il concetto del progetto dell'onorevole Brin consiste proprio nell'escludere discussioni sopra questioni tecniche e non vincolare con queste le varie responsabilità. Nè io posso astenermi dal ricordare anche alla Camera, non le parole della relazione, ma le disposizioni esatte dell'articolo 5 della legge stessa, articolo che suona così: « Nel bilancio di prima previsione d'ogni anno si indicheranno le navi delle quali il Governo intende di intraprendere la costruzione. » Ecco il primo obbligo del ministro della marina. Poi si stabilisce la presentazione di una relazione annua, che non influisce per nulla sopra la presente questione; quindi havvi il 3° paragrafo di quello stesso articolo, così concepito:

« I disegni delle navi da costruirsi saranno sottoposti all'esame dei Consigli speciali a ciò chiamati in virtù di legge o di regolamento. »

Signori, io ho letto quest'articolo della legge per specificare esattamente quale sia, nella questione del tipo delle navi, la responsabilità parlamentare, quale sia la responsabilità ministeriale. Ripeto la frase che mi è venuta al pensiero scorrendo di quella legge: *meditata elasticità di quel piano organico*, poichè la legge considera anche le modificazioni, le trasformazioni che possono avvenire nel materiale marittimo, beninteso le grandi trasformazioni del materiale. A ciò provvede l'articolo 6. Nell'articolo 6, bene interpretato, rimane compresa anche la facoltà (quando saremo alla fine del decennio, e che evidentemente, per tante circostanze forse l'organico non avrà potuto avere l'esatta sua attuazione) la facoltà di domandare al Parlamento con una legge speciale i fondi necessari per supplire alla deficienza delle spese stanziato.

E rilevo questo fatto, inquantochè corrisponde ad un'altra interruzione che ho udito farsi vicino a me, quella cioè di dire: ma se il piano organico

stabiliva doversi fare otto navi, e dava il valore a queste navi, in media, di 15 milioni, se invece ora si vede che non bastano per fare delle navi di tipo maggiore, delle navi come il *Duilio* o l'*Italia*; venga il ministro a domandare una maggior spesa. Fu questa un'interruzione da me raccolta. Comprendo che il ministro potrebbe domandarla questa maggior spesa, ma non saprei su che cosa la potrebbe basare in oggi. Se il problema della nave fosse risolto, se vi fosse una trasformazione del materiale, intenderei che il ministro si valesse di questa facoltà; ma quando le navi messe in costruzione corrispondono al concetto che guidava tutto l'organico del materiale, bisogna cambiare il concetto della legge per venire a domandare un'alterazione di fondi.

Ora, signori, nel mio discorso pronunziato in dicembre 1880 io non avevo l'intendimento nè di salvare ministri e Ministeri, nè di abatterli; il mio concetto era quello di mettere in avvertenza la Camera per non sovrapporre la propria responsabilità alla responsabilità ministeriale stabilita dalla legge dell'organico, e sostituirsi alla responsabilità tecnica che spetta al ministro della marina.

La vostra Commissione, come dissi, non ha sollevato e quindi non ha trattato la questione dei tipi; fece invece una domanda al ministro della marina, se cioè lo sviluppo dato alle costruzioni navali fosse o no in relazione colle previsioni dell'organico stesso; e per questo motivo, dietro le risposte avute dall'onorevole ministro della marina, la Commissione ne parlò nella sua relazione.

Io non credo che la Camera possa mettere in dubbio la bontà dell'organico che oggi è legge dello Stato.

Io considero sempre i ministri come uomini politici nella loro parte amministrativa, e non come specialità tecniche; ma io non posso dimenticare che il progetto dell'organico fu presentato quando era ministro della marina un costruttore navale, il quale evidentemente ha preveduto tutte le parti che possono concernere il materiale della marina con tutta cognizione dell'argomento.

Ma non credo si possa, nè convenga, qualora si potesse, o alla legge od al parere tecnico di quei corpi e consessi tecnici dei quali è circondato il ministro della marina, ed ai quali deve sottoporre i disegni delle navi, sostituire invece l'azione ed il concetto individuale. In nessun paese del mondo si segue questo sistema dell'iniziativa individuale. Noi abbiamo la legge dell'organico; noi dobbiamo curare che il ministro la faccia eseguire.

Quale spiegazione delle quattro grandi corazzate che furono messe in costruzione prima del piano

organico, l'onorevole Tenani con una bellissima frase disse che queste navi sostituivano la *qualità alla quantità*. Questo è un concetto giustissimo, non si aveva marina, la qualità ha supplito alla quantità, ma ora che il piano organico ha stabilito e queste quantità, e queste qualità, ora non è più il caso di dare la preferenza alla qualità sulla quantità, od alla quantità sulla qualità.

E prima di por termine a questa parte che concerne la marina, mi si conceda un'altra osservazione.

Signori, parliamoci chiaro: dal 1867 al 1872 noi abbiamo trascurato le nostre costruzioni navali; io dissi poc'anzi che se havvi amministrazione la quale viva di preveggenza è appunto l'amministrazione della marina. Oggi noi scontiamo ancora quel periodo di inazione scorso dal 1867 al 1872. Il Parlamento vorrebbe avere subito, immediatamente, una marina, vorrebbe disporre di una flotta, si comprendono le ansietà, e questo può essere anche un motivo di certe discussioni che avvengono qui dentro. Abbandonando ora la questione che si riferisce alle navi, devo fare due osservazioni ancora, l'una che lo scopo delle navi contemplate nella legge organica è riassunto nella relazione che precede il progetto di legge in questi termini: « La nostra marina di guerra deve essere per ora costituita in modo da servire al supremo ufficio di difendere la frontiera marittima del regno, » questo è il concetto dell'organico, della legge che noi abbiamo approvata.

L'altra considerazione è piuttosto una preghiera che vorrei muovere alla Camera. Non facciamo discussione sulla efficacia delle navi. L'onorevole Mocenni nella seduta di venerdì disse: *lasciamo questa discussione*. Voi sapete fuori di quest'Aula quale posizione occupa l'onorevole Mocenni. Ecco il mio concetto: il militare deve sempre aver fiducia nelle armi che la nazione gli mette in mano, gli affida per la difesa del paese!

Sopra l'argomento delle navi, fu presentato dall'onorevole Nicotera un ordine del giorno concernente una inchiesta parlamentare sulle condizioni di tutta la marina. Sopra quest'ordine del giorno, a tempo debito esporrò l'opinione della Giunta l'onorevole presidente; ecco perchè io non posso entrare in questo argomento. Questa questione della marina io doveva trattarla per molti motivi; ma era titubante nel farlo, poichè temeva, rispondendo a persone che stimo e che mi sono amiche da tanti anni, temeva alle volte di sdruciolare in qualche frase che potesse spiacere. Credo di essermi contenuto in limiti tali, che nessuno si possa lagnare. (Sì! sì!)

Ora vengo, seguendo l'ordine della relazione e del progetto di legge, alla parte finanziaria. La Camera

comprenderà molto bene, che se la relazione è stata breve su questo argomento, il relatore debba esser proprio brevissimo; tanto più che dichiaro, a malincuore, se volete, la mia incompetenza nel trattare le questioni di finanza. Del resto la Camera ha sentito il discorso lucido ed elegante dell'onorevole Magliani in risposta all'altro parimenti splendido dell'onorevole Perazzi. Ed ha sentito anche le repliche fatte dall'onorevole Magliani ad altri discorsi sulla questione finanziaria.

Ora bisogna che faccia una dichiarazione alla Camera poichè parmi che si sia detto qualche cosa che veramente non deve andare all'indirizzo dell'onorevole Magliani. La Commissione può far fede delle buone disposizioni che il ministro delle finanze ha portato dinanzi alla stessa nella presente questione. Io ho avuto altre occasioni, a proposito di spese militari, di dover trattare con ministri di finanza, i quali, sia pure per le condizioni finanziarie d'allora ben diverse da quelle dell'epoca attuale, ma non erano così arrendevoli, come è stato l'onorevole Magliani, così disposti a secondare il ministro della guerra in tutte le proposte che ci ha presentato.

Io ringrazio l'onorevole Perazzi di avere incominciata questa discussione proprio con un discorso finanziario, poichè quella, come dissi, è la parte nella quale la Commissione non ha creduto, trattandosi di previsioni, di entrare in molti dettagli. Essa si è rimessa al ministro delle finanze. Aveva ricevuto le sue dichiarazioni, che ha ripetuto qui replicando appunto all'onorevole Perazzi. Egli ci ha dato anche dei documenti. Forse in seno alla Commissione il ministro è stato ancora più esplicito che non dinanzi alla Camera.

Ho sentito nel discorso dell'onorevole Nervo, fare un cenno del desiderio suo di aggiungere un articolo riguardo ai proventi del bilancio ordinario o straordinario; non ho ben compreso. Siccome di aggiunte non ne esistono, almeno che io sappia, ancora altre che quella all'articolo terzo, così venendo alla discussione degli articoli io mi riserverò di rispondere sopra la proposta dell'onorevole Nervo, qualora egli credesse necessario di persistervi.

Un argomento all'infuori della parte militare, marittima e finanziaria, ma che si collega grandemente colla parte e marittima e militare, fu sollevato dalla nostra Giunta ed esposto nella relazione. Concerne la questione dell'industria. L'onorevole Nervo ha fatta una esposizione chiara delle condizioni, dei pericoli, nei quali si può trovare il paese, affidando la grave questione delle forniture militari ad industriali fuori del nostro paese. Le considerazioni dell'onorevole Nervo si aggirano anche sulla

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1882

parte economica di questo problema, non soltanto sulla parte militare, sulla parte della difesa, della sicurezza, direi quasi, nazionale; questa parte economica, non fu trattata dalla Commissione nella sua relazione.

Io posso ora esporre in proposito qualche mia idea, piuttosto come deputato, che non come relatore. Io credo che occorra portare qualche modificazione alla nostra legge di contabilità, riguardo a quest'argomento qualora si voglia proprio sviluppare le nostre industrie nazionali che si attengono a scopi militari. Sono successi, signori, due fatti in pochi mesi, che mi obbligano a dire qualche cosa sopra l'argomento dell'industria. Uno è l'esposizione di Milano, l'altro è l'inchiesta sulla marina mercantile, della quale per benevolenza vostra io faccio parte.

Noi abbiamo veduto stabilimenti, che possono dare oggetti di vario genere all'amministrazione marittima ed all'amministrazione militare. Noi abbiamo sentito questa sola domanda: *il Governo ci incoraggi col lavoro*. Noi abbiamo operai i quali si adattano facilmente a mutare la loro professione, come i carpentieri in legno divengono eccellenti carpentieri in ferro; operai che hanno una mercede minore che non in altri paesi: la tenuità della mercede permette di sostenere il confronto, e vincere talune difficoltà che gli industriali nostri possono ancora trovare per l'acquisto dei materiali. Ma nessun fatto è risultato per autorizzare a credere che la nostra industria non possa corrispondere alla fiducia del Governo, cioè che possa dare lavori, i quali non siano così perfezionati come li può dare l'industria estera.

Havvi la questione dei ritardi. Ma adesso, con questo disegno di legge, e col piano organico che ha in mano l'onorevole ministro della marina, la questione dei ritardi ha un'altra importanza; basta dare le ordinazioni in tempo, ed allora i fornitori danno in tempo anche il lavoro ultimato.

Nè io posso trovarmi perfettamente d'accordo coll'onorevole mio vicino il deputato Sani, il quale, rispondendo all'onorevole Nervo, parmi abbia detto (forse avrà franteso): venga l'industria e noi ne approfitteremo. Orbene, io ho rilevata questa frase perchè corrisponde ad un concetto che ho manifestato in questo recinto fin dal 1868 quando si discuteva la legge sull'armamento del naviglio corazzato. Io allora dissi al ministro della marina: voi avete una legge colla quale siete assicurato di poter spendere nella parte straordinaria del bilancio 9 milioni; altri 4 o 5 in quella ordinaria. Orbene, guardate se, avendo innanzi a voi la spesa di 14 milioni, non trovate il mezzo d'impiantare in Italia

quest'industria della fabbricazione delle grandi artiglierie.

Il ministro della marina, che ha in mano l'ordinamento del naviglio, in cui sono ripartiti vari lavori per una lunga serie d'anni: il ministro della guerra, il quale, quando l'attuale disegno di legge sarà legge dello Stato, come sarà, spero, fra poco, dovrà pur esso provvedere all'esecuzione di molti lavori, riflettano ai pericoli ai quali essi possono andare incontro seguendo il sistema finora seguito e si accordino per vedere se proprio non sia giunto il tempo di far qualche cosa anche in Italia che pur non manca nè di minerale, nè di combustibile.

Un altro argomento, sul quale dirò poche parole, ma non voglio passarlo sotto silenzio, fu trattato nella relazione.

La Giunta dovette raccomandare all'onorevole ministro della guerra una maggiore ingerenza ed una maggiore iniziativa nelle questioni ferroviarie. Sono questi antichi argomenti di preoccupazioni, poichè cenno ne fece benanco la Giunta parlamentare, che nel 1873 riferì sul disegno di legge concernente la difesa dello Stato. L'onorevole ministro della guerra da noi interpellato in proposito, disse che interviene sempre il parere del ministro della guerra in tutte le questioni ferroviarie; ma noi intendiamo che l'ingerenza sia maggiore.

Abbiamo adesso in esame un disegno di legge che modifica, per gli stanziamenti, la legge relativa all'ordinamento delle nostre ferrovie. Or bene non so se l'onorevole ministro della guerra sia stato interpellato su quest'argomento dal suo collega il ministro dei lavori pubblici. Non sono ferrovie nuove, è vero: ma può interessare grandemente alla difesa dello Stato il dare la precedenza ad una ferrovia, piuttosto che ad un'altra, e quindi era il caso di accordarsi con il ministro della guerra.

Parlando delle industrie ho dimenticato avvertire che esiste una proposta dell'onorevole Nervo, come aggiunta all'articolo 3. Nella prima parte della proposta dell'onorevole Nervo, si contiene qualche cosa concernente le industrie nazionali.

Ebbene come dissi per l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Nicotera, così dico per tale proposta, cioè che il nostro presidente della Giunta si riserva, in tempo debito, di esporre l'opinione della Commissione sopra la medesima.

Si è parlato dell'indirizzo dell'amministrazione militare. L'onorevole ministro della guerra giustificò i prelevamenti fatti dal fondo delle spese imprevedute, per la fabbricazione dei fucili e per le fortificazioni di Roma.

La Commissione aveva osservato che non le sembravano necessari cotesti prelevamenti; l'onorevole

ministro invece nella seduta di sabato disse che gli erano indispensabili. Le nostre osservazioni furono fondate sopra un allegato, sopra un documento avuto dal Ministero della guerra e che costituisce l'allegato 1° della nostra relazione. Ora, a meno che quell'allegato sia erroneo o non contenga qualche equivoco, la Commissione veramente non può emettere altre idee da quelle che ha esposto nella sua relazione sopra tale argomento.

L'onorevole Tenani lamentò la mancanza di energia nell'amministrazione della guerra, e si fondò precipuamente sulla questione dei residui attivi: ciò spiega il concetto che può avere avuto qualche oratore in questo recinto nel fare osservazioni all'onorevole ministro della guerra riguardo a ciò che si può chiamare, con una frase generale, l'indirizzo dell'amministrazione. L'onorevole Di Gaeta disse: appunto perchè la Camera non nega mai le spese militari, è maggiore l'obbligo dell'amministrazione di spenderle bene e proficuamente. Questo è un concetto giustissimo al quale io mi associo come deputato, non potendo in questo argomento parlare in nome della Commissione, poichè non lo abbiamo esaminato.

L'onorevole Nervo presentò anche a questo riguardo una proposta sulla quale, come sulle altre, il parere della Giunta sarà espresso dall'onorevole suo presidente. Devo però dire che il nostro articolo aggiuntivo alla legge, che fa obbligo al ministro di presentare annualmente una relazione sull'impiego delle somme stanziare in questo disegno di legge, permetterà al Parlamento di conoscere l'uso che l'amministrazione ne avrà fatto anno per anno.

Parecchi oratori hanno lamentato che l'attuale disegno di legge non sia più esteso; l'onorevole Tenani lo dichiarò appunto incompleto; l'onorevole Vollaro vorrebbe fare un prestito affinché le opere si potessero eseguire non in cinque anni, ma in un anno. Ciò, onorevole Vollaro, sarebbe assai difficile per non dire impossibile. Badi però che havvi l'articolo 3 della legge, il quale dà facoltà al ministro della guerra di eseguire queste opere in un termine minore di cinque anni.

VOLLARO. Domando di parlare.

MALDINI, *relatore*. L'onorevole Nicotera ha dichiarato di non votare la spesa che si riferisce alla difesa litoranea perchè è circoscritta soltanto a 17 milioni. Noi abbiamo detto che le spese non bastano per tutti i bisogni dell'esercito e della difesa, e abbiamo anzi ricordato all'onorevole ministro della guerra l'obbligo nel quale l'amministrazione della guerra si trova dinnanzi al Parlamento di presentare cioè un progetto generale di tutte quante le spese militari.

Nella seduta di sabato parlai del piano generale della difesa dello Stato, ma credo che sia utile, che sia bene che il Parlamento e il paese oltre al predetto piano vengano anche a conoscere tutto ciò che che veramente occorre per mettere lo Stato in completa difesa. Ma noi abbiamo detto che il meglio è nemico del bene, e quindi vi abbiamo proposto di votare questo progetto di legge sebbene non completo, e spero che anche l'onorevole Nicotera non negherà il suo voto per il solo motivo che vi sono soltanto 17 milioni per la nostra difesa litoranea.

Parmi così di aver risposto a tutti gli oratori nelle principali loro considerazioni.

Signori! Se voi esaminate l'elenco dei membri che compongono la Commissione (e non dico questo per finzione o per falsa modestia, ma per vero convincimento) voi trovate che nella Commissione vi erano alcuni colleghi assai competenti nelle materie che ho dovuto trattare e che sono contenute nel progetto di legge, e certo molto più competenti di me. Io ho cercato il meglio possibile d'adempiere al mandato ricevuto dalla fiducia dei miei colleghi della Commissione. Lo ho accettato, poichè non ho mai rifiutato l'opera mia, qualunque essa sia, in questioni che possono avere relazione con la difesa della mia patria.

Ringrazio la Camera per l'accoglienza fatta alla relazione, e la ringrazio per la benevolenza usatami nell'ascoltarmi. Io spero che la Camera sarà unanime nell'accettazione di questo progetto di legge.

Signori, tutti gli Stati d'Europa provvedono alla loro difesa. L'onorevole Tenani mi pare abbia accennato, anche con cifre, le spese enormi che tutti i paesi fanno per i loro armamenti: l'onorevole Perazzi, sebbene trattasse una questione di finanza, accennò come la stessa configurazione del nostro paese, e la sua posizione nel Mediterraneo, ci obblighino a pensare al nostro armamento. Le condizioni d'Europa furono qualificate dall'onorevole Massari con la formola: l'Europa è ammalata, e l'onorevole Righi disse: l'Europa è in armistizio. Ma l'onorevole Massari aggiungeva ancora che bisogna sviluppare le forze militari del nostro paese per il fatto della facilità di trovare e assodare le alleanze. Accenno soltanto a questo concetto, che è così semplice, che non ha bisogno di dimostrazione alcuna.

Nel concludere il mio discorso, rammento le belle parole che tanto l'onorevole Massari, quanto l'onorevole Sani, rivolsero al nostro esercito, il quale non ha soltanto tutta la nostra simpatia, esso non ha la simpatia soltanto qua entro di tutti noi, ma desta l'ammirazione del paese da un capo al-



LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1882

l'altro della penisola; esso può dirsi veramente orgoglio della nazione.

E quindi in noi maggiore l'obbligo di fornire a quest'esercito i mezzi necessari per potersi far valere in date eventualità. Bisogna seriamente pensare ad accrescere e ad assicurare la potenza militare del nostro paese. E quando dico potenza militare, non intendo soltanto esercito, armi, fortificazioni, ma comprendo anche la marina con le navi, gli arsenali, le flotte.

Signori, pensiamo e provvediamo alla completa difesa del nostro paese, tanto terrestre, quanto marittima e lasciate che, terminando il mio discorso, io ripeta il patriottico ed energico concetto del gran Re, del Padre della patria, concetto che fu già espresso più volte in questo recinto e in questa discussione: siamo forti per essere rispettati! (*Bravo! Benissimol*)

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

**MINISTRO DELLA GUERRA.** Non avrò molte cose da dire in risposta all'onorevole Maldini, poichè, in fondo, non vi è gran disaccordo fra noi. L'onorevole Maldini, nel cominciare ieri il suo splendido discorso, è ritornato sulla questione del piano generale, notando come non fosse possibile dare un giudizio sull'opportunità delle fortificazioni proposte, se prima non era stabilito qual nesso esistesse fra l'una e l'altra. Questo sta benissimo, e ammetto che in tesi generale vi debba essere un certo nesso fra le fortificazioni interne e le marittime, ma più nel senso che le prime siano una conseguenza delle ultime, anzichè queste di quelle. E invero, qualunque possa essere il piano generale definitivo, i punti delle nostre coste che, quando lo si possa, devono essere fortificati, non cambiano, essi si possono determinare *a priori*. Infatti, o si tratta di piazze marittime propriamente dette, cioè quelle che racchiudono i grandi arsenali e gli stabilimenti della marina, e nessuno può cambiarne l'ubicazione, nè si può andare fuori della Spezia, di Taranto, di Venezia; o si tratta di punti di rifornimento allo scopo di raccorciare le distanze immense che intercedono fra questi arsenali marittimi; ed in tal caso la loro scelta è già determinata dalla possibilità di mettere al riparo i magazzini e dalle risorse locali; o si tratta delle basi d'operazioni navali per le imprese attive della flotta, come sarebbero l'isola della Maddalena, lo stretto di Messina, ecc., ed anche queste sono indicate dalla natura stessa; o, infine, le fortificazioni marittime hanno per scopo la difesa di quei punti dove il nemico potrebbe sbarcare in grosse forze e costituirsi una base d'operazione, ed anche in tal caso quei punti sono già determinati per condizioni idrografiche e topografiche.

Se quindi esiste un nesso, esso esiste, lo ripeto nel senso che le fortificazioni interne sono subordinate alle fortificazioni marittime, principalmente per ciò che riguarda la penisola.

Seguendo lo stesso ordine tenuto dall'onorevole Maldini, trovo aver egli fatto rimarco che il Ministero avrebbe chiesta l'assegnazione al bilancio straordinario di quest'anno di una prima quota, di 410 mila lire, per forti di sbarramento, mentre poi nel bilancio definitivo del corrente anno, testè presentato, si proporrebbe di diminuire di 2 milioni e 400 mila lire la somma già accordata col bilancio di prima previsione per il medesimo titolo.

Evidentemente l'onorevole Maldini è stato tratto in equivoco dall'aver la Commissione, di cui egli è relatore, fusi in un solo capitolo gli stanziamenti chiesti dal Ministero per Verona con quelli chiesti per i forti di sbarramento, motivo per cui ora appare assegnata sotto quest'ultimo titolo, pel corrente anno, la detta quota di 410 mila lire, mentre in realtà la medesima fu chiesta per le fortificazioni di Verona.

Riguardo alla Spezia, l'onorevole Maldini ha ripetuto la maggior parte delle osservazioni fatte nella sua bellissima relazione, e domanda soprattutto qual è lo scopo che si vuole assegnare alle fortificazioni della Spezia.

Altre volte la questione delle fortificazioni della Spezia dal lato di terra era riguardata soltanto dal punto di vista di mettere l'arsenale al riparo da un colpo di mano. Dopo ampie discussioni, fatte in questi ultimi tempi presso il comitato di stato maggiore generale, appositamente convocato, fu deciso che le fortificazioni terrestri della Spezia dovessero avere uno scopo ben più grande; inquantochè la Spezia è di per sè stessa un punto eminentemente strategico, la cui influenza sulla difesa della costa toscana è troppo evidente perchè abbia bisogno d'essere dimostrata.

S'aggiunga ancora che se la Spezia fosse guernita dal lato di terra soltanto in modo da ripararla da un colpo di mano, ciò non la metterebbe certamente al riparo da un bombardamento da quel lato; quindi uno sbarco che si effettuasse metterebbe a repentaglio il nostro arsenale. E non v'ha dubbio che se la Spezia fosse più debole dalla parte di terra, che dalla parte di mare, il nemico si appiglierebbe al partito di fare uno sbarco per distruggere l'arsenale.

Quanto all'estensione data a quelle fortificazioni osservo all'onorevole Maldini che la medesima è perfettamente determinata e limitata dall'andamento nettamente delineato delle alture che circoscrivono il bacino della Spezia, per cui non vi è il pericolo,

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1882

accennato dall'onorevole Maldini, di dover andare, con successive fortificazioni, di vetta in vetta sempre più alta, fino all'Appennino.

Ha già avuto occasione di dichiarare l'altro giorno come le fortificazioni di Spezia dalla parte del mare debbano esse pure essere continuate ed accresciute, sebbene io riconosca essere la parte di terra quella in cui vi ha più bisogno di lavoro, in quanto che ancora poco si è fatto in proposito; ed ha in questo perfettamente ragione l'onorevole Mattei il quale ha posto la questione benissimo, a mio modo di vedere, quando disse che, nello stato attuale, quasi quasi le truppe di sbarco verrebbero a trovarsi nella stessa condizione in cui si trovano le truppe di difesa.

Ho pure già detto che riconosco tutta l'importanza di Venezia, e deploro di non avere i mezzi di poter provvedere anche a lei; ma in questo progetto di legge si è data la preferenza a quei lavori che, secondo il piano direttivo proposto dal comitato di stato maggiore generale, risultano di maggiore urgenza.

Quanto a Taranto io non poteva comprenderlo tra le spese di urgenza dal momento che l'arsenale non esiste; convengo però coll'onorevole Maldini sull'importanza della linea Brindisi-Taranto, perchè io pure sono d'avviso che l'attacco di Taranto si possa fare precisamente con uno sbarco a Brindisi.

Circa a Genova dirò che colle somme già stanziato si provvede all'allargamento dell'estremità del nuovo molo, affine di installarvi in seguito potenti batterie corazzate.

Sono perfettamente d'accordo con l'onorevole relatore, circa la necessità di elevare qualche fortificazione a Civitavecchia; e sarà probabilmente scelta all'uopo l'altura dei Cappuccini, dalla quale si può con tiri curvi battere lo specchio d'acqua del porto ed impedire così l'ancoraggio delle navi nemiche.

L'onorevole Maldini ha parlato poi di Verona di cui discorsi già l'altro giorno, e non potrei che ripetermi.

Quanto a Roma, oltre alle ragioni comuni a tutte le capitali, ragioni di natura militare che consigliano di metterla in grado di resistere per un certo tempo a qualunque tentativo si potesse fare da un nemico sbarcato, ne esistono delle morali e speciali. Nel fortificar Roma si è voluto affermare praticamente le parole del nostro Re Vittorio Emanuele: « A Roma ci siamo e ci resteremo. »

L'onorevole relatore ha parlato delle commissioni che dall'amministrazione della guerra si danno all'estero. Non posso ammettere che il Ministero della guerra abbia delle preferenze per l'industria estera; se ad essa qualche volta si ricorre, è unicamente

perchè talune industrie non esistono ancora nel nostro paese; ed a questo proposito io faccio i più caldi voti perchè si addivenga una volta, all'impianto di uno stabilimento siderurgico.

Fin che questo non esisterà, ed occorreranno materiali di acciaio, bisognerà necessariamente ricorrere all'estero. Come si possederebbe ora una provvista di affusti e di cannoni, se non si fosse fatto così? Il ricorrere quindi all'industria estera è una questione di opportunità, ed è una conseguenza delle attuali condizioni economiche dell'industria nazionale.

L'onorevole relatore raccomanda poi all'amministrazione della guerra una maggiore ingerenza ed iniziativa nella questione ferroviaria. Risponderò che gli accordi di detta amministrazione con quella dei lavori pubblici sono già da tempo incominciati, ed è a ritenersi che le pratiche relative abbiano ad acquistare un carattere di regolarità. Da alcun tempo esiste infatti una corrispondenza abbastanza attiva fra i due Ministeri, e le questioni ferroviarie tuttora pendenti saranno al certo risolte con reciproco vantaggio.

Anche ultimamente, circa la legge per le nuove costruzioni ferroviarie, fu domandata al Ministero dei lavori pubblici comunicazione dei progetti di nuove linee per poterli studiare in relazione agli interessi militari ed in base a questi presentare le opportune osservazioni. Ciò che infatti venne eseguito e le osservazioni stesse furono rimesse a quel dicastero.

Circa i prelevamenti di somme dal fondo per le spese imprevedute ripeterò quanto già dissi l'altro giorno, che cioè: per la necessità di entrare per tempo in trattative per le provviste di materiali occorrenti alla fabbricazione di fucili e moschetti, e per continuare le fortificazioni di Roma (per le quali è imminente la deliberazione d'appalto per la costruzione di due nuove opere già progettate), siamo stati obbligati a questi prelevamenti che, date quelle circostanze, erano inevitabili.

Quanto al progetto generale di tutte le spese militari, che ancora potranno occorrere, è interesse del Ministero della guerra di presentarlo; poichè una volta conosciuto non desteranno più sorpresa le richieste di nuovi stanziamenti, come è avvenuto ora alla presentazione del progetto che si discute; ritenendosi da molti che ogni progetto approvato debba essere l'ultimo e che con esso si debba provvedere a tutto, mentre invece si provvede gradatamente e nei limiti dei mezzi finanziari. Non si può fare più di quello che i nostri mezzi ordinari ci permettono, a meno che non si voglia ricorrere ad espedienti straordinari, ciò che eschirebbe dalla sfera d'azione del ministro della guerra. Mi pare così di

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1882

aver risposto alle principali osservazioni dell'onorevole relatore.

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

**CAVALLETTO.** L'onorevole Maldini, nel principio del suo discorso, ha fatto un breve commento sulla dichiarazione che io aveva espressa dopo il discorso dell'onorevole Tenani, cioè che mi riservava libertà di voto per quanto si riferisce alla marineria militare. Poi nella seconda parte del suo discorso egli ha fatto un altro commento sopra una interruzione che mi era sfuggita quando l'onorevole ministro della marineria nella sua orazione in propria difesa disse che nell'Adriatico non c'era alcun porto dove le grosse navi potessero riparare. Io devo a questi commenti rispondere e dare qualche schiarimento all'onorevole Maldini. Quando egli in seno della nostra Commissione ebbe compiuta la lettura della sua relazione sopra questo disegno di legge, mi era fatto proposito di non suscitare questioni, perchè era ed è mio desiderio che la legge delle spese militari sia approvata al più presto. È una legge interessantissima, per la quale meno si discorrerà e più presto si voterà, si farà cosa opportunissima ed utile al paese. Ma alla fine della sua relazione, egli si mostrò quasi soddisfatto per quanto si riferisce all'opera del ministro della marina, mentre prima aveva fatte osservazioni gravi, e qualche volta anche severe sull'amministrazione del Ministero della guerra, le quali osservazioni io avrei desiderato che fossero mitigate, onde non fare apparire al paese che le condizioni del nostro esercito sieno poi tanto difficili da non aver fiducia nella difesa del nostro Stato, mentrè l'esercito, anche se la guerra fosse vicina, è in grado di fare il suo dovere e di difendere validamente il paese. (*Bravo!*)

Io non volli promuovere questioni e indugi sulla relazione, nè suscitare la questione delle nuove navi e della loro efficacia per la difesa delle coste; non volli sollevare, dico, in seno della Commissione la questione delle navi, che si è poi qui rinnovata. (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Prego di far silenzio!

**CAVALLETTO.** E prima che la questione si suscitasse, io ho dichiarato lealmente alla Commissione che mi riservava su d'essa la mia libertà di voto.

Io sono fedele a quel partito, che, nella mia opinione, io credo sia quello che possa meglio servire all'utile, all'interesse e al bene vero e sicuro del paese. Ma la mia fedeltà non si converte mai in servilità. Prima di tutto sono ligio alla mia coscienza, e difendo la libertà della mia opinione, senza pretendere d'imporla agli altri. Qualche volta in votazioni, che ebbero luogo in questa Camera, mi trovai

o solo o con pochi miei amici, mentre gli altri votavano diversamente, e per questo non mi sono nè separato dal partito, nè ho creduto di non potere più appartenere al partito a cui sono iscritto. In una solenne occasione mi trovai solo, quando la Camera, in un momento quasi d'entusiasmo, approvò unanime una mozione; io apertamente restai solo contrario, e per questo non uscii mica dalla Camera, nè rinunciai al mandato di deputato. Ciò sia detto per incidenza.

Veniamo adesso all'argomento dell'interruzione da me fatta all'onorevole ministro della marina. L'onorevole ministro della marina disse, cioè ripeté, perchè lo aveva affermato un'altra volta, che nell'Adriatico non ci sono porti dove le grandi navi possano riparare. Allora io dissi che nel Campo interno del porto di Malamocco ci sta non un solo *Duilio*, ma anche venti e più *Duilli*, se vuole. E la mia affermazione non è contraddetta già dall'onorevole Maldini, soltanto si fa l'obbiezione: « ma queste navi che entrano nel porto di Malamocco e vi possono stare coperte dal forte di San Pietro, se hanno poi bisogno di grandi risarcimenti, non possono andare nell'arsenale, perchè il canale di Malamocco, che unisce il porto con Venezia e l'Arsenale, non ha una profondità sufficiente. » E l'onorevole Maldini oggi ci viene a dire che il canale di Malamocco non ha in media che metri 7 30 di profondità. Le informazioni dell'onorevole Maldini sono in arretrato: sono vecchie informazioni; io ne ho di più recenti delle sue.

Ed anzi, in una conversazione privata che ebbi sabato scorso, avendo rilevato che si credeva che la profondità di questo canale non fosse nemmeno di 7 metri, io subito telegrafai a Venezia a persona che poteva informarmi esattamente dello stato vero di quel canale, ed ebbi, sabato stesso, questa risposta, che è bene la Camera conosca, perchè è un dato che ha un'importanza, un interesse anche nella questione delle navi: « Profondità canale Malamocco tra due mesi 8 metri, per larghezza minima 30 metri. »

**MALDINI, relatore.** Ma io parlai della profondità di oggi e non di quella che sarà fra due mesi.

**PRESIDENTE.** Prego di non interrompere.

**CAVALLETTO.** Dunque sarà portata ad 8 metri in tutta la sua lunghezza fra due mesi, ed alla fine dell'anno la zona navigabile del canale sarà allargata oltre ai 30 metri della sua larghezza presente.

Ora il *Duilio*, secondo le informazioni che ho, e che ritengo esattissime, a massimo carico ha la pescagione di 8,40, a medio carico la sua pescagione è di 7,90, e si può anche alleggerirlo di più se si vuole. Quindi fra due mesi, cioè nel luglio prossimo,

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1882

il *Duilio* potrà, non solo entrare, come lo può sempre nel porto di Malamocco, ma percorrere tutto il canale omonimo che unisce il porto con Venezia, potrà prendere stazione di contro ai Giardini e, se occorrerà, entrare anche nell'arsenale. Mi sembra quindi che il porto di Venezia non presenti le grandi difficoltà che si sono allegate, e che le grandi navi possono entrare in quel porto e accedere anche all'arsenale.

Mi riservo poi di parlare un po' più particolareggiatamente sull'articolo primo.

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

**MINGHETTI.** Io non aveva veramente alcuna intenzione di prendere parte a questa discussione; ma prestandovi attenzione mi rallegrava un fatto che non è nuovo nel nostro Parlamento: cioè che quando si tratta della difesa nazionale ogni contesa di partito è posposta, e non havvi da una parte e dall'altra della Camera che una gara di nobili propositi.

Dal mio proponimento di silenzio venne a trarmi l'onorevole Maldini, con mia grande meraviglia. Nell'esordio del suo discorso egli credette di cattivarsi gli animi degli ascoltatori dichiarando che la Destra è stata sempre poco benevola verso la marina, e argomentando altresì di provarlo colla citazione di alcuni fatti.

Confesso il vero, a me sembrò in quel momento che sarebbe stata viltà il tacere, sì perchè ebbi parte nei Ministeri ai quali egli alludeva, sì perchè non erano qui presenti alcuni dei miei colleghi che avrebbero potuto difendersi. Oltre di ciò, mi sembra sempre debito di deputato ristabilire la verità e la giustizia tutte le volte che sia necessario. Prego quindi la Camera di volermi permettere che io dica alcune parole, che bastino a dimostrare quanto sia lontano dalla verità e dalla giustizia il discorso fatto dall'onorevole Maldini, discorso che già, sulle ali del telegrafo, è giunto sino alle più remote parti della penisola. Io me ne sono meravigliato, sia perchè ciò non aveva nulla a che fare con la discussione, sia perchè nessuno chiedeva all'onorevole Maldini le ragioni del suo voto. Egli era perfettamente libero di fare quello che voleva; e, se altri può trovarsi più ad agio colla maggioranza che colla minoranza, tutti però riconoscono, che...

**MALDINI, relatore.** Domando di parlare per un fatto personale.

**MINGHETTI.**.. qualunque sia il posto che l'onorevole Maldini occupi, egli è stato, è, e sarà sempre un uomo moderatissimo. (*ilarità*)

**PRESIDENTE.** Prego di far silenzio.

**MINGHETTI.** Adunque egli ha detto che la marina non fu mai popolare presso la Destra, e ne ha citato in prova parecchi fatti. Io ne discorrerò brevemente. Per verità, il primo è fuori della mia portata, perchè appartiene al regno di Piemonte, e pare all'onorevole Maldini che, in quell'epoca, il conte di Cavour fosse sospinto dalla Sinistra a costruire le navi, che poi si distinsero nel 1860 ad Ancona.

Io ho percorso, per quanto la brevità del tempo lo permetteva, le discussioni di quel tempo, e mi è sembrato che non solo il conte di Cavour non si lasciasse sospingere, ma che egli stesso proponesse delle somme che le Commissioni, a grande stento, accettavano, anzi spesso combattevano. Fra le altre, notai la somma, per quel tempo larghissima, di 3,700,000 lire, da lui proposta nel 1857 per costruzione del naviglio, contro la quale si ribellava decisamente la Commissione, di cui era relatore l'onorevole Paolo Farini.

Ma di epoche più recenti posso parlare con maggior cognizione di causa. L'onorevole Maldini ha detto: « Da che parte fu data la spinta alle due corazzate costruite in America? Dalla Sinistra, e precisamente dall'onorevole Valerio. » Lasciamo andare il valore di quelle corazzate. Ora, sa la Camera, sa l'onorevole Maldini come andarono le cose? Il conte di Cavour aveva già trattato con fabbricatori americani per la costruzione di quelle due corazzate. E, quando nel luglio 1861 l'onorevole Valerio fece una mozione per esortare il ministro della marina ad occuparsi di nuove costruzioni, il generale Menabrea, che ne era ministro, gli rispose in questo modo: « il conte di Cavour, prima che fosse colpito dalla malattia che lo tolse alla patria, aveva già negoziato per la costruzione di due nuove corazzate. Questi negoziati erano molto avanzati; stava per essere firmata la convenzione, ed ora il Governo crede di riesaminare queste condizioni e di condurla a compimento. »

E notate che il Bixio era contrario a queste ordinative, e raccontava in quella seduta che, avendo gli Cavour comunicato quel suo progetto, egli aveva fatto tutto il possibile per distornarlo; però il Cavour, gli rispondeva: queste sono belle parole, ma gli altri fanno e bisogna pur fare anche noi.

Venuta la questione innanzi alla Camera, che cosa disse il Valerio? Egli disse: bisogna che la Camera approvi ed incoraggi il Ministero a procedere nella via che ci ha indicato; ed all'uopo propose un ordine del giorno, il quale, come ebbe ad osservare il Ricci, non era che un ordine del giorno di fiducia nel Ministero. Ora io domando se questa si chiami resistenza da parte del Governo, al quale anch'io aveva l'onore di appartenere in quel tempo?

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1882

Dimando se ciò si chiami esser suo malgrado sospinto? A me pare precisamente l'opposto.

Vengo al terzo punto: qui trattasi di fondi rifiutati dal ministro Ribotty e votati dalla Sinistra. Non so veramente a qual seduta abbia fatto allusione l'onorevole Maldini, ma so che l'onorevole Ribotty, nel 1871, disse che egli aveva tanti residui in bilancio che per quell'anno non avrebbe potuto spendere di nuove somme oltre 3 milioni, però che in appresso egli avrebbe domandato di più, come infatti nel 1872, oltre i 3 milioni di spese ordinarie per la riproduzione del naviglio, chiese 4,200,000 lire per spese straordinarie, e non trovò che rifiutasse alcuna aggiunta, bensì fra i più vigorosi sostenitori della marineria, in quella discussione, furono gli onorevoli Finzi e Di Rudinì, che avevano proposto un ordine del giorno, e l'onorevole Perrone, che parlò molto largamente ed energicamente in quella occasione a sostegno delle maggiori cure per la marineria; e tutti tre erano della Destra.

Vengo all'ultimo fatto che riguarda l'onorevole Di Saint-Bon.

Io sperava che l'onorevole Di Saint-Bon avrebbe trovato grazia presso l'onorevole Maldini, non già per la questione tecnica del tipo delle navi, sulla quale può esservi dissenso, ma perchè credo che nessuno possa negare che l'onorevole Di Saint-Bon, sia stracciando i veli pietosi coi quali si cercava ancora di coprire i guai della marineria, sia proponendo nuove grandi costruzioni, abbia dato forte impulso alla nostra marineria bene meritando del Parlamento e del paese. (*Bravo!*)

Ma capisco che l'onorevole Maldini aveva una ragione da addurre, ed è che l'onorevole Di Saint-Bon era stato contrario al piano organico del materiale, ed è sotto questo titolo che egli lo ha rappresentato quasi come poco benevolo ad essa.

Di ciò non mi meraviglio, perchè ho letto recenti lavori dell'onorevole Maldini, nei quali pone il principio del risorgimento della nostra marineria alla data del giorno in cui fu votato il piano organico del materiale navale. Ma io persisto a credere che questo non avesse niente a che fare con lo impulso dato alle costruzioni e alla forza del nostro naviglio.

L'onorevole Di Saint-Bon diceva (e quello che diceva allora è vero anche oggi) che un piano organico del materiale non poteva essere che indeterminato e quindi di poca efficacia, perchè se si fosse voluto entrare nei particolari e fissare precisamente la quantità delle navi, il loro tipo e la loro spesa, si sarebbe rinchiusa la marineria entro un cerchio di ferro contro la scienza e l'esperienza, le quali in un momento di trasformazione come quello in cui ci troviamo, nel quale ogni giorno si hanno nuove

invenzioni, devono essere prese a guida, non solo per determinare l'indirizzo delle nuove costruzioni, ma, direi quasi, nel tempo stesso che si fabbrica una nave, per modificarla in parte, secondo i dettati che esse suggeriscono.

E, invero, quando noi guardiamo quella famosa legge del 1877, troviamo che è ben poca cosa. Nell'articolo 1 dice che vi saranno 16 navi da guerra di prima classe, 10 di seconda classe e 20 di terza, e poi che la forza del naviglio sarà raggiunta nel decennio 1878-1888, e infine che si iscriveranno a tale uopo, due milioni di lire annue nelle spese straordinarie, in complesso venti milioni, oltre a 12,750,000 lire nel bilancio ordinario.

Ecco che cosa è il piano organico. Noi non ci troviamo nulla che ci ammaestri e ci diriga, nulla di preciso e di pratico. Esso non fa che legare le mani al ministro della marineria, il quale ha ragione quando dice: io sono impedito dalla legge a fabbricare 16 navi di grande potenza, perchè coi denari che sono stati assegnati dalla legge ciò sarebbe impossibile. Dunque aveva ragione, secondo me, il Di Saint-Bon, e ad ogni modo qualunque sia l'opinione che si possa avere sopra questa questione, è certo che il non aver esso creduto che il piano organico fosse uno stimolo e una forza alla sviluppo della marineria, ma piuttosto un freno e un ritegno, non può renderlo passibile delle accuse, delle quali l'onorevole Maldini l'ha fatto segno.

Ed ora che ho mostrato la insussistenza dei fatti i quali dovevano provare la sua tesi, mi permetta la Camera di citarne alcuni altri che provano il contrario.

Io prego l'onorevole Maldini di considerare che il nostro bilancio della marineria dal 1862 al 1866 fu sempre dotato di una somma molto ma molto superiore a quella che oggi noi votiamo: lo stanziamento in quei sei anni fu in media più di 62 milioni. Vede dunque, se, in quell'epoca che la Destra governava, da quei Ministeri nei quali presi parte anche io, la marineria potesse dirsi trascurata. È vero, venne il disastro di Lissa, e quel disastro sconfortò gli animi; parve quasi che dalla fiducia di avere un naviglio invincibile, noi fossimo discesi ad un triste abbandono. E vi si aggiunse una ragione che non era sconforto, ma realtà, vi si aggiunse la ragione della condizione delle nostre finanze, imperocchè veramente a quei tempi minacciavano di andare in rovina. Laonde non la marina sola, ma tutti i servizi pubblici furono assottigliati, in ispecial modo la guerra, poichè se la marina discese a 25 milioni, la guerra discese a 141 milioni per le spese ordinarie e 11 per le straordinarie. Tutti i servizi furono messi (se mi lasciate dire questa frase), fu-

rono messi alla razione di assedio. Ma fu quella razione di assedio che salvò l'onore del paese, fu quella razione di assedio che ha dato facoltà al Ministero presente, e la darà speriamo agli avvenire di poter provvedere in modo più largo alla difesa del paese, e al miglioramento di tutti i servizi pubblici. (*Bravo!*)

Pure, o signori, appena cominciò la finanza a respirare, appena si videro i primi albori di uno stato migliore, immediatamente si cominciò a provvedere alla marineria di pari passo che alla guerra, e quindi nel 1873 voi trovate che il bilancio della guerra, nella parte ordinaria, da 141 milioni era arrivato a 165, e il bilancio della marineria, nella parte ordinaria se non erro, era arrivato a 32 milioni. E crebbe ogni anno di poi.

Io stesso, quando venni ad esporvi le idee del Governo nel 1873, e prima indicai le linee generali dell'onorevole Saint-Bon, dissi che era venuto il tempo in cui l'Italia doveva seriamente pensare alla flotta, e ricordai quel motto di Napoleone che se l'Italia poteva essere un giorno unita, doveva essere una potenza marittima di prim'ordine. Dicendo che io annunciai il piano dell'onorevole Saint-Bon, non crediate che io voglia farmi bello delle penne del pavone. Voglio soltanto dire che in una materia come questa, cioè nell'indirizzo generale della marineria e delle costruzioni navali, non è il ministro della marina che decide da solo, ma è il Gabinetto tutto intero. Ed infatti l'onorevole Saint-Bon aveva esposto lungamente e particolareggiatamente il suo piano, aveva risposto a tutte le obiezioni nel seno del Consiglio dei ministri, e quindi io venni alla Camera ed indicai quali erano i principali intendimenti sui quali eravamo concordi. Vede dunque l'onorevole Maldini che, appena si è potuto, si è fatto quanto era possibile in favore della flotta, e che nel 1876 arrivammo fino a 36 milioni di spese ordinarie. Ora, se egli guarda all'aumento che da quell'epoca in poi ha avuto la marineria, dirà certamente che esso non è indifferente, ma lo fu del pari negli altri rami dell'amministrazione. Nell'esercito, da 165 milioni di spese ordinarie, siamo passati a 200 milioni, e questo accrescimento, proporzionatamente, è anche maggiore di quello del bilancio della marina. Non io istituisco questo paragone per trarre motivo di querela, ma per dedurne che non è vero che noi trascurassimo la marina, mentre altri, venuti dopo, abbiano invece atteso a favoreggiarla. E se egli guarda le navi che sono state messe in cantiere, vedrà che, dalla fine del 1872 al 18 marzo 1876, in tre anni e mezzo, furono poste in cantiere tre corazzate potentissime, il *Duilio*, il *Dandolo* e l'*Italia*; il *Duilio* ha corrisposto pienamente alle nostre aspet-

tazioni; noi speriamo che la nave *Italia* risponderà anche meglio al suo grande intento e farà onore a chi la ideò, a chi la pose in cantiere, ed agli uomini che ne hanno diretta la costruzione ed hanno difeso questo sistema.

Invece, dal 1876 all'aprile 1882, in sei anni, è stata posta in cantiere una grande corazzata *Leopanto* e tre navi, che sono quelle in costruzione, secondo il sistema dell'attuale ministro; dimodochè anche da questo punto di vista sarebbe ingiusto il dire che vi sia stato più favore per la marineria dopo il 1876 di quello che vi sia stato prima. Finalmente voglio anche rispondere una parola a proposito della osservazione fatta dall'onorevole relatore nella seduta d'oggi circa Venezia. Egli ha detto che Venezia aveva cominciato a respirare soltanto oggi poichè solamente l'attuale ministro aveva messo in quel cantiere una grande nave. Egli ha scordato che siamo noi che abbiamo proposto gli 11 milioni per i lavori necessari a quell'arsenale, ed avremmo anche messo in cantiere la corazzata se si fosse potuto; non abbiamo potuto farlo perchè non erano ancor compiuti i lavori necessari di preparazione.

Dunque per tutte queste ragioni non credo giusta nè fondata l'asserzione di poca nostra benevolenza alla marineria fatta dall'onorevole relatore.

Ringrazio la Camera di avermi prestato benevolo ascolto. Credevo proprio mio dovere di ristabilire i fatti nel loro vero aspetto, e dimostrare, cosa che d'altronde non fu mai negata in questa Camera, che tanto la Sinistra, come la Destra, come il Centro, tutte le volte che si è trattato di difesa nazionale, non hanno fatto altro che gareggiare nel desiderio di portarla a compimento, e che da nessuna parte della Camera vi fu minore benevolenza, minor riguardo verso l'uno più che verso l'altro dei due grandi rami della nostra militare potenza. Credo che l'onorevole Maldini ripensandoci un po' su, troverà che la ragione sta da parte mia e, oso dire, apprenderà dai suoi nuovi amici ad essere più benevolo verso i recenti avversari. (*ilarità*) E giacchè ho parlato fin qui di queste cose in guisa di fatto personale, dirò una parola in generale della legge presente, per manifestare il mio voto che nel suo complesso sarà favorevole. Io considero questa legge, e ritenete bene questo, o signori, perchè mi pare di somma importanza, non come un espediente suggerito o richiesto da circostanze politiche momentanee, ma la ritengo come un atto, un passo, un progresso in una via che dovrà seguirsi, in un sistema che dovrà compiersi nell'intendimento della difesa nazionale, senza preoccupazione di circostanze presenti, ma in considerazione di tutte le eventualità che possono sorgere.

Mi piace dichiarare, e di riconoscere che lo stesso ministro vede che qui non ha fine il compito suo, ma che vi saranno ben altre e maggiori spese da fare nell'avvenire. Ma il non esserci tutto, l'esserci solamente una parte in questa legge, il trovarla anche imperfetta in alcuni punti, perchè mi pare che si dia troppa importanza a certi lavori meno urgenti e se ne trascurino dei più urgenti, tutto ciò non mi vieta di votarla. Io non vorrei prendere per divisa: se non fate tutte, io non accetto la parte e mi oppongo; no; io la voterò. Accetterò qualche emendamento utile se sia proposto ma darò il voto alla legge come sarà approvata dalla Camera e spero, in compagnia dei miei amici, perchè, lo ripeto ancora una volta, mi piace di mostrare che, trattandosi della difesa nazionale, noi non pensiamo ad alcun concetto di politica, non abbiamo riguardo al Ministero che la propone, ma siamo pronti a prestare il nostro appoggio a tutto ciò che può rendere più forte e rispettata la nostra patria. (*Bravo! Benissimo!*)

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Gaeta per un fatto personale. Lo prego d'indicare il fatto personale.

**DI GAETA.** Ben diss'io, nella tornata di giovedì scorso, che il mio discorso era stato preso a bersaglio da tutti gli oratori che avevano parlato dopo di me, poichè, ad eccezione di quelli che non trattarono la questione dal punto di vista tecnico-militare, quasi tutti si sono divertiti a criticare i miei concetti. Ciò non mi fa meraviglia poichè, quando in un'assemblea pubblica si vengono a manifestare delle opinioni piuttosto assolute, è naturale che tutti coloro i quali non condividono quelle opinioni, le combattano; ma quello che mi sorprese fu di vedere schierati contro di me anche l'onorevole ministro della marina e l'onorevole Maldini, i quali invece io credeva dovessero essere in questa questione miei alleati, imperciocchè essi avrebbero dovuto cogliere a volo il mio concetto sul modo come io intendo la difesa marittima dello Stato e tenersi strettamente avvinti, per difendersi da coloro i quali credono che si possa fare una migliore o peggiore difesa secondo la diversità del tipo delle navi.

Ed infatti accogliendo il mio concetto, che la molteplicità di buoni porti militari neutralizza l'eccessiva sproporzione di forze fra due flotte, la questione del tipo delle navi diverrebbe affatto secondaria.

L'onorevole Maldini ha detto testè nel suo lungo ed erudito discorso che, da una interruzione che io gli feci l'altro giorno, ha arguito qual fosse il mio concetto sulla difesa marittima dello Stato, ed io a mia volta, dalle poche parole da lui dette per mo-

strare l'erroneità del mio concetto, ho arguito quale si fosse il suo.

L'onorevole Maldini ha detto che secondo il mio modo di vedere non vi sarebbe esercito, nè flotta che potrebbero battersi contro un avversario di forza superiore.

Ora qui sta il suo errore, nel volere assimilare cioè la lotta fra due flotte a quella di due eserciti. Io credo che un esercito di 100,000 uomini può battersi utilmente, in campagna aperta, con un esercito di 200,000 uomini; ma una flotta di 10 corazzate non può battersi con una flotta di 20 corazzate senza la quasi certezza di soccombere. Un esercito di 100,000 uomini dico che può battersi utilmente contro un esercito di 200 mila uomini, perchè: 1° quest'ultimo è obbligato, prima di attaccare l'altro, a spiegare le sue forze, e quindi, perdita di tempo sempre utile a chi si difende; 2° un esercito che attacca perde sempre maggiore gente di quello che si difende, e quando sta per essere circuito si ritira, e va a postarsi in un'altra posizione militare dietro di quella che è stato obbligato ad abbandonare; 3° perchè l'esercito attaccante, a misura che s'avanza sul territorio nemico, è obbligato a lasciar dietro di sé parte delle sue truppe, per proteggere la sua base e linea di operazione. Invece, una volta che s'impegna il combattimento fra due flotte esso deve avere il suo intero sviluppo, ed a condizioni eguali di capacità nei capi e di valore nelle ciurme, chi ha più legni vince.

Ed in questa differenza fra la lotta di due eserciti e quella di due flotte, scorgesi l'inesorabile costanza ed uniformità delle leggi di natura; poichè mentre un quadrupede può lottare con un quadrupede molto più forte di lui, un pesce non può battersi con un pesce più forte. Un quadrupede, oltre i mezzi propri di difesa, trova contro l'avversario più forte altri mezzi di difesa dipendenti dalla varietà dell'ambiente in cui vive; mentrechè il pesce si trova in un ambiente costante ed uniforme dal quale nessun giovamento può trarre per la sua difesa.

L'onorevole Maldini disse che io ho dimenticato l'Adriatico. Io non so che cosa egli abbia voluto intendere con ciò. Citai Venezia come uno dei porti militari di prima importanza per la nostra flotta. Se non ho citato Ancona non vorrà farmene un carico considerando che in un discorso quale fu quello che io feci, comprendente argomenti vari e di natura diversa, non è a meravigliare se mi sia sfuggito ricordarmi di quella città. Che se poi egli vuol sapere che cosa io pensi di Ancona, gli dico che quella piazza deve essere considerata allo stesso modo di Civitavecchia. Quello che io dissi doversi

fare per Civitavecchia, devesi fare anche per Ancona, vale a dire, mettere le batterie del fronte di mare in istato di potere sostenere il fuoco di qualsiasi flotta nemica, senza darsi troppo pensiero del fronte di terra che io ritengo abbastanza fortificato.

L'onorevole Maldini mi ha fatto un altro appunto. Egli dice che io non ho considerato il concorso della flotta nella difesa peninsulare ed insulare.

Io credo che egli non abbia messo attenzione al mio discorso, poichè io ho creduto più prudente considerare la difesa peninsulare ed insulare indipendentemente dal concorso della flotta. Se questo concorso si può avere, è un di più; se no non avremo il rimorso di aver riposto le speranze della nostra difesa peninsulare ed insulare sul concorso della flotta, concorso che secondo l'opinione da me manifestata, è affatto eventuale.

Ha detto pure essere strano il concetto di pogiare la difesa peninsulare sulle ferrovie, e la prima obbiezione che ha fatto a questo mio concetto, è quella della mancanza di ferrovie interne. Io credo che l'onorevole Maldini in quel momento, stanco dal suo lungo discorso, non ricordò che noi possiamo andare ormai da Torino fino a Sanseverino nel Salernitano in ferrovia, camminando per molte e molte miglia discosti dal mare; e, se si facesse il tronco Sanseverino-Eboli, e l'altro di Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese, avremmo assicurate le nostre comunicazioni ferroviarie tra la valle del Po e l'estrema Calabria senza che il nemico potesse impedircelo.

La seconda obbiezione è la difficoltà di trasportare truppe in ferrovia. Io non risponderò alle esagerazioni (mi permetta l'onorevole amico Nicotera che io così le chiami) il quale mi fa supporre spedizioni di mare e trasporti in ferrovie di cento o duecento mila uomini, cosa che io non mi sono mai sognato di dire. In questioni così gravi non bisogna mai esagerare. In mente mia, quando parlava di sbarchi, mi riferiva a corpi dai 20 ai 50 mila uomini. Ebbene, non è strano, onorevole Maldini, il trasportare in ferrovia dalle Alpi in un punto qualunque della penisola, in pochi giorni, queste masse di truppe, tanto più poi che non è necessario che questi corpi abbiano la stessa forza del nemico sbarcato. Bisogna considerare questi corpi come nuclei, attorno ai quali si unirebbero i battaglioni della milizia territoriale, i quali preventivamente si concentrerebbero in punti scelti appositamente a due o tre marcie di distanza dal punto dove si è effettuato lo sbarco, coll'incarico espresso a chi li comanda di sorvegliare il nemico, ma di non impe-

gnare nessun'azione campale se prima non arrivano le truppe dell'esercito di prima linea.

E d'altra parte non è necessario che queste truppe portino con loro cavalli, carriaggi ed artiglierie, potendo trovare queste cose lungo il cammino. Per esempio, se si trattasse di trasportare un corpo di esercito di 20 o 30,000 uomini dalla valle del Po in fondo delle Calabrie per opporsi a forze nemiche già sbarcate, quel corpo potrebbe servirsi di batterie di artiglieria a Capua e non sarebbe necessario trasportarle dalla valle del Po.

**PRESIDENTE.** Prego l'onorevole Di Gaeta di considerare che questo non è un fatto personale.

**DI GARTA.** Si vede adunque quanto si sarebbe stato meno severo nel giudicare le mie opinioni, se più attentamente si fosse pensato a ciò che io dissi.

D'altronde, signori, secondo me, non v'è altro modo che questo per difendere l'Italia peninsulare. Ho già detto quanto poco assegnamento io faccia sulla difesa della flotta, ed ho detto pure come sarebbe gravissimo errore scaglionare due o tre corpi d'armata lunghesso la penisola per contrastare sbarchi che potrebbero, per avventura, non avvenire; mentre in una battaglia nell'altra valle del Po la mancanza di 20 o 30,000 mila uomini sul campo di battaglia potrebbe decidere delle sorti della guerra e del paese. Ho finito.

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

**TENANI.** Mi atterrò, come vuole l'onorevole presidente, al fatto personale.

**PRESIDENTE.** La ringrazio.

**TENANI.** D'altronde è mio dovere. L'altro ieri mi sono permesso d'interrompere l'onorevole relatore con un'amichevole denegazione quando egli, citando alcune parole del mio discorso, ha creduto che con esso avessi voluto fare una poco benevola allusione alla sua condotta politica. Ora mi piace di riconfermare quella mia denegazione, ed assicurare l'onorevole Maldini che la allusione ch'egli ha scoperta nelle mie parole è stata lontana dall'animo mio; tanto lontana, che io non vi avevo nemmeno pensato. D'altra parte egli mi conosce abbastanza, e sa che non è certamente tra i difetti del mio carattere quello di aggirarmi con lungo e coperto sermone nei rapporti cogli amici miei; ho piuttosto l'altro difetto, quello di essere subitaneo e di esplodere nelle manifestazioni dell'animo, non per vana iattanza, ma per impeto di affetto. Egli non ha da fare altro che sostituire alle frasi: *La Pilotta e Sant'Agostino*, le altre: *Ministero della guerra e Ministero della marineria*, e il mio pensiero sarà perfettamente reso. Una allusione, è vero, ho fatto all'onorevole Maldini, quando ho parlato dei fumaioli e delle due



eliche non abbastanza protette dalle corazzature; ma la allusione era perfettamente tecnica e giovava infine alla tesi che io sosteneva. Per rispondere, per altro, al desiderio dell'onorevole Maldini, io sono lieto di dichiarare che, nei suoi studi sulle navi piccole e sulle navi grandi, egli è stato largo di lodi agli uomini che idearono e in parte costruirono le corazzate messe in cantiere negli anni 1872 e 1876, e ne ha anzi riconosciuta la potenza o meglio la strapotenza, per usare le parole sue, ma in pari tempo vi ha scoperto così numerosi e così eccezionali difetti che ha concluso col proporre che, per l'avvenire, di coteste grandi corazzate non se ne avessero a costruire più. Un altro fatto personale, anzi personalissimo.

L'onorevole Maldini con un discorso un po' lungo ed aneddótico, ha fatto supporre alla Camera che io, avendo citato di seconda mano alcuni fatti storici sull'inefficacia delle grandi macchine marinaresche dei tempi andati messe a riscontro colle nostre grandi corazzate, sia venuto meno alle convenienze parlamentari, ai riguardi che si devono verso amici, specialmente assenti, e che non sia stato, non so bene se oretizio o surretizio, nelle mie citazioni.

Molto probabilmente la Camera non ci avrà capito niente, ed era naturale, perchè di tutte queste colpe appostemi dall'onorevole Maldini non ce n'è una sola; potrei quindi dispensarmi dal rispondere, ma amo di chiarir le cose.

C'è, o signori, un documento pubblico che molti di noi hanno fra i propri libri e le proprie carte, e che tutti possono leggere nella nostra biblioteca, nel quale v'è espresso un giudizio sulle nostre grandi navi corazzate di uno dei più valorosi, dei più dotti e dei più eruditi ufficiali superiori della nostra marina, della cui amicizia altamente mi onoro, e dal quale spero ancora di essere ricambiato, a meno che la divergenza delle opinioni su queste benedette grandi o piccole navi non ci faccia perdere, oltre gli amici politici, anche gli amici personali. Ora, cotesto giudizio, espresso in una forma che rivela, oltre che il dotto ufficiale, anche il brioso scrittore e che tutti possiamo leggere, ripeto, nel documento sovraccennato, è assolutamente contrario alle grandi corazzate.

Che cosa ho fatto io? Non ho fatto altro che citare alcuni fatti storici ricordati nel documento stesso, per concludere che eravamo lontani ormai dalle settiremi di Antioco e di Pirro, dalle mostruose navi dei Tolomei, dalla famosa rostrata di Gerone, dal galeone di Fausto e dalla nave derisa col noto apologo del pesciolino ostile.

Dov'è in tutto questo la mancanza di doveri parlamentari e di riguardi verso gli amici assenti? Dov'è

qui l'inesattezza? Avrei ancora qualche piccola osservazione da fare intorno ad alcune asserzioni dell'onorevole Maldini, per dimostrargli che in certi miei appunti ero stato esatto; ma l'onorevole Maldini è stato con me, se tolgasi la sua prima uscita nell'esordio del suo discorso, tanto cortese, che io proprio non sento neppure la necessità di difendermi.

Vi sarebbe anche un ultimo fatto personale, perchè appartengo, come vecchio deputato alla Destra parlamentare, ch'egli accusò di poco amore alla marina, ma su ciò ha già risposto per tutti, da pari suo, l'onorevole Minghetti; e io preferisco separarmi dal relatore con parole benevole. Egli non appartiene certamente alla schiera degli zelanti neofiti; al contrario, egli è solo: io sono solo, egli ha detto. *Vae solis!* Onorevole Maldini: faccia una cosa, ritorni ai suoi vecchi amici, che saranno gli amici suoi « e non della ventura. » (*Ilarità*)

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

**GRYMET.** Ho seguito con vivo interesse e con grande attenzione, come era mio dovere, lo svolgimento della discussione sul disegno di legge che venne sottoposto alle nostre deliberazioni dall'onorevole ministro della guerra. L'ammaestramento che ne trassi non fu lieve e potei persuadermi, sia per l'entità delle benevole o severe critiche, sia per le difese che ne furono fatte, che questa legge ad ogni modo deve essere votata, ed io la voterò, quale è, senza esitazione, perchè mi persuasero molto le ragioni svolte dall'onorevole ministro Magliani in ordine alla spesa, per quanto mi potessero per un istante impensierire le osservazioni dell'onorevole Perazzi e quelle dell'onorevole mio amico Nicotera. A quest'ultimo io mi permetto di domandare: ma è egli poi vero che attuando, per quanto le nostre condizioni finanziarie lo possono permettere, le fortificazioni di terra e di mare, è egli poi vero che si fa troppo poco, e che questo denaro sia sprecato? In quanto al troppo poco, se l'onorevole Nicotera vuole aritmeticamente stabilire dei confronti tra il bilancio del piccolo Piemonte, che egli a giusto titolo ha preso come un esempio di ardimento, e quello del nuovo regno, si accorgerà facilmente che su per giù facciamo ora gli stessi sacrifici che allora si facevano.

E sì che le condizioni del fiero piccolo Stato, che si teneva quasi in agguato per trovare una circostanza onde suscitare una questione europea, erano ben differenti da quelle dell'assodata potenza italiana, garanzia di pace e di tranquillità. Perchè poi si farebbe spreco di danaro a fare le difese che ci si propongono? Perchè non dovremmo noi cominciare a fortificare alcuni punti, come ad esempio il Monte

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1882

Argentaro, quando per avventura non si possano per ora fortificare altre parti, come Taranto dove non abbiamo ancora l'arsenale? D'altra parte gli autorevoli consessi i quali sussidiano il ministro della guerra, hanno dibattuto questa questione della scelta dei punti da fortificarsi; il ministro sotto la sua responsabilità ha fissati questi punti nel progetto di legge che ha presentato alla Camera colla legge che ci venne sottomessa; possiamo noi sostituire la nostra autorità alla sua, all'autorità di quei consessi stessi? Se così fosse, noi verremmo a formare nella Camera un nuovo piano generale di difesa, e badate bene che lo rifaremmo ogni anno ad ogni discussione, il che appagherà certo il desiderio dell'onorevole Maldini il quale altamente reclama questo piano generale di difesa. Ciò non toglie però che di molte cose sorte in questa discussione debba tener conto l'onorevole ministro della guerra, ed in special modo della raccomandazione che gli venne fatta dall'onorevole Nicotera, di spacciarsi cioè e di abbreviare specialmente i termini per l'esecuzione dei lavori, come gliene dà facoltà la legge. Io poi, per esempio, desidererei, poichè fu decisa da chi ha competenza a ciò decidere, la conservazione delle fortificazioni di Verona, che l'onorevole ministro volesse cogliere al balzo il bellissimo concetto esposto dall'onorevole Mattei, delle fortificazioni occasionali, cioè di tener pronto e progetti e materiali nella piazza, affinchè ad una data evenienza, in pochi giorni, si possa avere un sistema di fortificazione occasionale, di rinforzo alle fortificazioni esistenti. Di questo noi abbiamo esempi anche in casa nostra che ci sussidiano e ci confortano.

Nell'anno 1866 la piazza di Cremona, al fine di assicurare un passaggio sul Po in caso di ritirata, venne in meno di 20 giorni munita perfettamente delle fortificazioni in terra le quali non erano di poca entità, inquantochè comprendevano parecchi chilometri di sviluppo di linea di fuoco ed avevano un comando di oltre 4... metri sopra la campagna. In 20 giorni quest'opera, coi magazzini a polvere, con ridotti, con ogni cosa necessaria alla resistenza, potè essere armata anche dall'artiglieria. Se questo si farà anche per la piazza di Verona, sarà senza dubbio sussidio efficace alla difesa, e prego anch'io il ministro di voler pure tener conto di questo mezzo addizionale a proposito della difesa di Venezia, mezzo che del resto gli venne già largamente raccomandato dall'onorevole Mattei. Intendo ora passare all'argomento che ha così vivamente agitata la Camera, quello della marineria. Nessuno vorrà certo supporre che io sorga per parlare in favore dell'indirizzo che l'attuale ministro della marina ha creduto di dare alle costruzioni navali. (Si

ride) Di quell'argomento io tenni già altra volta parola in questa Camera e sarebbe superflua ogni altra mia parola; come fu in allora il mio dire assolutamente inefficace ed inutile. Senonchè, turbato da parecchio tempo, dalla questione che a sì giusto titolo agita la nostra discussione senza che si possa approdare ad un utile e pratico risultato, raggiungendone anzi uno per il quale, purtroppo! non si ha l'animo tranquillo sull'andamento di una delle più care istituzioni del paese, debbo a voi che mi vedeste spesso irrequieto ed agitato, debbo a me stesso di dar chiaro conto delle cause dell'anormale stato dell'animo mio.

Smentite splendidamente da fatti incontestabili, ed ormai incontestati, le malaccorte profezie con cui un ministro, un ufficiale di marina accompagnava e seguiva con ansia la maggior nostra nave in mare, sorgeva naturale la proposta in quest'Aula che, dovendosi procedere a nuove costruzioni, si dovesse adottare quel tipo così bene riuscito, e che direi nazionale, che è il tipo del *Duilio*. E dopo vive discussioni, dopo ordini del giorno, dopo inauditi ricredimenti, dalle 7500 tonnellate di spostamento passando alle 10,300, e finalmente lasciando libera mano all'onorevole ministro della marina, egli, dopo due anni di discussione, poneva in cantiere tre nuove navi, i cui disegni portano l'intestazione di navi di primo rango sul tipo *Duilio*. Questo era l'ossequio, in parole, ai voti che voi emetteste, e che era ben giusto che fossero rispettati. Ma lo furono essi di fatto? No, recisamente no. Gli onorevoli Mattei, Ricotti e Bucchia ed anche l'onorevole Tenani vi addimostrarono l'insufficienza della corazzatura delle navi nuove che è ridotta allo spessore di 45 centimetri, mentre i più remissivi tra i costruttori, membri del comitato, ne suggerivano per lo meno 50, ed il presidente 55; queste navi saranno sicuramente perforate dai proietti dei cannoni che si hanno, e la parte vitale della locomozione di queste navi potrebbe andarne distrutta o guasta. A questo errore, che io chiamo fatale, e che l'onorevole ministro della marina tiene in sì poco conto da citare, me lo consenta, non a proposito l'autorevole parere del celebre ingegnere Armstrong, va egli soggetto il *Duilio*? No, recisamente no. Ve ne diede chiaramente la dimostrazione l'onorevole Ricotti. Molti di voi dicono in proposito, ma sono questi argomenti tecnici, e noi di ciò non ci intendiamo. Ammetto, ma ben deve intendersene chi è preposto alle cose della marineria. Quali argomenti addusse egli a sua difesa perchè dobbiate schierarvi dalla sua parte? Nessuno. Nessuno nelle passate discussioni, nessuno in questa, la quale non fu meno agitata di quelle.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1882

Bene è vero che si ebbe un avvocato nell'onorevole Maldini; ma egli, relativamente allo spessore delle corazze, ricorse alle stesse ragioni addotte dall'onorevole ministro, che cioè allo spessore di queste non si doveva dare importanza, e che tale era l'avviso dell'Armstrong che, come dissi poco fa, non mi parve citato a proposito in questa occasione. Sostenete dunque queste navi che potranno essere affondate ed affondate con esse 60 milioni che diamo a disposizione dell'onorevole ministro della marina. Io no; mantengo il mio voto!

Io sfido che troviate una ragione di partito, di politica, di antagonismo fra gli ingegneri ed il capo dell'amministrazione. I verbali del comitato dei disegni delle navi, letti dallo stesso onorevole ministro ne fan fede; ed io attendo che qualcuno li smentisca.

Al par di voi io non la pretendo a tecnico in questa materia (nè in altra, del resto) ma vi colpiscono pure le ragioni addotte dall'onorevole Bucchia. Voi udiste questo prode marinaio ragionare con calma serena sulla pescagione. Quali ragioni addusse l'onorevole ministro della mariniera? Nessuna; ed il suo avvocato cercò... (*Si ride*)

**PRESIDENTE.** Facciano silenzio.

**GRYMET...** di mettere in ridicolo una notizia pubblicata quest'oggi, la quale dà perfettamente ragione alla teoria svolta l'altro giorno dall'onorevole Bucchia, ma che perciò non è men vera. È un rendiconto del *Times*, il quale così suona:

« Prove di un'altra corazzata inglese del tipo *Inflexible* » (che è poi il tipo *Duilio*).

« Il 19 corrente si fecero le prove dell'*Ajax*. » Ecco il rendiconto del *Times* del 20 corrente:

« L'*Ajax* corazzata a torri a doppia elice di 8500 tonnellate di spostamento e 6000 cavalli-vapore, prese il mare per far le prove sul modo di comportarsi in mare sotto l'azione del timone. Si riconobbe che l'apparecchio di governo non funzionava e la nave dovette rientrare in porto. Essa sarà mandata all'arsenale di Chatam per introdurvi varie modificazioni e con tutta probabilità si dovrà aggiungere una falsa chiglia per dare alla nave maggiore appoggio d'acqua. » Io vi prego, signori, di notare la combinazione di quest'appoggio d'acqua. Onorevole Maldini...

**MALDINI, relatore.** Guardi il parere dell'ammiragliato.

**PRESIDENTE.** Prego di non interrompere.

**MALDINI, relatore.** È un articolo di giornale.

**PRESIDENTE.** Risponderà dopo a suo turno. Ha visto come la Camera ha ascoltato lei; ascolti ora gli altri con rassegnazione.

**GRYMET.** Io vedo qui in un giornale d'oggi: « Prove di un'altra corazzata inglese. » Del resto sostenete anche le navi nuove colla pescagione voluta dal ministro e lasciate che emulino in instabilità l'*Inflexible*; io per mio conto non darò mai questo parere, ritenendo che il *Duilio*, ed in questo sono di parere consono a quello anche d'ingegneri inglesi, ha superato l'*Inflexible*.

Io del resto taccio sulle navi autonome, non voglio pronunciarmi che sopra fatti che si sono avverati. Le navi autonome non hanno ancora fatte le loro prove. Io però secondo, con tutti i miei migliori voti, gli sforzi delle acute e perspicaci menti degli ingegneri italiani, i quali, come lo asserisce lo stesso Armstrong, parlando della *Lepanto* e del *Dandolo*, hanno risoluto il difficile problema della corazzatura nel modo fin qui dichiarato il migliore.

Ed ora, onorevoli colleghi, verrete a parlare di disciplina, di esautoramento di Governo, di prestigio sfatato, di dualismo? O perchè di tutte queste cose non si parla coll'onorevole ministro della guerra? Anche egli nella discussione delle leggi che ci presenta, ha competenti oppositori e gli si fanno, se non acerbe, severe critiche; anche egli si affida a consulenti retti dalle stesse discipline che vigono anche nella mariniera; ma ben dissi le parole *egli si affida a consulenti*, e voi l'udiste l'onorevole Ferrero con quanta lode giustamente parlasse di quegli alti consessi. Segue egli l'istessa via l'onorevole ministro della mariniera? Non parmi. Tutto è a carico dei suoi dipendenti, rapporti, supposizioni, congiure, sobillazioni, e che so io! È util cosa cotesta? Giudicatene voi che solamente udiste le accuse, e nessuna prova avete sulla esistenza di sì deplorabili fatti. Io sento profondamente, per antica tradizione, il bisogno della disciplina, ma ne ho un concetto largo, esteso; cioè che essa regui tanto in alto, quanto al basso. (*Bene!*) Del resto l'onorevole ministro della marina si occupi, come è suo stretto dovere, di mantenere salta la disciplina al difuori, là dove gl'incombe; in quest'Aula, ogni deputato sa da sè quali limiti debba imporsi in una franca e libera discussione che è suo stretto dovere di fare a tutela degl'interessi della nazione e dei contribuenti che rappresenta. E, se mai non lo sapesse, non dubiti, che l'onorevole presidente della Camera saprebbe richiamarlo nei giusti limiti.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Di Sant'Onofrio ha facoltà di parlare.

**DI SANT'ONOFRIO.** Non era certamente nelle mie intenzioni di prendere a parlare in questa discussione, estraneo come sono e profano a tutto ciò che si riferisce ad armi ed armati. Però una frase detta dall'onorevole Nicotera, e talune osservazioni fatte da

altri oratori hanno ingenerato nell'animo mio dubbi assai gravi, onde io prego la Camera di volermi accordare pochi momenti di benevola attenzione, perchè io possa provocare dall'onorevole ministro e dalla Commissione alcuni schiarimenti atti non soltanto ad illuminare il mio voto, ma ancora a calmare talune apprensioni generate in altri da questo disegno di legge.

Ho letto con molta attenzione le elaborate relazioni dell'onorevole ministro e dell'onorevole relatore; ho seguito con molta attenzione i discorsi che si sono pronunziati in questa Assemblea, e che certamente formeranno nuovi titoli di onore per la nostra Camera, e dall'insieme di essi ho potuto formarmi un concetto circa ad un principio o meglio assioma di arte militare. In tutti i punti fortificati lungo le coste, è necessario che la difesa del così detto fronte di mare sia efficacemente e proporzionalmente guarentito dal fronte di terra, e viceversa, perchè in caso diverso opere fortissime dal lato di mare sarebbero soverchiate da uno sbarco fatto a tergo, e difese validissime dal lato di terra, diverrebbero inutilizzate dall'attacco d'una squadra. Insomma le munizioni d'una piazza marittima devono costituire un complesso armonico. Vediamo se quest'assioma è stato rigorosamente applicato nel disegno di legge che discutiamo.

L'onorevole Nicotera, ed è questa la frase che mi ha fatto impressione, ci ha detto: con questo disegno di legge non si difendono efficacemente tutti i punti che s'intendono tutelare; e citava espressamente la città di Messina. (*Conversazioni rumorose*)

Credo che Messina meriti la considerazione della Camera come qualunque altra parte d'Italia; non saprei quindi comprendere questi rumori.

L'onorevole Nicotera, dico, citava espressamente la città di Messina, che con opere di fortificazioni incomplete, avrebbe avuto piuttosto danni anzichè tutela. Nella relazione poi dell'onorevole ministro, si legge: « così pure proponiamo di costruire batterie per assicurarci lo stretto di Messina. » Pare dunque che si tratti di semplici lavori sul fronte di mare e di null'altro. Nella relazione poi della Commissione, parlando dei vari punti che dovrebbero essere fortificati lungo le coste, si cita un lavoro fatto dieci anni or sono dalla Commissione permanente di difesa, dal quale risulterebbe che per fortificare questi punti ammessi pure nella presente relazione si richiedono 33 milioni, dei quali dieci milioni avrebbero dovuto destinarsi per le fortificazioni di Messina. Ora questa cifra di 33 milioni scende a 15 milioni; e naturalmente i 10 milioni reputati allora necessari per le fortificazioni di Messina debbono

forzatamente scemare in proporzione. Pare quindi, ragionando col grossolano buon senso (ripeto che non sono in queste materie competente e che parlo quindi alla carlona), che queste fortificazioni non possano corrispondere allo scopo pel quale debbono essere fatte.

Voi sapete tutti che lo stretto di Messina e le circostanti spiagge si prestano moltissimo ad uno sbarco, perchè dappertutto trovate fondali profondissimi, cagionati secondo i geologi dal fatto che lo stretto di Messina sia l'effetto di una rottura improvvisa e violenta, anzichè d'una lenta corrosione. Checchè sia, egli è certo che facilmente e dovunque si può approdare lungo le coste di Messina.

Per completare quindi veramente il sistema di difesa, si dovrebbero munire tutte e due le coste dello stretto. Non basta fare delle fortificazioni in Sicilia dalla punta del Faro fino a sotto Mare Grosso (chi è pratico dei luoghi mi comprende); è necessario anche di rafforzare la costa calabrese da Torre a Cavallo ed Alta Fiumara fin verso Capo Pellarò. Ma ancorchè facciate semplici batterie di mare da tutte e due le parti dello stretto, siete certi di assicurare la città di Messina da qualsiasi aggressione che potesse venire dalla via di terra per mezzo di uno sbarco? Tre strade convergono a Messina dall'interno della Sicilia.

Una strada obbligatoria, ora in costruzione per cura del municipio, ma importante, perchè destinata pure ad un *tramway*, dal Faro, lungo la costa marittima, raggiunge la strada provinciale al torrente Gallo. Ora, se là, nelle vicinanze del capo Rasicolmo si opera uno sbarco, il nemico, in un'ora e mezza, arriva a Messina. È questione soltanto di sapere camminare, ed allora le nostre batterie col fronte a mare non protette a tergo a che ci gioverebbero? Ma si potrebbe anche verificare il caso accennato dall'onorevole Di Gaeta. Voi sapete che, vicino a Messina, esiste la città importantissima di Milazzo. Milazzo è precisamente nelle condizioni di cui con tanta competenza ci parlava l'onorevole Di Gaeta. È una città posta sopra una penisola unita al resto della Sicilia da una lingua di terra, assai stretta, la quale può essere perfettamente dominata da una corazzata. Infatti ricorderete che, alla gloriosa battaglia di Milazzo, il generale Garibaldi, con un vapore da guerra, spazzò l'istmo di Milazzo e decise così in gran parte le sorti della giornata.

Per andare da Milazzo a Messina ci vogliono 5 o 6 ore, per una strada ottima. Si arriva sul vertice delle montagne peloritane al così detto Colle di San Rizzo, dove si annodano varie strade vicinali e dalla quale posizione si domina Messina. Una batteria posta lassù vi distrugge completamente la città mal-

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1882

grado tutte le batterie che voi avrete fabbricato lungo il mare.

La terza via è quella che conduce da Catania a Messina, posta lungo il mare, alla quale corre parallela anche la ferrovia. Uno sbarco fatto in vicinanza di Giardini o Taormina o del capo Santo Alessi vi conduce direttamente il nemico alle porte della città; anzi mi pare che nel 1849, quando il generale Filangieri intraprese le operazioni contro Messina, sbarcò precisamente nella fiumara di Contepe.

È dunque assolutamente necessario, se voi volete fare qualche cosa di serio, che mettiate al riparo e le batterie innalzate sulle coste e la città stessa, con fortificazioni dentro terra che proteggano efficacemente l'una e l'altra. In caso diverso getterete quattrini a mare.

Nessuno vorrà mettere in dubbio l'importanza strategica di Messina, è cosa da tutti riconosciuta. Chi è padrone di Messina, è padrone della Sicilia; la storia vi prova come quella città sia stata sempre la chiave dell'isola. Il possesso del Faro, dal lato marittimo, è capitale; padroni del Faro, impedito a qualsiasi squadra nemica le comunicazioni dirette tra il Mediterraneo, il mare Jonio e l'Oriente, e l'obbligherete a fare il giro di tutta l'isola. E la storia c'insegna che intorno a Messina per il dominio del suo mare si combatterono molte e sanguinose battaglie.

Nelle sue vicinanze, Duilio di cui una delle nostre maggiori navi porta, come fausto augurio, il nome glorioso, riportò la prima vittoria navale dei romani: ad Alicuri, e ad Augusta, in prossimità cioè di Messina, Ruyter ha combattuto due battaglie perdendo nell'ultima la vita; da Messina, Giovanni di Austria partì per salvare a Lepanto l'Europa minacciata dall'invasione ottomana, di Messina Roggero Loria fece la sua base d'operazione durante la guerra del Vespro, stendendo le sue spedizioni da nord a sud, sconfiggendo ora nel golfo di Napoli, ora innanzi a Malta la flotta Angicina.

Dunque nessuno può mettere in dubbio l'importanza strategica di Messina. Quivi voi trovate tutto quanto è necessario per rifornire i bastimenti; c'è un bacino di carenaggio, è vero che è in costruzione da quasi venti anni ed ancora non è in attività; io spero nell'onorevole Baccarini e spero che riuscirà ad inaugurarlo, ma indubitatamente in caso di guerra, per il nostro navilio è cosa utilissima trovare sul centro del Mediterraneo, a cavallo anzi a due mari, un porto che vi appronti tutti i mezzi di racconciare e rifornire le navi, un porto così sicuro, così comodo nel quale io, con orgoglio patriottico, ho visto il *Duilio*, questa nave gigante, non anco-

rato, ma ormeggiato alla banchina cosicchè con una tavola si avrebbe potuto comunicare dalla terra col bastimento. Io credo che vantaggi simili sieno tali da dar da pensare seriamente al Governo se convenga di fare di Messina un vero e proprio centro marittimo militare. Ma col marchese Colombi dirò: le fortificazioni si fanno, o non si fanno.

Avete voi intenzione di fortificare validamente e seriamente Messina? Ricordatevi che Messina per la causa italiana ha già sofferto assai, è stata bombardata, bruciata, ed a buon diritto dessa si può chiamare la città del sacrificio. Io che conosco appieno quella nobile e generosa popolazione, posso asserire che in altre circostanze essa sarà sempre pronta a nuovi sacrifici e a farsi anche bruciare per la salute e la grandezza della patria una seconda volta, tanto è l'affetto che essa ha per l'Italia, per questa Italia la quale certamente non le si è dimostrata madre molto amorosa. D'altra parte però nè il Governo, nè il Parlamento possono pretendere che quella città sia inutilmente sacrificata e bombardata, ciò che avverrebbe senza dubbio se, mantenendole il carattere di piazza forte, non le dessero i mezzi necessari per la sua difesa, sia da terra, sia da mare.

Io quindi non voglio più tediare la Camera...

*Voci.* Parli! parli!

**DI SANT'ONOFRIO...** e mi limiterò unicamente a rivolgere all'onorevole ministro, e anche se fa d'uopo, all'onorevole relatore della Commissione, alcune brevissime domande.

Vorrei sapere se le fortificazioni progettate per Messina sono tali da difendere efficacemente lo stretto e la città; e trattandosi d'un semplice inizio di fortificazioni, se, come ed in qual modo s'intende provvedere per completarle.

**ACTON, ministro della mariniera.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Mi pare che potremo rimandare il seguito di questa discussione a domani.

*Voci.* Sì! sì!

**PRESIDENTE.** Ah! Scusino; non aveva udito che l'onorevole ministro chiedeva di parlare.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della mariniera.

**MINISTRO DELLA MARINERIA.** Io non risponderò che poche parole all'onorevole Geymet. Egli mi fa citare l'Armstrong a proposito delle corazze in un senso che io non ho creduto di citare, poichè l'Armstrong asserisce che le corazze, per quanto spesse, non rendono invulnerabile una nave, ed è perciò che io dico che il fare una corazza di 4 o 5 centimetri di più o di meno non credo che valga ad assicurare definitivamente la nave contro il nemico.

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 APRILE 1882

**GEYMET.** Domando di parlare.

**MINISTRO DELLA MARINERIA.** L'onorevole Geymet mi fa delle osservazioni sulle citazioni da me fatte intorno ai verbali del comitato pel disegno delle navi, e dice che ci sono delle obiezioni. Non v'è dubbio che vi possano essere delle obiezioni; ma le conclusioni sono per la approvazione dei piani, poichè se il comitato avesse avuto il minimo dubbio sulla bontà dei piani stessi avrebbe avuto l'obbligo di riprendere i suoi studi, e proporre un piano che garantisse la sicurezza della nave.

Così pure ha istituito un paragone tra l'onorevole ministro della marina e l'onorevole ministro della guerra perchè non si fanno gli stessi apprezzamenti; ma l'onorevole Geymet ha cominciato il suo discorso con dire che relativamente al ministro della guerra non era necessario che il Parlamento fosse entrato nei fatti tecnici, e anzi trovava strano che il mio avvocato l'onorevole Maldini desiderasse questo piano, mentrèchè per la marineria entra nei meriti e nei dettagli tecnici al di là di quello che può spettare agli stessi uomini tecnici.

Ha citato anche il fatto dell'*Ajace* a vantaggio della necessità di pescagione. Faccio notare all'onorevole Geymet, che le false chiglie si pongono sui fianchi e non per aumentarne la pescagione, e le false chiglie stanno anche sul *Duilio*, malgrado la sua pescagione, molto più forte di quella dei bastimenti dei quali si parla.

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

**MINISTRO DELLA GUERRA.** Sono lieto di poter rispondere subito all'onorevole Sant'Onofrio, che sta in studio un progetto completo per le fortificazioni di Messina, il quale soddisfa perfettamente alle condizioni svolte dall'onorevole deputato, intorno ai vari requisiti a cui deve soddisfare quella piazza. È nominata pure una Commissione la quale deve studiare questo progetto sotto il triplice punto di vista: 1° di difendere il passaggio dello stretto.. (*Conversazioni*)

**PRESIDENTE.** Prego di far silenzio, altrimenti si andrà fino alla fine dell'anno prima di terminare questa discussione.

**MINISTRO DELLA GUERRA...** 2° assicurare e garantire il porto e la città dal lato di mare; 3° fortificare i monti peloritani e costruire un campo trincerato per riunirvi tutte le forze della Sicilia e per costituire come una testa di ponte, che permetta il libero passaggio dalla terraferma all'isola e viceversa,

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

**GEYMET.** Permetta prima di tutto l'onorevole mi-

nistro della marineria che io mi rallegri con lui della scioltezza con cui ha risposto al mio discorso; si vede che egli non teme gli effetti dell'eloquenza altrui, perchè ne ha a dovizia per sè. Intorno alla risposta circa lo spessore delle corazze, io non ho presso di me i documenti, ma potrei ricordare brevemente come si manifestò questo parere dell'ingegnere Armstrong. Armstrong è un artigiere il quale, nella lotta tra la corazza ed il cannone, crede assolutamente alla prevalenza del cannone; egli crede anzi che, per quanto spessore si dia alle corazze, si troverà sempre il cannone il quale le perforerà.

Finora però questo cannone non si è trovato per la corazza del *Duilio*; forse questo si troverà nell'avvenire. Egli è perciò che io sono seguace della teoria dell'onorevole De Saint-Bon che vuol precorrere i tempi coi forti premunimenti non ancora da altre nazioni adottati. Nella conferenza tenuta dall'Armstrong in Inghilterra egli venne a questa conclusione, che cioè avendo indubitatamente il cannone la prevalenza sulle corazze, egli riteneva che fosse un errore il corazzare le navi, e che perciò, se le altre potenze non avessero le loro navi corazzate, non mai avrebbe proposto che ciò si facesse, e poi soggiunse: ma dappoichè corazze, per ora, ci devono essere, poichè è una dura necessità, nessuno meglio risolse, finora, questo problema, che le acute ed intelligenti menti delle autorità marittime italiane.

*Voci.* Domani!

**PRESIDENTE.** Rimanderemo a domani il seguito di questa discussione.

La seduta è levata alle 6 35.

*Ordine del giorno per la tornata di martedì:*

(Alle ore 2 pomeridiane.)

1° Seguito della discussione del disegno di legge: Nuove spese straordinarie militari;

2° Ordinamento dell'esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra;

3° Modificazioni alla circoscrizione militare territoriale del regno;

4° Reclutamento ed obblighi di servizio degli ufficiali di complemento, di riserva e di milizia territoriale;

5° Modificazioni della legge sul reclutamento;

6° Istituzione del tiro a segno nazionale;



